



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο  
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών \_ Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών

επιμέλεια

Γιώτα Θεοδωρά

Συλλογή Κειμένων για τον Χωρικό Σχεδιασμό

Θαλάσσιος Χώρος  
Παράκτιο Αστικό Μέτωπο \_ Πόλεις Λιμάνια

2018



Στους σπουδαστές και στις σπουδάστριες, γιατί αποτελούν...  
αφορμή να συνεχίζουμε να μαθαίνουμε,  
έναυσμα να εξακολουθούμε να αμφιβάλλουμε,  
αιτία να διεκδικούμε...





# Θαλάσσιος Χώρος Παράκτιο Αστικό Μέτωπο Πόλεις Λιμάνια

επιμέλεια  
Γιώτα Θεοδωρά

Βλάχου Χρυσούλα | Γαβρά Βασιλική | Γιακουβάκη Ζωγραφιά  
Δερδεμέζη Βικτωρία | Διαμαντοπούλου Μαρία | Ξεντιδου Μαρία  
Πιπέρης Σωτήρης | Πιτούλη Αφροδίτη | Πουρναρά Σεμέλη  
Σπανογιάννη Ελένη | Χαραλαμπίδου Βασιλική  
Θεοδωρά Γιώτα | Μέλισσας Δημήτρης | Σερράος Κωνσταντίνος



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο \_ Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών  
Εργαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών

---

Εκπαιδευτικό - Ερευνητικό Εργαστήριο

“Θαλάσσιος Χώρος \_ Αστικό Παράκτιο Μέτωπο \_ Πόλεις Λιμάνια”

Οργάνωση Εργαστηρίου\_ Συντονισμός Δράσεων\_ Επιμελήτρια Έκδοσης : Γ. Θεοδωρά

στο πλαίσιο του μαθήματος “Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία”

Διδακτική Ομάδα : Γ. Θεοδωρά (συντονίστρια), Δ. Μέλισσας, Κ. Σερράος

Ε.Μ.Π. \_ Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου \_ Κατεύθυνση Β': Πολεοδομία - Χωροταξία

**Βασιλική Χαραλαμπίδου** \_ συλλογή κειμένων, μορφοποίηση, σελιδοποίηση συλλογικού τόμου

**Γιώτα Θεοδωρά, Ελένη Σπανογιάννη** \_ σχεδιασμός εξώφυλλου

**Γιώτα Θεοδωρά, Ελένη Σπανογιάννη, Βασιλική Χαραλαμπίδου** \_ σχεδιασμός σκίτσων

**Βασιλική Γαβρά, Γιώτα Θεοδωρά, Βασιλική Χαραλαμπίδου** \_ φωτογραφίες [προσωπικά αρχεία]

Φωτογραφία εξωφύλλου: Κορινθιακός Κόλπος [προσωπικό αρχείο Γιώτα Θεοδωρά]

Οι βιβλιογραφικές αναφορές στις υποσημειώσεις ή μέσα στα κείμενα ακολουθούν τις επιλογές των συγγραφέων.

ISBN: 978-618-80734-7-0



# Περιεχόμενα

## Εισαγωγικό Σημείωμα

## Περί Χωρικού Σχεδιασμού

### \_ Γιώτα Θεοδωρά

Το ζήτημα της διδασκαλίας του "χωρικού σχεδιασμού".  
Σκέψεις για την αντιμετώπιση των σύγχρονων αναγκών και προκλήσεων  
"ανάπτυξης" του "χώρου"

13

### \_ Δημήτρης Μέλισσας

Η εννοιολογική προσέγγιση του χωροταξικού σχεδιασμού

31

### \_ Κωνσταντίνος Σερράος

Επίσημος σχεδιασμός και bottom up πρακτικές.  
Μια αντιθετική πορεία στην Ελλάδα του 21ου αιώνα;

43

## Θαλάσσιος Χώρος | Αστικό Παράκτιο Μέτωπο | Πόλεις Λιμάνια

## Θαλάσσιος Χώρος

### \_ Σωτήρης Πιπέρης

Ελληνικός θαλάσσιος χώρος : Γεωγραφική προσέγγιση της δυναμικής του  
με άξονα την ενέργεια

63

### \_ Σεμέλη Πουρναρά

Ζητήματα και προβληματισμοί πάνω στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

77

## Αστικό Παράκτιο Μέτωπο

### \_ Βασιλική Γαβρά

Παραλιακό μέτωπο Αττικής. Διαχρονικά αναπτυξιακά πρότυπα,  
αποτελέσματα και επιπτώσεις του σχεδιασμού και της ανάπτυξης

101

### \_ Μαρία Διαμαντοπούλου

Φαληρικός Όρμος: Μία ιστορία προτάσεων ανάπλασης μέχρι σήμερα

115

- \_ Ελένη Σπανογιάννη**  
*Ο παράκτιος χώρος ως μέσο αστικής ανάπτυξης.  
Μελέτη περίπτωσης: ο Φαληρικός Όρμος στην Αθήνα* 127
- \_ Βασιλική Χαραλαμπίδου**  
*Η προσέλκυση επενδύσεων στο Αιτικό παράκτιο μέτωπο* 139

## Πόλεις Λιμάνια

---

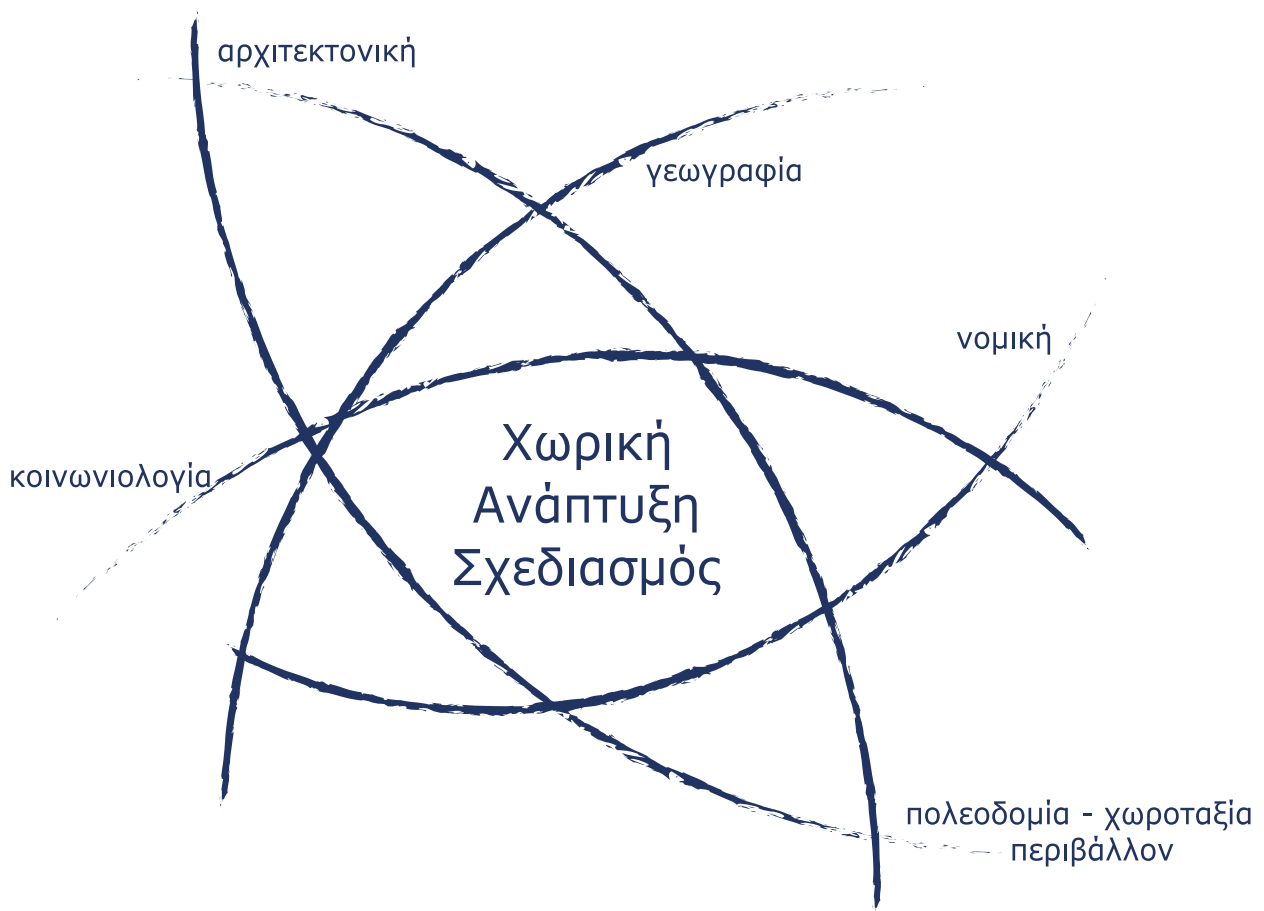
- \_ Χρυσούλα Βλάχου**  
*Το παλιό εμπορικό λιμάνι της Καβάλας. Αξιοποίηση του χώρου των  
λιμενικών εγκαταστάσεων - Σχέση με την πόλη - Αναπτυξιακές πολιτικές  
και προοπτικές* 157
- \_ Ζωγραφιά Γιακουβάκη**  
*Το Λιμάνι και η Κοινωνία της Ραφήνας. Μία Προσέγγιση της Κοινωνικής,  
Πολιτιστικής και Αναπτυξιακής τους Αλληλεπίδρασης* 177
- \_ Βικτωρία Δερδεμέζη**  
*Οι λιμένες του Δήμου Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης* 193
- \_ Μαρία Ξεντιδου**  
*Χωροθέτηση Τουριστικού λιμένα και Επιτρεπόμενες Παραχωρήσεις  
Χρήσης. Μελέτη Περίπτωσης Μαρinas Φλοίσβου* 203
- \_ Αφροδίτη Πιτούλη**  
*Πόλεις-λιμάνια και διαχείριση παράκτιου μετώπου. Η περίπτωση του  
Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας* 219

## Κρίσιμα Ζητήματα

---

### Βιογραφικά Συγγραφέων

---



B.X. \_ 2018



Είναι πράγματι όμορφο όταν “επιστημονικά ανταμώματα”, μέσα από τη *συνεργασία* και την ανάπτυξη δημιουργικού και δημοκρατικού διαλόγου, γίνονται αιτία ενίσχυσης του προβληματισμού και της διεπιστημονικότητας. Είναι όμως ακόμα πιο θαυμαστό όταν, μέσα από αυτά τα “ανταμώματα”, *επιστημονικά πεδία*, στην προσπάθειά τους να κατακτήσουν μια πιο σφαιρική εικόνα σε θέματα χωρικής ανάπτυξης και σχεδιασμού, συνομιλούν και καταθέτουν τις οπτικές και την προβληματική τους. Κι αυτό γιατί οι σκέψεις τους είναι εκείνες που λειτουργούν, εν τέλει, ως αφορμή για συζήτηση και έναυσμα για την ανάδειξη προσεγγίσεων θεώρησης και μεθοδολογιών έρευνας και σχεδιασμού.

Ο παρών τόμος είναι αποτέλεσμα ενός τέτοιου “επιστημονικού ανταμώματος”. Αφορμή στάθηκε το μάθημα “*Προσεγγίσεις Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία*” στην κατεύθυνση Β’ “*Πολοδομίας - Χωροταξίας*” του Δ.Μ.Π.Σ. “*Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου*” της *Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου*. Επιδίωξη του μαθήματος η προσέγγιση ζητημάτων “*χωρικής ανάπτυξης*” και “*σχεδιασμού*” στην Ελλάδα και στον κόσμο, μέσα από την αντιμετώπιση του “*χώρου*” ως “*πεδίου γνώσης*” – ως ενός “*εργαστηρίου*” διαρκούς έρευνας, πειραματισμού, αμφισβήτησης. Γιαυτό, το μάθημα επικεντρώνει το ενδιαφέρον του στην παρακολούθηση της διαδικασίας του “*σχεδιασμού*” στην πράξη, αναλύοντας παράλληλα θεωρητικές απόψεις γύρω από τις έννοιες του “*χώρου*” και της “*ανάπτυξης*” σε εθνικό, περιφερειακό, μητροπολιτικό και πολεοδομικό επίπεδο. Εστιάζει κυρίως στην σύγχρονη εποχή, για λόγους όμως καλύτερης κατανόησης της εξέλιξης διαφόρων διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής για τον “*χωρικό σχεδιασμό*” στη χώρα και των σχετικών αποτελεσμάτων τους συνδέεται συστηματικά με αναφορές στο ιστορικό του κατά την μεταπολεμική περίοδο. Δίνει έμφαση σε θέματα της σύγχρονης επικαιρότητα, επιχειρώντας παράλληλα την τοποθέτηση της ελληνικής περίπτωσης στο πλαίσιο που ορίζουν οι κατευθύνσεις / πολιτικές “*χωρικής ανάπτυξης*” της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ειδικότερα εκείνων με επιπτώσεις στη χώρα. Στόχος ο εντοπισμός κρίσιμων ζητημάτων “*χωρικής ρύθμισης / οργάνωσης*” και η αναζήτηση και διατύπωση εναλλακτικών προτάσεων αντιμετώπισής τους με άξονα τη διεπιστημονική πολυδιάστατη θεώρησή τους. Με αφορμή τις *ερευνητικές αναζητήσεις* των σπουδαστών / σπουδαστριών - από όπου αναδύεται ένα πλήθος θεμάτων - το μάθημα επιδιώκει συμβολή στον δημόσιο διάλογο και ανάδειξη νέων πεδίων χωρικής έρευνας. Στη διάρκεια των επιχειρούμενων “*διαδρομών αναζήτησης*” συμβάλλουν, με τις γνώσεις και την εμπειρία τους, προσκεκλημένοι ομιλητές από τα επιστημονικά πεδία που υπηρετούν, εμπλουτίζοντας δημιουργικά τις “*οπτικές*” θεώρησης και προβληματισμού.

Αντικείμενο του συλλογικού τόμου: ο “*θαλάσσιος χώρος*”, το “*παράκτιο αστικό μέτωπο*” και οι “*πόλεις λιμάνια*”. Θεματικά πεδία τα οποία κέρδισαν το ερευνητικό ενδιαφέρον των μεταπτυχιακών σπουδαστών / τριών κυρίως μετά το 2013, κι όχι άδικα. Οι πολλαπλές ιδιαιτερότητες των ειδικών αυτών “*κατηγοριών χώρου*” και οι έντονες πιέσεις που δέχονται, σε συνδυασμό με την πολυπλοκότητα των άρρηκτων μεταξύ τους σχέσεων, διατηρούν αμείωτο το επιστημονικό ενδιαφέρον. Πρόκειται, δίχως αμφιβολία, για “*χωρικές ενότητες*” εξαιρετικής κρισιμότητας για τη φυσιογνωμία και αναπτυξιακή δυναμική των παράκτιων χωρών με νησιωτικό τμήμα και προσανατολισμό στους τομείς της *ναυτιλίας*, του *εμπορίου* και του *τουρισμού*, όπως η Ελλάδα. Το διαρκώς, μάλιστα, εντεινόμενο επενδυτικό ενδιαφέρον, ειδικά στην συγκυρία της κρίσης, φαίνεται να έχει επαναφέρει στο επίκεντρο του *δημόσιου διαλόγου* θέματα *διαχείρισης* και *σχεδιασμού* τους, συχνά σε κλίμα αντιπαράθεσης, λόγω των ποικίλων,

ή και αντικρουόμενων, συμφερόντων των εμπλεκόμενων στη διαδικασία χωρο-λειτουργικής ρύθμισής τους. Όλα δείχνουν ότι, οι *αναπτυξιακές επιλογές* με τις αλλαγές και τροποποιήσεις του *νομοθετικού πλαισίου* και της *πολιτικής γης* που τις συνοδεύουν, σε συνδυασμό με την καινούρια σχέση *δημόσιου - ιδιωτικού τομέα*, τη μετά το 2010 ισχύουσα *διοικητική διάρθρωση* και τους νέους όρους συμμετοχής των πολιτών [*διαβούλευση*] έχουν διαμορφώσει μια “νέα” (!) πραγματικότητα. Μια πραγματικότητα με κύριο ζητούμενο την *οικονομική μεγέθυνση*, συχνά χωρίς όρους ή κριτήρια, ακόμα και με περιβαλλοντικό, χωρικό, κοινωνικο-οικονομικό κόστος. Σ’ αυτές τις συνθήκες, το ερώτημα: *ανάπτυξη για ποιον, πού και με τι όρους* παραμένει “ανοικτό”.

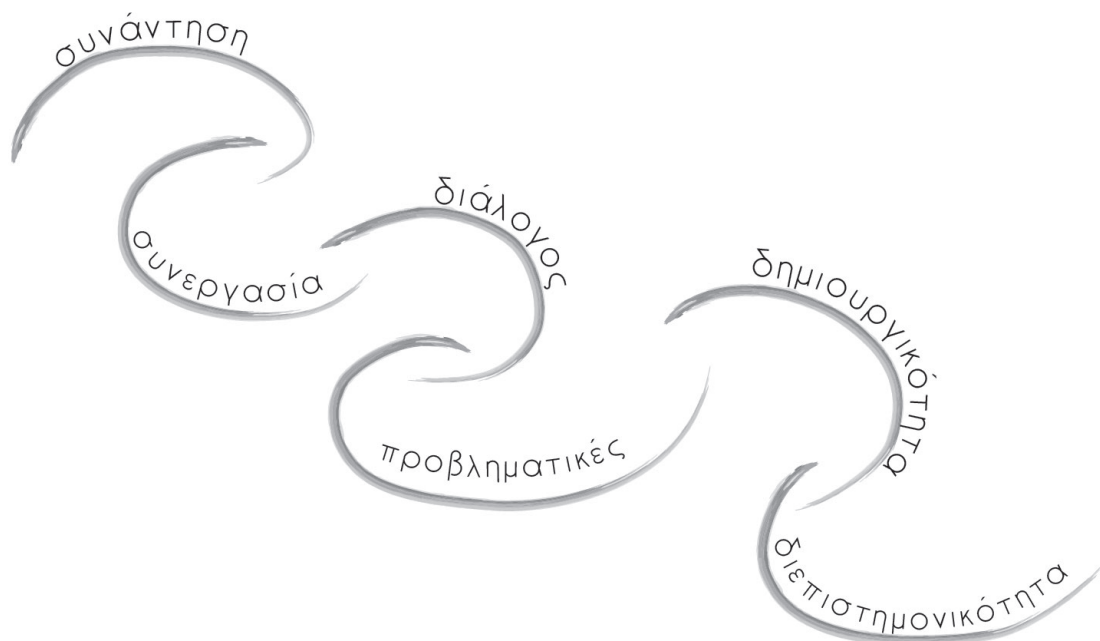
Στον τόμο περιλαμβάνονται δεκατέσσερα κείμενα, ενταγμένα σε δυο *θεματικές ενότητες*. Στην πρώτη ενότητα, “*περί χωρικού σχεδιασμού*”, περιλαμβάνονται κείμενα των **Γ. Θεοδωρά, Δ. Μέλισσα, Κ. Σεργιάου**, με θεματολογία που σκοπό έχει να ανοίξει την συζήτηση για την “*ανάπτυξη*”, τον “*σχεδιασμό*” και τη “*διαχείριση*” του “*χώρου*”. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζονται θέματα *ενοσιολογικού περιεχομένου*, *πολιτικής*, και *διδασκτικής* του “*σχεδιασμού*” καθώς και εφαρμογής του στην πράξη σε *χωροταξικό* και *πολεοδομικό επίπεδο*. Η **Γιώτα Θεοδωρά** αναφέρεται στη σημασία του “*σχεδιασμού*” στην “*χωρική ανάπτυξη*” και υπογραμμίζει τον ρόλο της *διδασκτικής των γνωστικών πεδίων* της “*χωροταξίας*” και “*πολεοδομίας*” στις σπουδές των *αρχιτεκτονικών σχολών* και των *σχολών σχεδιασμού και παραγωγής χώρου* εν γένει ως προϋπόθεση κατανόησης των “*χωρικών προβλημάτων*” και αντιμετώπισης των νέων αναγκών και προκλήσεων. Υποστηρίζει ότι, για να μπορέσουν τα πανεπιστήμια να αποτελέσουν ουσιαστικό μηχανισμό υποβοήθησης του “*σχεδιασμού*” στα ποικίλα επίπεδα της διοίκησης, το “*κλειδί*” βρίσκεται στην παιδεία και στην απόκτηση δεξιοτήτων. Ο **Δημήτρης Μέλισσας** προσεγγίζει ενοσιολογικά τον “*χωροταξικό σχεδιασμό*”. Αναφέρεται στην ταυτότητα της “*χωροταξίας*” και στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του “*χωροταξικού σχεδιασμού*” οριοθετώντας τον από τον “*πολεοδομικό σχεδιασμό*”. Παράλληλα, τονίζει την άρρηκτη σχέση “*χωροταξικού σχεδιασμού*” - “*οικονομικού προγραμματισμού*” και την υποχρέωση της πολιτείας να σχεδιάζει και προγραμματίζει την *οικονομική ανάπτυξη*, σεβόμενη πρωτίστως την προστασία του περιβάλλοντος. Ο **Κωνσταντίνος Σεργιάου**, τέλος, αναφέρεται στον επίσημο “*εκ των άνω*” σχεδιασμό και σε πρακτικές “*εκ των κάτω*” σχεδιασμού του “*χώρου*” με παραδείγματα από την Ελλάδα και τη Γερμανία. Η δεύτερη *θεματική ενότητα* περιλαμβάνει έντεκα συμβολές *μεταπτυχιακών σπουδαστών / στριών* και *υποψηφίων διδασκτόρων* της *Σχολής Αρχιτεκτόνων* του Ε.Μ.Π. με το ερευνητικό τους ενδιαφέρον να εστιάζει στη μελέτη του “*θαλάσσιου χώρου*”, του “*παράκτιου αστικού μετώπου*” και των “*πόλεων λιμανιών*”. Η θεματική ολοκληρώνεται με το κεφάλαιο *κρίσιμων ζητημάτων* προς αντιμετώπιση, που αναδείχθηκαν μέσα από τις ποικίλες “*οπτικές θεώρησης*” των επιχειρούμενων ερευνητικών προσεγγίσεων. Οι σπουδαστές / τριες, με σπουδές στα *γνωστικά πεδία* της *αρχιτεκτονικής*, της *χωροταξίας*, της *πολεοδομίας*, της *περιφερειακής ανάπτυξης*, της *γεωγραφίας*, της *νομικής* και της *κοινωνιολογίας*, και ενεργό ενδιαφέρον και εμπειρία σε θέματα *χωρικής ανάπτυξης*, θίγουν θέματα “*σχεδιασμού*” με άξονα την *επιστημονική περιοχή* που υπηρετούν, συνδυάζοντας τη θεωρία, την πολιτική και την πράξη. Καταθέτουν τις σκέψεις τους, αναλαμβάνουν την ευθύνη όσων υποστηρίζουν, συμβάλλοντας έτσι στη συζήτηση που βρίσκεται σε εξέλιξη σε μια δύσκολη χρονική συγκυρία για την Ελλάδα. Σε μια εποχή κρίσης και κριτικής θεσμών και πολιτικών όπου, δυστυχώς, ο επιχειρούμενος “*εκσυγχρονισμός*” στη χώρα εξακολουθεί με μια διαφορετική οπτική για τον “*χώρο*”, μέσα από ενέργειες μεθοδικά οργανωμένης απαξίωσης της διάστασής του, υπονομεύοντας κεκτημένα που για χρόνια προβάλλονταν ως προϋπόθεση ζωής.

Θα ήθελα να χαιρετίσω την προσπάθεια αυτή και να ευχηθώ να συνεχίσει καλύπτοντας κι άλλες ενδιαφέρουσες *θεματικές περιοχές*. Ευχαριστώ θερμά τους *μεταπτυχιακούς σπουδαστές / στριες* για τις δημιουργικές συζητήσεις μας στη διάρκεια των επιχειρούμενων “*διαδρομών αναζήτησης*”, οι οποίες ευτυχώς δεν περιορίστηκαν στα όρια του *ακαδημαϊκού ημερολογίου*. Ιδιαίτερα ευχαριστώ τους *μεταπτυχιακούς σπουδαστές / - στριες* και *υποψηφίους διδάκτορες* που με την κατάθεση των επιστημονικών τους συμβολών στήριζαν το πόνημα. Θερμές ευχαριστίες οφείλω και στους αγαπητούς

συναδέλφους Καθηγητές **Αθ. Αραβαντινό, Α. Βασενχόβεν, Μ. Κάπρο** [Πανεπιστήμιο Αιγαίου], **Γ. Προβελέγγιο, Ν. Μπελαβίλα** και **Γ. Ψυχάρη** [Πάντειο Πανεπιστήμιο], γιατί με τις εισηγήσεις τους στη διάρκεια του Εργαστηρίου συνέβαλαν στην ανάδειξη νέων ερευνητικών πεδίων. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους Καθηγητές **Δημήτρη Μέλισσα** και **Κωνσταντίνο Σερράο** για τα επιστημονικά κείμενά τους και τη χαρά της συνδιδασκαλίας.

Η έκδοση δεν θα είχε ολοκληρωθεί χωρίς την πολύτιμη βοήθεια της **Βασιλικής Χαραλαμπίδου**, η οποία από την πρώτη κιόλας στιγμή προσφέρθηκε να συμβάλλει, αναλαμβάνοντας με ζήλο την ευθύνη της συλλογής, οργάνωσης, μορφοποίησης, σελιδοποίησης των κειμένων, και την εικονογράφηση του τόμου. Την ευχαριστώ πολύ. Ευχαριστώ επίσης την **Ελένη Σπανογιάννη** για την συμβολή της στη διαμόρφωση του εξωφύλλου. Θα ήθελα όμως να σταθώ και να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τις αγαπητές συναδέλφους για την σύνταξη του κειμένου των “*κρίσιμων ζητημάτων*” που επιχείρησαν με το οποίο ουσιαστικά “*κλείνει*” το αφιέρωμα: “*θαλάσσιος χώρος \_ αστικό παράκτιο μέτωπο \_ πόλεις λιμάνια*”. Κι αυτό γιατί αντιμετώπισαν το σύνολο των κειμένων με κριτική διάθεση και ιδιαίτερη ευαισθησία, θέτοντας ως στόχο την ανάδειξη των “*ισχυρών*” στοιχείων κάθε συμβολής αφενός, και τον δημιουργικό συσχετισμό τους αφετέρου. Μέσα από τη συνθετική προσέγγιση που επιδίωξαν, το τελευταίο αυτό κεφάλαιο επιδιώκει να λειτουργήσει ως αφορμή για προβληματισμό, περαιτέρω εμβάθυνση και νέες *ερευνητικές αναζητήσεις*. Τι πιο αισιόδοξο!

Γιώτα Θεοδωρά \_ 2018



Γ.Θ. & Ε.Σ. \_ 2018



Περί Χωρικού Σχεδιασμού





Σκιόθως\_ Β.Χ.



# Το ζήτημα της διδασκαλίας του “χωρικού σχεδιασμού”. Σκέψεις για την αντιμετώπιση των σύγχρονων αναγκών και προκλήσεων “ανάπτυξης” του “χώρου”

ΘΕΟΔΩΡΑ ΓΙΩΤΑ

Επικουρη Καθηγήτρια | Σχολή Αρχιτεκτονικών Ε.Μ.Π.

---

## Περίληψη

Οι δραματικές πολιτικές και οι κοινωνικο-οικονομικές ανακατατάξεις, των τελευταίων εικοσιπέντε κυρίως ετών, σε διεθνές επίπεδο έχουν σηματοδοτήσει αλλαγές στην οργάνωση του “χώρου” και στις σχετικές αντιλήψεις και πρακτικές σχεδιασμού του. Αναμφίβολα, βρισκόμαστε στην αρχή μιας νέας εποχής για τον ρόλο του “χωρικού σχεδιασμού” στην “αναπτυξιακή πολιτική”. Την ίδια στιγμή, η προβληματική για τη μεθοδολογία και τα μέσα για τη “χωρική ανάπτυξη” είναι σε διαδικασία επανεξέτασης. Σ’ αυτές τις συνθήκες, στην Ελλάδα, σε μια εποχή πολύπλευρης κρίσης, σε εξέλιξη βρίσκονται προσπάθειες προσδιορισμού νέων αναπτυξιακών προτύπων. Δυστυχώς, ο επιχειρούμενος “εκσυγχρονισμός” στην χώρα εξακολουθεί με μια διαφορετική οπτική για τον “χώρο” μέσα από ενέργειες μεθοδικά οργανωμένης απαξίωσης της διάστασής του, υπονομεύοντας κεκτημένα που για χρόνια προβάλλονταν ως προϋπόθεση ποιότητας ζωής. Γνωστικά πεδία, έτσι, του “χωρικού σχεδιασμού” απειλούνται, ενώ τα υψηλά ποσοστά ανεργίας επιστημόνων σε σχετικές κατευθύνσεις και η εντεινόμενη τάση φυγής στο εξωτερικό εισάγουν νέα ζητήματα σε συζητήσεις που ανοίγουν ξανά με αντικείμενο την παιδεία, τον χάρτη της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, τα επαγγελματικά δικαιώματα και τις εργασιακές σχέσεις. Σ’ αυτές τις συνθήκες, οι σχολές σχεδιασμού των πανεπιστημίων καλούνται να υπερασπιστούν και να κατοχυρώσουν τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων τους, διεκδικώντας ταυτόχρονα την συμμετοχή τους στη διαδικασία “χωρικής ανάπτυξης”. Το ερώτημα είναι: πώς διαχειριζόμαστε και σχεδιάζουμε τον “χώρο” στα ποικίλα επίπεδα και κατηγορίες του, προστατεύοντας την ιστορία και φυσιογνωμία των τόπων, διασφαλίζοντας την αναπτυξιακή αξιοποίηση και ενσωμάτωσή τους στο ευρύτερο περιβάλλον τους με όρους αειφορίας, διαμορφώνοντας την ίδια στιγμή προϋποθέσεις ενδυνάμωσης των τοπικών κοινωνιών. Τίθεται έτσι θέμα μεθοδολογίας έρευνας και σχεδιασμού στο πλαίσιο της διδακτικής των σχολών “παραγωγής χώρου”. Η συζήτηση έχει ξανανοίξει σε μια εποχή όπου οι αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο στη χώρα λαμβάνονται σε συνθήκες κατεπείγοντος. Το άρθρο επιδιώκει να συμβάλει στον διάλογο, που είναι σε εξέλιξη, μέσα από την υπογράμμιση της κρισιμότητας υποστήριξης των γνωστικών πεδίων του “χωρικού σχεδιασμού” και προσέγγισής τους με άξονα την προώθηση της διεπιστημονικότητας, την ενθάρρυνση ανάπτυξης διατομεακών / σχολικών συνεργασιών και την ισχυροποίηση του “κοινωνικού ρόλου”. Οι σκέψεις που παρουσιάζονται αναδεικνύουν τη σημασία της χωροταξίας και πολεοδομίας στη διδακτική των αρχιτεκτονικών σχολών και σχολών σχεδιασμού ως αναγκαία και ικανή συνθήκη αντιμετώπισης των σύγχρονων αναγκών και προκλήσεων στην “ανάπτυξη” του “χώρου”. Εισροή συγγραφής του άρθρου αποτέλεσαν οι εμπειρίες από την εκπαιδευτική / ερευνητική δράση σε σχολές σχεδιασμού, και την συμμετοχή σε Επιτροπές / Ομάδες Εργασίας της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. και στην Επιτροπή Χωροταξίας του Συλλόγου Ελλήνων Πολεοδόμων Χωροτακτών [Σ.Ε.ΠΟ.Χ.].

Η συγγραφή του άρθρου έχει βασισθεί σε κείμενα<sup>1</sup> τα οποία έχει επεξεργασθεί η γράφουσα στο πλαίσιο της εκπαιδευτικής και ερευνητικής της δράσης<sup>2</sup> και σε υλικό εισηγήσεων / τοποθετήσεων<sup>3</sup> της σε συνέδρια και σε Επιτροπές / Ομάδες Εργασίας της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. και στην Επιτροπή Χωροταξίας του Συλλόγου Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών. Καταλυτικό ρόλο στην προβληματική που αναπτύσσεται στο άρθρο έχουν παίξει συζητήσεις με συναδέλφους και σπουδαστές προπτυχιακού.

**Λέξεις – κλειδιά:** διδακτική χωρικού σχεδιασμού, αρχιτεκτονική παιδεία, χωροταξικός / πολεοδομικός σχεδιασμός, αστική και περιφερειακή ανάπτυξη, αναπτυξιακή πολιτική, δημοκρατικός σχεδιασμός, πανεπιστήμιο και πόλη

## 1. Εισαγωγή

Οι δραματικές πολιτικές και κοινωνικο-οικονομικές ανακατατάξεις, των τελευταίων εικοσιπέντε κυρίως ετών, σε διεθνές επίπεδο έχουν σηματοδοτήσει αλλαγές στην οργάνωση του “χώρου” και στις σχετικές αντιλήψεις και πρακτικές “σχεδιασμού” του. Η εντεινόμενη παγκοσμιοποίηση των οικονομιών, η επιδίωξη για ευρωπαϊκή ολοκλήρωση μέσω της υιοθέτησης θεσμών για την υποστήριξη διευρωπαϊκών δικτύων, οι νέες αναπτυξιακές συνθήκες σε διεθνές επίπεδο, σε συνδυασμό με τον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας και οι αλλαγές στα πρότυπα ζωής και εποικισμού αποκρυσταλλώνουν την νέα σχέση “πόλης - υπαίθρου”, προσδιορίζουν τον καινούριο ρόλο των “αστικών περιοχών” ενισχύοντας ταυτόχρονα την σχέση τους με την “τοπική” και “περιφερειακή ανάπτυξη”. Αναμφίβολα, βρισκόμαστε **στην αρχή μιας νέας εποχής για τον ρόλο του “χωρικού σχεδιασμού” στην “αναπτυξιακή πολιτική”**. Την ίδια στιγμή, η προβληματική για τη μεθοδολογία έρευνας και σχεδιασμού και τα μέσα για τη “χωρική ανάπτυξη” είναι σε διαδικασία επανεξέτασης.

**Ο “χωρικός σχεδιασμός” αναδεικνύεται σε πρόκληση και σε στοίχημα.** Πρόκληση, γιατί καλείται να αποδείξει, για μια ακόμα φορά, ότι πράγματι αποτελεί την αναγκαία και ικανή συνθήκη διασφάλισης προϋποθέσεων επιτυχούς υλοποίησης των *αναπτυξιακών επιλογών*. Δεν μπορεί να υπάρξει “ανάπτυξη” χωρίς “σχεδιασμό”. Στοίχημα, γιατί σε μια εποχή όπου αξίες, έννοιες, μηχανισμοί, εδώ και καιρό, αμφισβητούνται [αν όχι καταργούνται] - με ό,τι αυτό συνεπάγεται για φύση, ιστορία, χώρο, οικονομία, κοινωνία - η κινητοποίηση οφείλει να είναι άμεση. Διαφορετικά το κόστος για τις μελλοντικές γενεές προμηνύεται δυσβάσταχτο.

Σ’ αυτό το πλαίσιο των δυσμενών συνθηκών και συγκυριών, **στην Ελλάδα, σε εποχή πολύπλευρης κρίσης, σε εξέλιξη βρίσκονται ενέργειες εκσυγχρονισμού του συστήματος σχεδιασμού / προγραμματισμού και προσδιορισμού νέων αναπτυξιακών προτύπων.** Οι όροι και τρόποι που οι προσπάθειες αυτές επιχειρούνται αποτελούν αντικείμενο συζήτησης σε ακαδημαϊκό, επιστημονικό, κοινωνικό, πολιτικό επίπεδο, κυρίως όσον αφορά στην αποτελεσματικότητά τους στη διασφάλιση όσο το δυνατόν πιο εξισορροπημένης ανάπτυξης του *εθνικού χώρου* και ισχυροποίησης της χώρας στο παγκόσμιο περιβάλλον. Συζητήσεων που, λόγω των αντικρουόμενων συμφερόντων [συνέπεια των γενικότερων αντιφάσεων της κοινωνίας και της αντιστοιχίας των χρονικών οριζόντων στις επιδιώξεις πολιτικών ηγεσιών - κοινωνικών ομάδων] τις περισσότερες φορές επιχειρούνται σε κλίμα διαφωνίας, ακόμα και έντασης.

Δυστυχώς, **ο επιχειρούμενος “εκσυγχρονισμός” στη χώρα εξακολουθεί με μια διαφορετική οπτική για τον “χώρο”** μέσα από ενέργειες μεθοδικά οργανωμένης απαξίωσης της διάστασής του, υπονομεύοντας κεκτημένα που για χρόνια προβάλλονταν ως προϋπόθεση ποιότητας ζωής [για κάποιους ως άλλοθι]. Πρόκειται αναμφίβολα για τάση η οποία εκφράζει την εδώ και καιρό διαμόρφωση μιας αντίληψης [όχι τυχαία] όπου η φύση και τα αιτήματα τοπικών κοινωνιών για προστασία, κοινωνική δικαιοσύνη και ισότητα αντιμετωπίζονται ως “τροχοπέδη” στην προσέλκυση επενδύσεων, και άρα ως εμπόδιο για ανάπτυξη! Γνωστικά, έτσι, **πεδία του “χωρικού σχεδιασμού” υπονομεύονται και ο ρόλος τους στην οργάνωση του “χώρου” υποβαθμίζεται.** Ανάμεσά τους, εκείνα της “πολεοδομίας” και “χωροταξίας”, τα οποία έχουν υποστεί, και εξακολουθούν να υφίστανται, σημαντικό πλήγμα. Την ίδια στιγμή, το αξιοσημείωτο πλήθος των νόμων που ψηφίστηκαν και των τροποποιήσεών τους, κυρίως μετά το 2010, έχουν σηματοδοτήσει αλλαγές στη διαδικασία ανάπτυξης και ρύθμισης της ελληνικής επικράτειας, των πόλεων και περιοχών της, με ορατές τις συνέπειες σε φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σε όλα τα επίπεδα / κατηγορίες “χώρου”. Αλλαγές που, σε συνδυασμό με τα υψηλά ποσοστά ανεργίας νέων επιστημόνων σε κατευθύνσεις σχεδιασμού και την εντεινόμενη τάση φυγής τους στο εξωτερικό, θα μπορούσαν να αποτελέσουν έναυσμα εντατικοποίησης της δράσης όλων. Είτε υπηρετούμε τον “σχεδιασμό”, είτε “απλά” βιώνουμε στην καθημερινότητά μας τις επιπτώσεις εφαρμογής, ή της μη εφαρμογής του.

Σ’ αυτές τις συνθήκες - όπου η ρύθμιση και η οργάνωση του “χώρου” γίνεται αντιληπτή περισσότερο με όρους *οικονομικής μεγέθυνσης* και λιγότερο αειφορίας, προστασίας, δικαιοσύνης, ισότητας - **οι σχολές σχεδιασμού των πανεπιστημίων καλούνται να υπερασπιστούν τα γνωστικά πεδία τους και να κατοχυρώσουν τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων τους, διεκδικώντας ταυτόχρονα ενεργή συμμετοχή στη διαδικασία “χωρικής ανάπτυξης”.**

Το **ερώτημα** είναι : *πώς διαχειριζόμαστε και σχεδιάζουμε τον “χώρο” στα ποικίλα επίπεδα και κατηγορίες του, προστατεύοντας την ιστορία και φυσιογνωμία των τόπων, διασφαλίζοντας την αναπτυξιακή αξιοποίηση και ενσωμάτωσή τους στο ευρύτερο περιβάλλον τους με όρους αειφορίας, διαμορφώνοντας, την ίδια στιγμή, προϋποθέσεις ενδυνάμωσης των τοπικών κοινωνιών. Τίθεται, έτσι, **ξεκάθαρα θέμα μεθοδολογίας έρευνας και σχεδιασμού στο πλαίσιο της διδακτικής των σχολών “σχεδιασμού” και “παραγωγής χώρου”.***

Αναγνωρίζοντας την αμοιβαιότητα “χώρου - οικονομίας” και την σχέση “αρχιτεκτονικού έργου - πόλης - χώρου”, πρόθεση του άρθρου είναι να επισημάνει την κρισιμότητα του “σχεδιασμού” στη “χωρική ανάπτυξη” και να υπογραμμίσει την ανάγκη υποστήριξης των γνωστικών πεδίων περιβαλλοντικού - χωρικού σχεδιασμού και συσχετίσή τους με τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό μέσα από την προώθηση της *διεπιστημονικότητας*, την ενθάρρυνση ανάπτυξης δια - τομεακών / σχολικών ζυμώσεων και την ισχυροποίηση του *κοινωνικού ρόλου* των πανεπιστημίων. Σε μια δύσκολη εποχή για τη χώρα - όπου οι αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο λαμβάνονται σε συνθήκες κατεπείγοντος - επιδιώκεται συμβολή στον διάλογο μέσα από την ανάδειξη της σημασίας των πεδίων της “πολεοδομίας” και “χωροταξίας” στη παιδεία των “σχολών παραγωγής χώρου” ως προϋπόθεση αντιμετώπισης των σύγχρονων αναγκών και αιτημάτων των πολιτών.

Σ’ αυτή τη βάση, το άρθρο ξεκινά ορίζοντας το πλαίσιο των νέων συνθηκών / τάσεων που έχουν σηματοδοτήσει πλήθος χωρο-λειτουργικών μετασχηματισμών και την ανάδυση νέων “αστικών δομών” στα ποικίλα χωρικά επίπεδα, με πολλαπλές, συχνά διαφοροποιημένες, κατά περίπτωση και στον χρόνο, επιπτώσεις στη φυσιογνωμία και δυναμική των “τόπων”. Με το ενδιαφέρον να εστιάζει στην Ελλάδα, σε πρώτη φάση γίνεται συνοπτική αναφορά στις κυριότερες αιτίες της αναποτελεσματικότητας του “σχεδιασμού” στην πράξη και επισημαίνεται η ανάγκη αλλαγής θεώρησης και προσδιορισμού *μεθοδολογίας προσέγγισης* των “χωρικών θεμάτων”. Στην συνέχεια υπογραμμίζεται η κρισιμότητα του ρόλου της *ακαδημαϊκής / επιστημονικής κοινότητας* στην παιδεία των νέων επιστημόνων, και στην ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και στην κινητοποίηση των πολιτών για θέματα προστασίας, οργάνωσης, ρύθμισης του “χώρου”. Το άρθρο ολοκληρώνεται με τη διατύπωση προτάσεων για τη λογική που πρέπει να διέπει τις επιχειρούμενες “ερευνητικές διαδρομές αναζήτησης”, ώστε ο “χωρικός σχεδιασμός” να λειτουργεί ως “δυναμική αναλυτικό - συνθετική” διαδικασία *διεπιστημονικού χαρακτήρα σε πραγματικές συνθήκες και πρακτικό ενδιαφέρον.*

Η συγγραφή του άρθρου έχει βασισθεί σε κείμενα<sup>1</sup> τα οποία έχει επεξεργασθεί η γράφουσα στο πλαίσιο της εκπαιδευτικής και ερευνητικής της δράσης<sup>2</sup> και σε υλικό εισηγήσεων / τοποθετήσεων<sup>3</sup> της σε συνέδρια και σε Επιτροπές / Ομάδες Εργασίας της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. και στην Επιτροπή Χωροταξίας του Συλλόγου Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών. Καταλυτικό ρόλο στην προβληματική που αναπτύσσεται στο άρθρο έχουν παίξει συζητήσεις με συναδέλφους και σπουδαστές

<sup>1</sup> Ενδεικτική αναφορά:

α) Θεοδωρά, Γ., (2014) “Η αξιολόγηση της αστικής δυναμικής ως μέσου χωρικής ρύθμισης και ανάπτυξης στην Ελλάδα”, 12ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο “Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Σύγχρονες Προκλήσεις”, Ελληνικό Τμήμα Ευρωπαϊκής / Διεθνούς Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης [RSAI, ERSA], Ι.Π.Α., Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα., 27-28/6.

β) Θεοδωρά, Γ., (2015) “Οι χρήσεις γης ως έκφραση του αναπτυξιακού πρότυπου στο χώρο. Ζητήματα μεθοδολογικής θεώρησης για χωρική ανάπτυξη και ρύθμιση”, 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α. Βόλος, Σεπτ. 24-27, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας [ISBN 978-960-9439-37-4].

γ) Θεοδωρά, Γ., (2016) “Δημοκρατία στον Σχεδιασμό. Γιατί η εκπαίδευση έχει σημασία;”, Εσπερίδα για την Παγκόσμια Ημέρα Πολεοδομίας-Χωροταξίας με θέμα: “Τοπική Δημοκρατία στον Χωρικό Σχεδιασμό”, Σ.Ε.Π.Ο.Χ., Ε.Μ.Π. Ιστορικό Κτίριο Αβέρωφ - Αίθουσα Τελετών, 8.11.2016.

δ) Θεοδωρά, Γ., (2017) “Αττικό Τοπίο : (Ανα)σχεδιασμοί “τόπων” και μετασχηματισμοί “εικόνων””, 7ο Διαπανεπιστημιακό Σεμινάριο Βιώσιμης Ανάπτυξης, Πολιτισμού και Παράδοσης, Syros Institute, 186-201, [ISBN 978-618-81312-3-1].

ε) Λουκάκης, Π., Θεοδωρά, Γ., (2009) “Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Θεσμικές ρυθμίσεις και προοπτικές εφαρμογής”, στο Λουκάκης, Π., (2017) “Πολεοδομικές και Χωροταξικές Εξελίξεις. Ελλάδα 1952-2012 : εμπειρίες δράσης”, στο 4 Μεθοδολογία - Διαδικασία Εκπόνησης Χωροταξικών



προπτυχιακού / μεταπτυχιακού επιπέδου σπουδών<sup>4</sup>, μέσα από τις οποίες πλήθος θεμάτων χωρικής ρύθμισης / οργάνωσης αναδείχθηκε για να επιβεβαιώσει, για μια ακόμα φορά, την ανάγκη αντιμετώπισης των “χωρικών προβλημάτων” στη βάση δυναμικής πολύπλευρης προσέγγισής τους με βασικές “σταθερές” : το περιβάλλον, την ιστορία, τον χώρο, τον άνθρωπο.

## 2. “Χωρική ανάπτυξη ” και “σχεδιασμός” στο επίκεντρο του ερευνητικού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο των νέων συνθηκών και συγκυριών \_ Δεδομένα και τάσεις<sup>5</sup>

Στη διάρκεια της πρόσφατης κυρίως εικοσαετίας εξελίσσεται ένα νέο πλαίσιο συνθηκών και τάσεων σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο με πολλαπλές επιπτώσεις σε τόπους και κοινωνίες. Κυρίαρχα χαρακτηριστικά του: α) το παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον “δικτυακής οργάνωσης”, β) η διαρκώς εντεινόμενη κινητικότητα πληθυσμών σε συνδυασμό με εμφάνιση νέων “ροών” ανθρώπων, αγαθών, κεφαλαίου, γ) η συγκρότηση ισχυρών “κέντρων” λήψης απόφασης, συγκέντρωσης υπηρεσιών και εργασίας διεθνούς εμβέλειας σε αναπτυγμένες αλλά και λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές του πλανήτη. Σ’ αυτές τις συνθήκες χωρο-λειτουργικών αλλαγών και μετασχηματισμών, οι “πολώσεις” εντείνονται, οι κοινωνικο-οικονομικές ανισότητες ενισχύονται, ενώ οι περιβαλλοντικές [και όχι μόνο] επιπτώσεις της “κλιματικής αλλαγής” είναι ορατές σε όλα τα χωρικά επίπεδα, με τη διαφοροποίηση των αναγκών, αιτημάτων και προτεραιοτήτων κατά περίπτωση να επιβάλλει αλλαγή στην αντίληψη ρύθμιση και οργάνωσης του “χώρου”.

Σ’ αυτό το πλαίσιο, σε επίπεδο “χωρικού σχεδιασμού” ξεχωριστό ενδιαφέρον αποκτούν θεματικές όπως : α) η “οικιστική ανάπτυξη” και η διαχείριση του φυσικού / δομημένου περιβάλλοντος, β) ο “σχεδιασμός” ειδικών κατηγοριών χώρου [παράκτιου, ορεινού, διασποριακού, ιστορικών κέντρων, κ.ά.], γ) η οργάνωση των νέων “αστικών δομών” και η ρύθμιση της “αστικής διάχυσης και συγκέντρωσης”, δ) η ενθάρρυνση “συνεργασιών” και η συγκρότηση “δικτύων πόλεων”, ε) η “εταιρική σχέση πόλης - υπαίθρου”, στ) η διαχείριση ζητημάτων “ευρύτερης χωρικής κλίμακας” [εργασία, ανθεκτικότητα, φέρουσα ικανότητα, κ.ά.], ζ) ο “περιβαλλοντικός σχεδιασμός”, η) ο “σχεδιασμός” συστημάτων υποδομών [παραγωγής, τεχνικών, κοινωνικών] ως μέσο “χωρικής ανάπτυξης” [ενέργεια, γνώση, καινοτομία, πολιτισμός, κ.ά.], θ) ο “συμμετοχικός σχεδιασμός” και η ανάγκη συγκρότησης νέων “δομών διακυβέρνησης”. Την ίδια στιγμή, η υπερσυγκέντρωση του πληθυσμού στις πόλεις ενισχύει το ενδιαφέρον για τον “αστικό χώρο” με την πολλαπλότητα και πολυπλοκότητα των “χωρικών προβλημάτων” που συναντώνται στα ποικίλα “αστικά τοπία” του να θέτουν νέους όρους, περιορισμούς, προτεραιότητες διαχείρισης, ρύθμισης και οργάνωσης σε όλα τα διαφορετικά επίπεδα και κατηγορίες του “χώρου”.

Μελετών, σ. 303-312 [ISBN 978-960-9439-11-2].

στ) Θεοδωρά, Γ., (2017), *Επιμέλεια-Παρουσίαση Υποχρεωτικού Μαθήματος Χωροταξίας 7ου στην “Ανοικτή Συζήτηση” της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών για το Νέο Πρόγραμμα Σπουδών, Ιστορικό Συγκρότημα Ε.Μ.Π. στην Πατησίων, 1.2.2017.*

ζ) Θεοδωρά, Γ., Αυγερινού-Κολώνια, Σ., (2017), “Η ανάπτυξη και ο σχεδιασμός του χώρου στην παιδεία του αρχιτέκτονα \_ προσεγγίσεις και προοπτικές”, Συνέδριο για τα 100 χρόνια λειτουργίας της Σχολής Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π. με θέμα : “Η διδακτική της Αρχιτεκτονικής : Αντικείμενα και προοπτικές”, Ιστορικό Κτίριο Αβέρωφ, Τόμος Περιλήψεων, 3-4.11 [http://www.youtube.com/watch?v=msZgdKnwkgAlist=PL4p1bSPvjLflm TRyaAJjhqabH-qR3DRnhm&index=42]

η) Θεοδωρά, Γ., (2013-...), *Σημειώσεις στα μαθήματα Πολεοδομίας 1, 2 Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ε.Μ.Π.*

θ) Theodora, Y., (2008), “Approach to the effects of Greek regional universities on development of the country regions”, in Coccossis, H., Psycharis, Y., (eds.), “Regional Analysis and Policy. The Greek Experience”, Springer, p. 249-270 [ISBN 978-3-7908-2085-0].

ι) Theodora, Y., (2009) “Factors in the university - city interaction: The case of Greek Regional Universities”, 2nd Symposium on Academic Globalization in the 13th World Multi conference on Systemics, Cybernetics & Informatics [WMSCI 2009], Orlando, USA, Proceedings, Vol. I. : 208-213. [ISBN -10 : 1-934272-58-2 (Volume I), ISBN -13 : 978-1-934272-58-9 (Volume I)].

### 3. Η “ανάπτυξη” του “χώρου” στην Ελλάδα \_ Η συζήτηση στην συγκυρία της κρίσης<sup>6</sup>

Σε περιόδους ύφεσης, όπου οι ανάγκες και τα αιτήματα των πολιτών αλλάζουν θέτοντας νέες προτεραιότητες σε πολιτικό επίπεδο, πυροδοτούνται ενέργειες επαναπροσδιορισμού του ρόλου του “σχεδιασμού” στην αναπτυξιακή διαδικασία σε διεθνές επίπεδο. Στην Ελλάδα, στη διάρκεια της πρόσφατης κυρίως πενταετίας σε εξέλιξη βρίσκονται προσπάθειες εκσυγχρονισμού του συστήματος σχεδιασμού, προγραμματισμού, διοίκησης. Εντούτοις, ιστορικά το θεσμικό πλαίσιο για τη ρύθμιση του ελληνικού χώρου εξακολουθεί να εμφανίζει ανάγκες επαναπροσδιορισμού, εμπλουτισμού, εξειδίκευσης και συσχέτισή του με το ισχύον διοικητικό σύστημα.

Γεγονός είναι ότι, τα τελευταία χρόνια εξακολουθούν να πλήττονται ανεπανόρθωτα τα φυσικά και τα πολιτιστικά διαθέσιμα και να απαξιώνεται περαιτέρω η διάσταση του “χώρου”, ως συνέπεια της αποσπασματικής προσέγγισης της δομής του, ανεξάρτητα από τις ανάγκες, αιτήματα και τα οράματα τοπικών κοινωνιών. Σημαντικό θέμα παραμένει η συνεχής αποδυνάμωση της κοινωνικής συμμετοχής, ενώ αγνοούνται κεκτημένα κοινωνικών και ακαδημαϊκών διεκδικήσεων και διευρύνονται τα ελλείμματα σε θέματα παραγωγικής βάσης και πρακτικών του αναπτυξιακού λόγου. Αναδεικνύεται, έτσι, μια σειρά “ανοικτών” ζητημάτων που αφορούν, μεταξύ άλλων, τη διάρθρωση του “χώρου”, την “εικόνα” και τη “δυναμική” των “τόπων”, τις συνιστώσες και τις πολλαπλές διαστάσεις του “σχεδιασμού”, τα επίπεδα κατάρτισης, έγκρισης, τροποποίησης των διατάξεων και των μέσων υλοποίησής τους, τους εμπλεκόμενους στη διαδικασία σχεδιασμού και τους όρους συμμετοχής τους, την ποιότητα της διαβούλευσης. Ζητήματα τα οποία καθορίζουν, εν τέλει, τις δυνατότητες και προοπτικές “χωρικής ανάπτυξης” στις ποικίλες γεωγραφικές κλίμακες.

Αναμφίβολα, τα νέα δεδομένα και οι τάσεις απαιτούν “στρατηγικό σχεδιασμό” με σύνθετους στόχους, και αναδεικνύουν τη σημασία συγκρότησης πολιτικών και πρακτικών “σχεδιασμού” με έμφαση στις κοινωνικο-οικονομικές διεργασίες στο πλαίσιο πολυμεταβλητής προσέγγισης των “χωρικών θεμάτων”, εστιάζοντας σε τοπικές ιδιαιτερότητες και ενθαρρύνοντας συνέργιες και δικτυώσεις με καταβολές από την κοινωνική και οικονομική βάση.

Έντονος είναι έτσι ο προβληματισμός για τον ρόλο του “σχεδιασμού” στη “χωρική ανάπτυξη” και στη φυσιογνωμία και δυναμική των “τόπων”, ειδικά στα χρόνια της κρίσης, όπου οι αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο συχνά λαμβάνονται χωρίς ουσιαστική διαβούλευση.

<sup>2</sup> [2010-...] Ε.Μ.Π. - Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, [2010-2017] Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο - Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών : Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Κτιρίων. [2006-2010] Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - Τμήμα Χωροταξίας, Πο-λεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, [2000-2002] School of Design, University of Pennsylvania, Philadelphia, U.S.A., [1996-1999] Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών & Πολιτικών Επιστημών - Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

<sup>3</sup> Ενδεικτική αναφορά:

α) Θεοδωρά, Γ., (2015) Κείμενα Εργασίας ως μέλους της Επιστημονικής Επιτροπής της Σχολής Αρχιτεκτόνων για τον “Σχεδιασμό λειτουργίας του ιστορικού Συγκροτήματος Πατησίων”. Συντάκτρια του κειμένου “Στρατηγικού Σχεδίου” της 4μελούς Ομάδας.

β) Θεοδωρά, Γ., (2015-2016) Τοποθετήσεις ως μέλους της Επιτροπής Αναμόρφωσης Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών Κατεύθυνσης Β’ “Πολεοδομίας - Χωροταξίας” του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών : “Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου” [1η εφαρμογή : ακαδημαϊκό έτος 2016-2017].

γ) Θεοδωρά, Γ. (1998 - 2018) Κείμενα Εργασίας και Εισηγήσεων ως μέλους της Επιτροπής Χωροταξίας του Συλλόγου Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών [Σ.Ε.ΠΟ.Χ.]

<sup>4</sup> Εκπαιδευτικό υλικό από τα υποχρεωτικά και ειδικά μαθήματα πολεοδομίας, χωροταξίας, περιβάλλοντος σε προπτυχιακό επίπεδο (ακαδ.έτη 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017) και από μεταπτυχιακό επίπεδο \_ Ε.Μ.Π. Σχολή Αρχιτεκτόνων \_ Δ.Μ.Π.Σ. \_ κατεύθυνση Β’ : Πολεοδομίας - Χωροταξίας ακαδ. έτη 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017 και Σπουδαστικές Εργασίες και Συμβολές.

#### 4. Η αναποτελεσματικότητα του “σχεδιασμού” στην Ελλάδα \_ Το ζήτημα<sup>7</sup>

Αποτιμώντας την έως τώρα εμπειρία στην Ελλάδα, σε συνθήκες έντονα παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος δικτυακής οργάνωσης στη συγκυρία της κρίσης, θα λέγαμε ότι *διαπιστώνεται αναποτελεσματικότητα του “σχεδιασμού” στην πράξη και αδυναμία να επιχειρείται δίκαια μέσα από δημοκρατικές διαδικασίες*. Δυστυχώς παρά την πρόοδο που σημειώνεται σε επίπεδο θεωρητικών προτύπων, *στην πράξη ο “χωρικός σχεδιασμός” εξακολουθεί να καθορίζεται από τεχνοκρατικές διαδικασίες και να επιχειρείται αποσπασματικά, ή καθόλου στα ποικίλα επίπεδα προγραμματισμού και διοίκησης - χωρίς στρατηγική - ανεξάρτητα από την άρρηκτη σχέση του με το “αναπτυξιακό πρότυπο” και τις “πραγματικές ανάγκες” των πολιτών<sup>8</sup>*. Έτσι, ακόμα κι αν παράπλευρα αναπτύσσονται συμμετοχικές, συνεργατικές ή επικοινωνιακές πρακτικές, στην πλειονότητα των περιπτώσεων λειτουργούν πιο πολύ ως ένα “μέσο” διάδοσης της πληροφορίας.

Στην αναποτελεσματικότητα του “σχεδιασμού” στην χώρα συνέβαλαν, μεταξύ άλλων, η άκριτη υιοθέτηση “προτύπων ανάπτυξης” με αποκλειστικό στόχο την οικονομική μεγέθυνση, χωρίς την συνεκτίμηση των ιδιαιτεροτήτων και προοπτικών των πόλεων και περιοχών της, σε συνδυασμό με την επί δεκαετίες υιοθέτηση θεσμικού πλαισίου σχεδιασμού που αδυνατεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών, καθώς και την αντιμετώπιση της ρύθμισης του “χώρου” συχνά ανεξάρτητα από την περιβαλλοντική συνιστώσα, την έννοια της γαιοπροσόδου και την ισχύουσα διοικητική δομή. Την ίδια στιγμή, η δυσλειτουργία του δημόσιου τομέα, η αδυναμία αποκέντρωσης του σχεδιασμού [σε επίπεδο κατάρτισης σχεδίων / λήψης απόφασης], ο ελλιπής συντονισμός μεταξύ φορέων, η απουσία διασύνδεσης των επιπέδων σχεδιασμού / προγραμματισμού / διοίκησης για διασφάλιση του αναγκαίου συσχετισμού των μηχανισμών χωρικού σχεδιασμού / τομειακού προγραμματισμού / διοικητικής δομής, η κατάργηση ή/ και ιδιωτικοποίηση κρατικών φορέων και επιχειρήσεων και τα αντικρουόμενα συμφέροντα των εκάστοτε εμπλεκόμενων λειτούργησαν κι αυτά αποτρεπτικά στην εφαρμογή του “σχεδιασμού”, ακυρώνοντας τον ρόλο του στη διαδικασία “χωρικής ανάπτυξης” και στην πράξη.

Έτσι λοιπόν, *το ζήτημα δεν είναι αν υπάρχει ή όχι νομοθετημένος σχεδιασμός, αλλά ποιος αποφασίζει, με ποια κριτήρια και σε όφελος ποιου, σχετικά με τον χρόνο, τον χώρο και τις προτεραιότητες χωροθέτησης σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο*. Πρόκειται για βαθιά πολιτικό θέμα, με τη κρισιμότητά του να εντείνεται σε περιόδους ύφεσης. Σε εποχές, δηλαδή, όπου οι συνθήκες ευνοούν την ενθάρρυνση συνοπτικών διαδικασιών με στόχο την οικονομική μεγέθυνση ακόμα και με κοινωνικό, οικονομικό, χωρικό ή και περιβαλλοντικό κόστος. Όταν ο “δημόσιος διάλογος” καθίσταται περισσότερο αναγκαίος παρά ποτέ.

#### 5. Από τη θεωρία στην πράξη \_ Ανάγκη αλλαγής θεώρησης της “χωρικής ανάπτυξης” και καθιέρωσης “δημοκρατικού σχεδιασμού”<sup>9</sup>

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι σύγχρονες συνθήκες και συγκυρίες έχουν διαφοροποιήσει τα δεδομένα, τα αιτήματα και τις προτεραιότητες. Την ίδια στιγμή, μέσα από την μελέτη των τάσεων και δυναμικών που διαμορφώνονται στον ευρωπαϊκό χώρο για θέματα διαχείρισης - σχεδιασμού του “χώρου” αναδεικνύεται πληθώρα νέων μορφών “αστικής διακυβέρνησης” όπου, εκτός των επίσημων φορέων, εμπλέκονται και νέοι δρώντες. *Όλο και περισσότερο μη κυβερνητικοί εμπλεκόμενοι, διάφορων μορφών, αρχίζουν να διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων, εγκαθιδρύοντας ένα νέο “κοινωνικό δίκτυο δρώντων”*. Διαπιστώνεται, έτσι, *στροφή προς νέες μορφές “συμμετοχικής διακυβέρνησης”*, όπου, τόσο επίσημοι, όσο και οι ανεπίσημοι θεσμοί, μηχανισμοί, διαδικασίες δίνουν

<sup>5</sup> βλ. υποσημείωση 1 (α), (δ), (ζ).

<sup>6</sup> βλ. υποσημείωση 1 (β), (γ), (δ), (ζ), (η).

<sup>7</sup> βλ. υποσημείωση 1 (β), (γ), (δ), (ε), (η), (ι).

<sup>8</sup> βλ. 1(ε)

<sup>9</sup> βλ. υποσημείωση 1 (γ), (δ), (ε), (στ), (η).



τη δυνατότητα στους εμπλεκόμενους να συμμετέχουν καταθέτοντας απόψεις, ανάγκες και οράματα. Ο **ρόλος των πολιτών** σε αυτές τις νέες “δομές” παρουσιάζει μεγάλη διαβάθμιση ανάλογα από το πού προέρχεται η πρωτοβουλία [κυβερνητικός ή άλλος φορέας] και τον σκοπό της συμμετοχής τους [φυσική δράση ή δραστηριότητα πολιτικής χροιάς]. **Η τοπική διοίκηση αναδεικνύεται σε βασικό παράγοντα ενθάρρυνσης ή αποτροπής νέων καινοτόμων διαδικασιών “συμμετοχικού σχεδιασμού”.**

Παρά τα προβλήματα, γεγονός είναι ότι ο “σχεδιασμός”, από άσκηση δόμησης μιας συλλογιστικής πορείας άρρηκτα εξαρτώμενης από τη γνώση και την κουλτούρα του ερευνητή / σχεδιαστή, περνά σταδιακά σε μια νέα λογική που αναγνωρίζει όλο και περισσότερο ότι κανένας δεν έχει τη σοφία ή την ικανότητα να παίρνει αποφάσεις που επηρεάζουν την κοινωνία χωρίς εκείνη. Δηλαδή **να προγραμματίζει και να σχεδιάζει για τους πολίτες χωρίς εκείνους**. Τα χωρικά προβλήματα είναι σύνθετα προβλήματα στα οποία δύσκολα μπορούν να δοθούν αντικειμενικές απαντήσεις. Γι αυτόν τον λόγο, ο “σχεδιασμός” **οφείλει να ανοίγει διάλογο, να μην διαμορφώνει αμυντικά εργαλεία, να συμβάλλει στη συγκρότηση κοινής στάσης και να επιτρέπει συνεργασία σε ένα δημοκρατικό περιβάλλον όπου η αντιπροσώπευση όλων των κοινωνικών ομάδων έχει διασφαλισθεί**. Έτσι, **στη διερεύνηση του “πεδίου”, πέρα από τις τεχνοκρατικές εισροές, πρέπει να εμπλέκονται και οι πολίτες και να αναλαμβάνουν υπεύθυνη δράση**. Η συμμετοχή τους στον “σχεδιασμό” πρέπει να ενθαρρύνεται και να επιδιώκεται. Κι αυτό γιατί οι αποφάσεις που λαμβάνονται μέσα από έναν δημοκρατικό διάλογο έχουν λιγότερες πιθανότητες να αμφισβητηθούν, ταυτόχρονα διευρύνονται οι επιλογές, και πιθανόν τα αποτελέσματα να είναι καλύτερα.

Δεν είναι τυχαίο ότι στην εποχή της κρίσης εισάγονται νέα θέματα σε συζητήσεις που ανοίγουν ξανά σε πολιτικό, ακαδημαϊκό και επιστημονικό επίπεδο με αντικείμενο την παιδεία, τον χάρτη της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, τα επαγγελματικά δικαιώματα και τις εργασιακές σχέσεις, επιβάλλοντας την αντιμετώπισή τους στη βάση συνολικής πολλαπλής δυναμικής θεώρησης, λόγω της άρρηκτης μεταξύ τους συσχέτισης, και της επίδρασής τους στη διαδικασία της “χωρικής ανάπτυξης” και του “σχεδιασμού”. Την ίδια στιγμή, το διαρκώς εντεινόμενο σπουδαστικό ενδιαφέρον για ζητήματα χωρικής ρύθμισης και οργάνωσης, μέσα από ποικίλες “οπτικές θεώρησης”, επαναφέρει στο προσκήνιο θέματα που παραμένουν αναπάντητα εμποδίζοντας τον “δημοκρατικό σχεδιασμό”. Ανάμεσά τους : α) η μη αξιοποίηση της συσσωρευμένης γνώσης, που βρίσκεται στο “πεδίο” [πέρα από τα κέντρα λήψης απόφασης], διαφορετική από την επιστημονική, εξίσου όμως σημαντική, β) η αδυναμία συλλογής, εκτίμησης, διαχείρισης της πληροφορίας και μετατροπής της σε μορφή κατανοητή και από μη ειδικούς, γ) η συμμετοχή των πολιτών που, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, εντοπίζεται σχεδόν αποκλειστικά στα τελευταία στάδια της διαδικασίας “σχεδιασμού”, δ) η εξακολούθηση της στήριξης αρκετών σταδίων της σχεδιαστικής διαδικασίας στην προσωπική κρίση του ερευνητή / σχεδιαστή, ε) η αδυναμία αξιοποίησης νέων τεχνολογιών από ένα σημαντικό τμήμα της κοινωνίας, κυρίως όμως στ) η διαχείριση “μηχανισμών ελέγχου” που μπορεί να κατευθύνουν τις απόψεις των πολιτών [δηλ. καλά οργανωμένες ομάδες].

Σ’ αυτές τις συνθήκες, όπου **αποτελεσματικότητα και δικαιοσύνη παραμένουν ζητούμενα, τίθεται επιτακτικά πλέον η ανάγκη αλλαγής θεώρησης των θεμάτων “χωρικής ανάπτυξης” και “σχεδιασμού”** και αντιμετώπισής τους με τρόπο που να ενισχύει τη δυναμική και προοπτική των “τόπων”, μέσα από την υιοθέτηση “μηχανισμών” προστασίας της φυσιογνωμίας τους και διασφάλισης της συμμετοχής των πολιτών σε όλα τα στάδια χωρικής ρύθμισης και οργάνωσης τους. Επιδίωξη που δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την κινητοποίηση της **επιστημονικής κοινότητας** με στόχο την **παιδεία των πολιτών** μέσα από δράσεις ενημέρωσης, ευαισθητοποίησης, εκπαίδευσης σε θέματα : φύσης, πολιτισμού, ιστορίας, μνήμης, οργάνωσης ανθρώπινων δραστηριοτήτων / λειτουργιών, ποιότητας ζωής, κοινωνικής δικαιοσύνης. Προς αυτή την κατεύθυνση ο ρόλος του **ακαδημαϊκού χώρου** είναι καταλυτικής σημασίας αφού - ως τόπος εκπαίδευσης, έρευνας και κοινωνικής προσφοράς - οφείλει να εφοδιάζει τους αποφοίτους των σχολών “σχεδιασμού” και “παραγωγής χώρου” με τις απαραίτητες γνώσεις και δεξιότητες για την κατανόηση των **χωρικών προβλημάτων** μέσα από την επαφή με τις **πραγματικές ανάγκες** των ομάδων πληθυσμού. Σ’ αυτό το πλαίσιο, σε μια εποχή κρίσης και **κριτικής θεσμών και πολιτικών** οι σχολές καλούνται να υπερασπιστούν και να κατοχυρώσουν τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων τους, διεκδικώντας παράλληλα ενεργή συμμετοχή στη διαδικασία “χωρικής ανάπτυξης”. Η **διδασκαλία**, έτσι, των γνωστικών πεδίων του “χωρικού σχεδιασμού” **αποκτά ξεχωριστό ενδιαφέρον, κι επανέρχεται στο προσκήνιο της συζήτησης**.

## 6. Ο ρόλος του ακαδημαϊκού χώρου στον “χωρικό σχεδιασμό” \_ Το ερώτημα<sup>10</sup>

Ο “χώρος” δεν αποτελεί μια απλή σύνθεση γραμμών, σχημάτων και όγκων, αλλά “ζωντανό” φαινόμενο - το περιβάλλον όπου οι κοινωνίες ζουν και δημιουργούν ιστορία. Γι αυτό, τα “χωρικά θέματα” δεν είναι μόνο τεχνικά, αλλά έντονα περιβαλλοντολογικά, κοινωνικο-οικονομικά και πολιτικά. Η προσέγγισή τους, κατά συνέπεια, δεν μπορεί, και δεν πρέπει, να επιχειρείται μονοδιάστατα και αποσπασματικά. Αντίθετα, έχει σημασία η μελέτη και αξιολόγησή τους να γίνεται στη βάση δυναμικής θεώρησή τους μέσα από ταυτόχρονη παρακολούθηση κρίσιμων σταθερών που σχετίζονται, άμεσα ή / και έμμεσα, με: το περιβάλλον [φυσικό / πολιτιστικό], τον χώρο [εδαφικό / θαλάσσιο], την κοινωνία, την οικονομία, το σύστημα διοίκησης και αποκέντρωσης, το νομοθετικό πλαίσιο, την πολιτική γης, και την επενδυτική πολιτική.

Αποδεχόμενοι ότι, δεν μπορεί να υπάρξει “ανάπτυξη” χωρίς “σχεδιασμό” \_ “πρόταση” χωρίς “αξιολόγηση” της κατάστασης \_ “παρέμβαση” χωρίς “γνώση” των προβλημάτων και “κατανόηση” των αιτιών πρόκλησης και διαίωσής τους, υποστηρίζεται η ανάγκη συσχέτισης “αναπτυξιακής πολιτικής” και “χωρικού σχεδιασμού” στη βάση κατανόησης της δυναμικής, πολυεπίπεδης, πολυδιάστατης, πολυτομεακής φύσης τους<sup>11</sup>. Παράλληλα, αναγνωρίζοντας ότι ο “σχεδιασμός” αποτελεί διαδικασία πολιτικής βαρύτητας, λόγω των πολλαπλών, συχνά διαφοροποιημένων [κατά περίπτωση και στον χρόνο] επιδράσεων του σε τόπους και κοινωνίες, υποστηρίζεται η σημασία επαφής με το “πεδίο παρέμβασης” και τους εκάστοτε συμμετέχοντες στον σχεδιασμό<sup>12</sup>. Δυστυχώς, παρά τις έως σήμερα προσπάθειες, διαπιστώνεται ότι οι επιστημονικές συζητήσεις δεν γίνονται πάντα με πλήρη τεκμηρίωση, ενώ οι “συμμετοχικές δομές / διαδικασίες” στην πλειονότητα των περιπτώσεων “λησμονούνται” κατά την μετάβαση από την πρόθεση στην εφαρμογή, προκαλώντας προβλήματα στην πράξη.

Τίθεται έτσι θέμα μεθοδολογίας έρευνας - σχεδιασμού και προσδιορισμού μέσων συλλογής, διαχείρισης, ερμηνείας και χαρτογράφησης των εισροών, διασφάλισης της συνεργασίας των εμπλεκόμενων με δημοκρατικές διαδικασίες, και προβολής των αποτελεσμάτων των ερευνών με στόχο τη βέλτιστη αξιοποίησή τους στη “ανάπτυξη” και “σχεδιασμό” του “χώρου” σε όλα τα επίπεδα και ειδικές κατηγορίες του.

Πρόκληση και στοίχημα: η καθιέρωση των αναγκαίων “διάυλων επικοινωνίας” ακαδημαϊκού χώρου - ευρύτερης κοινωνίας με στόχο την αντιπροσώπευση, στον μέγιστο βαθμό, όλων των κοινωνικών ομάδων και την αποτροπή επίδρασης των πιο καλά οργανωμένων ομάδων στη διαμόρφωση του “οράματος” των πολιτών.

Το ερώτημα είναι: τι και πώς διδάσκεται, ώστε οι σχολές “σχεδιασμού” και “παραγωγής χώρου” να λειτουργούν ως ουσιαστικό “μέσο” υποβοήθησης στη διαδικασία χωρικής ρύθμισης και οργάνωσης του ελληνικού χώρου σε όλα τα επίπεδα της διοίκησης.

## 7. Η “ανάπτυξη” και η “ρύθμιση” του “χώρου” στην παιδεία των σχολών “σχεδιασμού” \_ Η εμπειρία από την Σχολή Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π.<sup>13</sup>

Η “μελέτη” και ο “σχεδιασμός” της “πόλης” και του “χώρου” με την ευρύτερη έννοια και η συσχέτισή τους με την “ανάπτυξη” ξεκινά στην Ελλάδα [αλλά και σε πολλές χώρες της Ευρώπης] μέσα από τις αρχιτεκτονικές σπουδές. Στην περίπτωση της χώρας μας, η θεμελίωση και οικοδόμηση της “πολεοδομίας” και “χωροταξίας” ως επιστημονικών περιοχών πραγματοποιήθηκε μέσα από την εκπαιδευτική - ερευνητική

<sup>10</sup> βλ υποσημείωση 1 (δ), (ε), (στ), (η), (θ)

<sup>11</sup> Η σχέση αφορά ποικίλες γεωγραφικές κλίμακες, σχετίζεται με πλήθος τομέων ανθρώπινης δραστηριότητας, και προσεγγίζεται στο πλαίσιο ποικίλων διαστάσεων [πολιτική, οικονομική, περιβαλλοντική, χωρική, κ.ά.].

<sup>12</sup> π.χ. διοίκηση, φορείς, επενδυτές, πολίτες.

<sup>13</sup> βλ. σχετικά σε α) Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, “Ενημερωτικό Τεύχος για την εκπαιδευτική, ερευνητική και διοικητική λειτουργία του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας”, Αθήνα 1991; β)

λειτουργία της Σχολής Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π., σε άρρηκτη συσχέτιση με τον κοινωνικό ρόλο της. **Οι δεσμοί αρχιτεκτονικής - πολεοδομίας - χωροταξίας είναι αναντίρρητοι.**

Η αρχή θα γίνει στη νεοσύστατη Αρχιτεκτονική του Ε.Μ.Π. [1917] και θα συνεχίσει σε φάσεις, με σημείο σταθμό την εκλογή τακτικού καθηγητή με αντικείμενο διδασκαλίας την κατανόηση της λειτουργίας της “πόλης” με στόχο τη γνώση και αντιμετώπιση των προβλημάτων των ελληνικών πόλεων τη δεκαετία του ’50 στην τότε Έδρα Πολεοδομίας. Στη δεκαετία του ’60 θα πραγματοποιηθεί στροφή στην πολεοδομική σκέψη προς θέματα “περιφερειακής ανάπτυξης” και το πρώτο “κύτταρο” μεταπτυχιακών σπουδών θα κάνει την εμφάνισή του στη χώρα το 1962 [Σεμινάριο Εξειδικεύσεως εις την Πολεοδομίαν και Χωροταξίαν]. Η προσπάθεια ρεαλιστικότερης αντιμετώπισης των “χωρικών προβλημάτων” θα ενισχυθεί με την ίδρυση του Σπουδαστηρίου Πολεοδομικών Ερευνών [1965] για να συνεχίσει μέσα από τη βαθμιαία υλοποίηση “βημάτων”<sup>14</sup> έως τη σύσταση μεταπτυχιακού προγράμματος “πολεοδομίας - χωροταξίας” [1998]. Σ’ αυτή την “πορεία” των 100 ετών [κυρίως δε μετά το ’60 και πολύ περισσότερο μετά τα μέσα του ’80] η υλοποίηση των επιχειρούμενων “βημάτων” αναμόρφωσης και εκσυγχρονισμού της αρχιτεκτονικής παιδείας πραγματοποιείται αναγνωρίζοντας ότι: **υπάρχει - και η επιστημονική δεοντολογία επιβάλλει να υπάρχει - συμπληρωματικότητα μεταξύ αρχιτεκτονικής - πολεοδομικής - χωροταξικής προσέγγισης.**

Η Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. έχει στηρίξει [κι εξακολουθεί να στηρίζει] τη διδακτική της σε δυο “αρχές” καταλυτικής σημασίας για την κατανόηση / προσέγγιση των “χωρικών θεμάτων” και τη διασφάλιση ενός πιο ρεαλιστικού “σχεδιασμού”. Η **πρώτη αρχή** αφορά **στην οργανική ένταξη του “πολεοδομικού, χωροταξικού, περιβαλλοντικού σχεδιασμού” στην “αρχιτεκτονική παιδεία”** – διασφαλίζοντας, έτσι, στους σπουδαστές / τριες τη δυνατότητα απόκτησης μιας ευρύτερης εικόνας και αντίληψης του “χώρου” που καλούνται σε κάθε περίπτωση να “σχεδιάσουν”. Η **δεύτερη αρχή** σχετίζεται με την **υπεράσπιση της “κεντρικής” θέσης της Σχολής στον αστικό ιστό** και τη διατήρηση της εκπαιδευτικής / ερευνητικής δραστηριότητάς της στο κέντρο της πόλης ως προϋπόθεση κατανόησης των αναγκών του πληθυσμού σε πραγματικό χρόνο. **Οι δυο “αρχές” αποτελούν σταθερές αξίες για την Σχολή Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π. - συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να χαθούν. Όχι μόνο γιατί συγκροτούν την ιστορία της [λόγω της επίδρασής τους στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας της και στην αναγνώριση του εκπαιδευτικού / ερευνητικού έργου της σε εθνικό / υπερεθνικό επίπεδο], αλλά κυρίως επειδή και οι δυο “αρχές” αποτελούν συνειδητές επιλογές που μπορούν να διασφαλίσουν τις προοπτικές και το μέλλον των αποφοίτων της [αφού μέσα από τη διεπιστημονικότητα και τη σύνδεση με την πράξη αναπτύσσεται η ικανότητα και η θέληση σπουδαστών / τριών για μάθηση, ενισχύονται οι δεξιότητες και τα κίνητρά τους, και επιβεβαιώνεται παράλληλα η ανάγκη διατήρησης και ενίσχυσης “γνωστικών αντικειμένων” που κατοχυρώνουν τα επαγγελματικά δικαιώματά τους, όπως εκείνα της “πολεοδομίας” και της “χωροταξίας”].**

Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, “Σπουδές στην Πολεοδομία και Χωροταξία”, Επιστημονικό Διήμερο Αθήνα, 23-24.1.1990; γ) Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, “Η διδασκαλία της Πολεοδομίας και της Χωροταξίας στις Αρχιτεκτονικές Σχολές”, Ημερίδα, Αθήνα, 8.11.1996; δ) Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, “Ανοικτή συζήτηση για την ανανέωση της εκπαιδευτικής φυσιογνωμίας και της λειτουργίας του τομέα Ι σε μια προοπτική γενικότερων αλλαγών στη Σχολή Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π.”, Αθήνα, Ιούνιος, 2008; ε) Ε.Μ.Π., “170 χρόνια Πολυτεχνείο, οι μηχανικοί και η τεχνολογία στην Ελλάδα” Συνέδριο, Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, 4-5.3.2009; στ) Περιοδικό Αρχιτέκτονες \_ 11ο Πανελλήνιο Αρχι-τεκτονικό Συνέδριο, τ.84-περίοδος Β, Απρίλιος - Μάιος - Ιούνιος 2011; ζ) Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, “Η διδακτική της Αρχιτεκτονικής : αντικείμενα και προοπτικές”, Συνέδριο για τα 100 χρόνια λειτουργίας της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π., Κτίριο Αβέρωφ, 3-4.11.2017 και Υποσημειώσεις 1 (στ), και 3 (α), (β), (γ).

<sup>14</sup> Ενδεικτική αναφορά : 1978, ιδρύονται οι Έδρες “Πολεοδομίας Β” και “Χωροταξίας και Οικιστικής Αναπτύξεως”, 1981 ιδρύεται το “Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Αναπτύξεως”, 1982 οι τρεις Έδρες δημιουργούν τον Τομέα ΙΙ : “Πόλη και Κοινωνικές Πρακτικές”, ο οποίος το 1990 μετονομάζεται σε Τομέα “Πολεοδομίας και Χωροταξίας” [Νόμος Πλαίσιο 1268/82]. Το ενδιαφέρον για θέσπιση, οργάνωση και λειτουργία Μεταπτυχιακών Σπουδών θα τεθεί ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του ’70. Η έναρξη λειτουργίας του θα γίνει το 1998 ως Κατεύθυνση Β’ “Πολεοδομίας - Χωροταξίας” του Δ.Π.Μ.Σ. “Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου”



Η **Αρχιτεκτονική Σχολή του Ε.Μ.Π.** - αποδεχόμενη την ευθύνη της στη σύλληψη, διαμόρφωση, διαχείριση του *δομημένου περιβάλλοντος*, στην προστασία της *φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς* κι απέναντι στην *κοινωνία*<sup>15</sup> - **υπερασπίζεται τη διεπιστημονικότητα της δομής της και την “κεντρικότητα” της θέσης της ως αναγκαία και ικανή συνθήκη αντιμετώπισης των νέων αναγκών και προκλήσεων.** Γι αυτό, σε μια κρίσιμη εποχή για τη χώρα, με αφορμή τον εορτασμό των 100 χρόνων λειτουργίας της στην καρδιά της Αθήνας, ξανανοίγει και ξανασυζητά: α) την αναμόρφωση του *προγράμματος σπουδών* σε *προπτυχιακό επίπεδο* και την σχέση του με τις *μεταπτυχιακές σπουδές*, β) τον ρόλο της *έρευνας* στην *εκπαιδευτική διαδικασία*, γ) την σημασία διατήρησης της *εκπαιδευτικής / ερευνητικής δράσης* της στο *ιστορικό συγκρότημα της Πατησίων* ως προϋπόθεση ισχυροποίησης της *“κοινωνικής προσφοράς”* του Ε.Μ.Π. και ενσωμάτωσής του στη ζωή της πόλης. Αναγνωρίζοντας τους άρρηκτους δεσμούς *αρχιτεκτονικής - πολεοδομίας - χωροταξίας*, αναζητά νέους πιο ουσιαστικούς συσχετισμούς για μια πιο ποιοτική *αρχιτεκτονική παιδεία*. Σ’ αυτήν την προσπάθεια, **γνωρίζει ότι δεν πρέπει να χαθούν επιστημονικά αντικείμενα.** Ειδικά στις νέες συνθήκες όπου οι τάσεις δείχνουν ότι οι πιθανότητες ενασχόλησης των νέων *αρχιτεκτόνων* με θέματα ευρύτερων *“χωρο-λειτουργικών ενοτήτων”* και *διεπιστημονικού προσανατολισμού* διαρκώς αυξάνουν. **Επιδιώκει, έτσι, την επανεξέταση των πρακτικών διδασκαλίας και τον επαναπροσδιορισμό μηχανισμών ισχυροποίησης των δεσμών αρχιτεκτονικής – πολεοδομίας - χωροταξίας, μέσα από τον επανακαθορισμό δια-τομεακών συνεργασιών με όρους ισότιμης συμβολής των γνωστικών αντικειμένων και ενίσχυση της κοινωνικής προσφοράς.**

## **8. Η διδασκαλία της “πολεοδομίας” και “χωροταξίας” – Δυναμική “αναλυτικο-συνθετική διαδικασία” διεπιστημονικού χαρακτήρα σε πραγματικές συνθήκες**

Με δεδομένες τις σύγχρονες αντιλήψεις για τον *“σχεδιασμό”* σε *ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο*, τη *δυναμική του “αστικού χώρου”* και τις συνθήκες για την *παιδεία* στη χώρα, η συζήτηση για τη *διαχείριση και ρύθμιση του “χώρου”* και η συγκρότηση της σχετικής *επιχειρηματολογίας* στα μαθήματα *“πολεοδομίας”* και *“χωροταξίας”* [*υποχρεωτικά / κατ’ επιλογήν υποχρεωτικά*] στην *Σχολή Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π.* δομείται με άξονα το ερώτημα: **“ανάπτυξη για ποιον, πού και με τι όρους”.** Αφού οι *αναπτυξιακές επιλογές* και ο *τρόπος* που εκείνες συνδέονται [ή δεν συνδέονται] με τον *“σχεδιασμό”* επιδρούν ποικιλότροπα στην ποιότητα του *“χώρου”* και στην καθημερινότητα των πολιτών<sup>16</sup>.

Υποστηρίζεται, έτσι, ότι η *διδασκαλία των γνωστικών πεδίων* που ασχολούνται με την αντιμετώπιση *“χωρικών προβλημάτων”*, όπως της *“πολεοδομίας”* και *“χωροταξίας”* **δεν μπορεί - και δεν πρέπει - να επιχειρείται ανεξάρτητα από το “πεδίο παρέμβασης” και τις “πραγματικές ανάγκες” των πολιτών**<sup>17</sup>. Έχει σημασία λοιπόν στην *παιδεία των αρχιτεκτονικών σχολών* αλλά και των *σχολών “σχεδιασμού”* και *“παραγωγής χώρου”* εν γένει:

- α) η **επιλογή της “περιοχής μελέτης”** [*πεδίο σχεδιαστικών προκλήσεων και πειραματισμού*],
- β) η **διαδικασία εκπαίδευσης** [*ορισμός ερευνητικού ερωτήματος, θεματικών ενοτήτων μελέτης, προσδιορισμός μεθοδολογίας έρευνας και σχεδιασμού*],
- γ) η **διασφάλιση διεπιστημονικής προσέγγισης, επαφής με την πράξη και την επικαιρότητα και μέσα από “οπτικές” κοινωνικής προσφοράς,**
- δ) η **διατήρηση της εκπαιδευτικής και ερευνητικής δραστηριότητας και στο “κέντρο” της πόλης** [*δεδομένου ότι μπορεί, σε συνδυασμό και με άλλους παράγοντες*<sup>18</sup>, να αυξήσει τις ευκαιρίες επαφής *ακαδημαϊκής κοινότητας - τοπικής κοινωνίας με πολλαπλά οφέλη για το πανεπιστήμιο και την πόλη*].

<sup>15</sup> βλ. υποσημειώσεις 3 (γ) και 13 (ζ).

<sup>16</sup> βλ. υποσημείωση 1 (β), (στ) και (ζ).

<sup>17</sup> βλ. υποσημείωση 1 (ε).

<sup>18</sup> βλ. υποσημείωση 1(θ) και (ι) και 3 (α).

### 8.1. Η σημασία επιλογής “περιοχής μελέτης” – Συνύπαρξη προκλήσεων και διλημμάτων “σχεδιασμού”<sup>19</sup>

Η επιλογή της “περιοχής μελέτης” έχει εξαιρετική σημασία στη διδακτική των γνωστικών πεδίων του “χωρικού σχεδιασμού”, δεδομένου ότι μπορεί ενεργοποιήσει προβληματισμούς, να αποτελέσει αφορμή για τη διατύπωση προτάσεων και έναυσμα για κινητοποίηση και διεκδίκηση. Για να μπορέσει όμως ένα τμήμα “χώρου” να αξιοποιηθεί ως “πεδίο έρευνας - εξοικείωσης” των σπουδαστών / τριών στην πράξη έχει σημασία η δομή και τα χαρακτηριστικά του να εισάγουν θέματα ανάπτυξης και διαχείρισης, μέσα από τα οποία να αναδύονται προκλήσεις και διλήμματα σε επίπεδο σχεδιαστικών επιλογών και πολιτικών παρέμβασης.

Η εμπειρία έχει δείξει ότι, κάτι τέτοιο μπορεί να συμβεί πιο εύκολα σε “χωρικές ενότητες” που λειτουργούν ως σύνθεση “τόπων” και “τοπίων”. Δηλαδή σε περιοχές όπου η συνύπαρξη ποικίλων: α) επιπέδων και κατηγοριών “χώρου” εντός των οποίων συναντώνται “στοιχεία” φύσης, ιστορίας, μνήμης, πολιτισμού που χρήζουν προστασίας, β) συσχετισμών ανθρώπινων δραστηριοτήτων / λειτουργιών όπου ο βαθμός ασυμβατότητας ή / και υπερτοπικότητάς τους εγείρουν θέματα ρύθμισης και οργάνωσης και σε τοπική κλίμακα, γ) επενδυτικών ενδιαφερόντων από δημόσιο ή/και ιδιωτικό τομέα, δ) κοινωνικο-οικονομικών ομάδων πληθυσμού με διαφορετικές ανάγκες, αιτήματα, προτεραιότητες, **αναδεικνύει την κρισιμότητα ταυτόχρονης αντιμετώπισης θεμάτων προστασίας, “χωρικού σχεδιασμού” και διακυβέρνησης, ως προϋπόθεση διασφάλισης της φυσιογνωμίας των “τόπων” και ενίσχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής τους στον διεθνή χάρτη.**

Γι αυτόν τον λόγο, στα μαθήματα “πολεοδομίας” και “χωροταξίας” στην Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. το εκπαιδευτικό / ερευνητικό ενδιαφέρον εστιάζει σε “χωρικές ενότητες” που συνδυάζουν : α) ύπαρξη φυσικού / πολιτιστικού πλούτου, β) έντονες πυκνότητες / φορτίσεις, γ) φαινόμενα εγκατάλειψης και “χωρικής ασυνέχειας”, δ) ασυμβατότητες χρήσεων με επιπτώσεις σε φύση, χώρο, κοινωνία, οικονομία, ε) ύπαρξη “θυλάκων” [υπερ]συγκέντρωσης υποδομών / δραστηριοτήτων υπερτοπικής εμβέλειας με τοπικές επιπτώσεις, στ) συσχετισμό “κόμβων συνδυασμένων μεταφορών” αλλά και τμημάτων με αδυναμίες προσβασιμότητας, κίνησης και δικτύωσης, ζ) ζητήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης, φέρουσας ικανότητας και ανθεκτικότητας, η) θέματα ταυτότητας και εκσυγχρονισμού λόγω συνύπαρξης “παλαιού - σύγχρονου”, θ) πολυσύνθετη κοινωνική διάρθρωση, συνθήκες πολυπολιτιστικότητας και φτώχειας, ι) δυσκολίες διαβίωσης και καθημερινότητας, κ) επενδυτικό ενδιαφέρον και εγχειρήματα σχεδιασμού [υπό συζήτηση ή σε εξέλιξη], κ) συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, λ) ανάπτυξη νέων δομών διακυβέρνησης και δράσεων, μ) πρωτοβουλίες και δράσεις πολιτών.

Στη διάρκεια της πρόσφατης κυρίως δεκαετίας μια “χωρική ενότητα”, η οποία έχει κερδίσει το ενδιαφέρον στο πλαίσιο της εκπαιδευτικής διαδικασίας<sup>20</sup> στα μαθήματα της “πολεοδομίας” και “χωροταξίας” είναι η “αττική γη” – κι όχι άδικα. Αποτελεί “τόπο” ξεχωριστού ενδιαφέροντος, λόγω της συνύπαρξης περιοχών ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και δυναμικής αφενός, και του διαρκώς εντεινόμενου επενδυτικού ενδιαφέροντος και των ποικίλων αντιδράσεων που συνοδεύουν τις αναπτυξιακές επιλογές και σχεδιαστικές πρακτικές αφετέρου. Πιλοτικά έχουν απασχολήσει κυρίως : α) το “ιστορικό κέντρο” της Αθήνας, β) τμήματα του αττικού παράκτιου μετώπου, και γ) η πεδιάδα των Μεσογείων. Πρόκειται για περιοχές με προσανατολισμό σε τομείς του πολιτισμού, της αναψυχής και του ελεύθερου χρόνου, των υπηρεσιών, της γεωργίας, των μεταφορών και του τουρισμού, με την “εικόνα” τους να αλλάζει διαρκώς [συχνά με δραματικές συνέπειες σε φυσικό και πολιτιστικό διαθέσιμα και στη γεωργική γη], αναδεικνύοντας πλήθος διαφορετικών “τοπίων” [αστικό, μεταφορών, αγροτικό, πολιτισμού, ιστορίας και μνήμης, αναψυχής και ελεύθερου χρόνου, τουρισμού, κ.ά.]<sup>21</sup>. Η υπερτοπικότητα των δραστηριοτήτων και λειτουργιών που συγκεντρώνουν οι

<sup>19</sup> βλ. υποσημείωση 1 (δ)

<sup>20</sup> βλ. Υποσημείωση 4 και πιο συγκεκριμένη αναφορά σε : Μαθήματα Πολεοδομίας 5ου – 6ου εξαμήνου [Ιστορικό Κέντρο Αθήνας, ακαδημαϊκά έτη 2015-2016, 2016-2017 ], Χωροταξίας 7ου εξαμήνου [Αστικό Παράκτιο Μέτωπο Σαρωνικού (ακαδ. έτη 2014-2015, 2015-2016); Πεδιάδα Μεσογείων (ακαδ. έτος 2016-2017)].[υλικό σημειώσεων και σπουδαστικές εργασίες από το Φροντιστήριο Γ. Θεοδωρά]

<sup>21</sup> βλ. υποσημείωση 1 (δ).

συγκεκριμένες περιοχές, τις καθιστούν “*πύλες εισόδου-εξόδου*” στην “*αττική γη*” [και στη χώρα], με κύριο “*ενωτικό στοιχείο*” το “*τοπίο μεταφορών*” καταλυτικής επίδρασης στη δυναμική τους. Είναι περιοχές που για δεκαετίες βρίσκονται στο επίκεντρο του *επενδυτικού και σχεδιαστικού ενδιαφέροντος*, για τις οποίες έχουν υπάρξει [κατά καιρούς] προθέσεις / προτάσεις ανάπτυξης και σχεδιασμού με ποικίλες αντιδράσεις / επιπτώσεις. Η πολυπλοκότητα και πολυσυνθετότητά τους αναδεικνύει την ανάγκη παράλληλης *δυναμικής μελέτης* σε πολλαπλά *γεωγραφικά επίπεδα* στη βάση που ορίζουν μια σειρά άρρηκτα αλληλοεξαρτώμενων παραμέτρων που σχετίζονται με τον “*περιβαλλοντικό - χωρικό σχεδιασμό*”, την οργάνωση των “*συστημάτων μεταφορών / υποδομών / παραγωγής*”, την “*αναπτυξιακή πολιτική*”, το ιδιοκτησιακό καθεστώς, την “*πολιτική γης*” και το νομοθετικό πλαίσιο. Η δυσκολία *διαχείρισης και σχεδιασμού* τους γίνεται ακόμα πιο έντονη εξαιτίας της συνύπαρξης αντικρουόμενων αιτημάτων και συμφερόντων, συχνά δε σε συνθήκες περιβαλλοντικής υποβάθμισης και κοινωνικών αντιδράσεων.

Χωρίς να αμφισβητείται το ερευνητικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει η “*αττική γη*” και η σημασία της ως “*πεδίου σχεδιαστικών προκλήσεων και πειραματισμού*”, υποστηρίζεται ότι, τα νέα δεδομένα στις διαδικασίες ανάπτυξης του “*χώρου*” αναδεικνύουν όλο και πιο έντονα την ανάγκη ενασχόλησης και με *πόλεις μεσαίου ή/και μικρότερου μεγέθους* της “*περιφέρειας*” οι οποίες - για μια σειρά από λόγους<sup>22</sup> - αποκτούν νέα *δυναμική*, που τις καθιστά εξίσου ενδιαφέρουσες “*πilotικές περιοχές μελέτης - παρέμβασης*”. Είναι πόλεις εντός των οποίων, αλλά και στην ευρύτερη “*ζώνη επιρροής*” τους, τίθενται ποικίλα θέματα *σχεδιασμού* ως απόρροια *αναπτυξιακών επιλογών* [χωρικού ή/και τομειακού προσανατολισμού] που αφορούν είτε τις ίδιες, είτε τις ευρύτερες τους περιοχές. Τέτοιες περιπτώσεις θα μπορούσαν να θεωρηθούν πόλεις που λειτουργούν ως “*πύλες εισόδου - εξόδου*” στη χώρα [Καβάλα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, κ.ά.], ή ως “*κόμβοι*” ευρύτερων “*χωρικών συσχετισμών*” [Δράμα, Καβάλα, Ξάνθη, κ.ά.], πόλεις των οποίων ο “*αναπτυξιακός προσανατολισμός*” έχει αλλάξει [Πάτρα, Ερμούπολη, κ.ά.] ή πόλεις που λειτουργούν ως “*δορυφόροι*” μεγαλύτερων πόλεων [Κόρινθος, Θήβα, κ.ά.].

Το “*άνοιγμα*” ευρύτερα της *Μητροπολιτικής Περιφέρειας Αττικής* αποτελεί την νέα πρόκληση σε μια εποχή “*δικτυακής οργάνωσης*”, “*νέας σχέσης πόλης-υπαίθρου*” και “*χωρικών συσχετισμών*”. Το ενδιαφέρον πρέπει να στραφεί και σε άλλες περιοχές της *ελληνικής επικράτειας* και να επιδιωχθεί η μελέτη τους στο πλαίσιο της *διδασκτικής των πεδίων του “χωρικού σχεδιασμού”*. Η ανάπτυξη *νέων τεχνολογιών και σχεδιαστικών εργαλείων* μπορούν να βοηθήσουν σ’ αυτήν την κατεύθυνση.

## 8.2. Η διαδικασία της εκπαίδευσης: Από τα σχεδιαστήρια στο πεδίο και πάλι πίσω \_ Διαδρομές ερευνητικής αναζήτησης σε πραγματικό χρόνο<sup>23</sup>

Η συζήτηση “*ανοίγει*” στον χώρο της *Αρχιτεκτονικής Σχολής* του Ε.Μ.Π. μέσα από τις ποικίλες σπουδαστικές “*οπτικές*” θεώρησης και διερεύνησης, για να συνεχίσει στο “*πεδίο*” και να επιστρέψει στα σχεδιαστήρια σε μια προσπάθεια διαρκούς επαναξιολόγησης. Οι “*περιοχές πιλότοι*” αντιμετωπίζονται ως *τμήμα της πόλης*, ως *πύλες εισόδου-εξόδου*, ως *τόποι ιστορίας και μνήμης*, ως *αναπτυξιακοί συντελεστές*, ως *θύλακες επενδυτικού ενδιαφέροντος*, ως *τόποι αντικρουόμενων συμφερόντων*, ως *πεδία διεκδίκησης και οικειοποίησης*. Η μελέτη τους επιχειρείται στο ευρύτερο πλαίσιο που ορίζεται από το τρίπτυχο: “*χώρος - χρήστης - χρόνος / χρονικότητα*” εστιάζοντας το ενδιαφέρον στην ταυτόχρονη προσέγγιση επτά κύριων θεματικών: α) της *φύσης / πολιτισμού*, β) του *χώρου*, γ) της *κοινωνίας*, δ) της *οικονομίας*, ε) του *νομοθετικού πλαισίου*, στ) του *επενδυτικού ενδιαφέροντος*, ζ) της *πολιτικής γης*. Παράλληλα, *υπογραμμίζεται η ανάγκη μελέτης των “χωρικών προβλημάτων” στο πλαίσιο που ορίζει το τετράπτυχο: “προγραμματισμός, σχεδιασμός, μελέτη, κατασκευή και εφαρμογή, διαχείριση”* \_ κι αυτό γιατί ενδιαφέρει: “*γιατί κάνω κάτι, για ποιον το επιχειρώ και με τι κόστος*”.

<sup>22</sup> βλ. Θεοδωρά, Γ., Λουκάκης, Π., [2011], “*Τάσεις εξέλιξης στο δίκτυο των αστικών κέντρων της Ελλάδας*”, ΑΕΙΧΩΡΟΣ, τ. 15 : 102-129 [www.aeihoros.gr/authors/el/articlesbyauthor/25] και Θεοδωρά, Γ., Λουκάκης, Π., [2005], “*Τυπολόγηση των ελληνικών πόλεων με κριτήρια περιφερειακής εμβέλειας*”, ΑΕΙΧΩΡΟΣ, [αρχική αρίθμηση : 4(2)] τ. 7 : 128-157.

<sup>23</sup> βλ. υποσημείωση 1 (δ) και (στ).



Αναγνωρίζοντας ότι ο **“τόπος”** δεν είναι μόνο **“χωρικά δεδομένα”** [τεχνικά χαρακτηριστικά δομημένου χώρου], **αλλά και οι χρονικότητες του και ο λόγος και ο μύθος που οι άνθρωποι του δημιουργούν, καθώς και οι δραστηριότητες και τα έργα τους που διαμορφώνουν “τοπία”**, οι σπουδαστές / στρίες επιδιώκουν **συνεκτίμηση “ψυχογονητικών, συναισθηματικών, ιδεολογικών δεδομένων”**. Προχωρούν έτσι στην υλοποίηση **αντιληπτικών χαρτών** επιδιώκοντας την συσχέτιση / σύνθεση ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων. Στο πλαίσιο των **“διαδρομών αναζήτησης”** ξεκινώντας από την **ανάλυση**, περνώντας στο στάδιο της **αξιολόγησης** και ολοκληρώνοντας με τη διατύπωση των **εναλλακτικών προτάσεων παρέμβασης** και την επιλογή της **βέλτιστης λύσης**, οι σπουδαστές / τριες συντάσσουν τρεις τουλάχιστον **“αντιληπτικούς χάρτες”**. Ο πρώτος σε αρχικό στάδιο [πρώτη εντύπωση], ο δεύτερος μετά την ολοκλήρωση της ανάλυσης [εντοπισμός προβλημάτων / ανάδειξη συγκριτικών πλεονεκτημάτων], και ο τρίτος αντιληπτικός που επιχειρεί να δείξει την **“εικόνα”** της **“περιοχής μελέτης”** μετά την υλοποίηση των **προτάσεων** της ομάδας εργασίας [μελλοντική οπτική].

Στη διάρκεια των επιχειρούμενων **“διαδρομών αναζήτησης”**, σπουδαστές / στρίες καλούνται να προσεγγίσουν σειρά κρίσιμων ζητημάτων ενταγμένα στο πλαίσιο που ορίζει το τρίπτυχο **“χώρος - χρήστης - χρόνος / χρονικότητα”**.

Συγκεκριμένα, στη διάσταση **“χώρος”**: α) διερευνάται και αξιολογείται η **“περιοχή μελέτης”** ως τμήμα του ευρύτερου περιβάλλοντος και όχι αποσπασματικά ως ανεξάρτητο [αυτόνομο] χωρικό τμήμα, β) πραγματοποιείται παρατήρηση στο **“πεδίο”** στη βάση αναλυτικο-συνθετικής προσέγγισης της πληροφορίας [παραγωγή **θεματικών χαρτών** και σε επόμενο στάδιο σύνθεσή τους με βάση κριτήρια έμφαση στον συνδυασμό χρήσεων γης / κτιρίων και σημείων στάσης με δίκτυα και συστήματα κίνησης / προσβασιμότητας], γ) μελέτη του **“τόπου”** μέσα από συνεκτίμηση της **“τρίτης διάστασης”** [ύψη / πυκνότητες] ή και της **“τέταρτης”** [οροφές κτιρίων / η **“εικόνα”** του **“τόπου”** από ψηλά]. Επειδή οι **“τόποι”** είναι οι άνθρωποι τους, στη διάσταση **“χρήστης”** προσεγγίζονται : α) οι **“πραγματικές ανάγκες”**<sup>24</sup> κατοίκων και επισκεπτών, αξιολογούνται και ορίζονται προτεραιότητες [σύνταξη **“θεματολογίου”** για την συγκέντρωση πληροφορίας] β) θέματα **θεσμικού πλαισίου** και **ιδιοκτησιακού καθεστώτος**, γ) **σκέψεις / προτάσεις** που έχουν διατυπωθεί σχετικά με την **“περιοχή μελέτης”** και αξιολογούνται για πιθανή αξιοποίησή τους στη διατύπωση των **εναλλακτικών σεναρίων παρέμβασης** από τις **σπουδαστικές ομάδες**. Τέλος, σχετικά με τη διάσταση **“χρόνος / χρονικότητα”** έμφαση δίνεται : α) στη σύνταξη **“χρονολογίου”** με σκοπό τη δυναμική παρακολούθηση της μετεξέλιξης των υπό εξέταση φαινομένων, β) στην αξιολόγηση των συνθηκών και φαινομένων σε διαφορετικές στιγμές [της ημέρας, εβδομάδας, έτους].

Στην υλοποίηση των πιο πάνω εγχειρημάτων οι σπουδαστές / τριες συναντούν πλήθος προβλημάτων, κυρίως στη συλλογή στοιχείων για τον πληθυσμό και την αξιολόγηση των **ποιοτικών δεδομένων**. Ενθαρρύνονται όμως στη διάρκεια των **ερευνητικών αναζητήσεων**, μέσα από την **υπογράμμιση της σημασίας ανάδειξης καινοτόμων μεθοδολογιών συλλογής και αξιολόγησης της πληροφορίας**, που εξυπηρετούν την επιχειρούμενη, σε κάθε περίπτωση, έρευνα. Ζητούμενο δεν είναι η απλή συγκέντρωση πληροφορίας, αλλά η κατανόηση της πολυπλοκότητας της **“χωρικής μελέτης”** και η σημασία : α) της ταυτόχρονης απεικόνισης χωρο-λειτουργικών και αισθητηριακών δεδομένων, β) της άμεσης επαφής με το **“πεδίο”** και της ανάπτυξης **“διάυλων επικοινωνίας - συνεργασίας”** με φορείς και άτομα **“κλειδιά”**<sup>25</sup>. Η νέα πρόκληση έτσι σε επίπεδο **διδασκτικής** είναι ο προσδιορισμός της **μεθοδολογίας έρευνας και σχεδιασμού που θα μπορούσε να διασφαλίσει βέλτιστη επικοινωνία μεταξύ ειδικών και πολιτών που δε διαθέτουν εξειδικευμένες γνώσεις**. Θέμα που - αν και καταλυτικής βαρύτητας στη διασφάλιση **“δημοκρατικού σχεδιασμού”** - παραμένει **“ανοικτό”**<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> βλ. υποσημείωση 1 (ε).

<sup>25</sup> Υλικό από σπουδαστικές εργασίες και συμμετοχή σε Επιτροπές / Ομάδες Εργασίας Σχολής Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π. (υποσημειώσεις 3, 4, 20)

<sup>26</sup> βλ. υποσημείωση 1(γ) και 3 (γ).

### 8.3. Διεπιστημονικότητα \_ Σύνδεση με την πράξη \_ Έμφαση στην “κοινωνική προσφορά” και μέσα από την προσέγγιση θεμάτων επικαιρότητας<sup>27</sup>

Στο πλαίσιο ενός “πολυφωνικού συστήματος ακαδημαϊκής ελευθερίας”, οι σχολές “σχεδιασμού” και “παραγωγής χώρου” έχουν υποχρέωση να παρεμβαίνουν στα θέματα που εμπίπτουν στο αντικείμενό τους. Μιλάμε για μια υποχρέωση που είναι η βάση της δημοκρατικής λειτουργίας μιας κοινωνίας και ισχύει για κάθε υπεύθυνο πολίτη. Στον ακαδημαϊκό χώρο όμως - όπου η σύνδεση με την πράξη και την επικαιρότητα αποτελεί άμεση συνέπεια του αδιαμφισβήτητου “κοινωνικού ρόλου” του - αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα και κρισιμότητα. Στο πλαίσιο έτσι της εκπαιδευτικής διαδικασίας, **επιβάλλεται οι σπουδαστές / τριες να έρχονται σε επαφή με πραγματικά προβλήματα χωροταξικής και πολεοδομικής πρακτικής που βρίσκονται στην επικαιρότητα και απασχολούν την κοινωνία**, γιατί έτσι ενισχύονται οι ευκαιρίες ενημέρωσής τους και ενεργού συμμετοχής τους στη διαδικασία εκσυγχρονισμό των “σχεδιαστικών εργαλείων”.

Αναγνωρίζοντας ότι η “χωροταξία” και η “πολεοδομία” αποτελούν πεδία του σχεδιασμού της οικονομικής, κοινωνικής και χωρικής οργάνωσης της συλλογικής ζωής των ποικίλων ομάδων που συγκροτούν το κοινωνικό γίνεσθαι και ότι η επιστημονική δεοντολογία επιβάλλει να υπάρχει συμπληρωματικότητα μεταξύ αρχιτεκτονικής - πολεοδομικής - χωροταξικής προσέγγισης, **ζητούμενο στο πλαίσιο των ακαδημαϊκών σπουδών πρέπει να είναι η απόκτηση κριτικού τρόπου σκέψης που να επιτρέπει την κατανόηση κάθε ειδικότερου θέματος συνθετικά, από διαφορετικές απόψεις συγχρόνως, και σε συνάρτηση με το κοινωνικό γίνεσθαι και τους φορείς του.**

Γι αυτό, στο πλαίσιο της διδακτικής των πεδίων της χωροταξίας και πολεοδομίας επιδιώκεται το “άνοιγμα” της Σχολής στον ευρύτερο χώρο της πόλης και στην κοινωνία με πολλαπλές δράσεις. Σε επιστημονικό επίπεδο μέσα από “συναντήσεις” και προσφορά τεχνογνωσίας<sup>28</sup>. Παράλληλα, στο πλαίσιο της εκπαιδευτικής διαδικασίας οργανώνονται επισκέψεις στο “πεδίο παρέμβασης”, προγραμματίζονται συναντήσεις με φορείς / άτομα “κλειδιά” [προσκεκλημένοι ομιλητές, συνεντεύξεις στο “πεδίο”], και διοργανώνονται “εργαστήρια εργασίας” και “εκθέσεις” με στόχο την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ ακαδημαϊκής κοινότητας, επιστημονικής κοινότητας και ευρύτερης κοινωνίας και την καθιέρωση “διάλογων επικοινωνίας” σε όλα τα στάδια του “σχεδιασμού”. Την ίδια στιγμή, ενθαρρύνονται και υποστηρίζονται δράσεις επικοινωνίας σπουδαστών / τριων με ομάδες πληθυσμού, με στόχο να ενημερωθούν για τις ανάγκες τους και για να παρουσιάσουν τις προτάσεις τους. Στη διάρκεια των επιχειρούμενων αυτών επαφών αναδεικνύεται το έλλειμμα σε “μηχανισμούς επικοινωνίας” με ομάδες και πολίτες που δεν διαθέτουν εξειδικευμένες γνώσεις. Η ανάγκη ανάπτυξης νέων καινοτόμων “μέσων επικοινωνίας” είναι φανερή και η ευθύνη του ακαδημαϊκού χώρου προς αυτή την κατεύθυνση σημαντική. Φαίνεται μάλιστα ότι πρέπει να επιχειρηθεί μέσα από μια επιστημονική συγκρότηση που να επιτρέπει την εισαγωγή σε πιο σύνθετους τρόπους σκέψης και παρέμβασης, όπως απαιτεί η πολυσυνθετότητα των “χωρικών φαινομένων”. Γι αυτό υποστηρίζεται ότι στη προσπάθεια απόκτησης μιας κοινής γλώσσας επικοινωνίας αναφορικά με τα θέματα χωρικής ανάπτυξης και σχεδιασμού έχει σημασία η αρχή να γίνει από το επίπεδο της βασικής εκπαίδευσης \_ δηλαδή από τα σχολεία. Από εκεί όπου διαμορφώνονται οι συνειδήσεις και αναπτύσσεται η ευαισθητοποίηση για συλλογική δράση. Στο πλαίσιο έτσι της διδακτικής των πεδίων του “χωρικού σχεδιασμού” ενδιαφέρουσα πρόκληση αποτελεί η καθιέρωση σχέσεων συνεργασίας με τις δομές της εκπαίδευσης σε όλες τις βαθμίδες στη βάση διεπιστημονικής προσέγγισης. Η διεθνής εμπειρία είναι πλούσια και μπορεί να αξιοποιηθεί με στόχο την καθιέρωση ενός δημοκρατικού διαλόγου με την ευρύτερη κοινωνία. Θέση που ισχυροποιείται όλο και περισσότερο και στην πράξη, μέσα από πρωτοβουλίες σπουδαστών / τριών και διδασκόντων, αλλά και του θεσμού των “αιφόρων σχολείων” που έρχεται να επιβεβαιώσει την ανάγκη για σχολεία “ανοικτά” στα μέλη των τοπικών κοινωνιών<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> βλ. υποσημειώσεις 3 και 13 (α) σελ : 10-18 στο συγκεκριμένο κείμενο.

<sup>28</sup> όπως ερευνητικά έργα, πρωτοβουλίες συνεργασίας με τοπικούς φορείς (π.χ. πυρόπληκτες περιοχές Ηλείας, αποκατάσταση Γεφυριού Πλάκας, κ.ά). [www.ntua.gr]

<sup>29</sup> Εμπειρία από τη διοργάνωση Εκπαιδευτικών-Ερευνητικών Εργαστηρίων με θέμα : “Μικροί Πολεοδόμοι Ερευνητές μελετούν την πόλη” και “Μικροί Χωροτάκτες Ερευνητές μελετούν την Ελλάδα” με επιστημονική υπεύθυνη την Γ. Θεοδωρά, Επίκ. Καθηγήτρια της Σχολής Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ στο πλαίσιο συνεργασίας με τα Αρσάκεια Σχολεία

#### 8.4. Η πόλη ως “εργαστήριο γνώσης και πειραματισμού” – Η σημασία διατήρησης της λειτουργίας των σχολών “σχεδιασμού” και στο κέντρο της πόλης<sup>30</sup>

Το πανεπιστήμιο - ως ο κατ’ εξοχήν τόπος ελεύθερης έκφρασης και διακίνησης ιδεών - έχει προνομιακή σχέση με το κέντρο της πόλης. Το κέντρο της πόλης, ως τόπος συμπύκνωσης της πολιτικής λειτουργίας της κοινωνίας, αποτελεί ιδανικό “περιβάλλον μάθησης” και “υπόβαθρο κοινωνικοποίησης και δράσης” των μελών της *ακαδημαϊκής κοινότητας*. Ταυτόχρονα, η διατήρηση της *πανεπιστημιακής λειτουργίας* στο κέντρο της πόλης διασφαλίζει έναν ισχυρό “πόλο αναφοράς” [συμβολικό και λειτουργικό] ο οποίος μπορεί να ισχυροποιήσει τον πολυλειτουργικό χαρακτήρα του και να προσφέρει στην ελκτικότητα και τη ζωντάνια του.

**Η “κεντρικότητα” της θέσης του πανεπιστημίου στον αστικό ιστό ακόμα κι αν δεν αποτελεί “ικανή” συνθήκη - σε σημαντικό βαθμό - αποτελεί “αναγκαία” συνθήκη για την προώθηση μιας συγκεκριμένης ταυτότητας και κοινωνικής λειτουργίας του, καθώς και την οργανική ενσωμάτωσή του στον χώρο και στη ζωή της πόλης, με πολλαπλά οφέλη.** Στις *κεντρικές περιοχές* τα χαρακτηριστικά της “αστικότητας” [με την πολλαπλότητα, πολυπλοκότητά τους, ακόμα και μέσα από την αντιφατικότητά τους και το πλήθος των προβλημάτων που οι περιοχές αυτές συγκεντρώνουν] φαίνεται ότι λειτουργούν ως μια “δεξαμενή” ερεθισμάτων, η μελέτη και η αντιμετώπιση των οποίων αναδεικνύεται σε πρόκληση για την *ακαδημαϊκή κοινότητα* σε επίπεδο έρευνας και εφαρμογής, και σε ισχυρό κίνητρο για την ενίσχυση της παραγωγικότητας, ανταγωνιστικότητας και αποτελεσματικότητας *πανεπιστημίων - πόλεων*. Την ίδια στιγμή, η διατήρηση της *πανεπιστημιακής λειτουργίας* και σε *κεντρικές περιοχές* έχει ιδιαίτερη σημασία και για τις πόλεις, γιατί παρέχει ευκαιρίες φυσικής και κοινωνικής ανάπτυξης, ευκαιρίες για οικονομική εξέλιξη, για αλλαγή αντιλήψεων, και για γόνιμο διάλογο και προβληματισμό σε θέματα ρύθμισης και οργάνωσης του χώρου, αλλά και πλήθος ευκαιριών για τη δημιουργία νέων εκπαιδευτικών και ερευνητικών ινστιτούτων, την ικανοποίηση της ζήτησης, τη βελτίωση των υφιστάμενων συνθηκών και τη διασφάλιση πολυ-λειτουργικότητας. Παράλληλα, επηρεάζει τη ζωή και την καθημερινότητα των κατοίκων της πόλης, και τις σχέσεις τους με τα μέλη της *ακαδημαϊκής κοινότητας*. **Η διατήρηση της ακαδημαϊκής λειτουργίας σε κεντρικές περιοχές των πόλεων πρέπει να προωθείται, κι όταν οι συνθήκες δεν το επιτρέπουν να επιδιώκεται.** Η *Σχολή Αρχιτεκτόνων* του Ε.Μ.Π. αποδέχεται απόλυτα την συγκεκριμένη θέση για αυτό, και από τη στιγμή έναρξης λειτουργίας της, δεν έχει πάψει να βρίσκεται στην καρδιά της πόλης, να ζει στον παλμό που εκείνη εκπέμπει, να μελετά και να διδάσκεται από την καθημερινή επαφή των μελών της *ακαδημαϊκής κοινότητάς* της με τα θέματα που απασχολούν τις ποικίλες ομάδες πληθυσμού, θέτοντας ως βασικό της στόχο: την βέλτιστη αξιοποίηση της πόλης ως “*ζωντανού εργαστηρίου μάθησης και πειραματισμού*”.

#### 9. Η “ανάπτυξη” και ο “σχεδιασμός” του “χώρου” – Διαδικασία με πολιτική σημασία<sup>31</sup>

Όσοι εμπλέκονται με την “ανάπτυξη” και τον “σχεδιασμό” του “χώρου” φέρουν μερίδιο ευθύνης στη

---

*Ψυχικού και το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας της Φιλεκπαιδευτικής Εταιρείας. Στόχος η ευαισθητοποίηση των μαθητών / τριών σε θέματα χώρου, περιβάλλοντος, πολιτισμού και ποιότητας ζωής. Στο πλαίσιο των εργαστηρίων έχουν πραγματοποιηθεί ποικίλες δράσεις με αντικείμενο την πόλη, τη φύση και τον πολιτισμό. Συγκεκριμένα, το 2016, στο πλαίσιο εορτασμού των 180 χρόνων λειτουργίας των Αρσακείων Σχολείων, οι μαθητές/τριες ενημερώθηκαν για τον σχεδιασμό της Αθήνας και τη θέση του σχολείου τους στον ιστό της [“Αρσακείο Αθηνών – ένα σχολείο με ιστορία σε μια ιστορική πόλη”], το 2017 πραγματοποιήθηκε δράση ενημέρωσης για τους γεωλογικούς σχηματισμούς στο Μουσείο Φυσικής Ιστορίας [“Γεώτοποι – Τόποι Ανθρώπων”]. Οι μαθητές / τριες είχαν την ευκαιρία να πραγματοποιήσουν κατασκευές και να παίξουν παιχνίδια γνώσεις. Τα αποτελέσματα των Εργαστηρίων παρουσιάστηκαν στην Βραδιά Ερευνητή το 2016 και 2017 αντί-στοιχα. Για το 2018, με αφορμή τον εορτασμό του Ευρωπαϊκού Έτους Πολιτισμού έχουν προγραμματισθεί δράσεις με θέμα την πόλη και τον πολιτισμό [Πόλη – Πολιτισμός] και τη σημασία του “δημόσιου χώρου” στην πόλη ως πεδίο έκφρασης, δράσης, διεκ-δίκησης, τόπου αναφοράς και καταλύτη “αστικής ανάπτυξης” [http://www.arsakeio.gr/gr/psychico/psychico-elementary-a/events-activities/28241-arsakeio-athhnwn και http://www.arsakeio.gr/gr/infrastructure/natural-history-museum/educational-activities / 33760-gewto-roi-topoi-anthrwprwn.*

<sup>30</sup> βλ. υποσημειώσεις 1 (θ) και (ι) και 3(α).

<sup>31</sup> βλ. υποσημείωση 1 (δ) και (στ)



διασφάλιση της ποιότητάς του, ως κύριοι συντελεστές παραγωγής και διαμόρφωσής του. Άμεσα ή έμμεσα επιδρούν στη διαδικασία διαμόρφωσης της δομής και δυναμικής των “τόπων”. Γι αυτό στην προσέγγιση των “χωρικών φαινομένων” και διατύπωση σκέψεων διαχείρισής τους έχει σημασία η διασφάλιση κριτικής σκέψης σε συνθήκες διεπιστημονικής συνεργασίας και καινοτομίας. Κι αυτό δεν μπορεί παρά να αποτελεί αντικείμενο εκπαίδευσης.

Στο πλαίσιο των νέων συνθηκών και τάσεων, γεγονός είναι ότι όσοι ασχολούνται με τα γνωστικά πεδία της “χωρικής ανάπτυξης” και “σχεδιασμού”, όλο και περισσότερο θα βρίσκονται αντιμέτωποι με θέματα περιβάλλοντος, οικιστικής ανάπτυξης, οργάνωσης δραστηριοτήτων / υποδομών και χωρικής δυναμικής. Γι αυτό είναι ουσιώδες και κρίσιμο να έχουν καλλιεργήσει ευαισθησίες για τον “χώρο” και κρίση για την καταλληλότητα των παρεμβάσεών τους και την σημασία του “συμμετοχικού σχεδιασμού”, αφού οι όποιες σχεδιαστικές επιλογές μπορούν να επηρεάσουν τη φυσιογνωμία των τόπων, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την καθημερινότητα των πολιτών. Οι επιπτώσεις των παρεμβάσεων είναι βαθιά κοινωνικο-οικονομικές και πολιτικές. Έχει λοιπόν σημασία όσοι συμμετέχουν στη ρύθμιση και οργάνωση του “χώρου” - ανεξάρτητα γνωστικού πεδίου - να αποκτούν συνείδηση του συνόλου και να ξεφεύγουν από την αποσπασματικότητα των επιλογών τους, κατανοώντας παράλληλα ότι η πολλαπλότητα και συνθετότητα των σύγχρονων θεμάτων και των διαδικασιών που καθορίζουν την προσέγγισή τους απαιτεί διεπιστημονική δυναμική αντιμετώπιση. Έτσι, θα μπορέσουν πιο εύκολα να πετύχουν οργανική ενσωμάτωση του έργου τους στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον και ευρύτερη κοινωνική αποδοχή. Εξίσου σημαντική, η απόκτηση συνείδησης ότι ο “χώρος” πρέπει να απασχολεί και να σχεδιάζεται ταυτόχρονα σε διαδοχικά επίπεδα, επιδιώκοντας συνειδητά την προσέγγιση της μοναδικότητας και πολυπλοκότητας των τόπων, την κατανόηση της δυναμικής των φαινομένων και την ερμηνεία των εκάστοτε συσχετισμών. **Ο “χώρος” πρέπει να προσεγγίζεται και να σχεδιάζεται στην πράξη, γιατί έτσι καθίστανται κατανοητές οι διαδικασίες διαχείρισής του.** Παράλληλα, **η επαφή με τον ευρύτερο χώρο παρέμβασης και τις πραγματικές ανάγκες του συνόλου επιβάλλεται, γιατί ενισχύει την κριτική σκέψη και επιτρέπει την ανάληψη ευθυνών.** Μόνο μέσα από την ενεργή εμπλοκή με πραγματικά προβλήματα σε πραγματικό χρόνο μπορεί να φανεί τι βρίσκεται, κάθε φορά, πίσω από τα θέματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν και τι εργαλεία απαιτούνται. **Η επαφή με μηχανισμούς, τρόπους, διαδικασίες πραγματοποίησης των προτάσεων / σχεδίων, προετοιμάζει για την πραγματικότητα και επιτρέπει την ανάπτυξη της απαραίτητης επιχειρηματολογίας.** Μιας επιχειρηματολογίας που ξεπερνά το αυστηρά θεωρητικό επίπεδο κι έρχεται να πειραματισθεί μέσα από την ανάπτυξη “μεθοδολογικής σκέψης” και “σχεδιαστικών εργαλείων” στο “πεδίο”.

Η εμπειρία έχει δείξει ότι, πρέπει να απομακρυνθούμε από λογικές υιοθέτησης και αναπαραγωγής αναπτυξιακών προτύπων και πρακτικών σχεδιασμού χωρίς όρους και περιορισμούς. Λογικές που δεν συνάδουν, δηλαδή, με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και με την ιστορία των “τόπων”. **Στόχος δεν είναι η σύνταξη ενός “σχεδίου”, αλλά η ανάπτυξη κριτικής σκέψης μέσα από ενέργειες ενθάρρυνσης και υποστήριξης της συνεργασίας και του δημοκρατικού διαλόγου.** Βασικές προϋποθέσεις προς αυτή την κατεύθυνση : α) η **επαφή με την πραγματικότητα** [πραγματικά προβλήματα σε πραγματικό χρόνο \_ έμφαση στην επικαιρότητα με αναφορές στο παρελθόν], β) ο **“σχεδιασμός” στην πράξη** [έρευνα πεδίου, προσέγγιση εμπλεκόμενων, θεσμών, διαδικασιών], γ) η **διασφάλιση διεπιστημονικότητας** και **“δομών επικοινωνίας” με τον επιστημονικό χώρο και την ευρύτερη κοινωνία** [ενθάρρυνση δια-τομιακών / διασχολικών ζυμώσεων, σύνδεση με επαγγελματικούς φορείς, συμμετοχικός σχεδιασμός] και δ) η **ενίσχυση της “κοινωνικής προσφοράς”.**

Αναμφίβολα, ο προβληματισμός για την σημασία του “σχεδιασμού” στη “χωρική ανάπτυξη” είναι έντονος. Η εμπειρία έχει δείξει ότι πρέπει να δοθεί έμφαση στις τοπικές και συγχρόνως διεθνείς ιδιαιτερότητες των τόπων ώστε να αμβλυνθούν ανισότητες και να αξιοποιηθούν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Παράλληλα, η διαρκώς εντεινόμενη ανάγκη διαχείρισης ζητημάτων πολυδιάστατων<sup>32</sup>, και μάλιστα της ευρύτερης χωρικής κλίμακας [που ξεκινά από τις συνενώσεις των δήμων] αλλάζει τους όρους “σχεδιασμού”. Είναι

<sup>32</sup> ... χώρος - κοινωνία - οικονομία - περιβάλλον - πολιτική γης - επενδυτικό ενδιαφέρον - θεσμικό πλαίσιο ...



εκεί όπου φεύγουμε από τον “χώρο” της πόλης, εκεί που πρέπει να διαχειριστούμε συστήματα οικισμών και συνεργασίες που ξεπερνούν τα διοικητικά όρια και τα εθνικά σύνορα. Εκεί όπου τίθεται το θέμα των μικρών / μεσαίου μεγέθους πόλεων. Εκεί όπου δίνονται κατευθύνσεις “σχεδιασμού” και διαμορφώνονται πολιτικές “χωρικής ανάπτυξης. Οι νέες συνθήκες φέρνουν όλο και πιο κοντά τα γνωστικά πεδία του “χωρικού σχεδιασμού”<sup>33</sup>, συσχετίζοντάς τα όλο και εντονότερα με την “τοπική” και “περιφερειακή ανάπτυξη”. Η σχέση είναι άρρηκτη, διαρκής, αλληλοτροφοδοτούμενη. Γι αυτό επιβάλλεται να αναζητηθούν νέοι “μηχανισμοί” που να επιτρέπουν την επέκταση από την “πολεοδομία” προς την “χωροταξία”. Ταυτόχρονα όμως τα δυο πεδία πρέπει να αυτονομούνται γνωστικά και μεθοδολογικά ως αντικείμενα και μάλιστα σε συνθήκες όπου τίθεται έντονα ζήτημα διεπιστημονικότητάς τους και συσχέτισής τους με τις αρχιτεκτονικές σπουδές, και των “σχολών σχεδιασμού” εν γένει.

Όπως και να έχει, ο πολλαπλασιασμός και αλλαγή των “χωρικών προβλημάτων” καθιστούν πιο αναγκαία παρά ποτέ πριν την **ικανότητα για καινοτομία** - την ικανότητα να λύνεις δημιουργικά τα προβλήματα ή να φέρνεις στο φως νέες δυνατότητες. Την ίδια στιγμή, οι δεξιότητες όπως η **κριτική σκέψη**, η **επικοινωνία** και η **διεπιστημονική συνεργασία** είναι πιο σημαντικές από την **ακαδημαϊκή γνώση** [υπό την μορφή απλής παροχής γνώσης]. Κι αυτό γιατί, μέσα από μια τέτοια λογική ενισχύονται οι πιθανότητες βέλτιστης κατανόησης κάθε ειδικότερου θέματος **συνθετικά**, από διαφορετικές “οπτικές” συγχρόνως, και σε συνάρτηση με το κοινωνικό γίνεσθαι και τους φορείς του<sup>34</sup>. Γι αυτό και η **εκπαιδευτική μεταρρύθμιση** πρέπει να επιχειρείται (και) μέσα από την επινόηση νέων “**μεθόδων διδασκαλίας**” που επιτρέπουν την “**εσωτερική κινητοποίηση**” των νέων **επιστημόνων μέσα από την προτροπή για στόχευση και συμμετοχή, χωρίς ασφαλώς να υποτιμάται η σημασία της παροχής των βασικών γνώσεων**. Την ίδια στιγμή, πρέπει να στα-ματήσει να υποτιμάται και να υποβαθμίζεται η διάσταση του “**φυσικού σχεδιασμού**” και η ανάγκη οργάνωσης του “**χώρου**”. Μιλάμε για θέματα που δεν πρέπει να αφήσουν οι **αρχιτεκτονικές σχολές** γιατί, αν δεν τα εντάξουν στα προγράμματα σπουδών τους και στον **ερευνητικό προσανατολισμό** τους, απλά θα χάσουν όχι μόνο εκπαιδευτικά, αλλά και επαγγελματικά στην πράξη. Ας μην λησμονούμε εξάλλου ότι, τα πεδία του “**χωρικού σχεδιασμού**” δεν είναι “**πακέτα σχεδιαστικών εργαλείων**” έτοιμα για χρήση \_ είναι τρόπος σκέψης, δηλαδή ζήτημα παιδείας.

## Βασικές αναφορές

\_ Δημοσιευμένα Κείμενα \_ [υποσημειώσεις 1 \_ 13 \_ 22 \_ 34]

\_ Κείμενα σε Επιτροπές - Ομάδες Εργασίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π. \_ [υποσημείωση 3]

\_ Υλικό Μαθημάτων και Σπουδαστικές Συμβολές \_ [βλ. υποσημείωση 4]

\_ Υλικό από Εκπαιδευτικά - Ερευνητικά Εργαστήρια σε δομές εκπαίδευσης, έρευνας και πολι-τισμού \_ [υποσημείωση 29]

<sup>34</sup> ... αρχιτεκτονική, πολεοδομία, χωροταξία, περιβαλλοντικό σχεδιασμό, αστικό σχεδιασμό, σχεδιασμό υποδομών, κ.ά.

<sup>35</sup> βλ. υποσημείωση 13(α), και στο Thomas L. Friedman / The New York Times στο ΟΨΕΙΣ με τίτλο: “Η εκπαίδευση τον 21ο αιώνα”, εφημερίδα Καθημερινή, 2013.



Θεσσαλονίκη\_ Β.Χ.

### I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η θεωρία εκλαμβάνει το σχεδιασμό ως ορθολογική διαδικασία με την οποία η πολιτεία επιδιώκει κατ' αρχάς να προβλέψει και στη συνέχεια να επηρεάσει και να κατευθύνει τις μελλοντικές πολιτικές και κοινωνικές εξελίξεις<sup>1</sup>. Ο σχεδιασμός χαρακτηρίζει ή, ορθότερα, θα όφειλε να προσδιορίζει κάθε δραστηριότητα του κράτους, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η κοινωνική ειρήνη, ασφάλεια και ευημερία του πολίτη<sup>2</sup>. Στη σύγχρονη κοινωνία απαντώνται πολυάριθμοι τύποι σχεδιασμών που αντανακλούν την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων της. Οι σχεδιασμοί αυτοί, παρόλη την ετερογένεια των στόχων, τον διεπιστημονικό χαρακτήρα και την αλληλεξάρτησή τους<sup>3</sup>, διακρίνονται ανάλογα με τη χρονική τους διάρκεια<sup>4</sup>, την χωρική εμβέλεια εφαρμογής τους, το οικονομικό κόστος υλοποίησής τους, το νομικό τύπο που θα περιβληθούν, το είδος των κυρώσεων<sup>5</sup> και την εξειδίκευσή τους. Ιδιαίτερα οι ειδικοί ή τομεακοί σχεδιασμοί (Fachplanung) διαμορφώνουν με λεπτομέρειες τις κατευθύνσεις και καθορίζουν τα μέσα για την επίτευξη των στόχων σε συγκεκριμένες κρατικές δραστηριότητες, όπως για παράδειγμα στην οικονομία, στο περιβάλλον, στη γεωργία, στην τοπική αυτοδιοίκηση, στις τηλεπικοινωνίες, στην ενέργεια, στην πολεοδομία και στη χωροταξία<sup>6</sup>. Ωστόσο το ιδιαίτερο θεσμικό πλαίσιο που διέπει αυτούς τους ειδικούς ή τομεακούς σχεδιασμούς δεν αναιρεί ούτε την αλληλεξάρτηση των στόχων τους ούτε τον διεπιστημονικό χαρακτήρα διαμόρφωσης και υλοποίησής τους<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Πρβλ. α.α. W. Hoppe, *Planung*, σε: J. Isensee, P. Kirchhof (Επιμ.), *Handbuch des Staatsrechts der Bundesrepublik Deutschland*, Band III, 1988, σ. 653-715 (654), Th. Württenberger, *Staatsrechtliche Probleme politischer Planung*, 1979, σ. 42 επομ., E.H. Ritter, *Staatliche Steuerung bei vermindertem Rationalitätsanspruch. Zur Praxis der politischen Planung in der Bundesrepublik Deutschland*, σε: E.H. Ritter, (Επιμ.), *Planung*, 1987, σ. 321-352 (335).

<sup>2</sup> E. Benda, *Der soziale Rechtsstaat*, σε: E. Benda, W. Maihofer, H.J. Vogel (Επιμ.), *Handbuch des Verfassungsrechts* 1994, σ. 719-797 (791 επομ.), K. Stern, *Das Staatsrecht der Bundesrepublik Deutschland*, Band II, 1980, σ. 702 επομ., F. Ossenbühl, *Welche normativen Anforderung stellt der Verfassungsgrundsatz der demokratischen Rechtsstaates an die planende staatliche Tätigkeit? Gutachten B zum 50 DJT*, 1974, σ. B 19.

Για την τυπολογία των σχεδιασμών πρβλ. A. Waterstone, *Development Planning Lessons of Experience*, 1965, σ. 10 επομ., G. Schmals, *Soziologie der Planung*, σε: H. Jenkis (Επιμ.), *Raumordnung und Raumordnungspolitik*, 1996, σ. 119-141 (125 επομ.).

<sup>3</sup> Βλ. Ο Α. Τάχος, *Διοικητικό Οικονομικό Δίκαιο*, σ. 189, ο οποίος διακρίνει τους σχεδιασμούς α) σε επιτακτικό, ή ολοκληρωτικό (π.χ. ο σχεδιασμός στην πρώην Σοβιετική Ένωση) και σε ενδεικτικό ή μη ολοκληρωτικό (προγράμματα των δυτικών ευρωπαϊκών χωρών με ευρύ πεδίο δράσης στην ιδιωτική πρωτοβουλία και την έλλειψη του εξαναγκασμού), β) σε μακροχρόνιο (πάνω από 10 έτη), σε βραχυχρόνιο (1-3 έτη), σε μεσοχρόνιο (4-9 έτη) και ετήσιο (άρθρο 7 παρ. 1 Β.Δ. 633/1966, άρθρ. 1 παρ. 1-2 Ν.Δ. 4355/1964, και άρθρο 2 παρ. 2 δ' Ν.Δ. 175/1973), γ) σε γενικό και ειδικό ή ορισμένου τομέα (άρθρο I, παρ. 1 Ν.Δ. 4355/1964, και άρθρο 1 παρ. 1 Ν.Δ. 4356/1964), δ) στα προγράμματα ενταγμένα στον κρατικό προϋπολογισμό και τα ενταγμένα στον ετήσιο προϋπολογισμό (άρθρο 1 παρ. 1 Ν.Δ. 4355, άρθρο 79 παρ. 8 Σ., Ν. 503/1976. Ν. 747/1978). Βλ. επίσης για την τυπολογία των σχεδιασμών, Κ. Φινοκαλιώτης, *Σύνταγμα και Οικονομικός προγραμματισμός...*, ό.π., σ. 171 επ., W. Hoppe, *Planung*, σε: J. Isensee/P. Kirchhof/C.F. Müller (Επιμ.), *Handbuch des Staatsrechts*, Band III, σ. 653-716 (658).

<sup>5</sup> W. Spannowski, *Der Planner als Rechtsgestalter*, DÖV 1996, σ. 1017-1028 (1019 επομ.), G. Folke-Schuppert, *Verwaltungswissenschaft, Verwaltung, Verwaltungsrecht, Verwaltungslehre*, 2000, σ. 201 επομ.

<sup>6</sup> W. Erbguth, *Zum System der Fachplanungen*, σε: W. Erbguth, J. Oebbecke, H.W. Rengeling, M. Schulte, (Επιμ.) *Planung, FS für W. Hoppe...*, ό.π. σ. 631-648 (632 επομ.), H. Maurer, *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 14 Aufl. 2002, σ. 425 επομ.

<sup>7</sup> R. Wahl, J. Dreier, *Entwicklung des Fachplanungsrechts*, NVwZ 1999, σ. 606-621 (606 επομ.), M. Ronellenfitsch, *Einführung in das Planungsrecht*, 1986, σ. 6 επομ.



Ιδιαίτερα η διαμόρφωση και η υλοποίηση του πολεοδομικού και του χωροταξικού σχεδιασμού προϋποθέτει τη συνεργασία διαφορετικών επιστημών<sup>8</sup> με σκοπό τη διασφάλιση των βέλτιστων όρων διαβίωσης, τη συνεχή αναβάθμιση της ποιότητας ζωής του πολίτη και την ισότιμη αναδιανομή και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων. Ο πολεοδομικός και ο χωροταξικός σχεδιασμός συμβάλλουν στην αρτιότερη οργάνωση των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων, στη βελτίωση των δικτύων υποδομής και στην ορθολογική και ισότιμη κατανομή των κοινωνικών παροχών<sup>9</sup>.

Η θέσπιση ενός διαχωριστικού ορίου μεταξύ του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού είναι δυσχερής. Κατά τη επικρατούσα άποψη η πολεοδομία συνιστά «τεχνική επέμβαση σ' ένα καθορισμένο γεωγραφικό χώρο... και ως μια σύνθετη επιστήμη και τέχνη, αποβλέπει στη συγκρότηση και την κατασκευή της πόλης θεωρούμενης ως κοινωνικής, οικονομικής, τεχνολογικής και γεωγραφικής οντότητας και ταυτοχρόνως ως έργο τέχνης»<sup>10</sup>. Η πολεοδομία νοείται ως τεχνική επιστήμη που αποσκοπεί, εκτός από τη δόμηση ενός κτιρίου ή ενός κτιριακού συγκροτήματος, στο μετασχηματισμό συνολικά του αστικού χώρου με σαφώς καθορισμένες τις χρήσεις γης, τα δίκτυα υποδομής, μεταφοράς, επικοινωνίας και των παραγωγικών δραστηριοτήτων<sup>11</sup>.

## II. Η διαδρομή για την ανεύρεση της ταυτότητας της χωροταξίας: σύντομη ιστορική επισκόπηση

Ο σχεδιασμός της πόλης προηγείται της χωροταξίας. Ήδη οι ελληνικές πόλεις στην αρχαιότητα είχαν διαμορφωθεί με συγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο (Μίλητος, Έφεσος) που αντικατόπτριζε τις κοινωνικές και πολιτικές αξίες εκείνης της χρονικής περιόδου. Οι επικρατούσες πολιτικές και κοινωνικές δομές της φεουδαλικής κοινωνίας στις μεσαιωνικές πόλεις της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης αντανακλώνονται στην πολεοδομική διαμόρφωση των κτισμάτων της θρησκευτικής λατρείας (καθεδρικοί ναοί) στην κατασκευή των οικιστικών χώρων της πολιτικής εξουσίας (παλάτια, δημόσια κτίρια) και στην αποτύπωση του κάστρου που τις περιστοιχίζε, σε αντιδιαστολή με την τυχαία διαμόρφωση του υπαίθριου οικιστικού χώρου<sup>12</sup>. Επίσης η οργάνωση των βιομηχανικών πόλεων κατά τον 19ο αιώνα στην Αγγλία και στη Γαλλία (Κηπουπόλεις στο Παρίσι με τον Hausmann) καταδεικνύει τις πολιτειακές πρωτοβουλίες για την ένταξη

<sup>8</sup> Ο Αθ. Αραβαντινός, *Πόλη και Πολεοδομία*, σε: του ιδίου, *Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, 1997, σ. 25-52 (26 επομ.), θεωρεί ότι η χωροταξία και η πολεοδομία συνεργάζονται με τις κοινωνικές επιστήμες (ιδιαίτερα με την κοινωνιολογία, τη ψυχολογία, τη δημογραφία, την εθνολογία, την ιστορία και την αρχαιολογία) τις οικονομικές επιστήμες, το δίκαιο, τις επιστήμες της πληροφορικής και της κυβερνητικής, τις φυσικές επιστήμες (για παράδειγμα φυσική γεωγραφία κλιματολογία, γεωπονική, δασολογία, γεωλογία, ορυκτολογία), τις εικαστικές τέχνες και τη διακόσμηση, G.Sturm, *Wege zum Raum*, 2000, σ. 10 επομ., H. Dreier, *Wirtschaftsraum-Großraum, Lebensraum. Facetten eines belasteten Begriffs*, σε: H.Dreier, H.Fockel, K.Laubental, (Επιμ.) *Raum und Recht, FS 600 Jahre Würzburger Juristenfakultät*, 2002, σ. 48-84 (51).

<sup>9</sup> Γ.Καυκαλάς, *Βασικές έννοιες και επίπεδα του χωρικού προγραμματισμού*, σε: Γ. Καυκαλάς, Ν. Κομνηνός, Α.Φ. Λαγόπουλος, *Πολεοδομικός Προγραμματισμός*, 1985, σ. 19-34 (23), D. Böckmann, *Theorie der Raumplanung. Regionalwissenschaftliche Grundlagen für die Stadt-, Regional- und Landesplanung*, 1982, σ. 18 επομ.

<sup>10</sup> Β.Σκουρής, *Χωροταξικό και πολεοδομικό δίκαιο*, 1991, σ. 29.

<sup>11</sup> Αθ. Αραβαντινός, *Πόλη και Πολεοδομία...*, ό.π. σ. 26, H.Mauer, *Allgemeines...*, ό.π. σ. 425 επομ., Δ. Καρύδης, *Η θεωρητική ένδεια της ελληνικής πολεοδομίας*, σε: Δ. Γεωργούλης (Επιμ.), *Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του πολεοδομικού και του χωροταξικού σχεδιασμού*, 1995, σ. 233-253 (236).

<sup>12</sup> Ο Η.Κουρλιούρος, *Εισαγωγή στη θεωρία και μεθοδολογία του αναπτυξιακού σχεδιασμού του χώρου από μια διεπιστημονική σκοπιά*, σε: Κ.Λάσκαρις, (Επιμ.) *Ανάπτυξη και σχεδιασμός, Κείμενα για την διεπιστημονική προσέγγιση*, 1994, σ. 15-31 (17), παρατηρεί ότι οι δημόσιοι χώροι της αρχαίας Ελλάδας ήταν ιδιαίτερα καλαίσθητοι και φροντισμένοι που αντιπροσώπευαν την ιδιαίτερη βαρύτητα της συνέλευσης του Δήμου στη λειτουργία της πόλης, S. T. Roweis, *Ο αστικός σχεδιασμός στις πρώιμες και στις ύστερες καπιταλιστικές κοινωνίες. Πλαίσιο για μια θεωρητική ανάλυση*, σε: Δ. Γεωργούλης (Επιμ.), *Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή...*, ό.π. σ.255-282 (258), O G. Franz, *Raumplanung in der Geschichte*, σε: *Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung*, 2 Aufl., 1970, σ. 2554-2566 (2563) θεωρεί ότι η χωροταξική πολιτική του Ναπολέοντα για τα οδικά δίκτυα αποτέλεσε έργο καθοριστικής σημασίας για την κοινωνική και πολιτική ανασυγκρότηση της Γαλλίας.



πολυπληθών οικιστικών χώρων στην ύπαιθρο<sup>13</sup> για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που γέννησε η βιομηχανική επανάσταση, όπως για παράδειγμα στην υγεία.

Από τις αρχές του 20ου αιώνα και ιδιαίτερα μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο η επέμβαση στον αστικό χώρο χρήζει διεπιστημονικής προσέγγισης, η πόλη νοείται ως συνεχώς εξελισσόμενος οργανισμός, και η σύγχρονη πολεοδομία μεταστρέφεται από τη στατική-τεχνική σε μια δυναμική θεώρηση που επιδιώκει να απαντήσει σε προβληματισμούς σχετικά με το συντονισμό και την αρμονική ανάπτυξη της πόλης<sup>14</sup>. Κατά συνέπεια, ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί μια καθοριστική συνισταμένη στην ανάλυση των κοινωνικών σχέσεων και των υφιστάμενων προτύπων αξιών σε ορισμένη χρονική περίοδο και στην κατανόηση των μηχανισμών άσκησης και διαχείρισης της πολιτικής εξουσίας<sup>15</sup>.

Οι πρώτες προσπάθειες για την εκπόνηση χωροταξικών σχεδίων ξεκινούν στις αρχές του 20ου αιώνα στην Ελβετία και στη Γαλλία<sup>16</sup>. Κατά την ίδια περίπου χρονική περίοδο σημαντική χωροταξική προσπάθεια απετέλεσε ο Πρωσικός Ειδικός Νόμος (1912) που επεδίωκε να απαντήσει στα προβλήματα που προέκυψαν από τη συγκέντρωση τεσσάρων εκατομμυρίων κατοίκων στο Βερολίνο. Η χωροταξική αυτή ρύθμιση προέβλεπε τη διαμόρφωση χρήσεων γης με χώρους ελεύθερους από δόμηση και την υποτυπώδη περιβαλλοντική αξιοποίησή τους με πράσινο. Ειδικότερα προέβλεπε τη διαμόρφωση ενός συνδέσμου πόλεων (Zweckverbund) με επίκεντρο το Βερολίνο, την οργάνωση των συγκοινωνιών και κυρίως την εξάπλωση του σιδηροδρόμου. Περαιτέρω νομοθετικές πρωτοβουλίες χωροταξικής οργάνωσης συνιστούν επίσης ο νόμος για την οικιστική ένωση 17 πόλεων και 11 επαρχιών στην περιοχή του Ρήνου (1920), που απέβλεπε στην επίλυση προβλημάτων που γέννησε η συγκέντρωση εργατικού δυναμικού και βιομηχανιών κυρίως για την εκμετάλλευση του κάρβουνου στην κεντρική Γερμανία<sup>17</sup>.

Με τη λήξη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, ο χωροταξικός σχεδιασμός δεν εξαντλείται πλέον σε μια «μορφή διευρυμένης πολεοδόμησης»<sup>18</sup>, που επιδιώκει να ανοικοδομήσει μόνο τους προϋφιστάμενους κατεστραμμένους αστικούς οικισμούς. Το αίτημα για οργάνωση στο χώρο των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων σε όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά κράτη ανέδειξε την επιτακτική ανάγκη για την αξιοποίηση ελευθέρων χώρων που δεν περιχαράκωνονται στα όρια της πόλης, αλλά επιβάλλονται

<sup>13</sup> H B. Χαστάογλου, *Αστικός προγραμματισμός: Προσπάθεια κοινωνιο-λογικής ανάλυσης*, σε: Γ. Κανκαλάς, Ν. Κομνηνός, Α.Φ. Λαγόπουλος, (Επιμ.), *Πολεοδομικός...*, ό.π., σ.35-82 (45), τονίζει ότι η επιχείρηση Hausmann στο Παρίσι δεν αποσκοπούσε μόνο στη «φυσική» οργάνωσή του, αλλά και στη στρατηγική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της συνολικής πόλης. Στα μέσα του 19ου αιώνα το αγγλικό κοινοβούλιο ιδιαίτερα υπό την πίεση της αστικής τάξης, θεσπίζει νόμους για την ανάπλαση περιοχών στο κέντρο του Λονδίνου που μέχρι τότε κατοικούντο από λαϊκά στρώματα. Επίσης στα τέλη του 20 ου αιώνα στο Σικάγο ξεκίνησε η επιχείρηση City Beautiful για τον «φυσικό εξωραϊσμό» της.

<sup>14</sup> Α. Τζίκα –Χατζοπούλου, *Πολεοδομικό δίκαιο*, 1997, σ. 36, Αθ. Αραβαντινός, *Πόλη και Πολεοδομία...*, ό.π. σ. 36, Γ. Λαζαρίδη, *Από την πολεοδομοποίηση της αρχιτεκτονικής στην αρχιτεκτονοποίηση της πολεοδομίας*, *Αρχιτεκτονικά θέματα* 1977, σ. 88- 92 (89).

<sup>15</sup> Α. Λεοντίδου –Εμμανουήλ, *Σχέδιο ανάλυσης της δομής της πόλης και του ρόλου της πολεοδομίας στη σύγχρονη Ελλάδα*, *Αρχιτεκτονικά θέματα*, 1977, σ. 94- 101 (97), S. T. Roweis, *Ο αστικός σχεδιασμός...*, ό.π. σ. 256.

<sup>16</sup> M.Lendi, *Raumordnung in der Schweiz*, σε: *Raumordnung und Regionalplanung in europäischen Ländern*, Band 1, 1980, σ. 16-28 (17 επομ.), G.Wackermann, *System der Raumordnung in Frankreich*, σε: *Raumordnung und Regionalplanung ...*,ό.π. σ.29-47 (28 επομ.). Έχει εκφρασθεί ωστόσο η άποψη, ότι ο πρόδρομος για τις βασικές αρχές χωροταξικού σχεδιασμού απετέλεσε ο εξωτερικός σχεδιασμός (Aussenplanung) (ιδιαίτερα μεταξύ 1870 και 1970), διότι χρειαζόταν να απαλλοτριωθούν ακίνητα ιδιωτών για κατασκευαστούν οι σιδηροδρομικές γραμμές, να χαραχθούν οι δρόμοι και να διανοιχθούν κανάλια. Επίσης, είχαν θεσπιστεί διατάξεις για την καθορισμό περιοχών που επιτρεπότο η ανοικοδόμηση βιοτεχνικών μονάδων με ιδιαίτερα αυξημένο θόρυβο και ρύπανση, πρβλ σχετικά G. Roellecke, *Ein Rechtsbegriff der Planung*, *DÖV* 1994, σ. 1024-1031 (1028).

<sup>17</sup> Ο Σ. Ρίζος, *Τι είναι χωροταξία*, *Ελληνική Δικαιοσύνη*, 1998, σ.253- 262 (254), παρατηρεί ότι σύμφωνα με τον σχετικό νόμο για την πολεοδομία της Σαξωνίας (1900) εκπονήθηκε αναπτυξιακό σχέδιο το 1920 για τις περιοχές της Δρέσδης και της Λειψίας, όπου για να διασωθούν ζώνες με κοιτάσματα άνθρακος προβλέπετο η απαγόρευση επέκτα-σης των οικισμών. W. Appold, *Die historische Entwicklung des Rechts der Raumordnung*, σε: W. Erbguth, J. Oebbecke, H.W.Rengeling, M.Schulte, (Επιμ.), *Planung, FS für W.Hoppe...*, ό.π σ. 21-38 (22), R. Breuer, *Zur Entstehungsgesichte eines modernen städtbaurechts in Deutschland*, *Die Verwaltung* 1986, σ. 305-337 (312).

<sup>18</sup> Ν. Ρόζος, *Η νομική προβληματική του χωροταξικού σχεδιασμού*, 1994, σ. 25.

ευρύτεροι σχηματισμοί με τους οποίους επιδιώκεται να αντιμετωπισθεί η ερήμωση της υπαίθρου και η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στα αστικά κέντρα, να επιτευχθεί η αντίστοιχη επέκταση των δομημένων περιοχών, να κατασκευαστεί ένα ασφαλές συγκοινωνιακό δίκτυο και να καθορισθούν οι προτεραιότητες της βιομηχανικής ανάπτυξης και των αγροτικών καλλιεργειών<sup>19</sup>. Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση χωροταξικού σχεδιασμού αποτελεί η διερεύνηση του φυσικού και του δομημένου περιβάλλοντος, όπου αναπτύσσονται όλες οι δραστηριότητες. Παράλληλα απαιτείται και η αξιολόγηση των επιπτώσεων που επιφέρει στην παροχή των δημοσίων και των κοινωνικών υπηρεσιών και η μελέτη του ρόλου των οικονομικών δραστηριοτήτων στη διαμόρφωση των οικισμών, στην οργάνωση δικτύων επικοινωνίας και μεταφοράς, στη γεωργία<sup>20</sup>. Έτσι, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση κάθε χωροταξικού εγχειρήματος στο σύγχρονο κράτος χρήζει διεπιστημονικής προσέγγισης, με τη συνδρομή διαφόρων επιστημών όπως της οικονομίας, της γεωγραφίας, της δημογραφίας, της περιφερειακής πολιτικής, της κοινωνιολογίας, της ψυχολογίας, της αγροτικής οικονομίας, των επιστημών της πληροφορικής και της κυβερνητικής, των φυσικών επιστημών και του δικαίου<sup>21</sup>.

### III. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του χωροταξικού σχεδιασμού

Η θεωρία ανέδειξε ορισμένα ιδιαίτερα γνωρίσματα του χωροταξικού σχεδιασμού. Πρωτίστως, ο χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να προσεγγίζεται μόνο ως ένα συνολικό εγχείρημα (zusammenfassende)<sup>22</sup> όλων των δραστηριοτήτων που ενεργοποιούνται σ' ένα χώρο. Η σφαιρική αυτή διάσταση προτάσσει να αναλύονται και να λαμβάνονται υπ' όψιν κατά την εκπόνηση του χωροταξικού σχεδιασμού όλοι οι καθοριστικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη διαμόρφωση ενός χώρου, όπως η πληθυσμιακή εξέλιξη, η κοινωνική και οικονομική διαστρωμάτωση, η παροχή των υπηρεσιών, η ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας, η υποδομή των συγκοινωνιών και η προστασία του περιβάλλοντος. Η καθολική αυτή αντίληψη του χωροταξικού σχεδιασμού οδηγεί αναπόφευκτα στη θέση, ότι δεν μπορεί να καθορίζονται οι στόχοι του με λεπτομέρεια<sup>23</sup> αλλά αντίθετα με γενικές κατευθυντήριες γραμμές και, κατά συνέπεια, με κανόνες εύπλαστους και ελαστικούς<sup>24</sup>, που θα μπορούν να προσαρμόζονται στις διαρκώς αναδιαμορφούμενες κοινωνικές πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις.

<sup>19</sup> U. Battis, *Öffentliches Baurecht und Raumordnungsrecht*, 1987, σ. 32 επομ.

<sup>20</sup> Κ. Γεράρδη, *Εισαγωγή στη χωροταξία και την αναπτυξιακή πολιτική*, 1979 σ. 24 επομ.

<sup>21</sup> Πρβλ α.α. Μ. Αγγελίδης, *Χωροταξικός σχεδιασμός. Μαθήματα θεωρίας – Η ελληνική εμπειρία*, 1992, σ. 5 επομ., Ιων. Τσουδερός, *Οι σύγχρονες τάσεις ανάλυσης του αστικού χώρου και η ανάγκη διεπιστημονικής θεώρησής τους*, σε: Κ. Λάσκαρις (Επιμ.), *Ανάπτυξη και σχεδιασμός...*, ό.π. σ. 35-46 (35 επομ)

<sup>22</sup> Οι τρεις αυτές διαστάσεις του χωροταξικού σχεδιασμού (συνολικός, υπερτοπικός και υπερέχων) διατυπώθηκαν για πρώτη φορά στο Νόμο για τις κρατικές ανάγκες στο δημόσιο τομέα στην Εθνικοσοσιαλιστική Γερμανία (*Regelung des Landbedarfs der öffentlichen Hand vom 29.03.1935*). Πρβλ σχετικά W. Appold, *Die historische Entwicklung des Rechts...*, ό.π. σ. 22. Επίσης οι τρεις αυτές διαστάσεις αποτυπώνονται στη σχετική νομοθεσία για τη χωροταξία σ' όλα σχεδόν τα ομόσπονδα κρατίδια της μεταπολεμικής Γερμανίας. Ενδεικτικά αναφέρω ότι η παρ.1 *Nordrhein-Westfälischen Landesplanungsgesetz von 11. März 1950* προβλέπει "καθήκον του κρατιδίου είναι ο υπερέχων συνολικός σχεδιασμός που αποσκοπεί στην ανάπτυξη όλων των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών δεδομένων που συναπαρτίζουν τη χωροταξία του κρατιδίου της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας καθώς επίσης ο οργανισμός του κρατιδίου της Βαυαρίας (23 Ιουνίου 1949) προέβλεπε τη συγκρότηση επιτροπής για το χωροταξικό σχεδιασμό του κρατιδίου που θα εξισορροπούσε όλες τις αντιτιθέμενες προτεραιότητες των ειδικών σχεδιασμών. Τα τρία αυτά γνωρίσματα του χωροταξικού σχεδιασμού ενστερνίσθηκε και το Ανώτατο Ομοσπονδιακό Συνταγματικό Δικαστήριο της Γερμανίας BVerfGE 3, 407 (425) Για το σχολιασμό αυτής της απόφασης βλ α.α. W. Erbuth, J. Schoeneberg, *Raumordnungs- und Landeplanungsrecht*, 2. Aufl 1992 σ. 55 επομ.

<sup>23</sup> Ο Σ. Ρίζος, *Τι είναι χωροταξία...*, ό.π. σ. 255, θεωρεί ότι ιδιαίτερο χαρακτηριστικό γνώρισμα του χωροταξικού σχεδιασμού είναι και η συνοπτικότητά του.

<sup>24</sup> Για τη φύση των κανόνων αυτών, βλ. H. Bauer, *Informelles Verwaltungshandeln im öffentlichen Wirtschaftsrecht*, *Verwaltungsarchiv* 1987, σ. 241-268 (253), H. Schulze-Fielitz, *Das Parlament als Organ der Kontrolle im Gesetzgebungsprozess* σε: H. Dreier, J. Hoffmann, (Επιμ.) *Parlamentarische Souveränität und technische Entwicklung*, 1986, σ. 71-124 (100 επομ.), W. Brohm, *Rechtsstaatliche Vorgabe für informelles Verwaltungshandeln*, *DVB* 1994, σ. 133-139 (140)

Κατόπιν ο χωροταξικός σχεδιασμός χαρακτηρίζεται ως υπερτοπικός (überortliche), δηλαδή αναπτύσσεται σε μεγάλη κλίμακα κατ' αρχήν στο σύνολο του εθνικού εδάφους. Το τρίτο χαρακτηριστικό γνώρισμα του χωροταξικού σχεδιασμού συνίσταται στην υπεροχή (übergeordnet) έναντι όλων των υπολοίπων μικρότερης κλίμακας και των ειδικών ή διατομεακών σχεδιασμών. Οι ειδικοί ή διατομεακοί σχεδιασμοί θέτουν διαφορετικές και αλληλοσυγκρούμενες προτεραιότητες και ο χωροταξικός σχεδιασμός ως υπερτοπικός, υπερέχων και συνολικός οφείλει να επιδιώκει την εξομάλυνση των ενδεχόμενων κοινωνικών συγκρούσεων που αναφέρονται με απώτερο στόχο την οργανωμένη και αρμονική σύνθεση των στόχων τους<sup>25</sup>. Επομένως μπορούμε να οδηγηθούμε στο συμπέρασμα, ότι σε καθοριστική συνιστώσα του χωροταξικού σχεδιασμού αναγορεύεται η ενοποιητική του λειτουργία, εφόσον στις γενικές κατευθυντήριες γραμμές οφείλουν να προσαρμόζονται τόσο οι μικρότερης κλίμακας σχεδιασμοί όσο και οι ειδικοί ή διατομεακοί σχεδιασμοί<sup>26</sup>.

#### IV. Η οριοθέτηση του πολεοδομικού από τον χωροταξικό σχεδιασμό

Πρωτίστως η θεμελιώδης διαφορά του πολεοδομικού από τον χωροταξικό σχεδιασμό συνοψίζεται στο γεγονός, ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός αναπτύσσεται σε μια ευρύτερη περιφέρεια και θέτει γενικούς στόχους και κατευθύνσεις οργάνωσης που καταγράφονται χωρίς δεσμευτικές λεπτομέρειες για τις κατώτερες κλίμακες χωρικής παρέμβασης ενώ οι στόχοι του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι συγκεκριμένοι, ειδικοί και σαφείς και επικεντρώνονται αποκλειστικά και μόνο στην πόλη.

Η δεύτερη ειδοποιός διαφορά συνίσταται στο γεγονός, ότι σκοπός της χωροταξίας είναι να οργανώσει και να κατανείμει τις ποικίλες ανάγκες του ανθρώπου εντός καθορισμένων γεωγραφικών ορίων, ώστε να επιτευχθεί ισορροπία των αναγκών του ατόμου και της κοινωνίας με κριτήριο και τους διαθέσιμους φυσικούς πόρους<sup>27</sup>. Η πολεοδομία αποσκοπεί στον προγραμματισμό και τον σχεδιασμό των πόλεων, επιδιώκοντας τη συντονισμένη και αρμονική ανάπτυξή τους<sup>28</sup>. Τέλος, η ιεραρχική σχέση μεταξύ των δύο επιπέδων σχεδιασμού επιβάλλει οι στόχοι του πολεοδομικού σχεδιασμού να είναι σύμφωνοι προς τις κατευθύνσεις που θέτει ο χωροταξικός σχεδιασμός και να εξειδικεύει τις επιλογές του ανώτερου επιπέδου χωροταξικού σχεδίου.

Στην πλειοψηφία των αποφάσεών του το Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο αντιλαμβάνεται το τρίπτυχο χωροταξία-πολεοδομία-περιβάλλον ως μια αδιάρρηκτη ενότητα.. Κατ αρχάς έχει κρίνει, ότι η χωροταξική οργάνωση της χώρας, είναι υποχρέωση της Πολιτείας που απορρέει από το άρθρο 24 του Συντάγματος και συνίσταται στην ορθολογική κατανομή των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στον γεωγραφικό χώρο, λαμβανομένης υπ' όψιν πρωτίστως της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Κατόπιν ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός είναι υπερτοπικός, διαφοροποιούμενος κατ' αυτόν τον τρόπο από τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τους ειδικούς σχεδιασμούς των διαφόρων έργων, είναι δε σε σχέση με αυτούς, σχεδιασμός συνοπτικός αλλά και υπερέχων<sup>29</sup>.

Ωστόσο οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι μέχρι πρόσφατα, παγίως η νομολογία αντιλαμβανόταν τη σχέση χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού ως σχέση γένους - είδους, επικεντρώνοντας περισσότερο στη διαφορά του μεγέθους του κάθε επιπέδου σχεδιασμού ("περιφερειακός" έναντι "τοπικός") και

<sup>25</sup> W. Spannowski, *Der Planner als Rectsgestalter*, DÖV 1996, σ. 1017-1028 (1021), G. Lautner, *Funktionen raumorderischer Verfahren*, 1999, σ. 31 επομ.

<sup>26</sup> O M. Ronellenfitsch, *Rechtsfolgen fehlerhafter Planung*, NVwY 1999, σ. 583-590 (584), θεωρεί ότι οι ειδικοί σχεδιασμοί είναι τόσο λεπτομερείς και θέτουν τόσες πολλές προϋποθέσεις για την υλοποίησή τους που συχνά δεν συγκρούονται μόνο μεταξύ τους αλλά λόγω αυτής της εξειδίκευσης τους εμπεριέχουν και πολλά σφάλματα και αντιφάσεις.

<sup>27</sup> Άρθρο 24 παρ.2 Συντ. «Η χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του κράτους ...»

<sup>28</sup> Βλ. αναλυτικότερα, Β. Σκουρή, *Χωροταξικό και Πολεοδομικό Δίκαιο*, 1991, σ.28 επομ.ομ, Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός σχεδιασμός*. ....σ.36 επομ.ομ.

<sup>29</sup> ΣτΕ 3249/2000 ΠερΔικ 1/2001, σ. 113 επομ..

υποβαθμίζοντας τις διαφορές ως προς τις υπόλοιπες διαστάσεις που αναφέραμε παραπάνω<sup>30</sup>. Μάλιστα, η προσέγγιση αυτή, που απέδιδε στον χωροταξικό σχεδιασμό περιεχόμενο ταυτόσημο με τον καθορισμό των χρήσεων γης, οδηγούσε κατ' επέκταση σε σύγχυση των ορίων χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού.

Είναι κοινός τόπος ότι ο καταμερισμός των διαφόρων δραστηριοτήτων στον χώρο και ο προσδιορισμός της δυνατής ή επιθυμητής χρησιμοποίησης του εδάφους διενεργείται με τον καθορισμό των χρήσεων γης. Ωστόσο ο καθορισμός αυτός αποτελεί στις περισσότερες ευρωπαϊκές έννομες τάξεις αντικείμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού, δηλαδή του σχεδιασμού μικρής κλίμακας που χαρακτηρίζεται από ακρίβεια εφαρμογής και επιτακτικό χαρακτήρα, σε αντίθεση με τον χωροταξικό σχεδιασμό εθνικού και περιφερειακού επιπέδου, που έχει κατά κανόνα ενδεικτικό ή κατευθυντήριο χαρακτήρα και σπανίως υπεισέρχεται σε λεπτομερή καθορισμό χρήσεων γης με κανονιστικό περιεχόμενο<sup>31</sup>. Αντίθετα, η νομολογία<sup>32</sup> εκλάμβανε τον καθορισμό χρήσεων γης ως κύριο, αν όχι αποκλειστικό αντικείμενο των χωροταξικών σχεδίων μεγάλης κλίμακας, ενώ ταυτόχρονα τα υπάρχοντα σχέδια τοπικού χαρακτήρα (Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο) αποτελούν προσωρινά μόνο υποκατάστατα του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού. Έτσι το Δικαστήριο οδηγήθηκε συχνά σε ερμηνευτικές υπερβολές<sup>33</sup> αποσκοπώντας στη διαμόρφωση συγκεκριμένης πολιτικής σχετικά με το ζήτημα των χρήσεων γης. Η πρόθεση αυτή διαφαίνεται χαρακτηριστικά σε Πρακτικά Επεξεργασίας, όπου το Ε' Τμήμα απασχολείται με το ζήτημα του διαχωρισμού ή της ανάμιξης χρήσεων γης. Σε αυτά το ΣτΕ φαίνεται να προσανατολίζεται προς την αρχή του διαχωρισμού των χρήσεων ως βέλτιστη μορφή πολεοδομικής οργάνωσης των πόλεων

<sup>30</sup> Σ αυτό το σημείο θεωρούμε ότι θα πρέπει να σημειώσουμε ότι το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο επιτείνει τις παλινωδίες της νομολογίας για τα ασαφή οριοθέτηση του χωροταξικού από τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Ενδεικτικά αναφέρουμε τους ν. 1515/85 για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και ν. 1561/85 για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης, που, ενώ επιδιώκουν να ρυθμίσουν θέματα σχετικά με την πολεοδομική ανασυγκρότηση της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, εμπεριέχουν και χωροταξικούς στόχους, όπως, για παράδειγμα, την χωροταξική οργάνωση του συγκροτήματος της πρωτεύουσας, την χωροταξική διάρθρωση των τομέων παραγωγής, μεταφορών, τεχνικής υποδομής και κοινωνικού εξοπλισμού (άρθρο 1 παρ. 2 ν. 1515/85), την εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή (άρθρο 3 παρ. 1 ν. 1515/85), την σταθεροποίηση και, μεταγενέστερα, μείωση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (άρθρο 3 παρ. 2 ν. 1515/85).

<sup>31</sup> W. Spoer, *Raumordnungsziele und gemeindliche Bauleitplanung*, σε: W. Erbguth, J. Oebbecke, H.W. Rengeling, M. Schulte, (Επιμ.) *Planung, FS für W. Hoppe...*, ό.π. σ.343-354 (345).

<sup>32</sup> ΣτΕ 304/93 και 2844/93 σχετικά με τη χωροθέτηση ζωνών ανάπτυξης ιχθυοκαλλιεργείων, ΠΕ 108/99 σχετικά με τη χωροθέτηση φυλακών και σωφρονιστικών καταστημάτων, ΠΕ 688/95 σχετικά με τη χωροθέτηση τουριστικών λιμένων.

<sup>33</sup> Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το ζήτημα της οργάνωσης του συστήματος των φυλακών και σωφρονιστικών καταστημάτων της χώρας. Το Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο (ΣτΕ 3249/2000) έκρινε ότι η διάταξη των φυλακών στη χώρα πρέπει να είναι το αποτέλεσμα διαφορετικών επιμέρους πολιτικών και να ικανοποιεί πολλαπλά νόμιμα κριτήρια, όπως είναι η εκπλήρωση των σκοπών της σωφρονιστικής πολιτικής, η ασφάλεια των φυλακών και των κρατουμένων αλλά και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των όμορων οικισμών. Συνεπώς «η ίδρυση και χωροθέτηση νέας φυλακής, ..., δεν επιτρέπεται να γίνεται αυτοτελώς και κατά τρόπο αποσπασματικό, διότι με τον τρόπο αυτό δεν είναι δυνατόν να κριθεί αν αυτή ανταποκρίνεται στα προαναφερθέντα νόμιμα κριτήρια του χωροταξικού σχεδιασμού ή όχι. Χωροθέτηση φυλακής κατά παράβαση των ανωτέρω κανόνων όχι μόνον δεν συμβάλει στην επίτευξη των σκοπών του σωφρονιστικού συστήματος, αλλά δύναται, αντιθέτως, να οδηγήσει στη ματαίωση ή να εμβάλει σε κίνδυνο την πραγμάτωση άλλων δημοσίων σκοπών, όπως είναι ιδίως η δημόσια τάξη και ασφάλεια παρακείμενων οικισμών, η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, ο βιώσιμος τουρισμός κ.λπ. Επομένως ίδρυση νέας φυλακής ή μετεγκατάσταση δεν επιτρέπεται να γίνει, αν δεν εντάσσεται σε εθνικό ή κατά τομέα, χωροταξικό σχεδιασμό. Αν και η μειοψηφία υποστήριξε ότι από το άρθρο 24 Σ. δεν δύναται να συναχθεί ότι η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού στον τομέα των φυλακών αποτελεί νομικό εμπόδιο για την ίδρυση φυλακής. Βλ. και τα ΠΕ 108/99, 405/99, όπου ο κανονιστικός νομοθέτης εν τέλει υποχρεώθηκε στην έκδοση της απαραίτητης υπουργικής απόφασης έγκρισης ειδικού χωροταξικού πλαισίου για τη χωροθέτηση σωφρονιστικών καταστημάτων σε πανελλαδικό επίπεδο.



και οικισμών, αυθαίρετα και χωρίς η θέση αυτή να βρίσκει έρεισμα στο νόμο<sup>34</sup>. Στις συζητήσεις που έλαβαν χώρα κατά την πρόσφατη αναθεώρηση του Συντάγματος, ορθά παρατηρήθηκε ότι η εξέλιξη των επιστημών της πολεοδομίας και της χωροταξίας, εκφεύγει των ορίων της δικαστικής εξουσίας και κινείται πλέον προς την κατεύθυνση των μικτών χρήσεων και όχι προς τον διαχωρισμό των χρήσεων γης<sup>35</sup>.

Ωστόσο σε πρόσφατα πρακτικά επεξεργασίας Προεδρικών Διαταγμάτων, επιχειρήθηκε μια νομολογιακή μεταστροφή, με σαφή οριοθέτηση της σχέσης χωροταξίας και πολεοδομίας και του περιεχομένου των δύο επιπέδων σχεδιασμού<sup>36</sup>. Το Δικαστήριο διατύπωσε ρητώς ότι “στόχος του χωροταξικού σχεδιασμού είναι η εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ανάπτυξης των οικισμών και η εξασφάλιση των καλύτερων δυνατών όρων διαβίωσης. Πρόκειται για συνολικό, υπερτοπικό και υπερέχοντα σχεδιασμό, με τον οποίο, με βάση την ανάλυση των δεδομένων και την πρόγνωση των μελλοντικών εξελίξεων, τίθενται οι μακροπρόθεσμοι στόχοι της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης στα πλαίσια πάντοτε του φυσικού περιβάλλοντος και της διαφύλαξης των φυσικών πόρων...”. Μάλιστα για να αποσαφηνισθεί η έννοια του πολεοδομικού σχεδιασμού παρατίθεται η σκέψη ότι “Οι προβλέψεις των χωροταξικών σχεδίων εξειδικεύονται με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, που συνιστά σχεδιασμό μικρής κλίμακας. Η πολεοδομία αποσκοπεί στη δημιουργία βιώσιμου περιβάλλοντος, στη διασφάλιση υγιεινών συνθηκών στέγασης και εργασίας, και την ικανοποίηση των στεγαστικών αναγκών του πληθυσμού καθώς και των αναγκών της οικονομίας, με βάση τις αρχές της φειδωλής και φιλικής προς το περιβάλλον χρησιμοποίησης του εδάφους, της οργανωμένης ανάπτυξης στα μεγάλα αστικά κέντρα για την αποτροπή του κατακερματισμού του χώρου από την οικιστική εξάπλωση και την απρογραμμάτιστη περιαστική δόμηση, της διασφάλισης της κατασκευής των δικτύων υποδομής και της σύνδεσης με αυτά, την προστασία των μνημείων και του φυσικού τοπίου”.

## V. Χωροταξία και οικονομικός προγραμματισμός

Αποτελεί αναμφίβολο γεγονός, ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του οικονομικού σχεδιασμού. Ειδικότερα, γίνεται δεκτό ότι “η πρώτη κλασική οριοθέτηση της χωροταξίας είναι αυτή που προέρχεται από τον διαχωρισμό του προγραμματισμού σε δύο τμήματα: αφενός, τον οικονομικό και κοινωνικό προγραμματισμό, που παίρνει τη μορφή του συνολικού εθνικού ή περιφερειακού προγράμματος, και, αφετέρου, τον χωροταξικό, φυσικό, σχεδιασμό που είναι η ποιοτική και ποσοτική αναγωγή και έκφραση του πρώτου στον χώρο”<sup>37</sup>. Πραγματικά, οι υφιστάμενες οικονομικοί παράμετροι προσδιορίζουν κυριαρχικά τις συγκεκριμένες επιλογές κατανομής στον γεωγραφικό χώρο διαφόρων

<sup>34</sup> ΠΕ 150/97, βλ. Γ.Γιαννακούρου *Ο καθορισμός των χρήσεων γης και η αναθεώρηση του Συντάγματος*, ΠερΔικ 4/2000, σ. 468 επομ.. Όπως ειδικότερα παρατηρεί ο Δ. Χριστοφιλόπουλος, *Πως δημιουργήθηκε το τερατούργημα που λέγεται Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας*, ΠερΔικ 4/2000, σ. 544 επομ.. το ΣτΕ δεν αντελήφθη τον μεταβατικό χαρακτήρα των ρυθμίσεων του νόμου 1337/83 για την κάλυψη επειγουσών πολεοδομικών και στεγαστικών αναγκών και δέχεται και σε αυτό τον διαχωρισμό των χρήσεων γης ενώ ο νομοθέτης θέλησε το αντίθετο. Ακραίο δείγμα της θέσης αυτής αποτελεί στο ΠΕ 212/99 η σκέψη ότι, σε περίπτωση αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου μιας περιοχής, δεν είναι νόμιμη η δυνατότητα διατήρησης χρήσεων γης μη επιτρεπομένων πλέον από το προτεινόμενο σχέδιο, διότι εισάγει «πολεοδομικώς ανεπίτρεπτη νόθευση του θεσπιζομένου καθεστώτος χρήσεων γης». Αντίθετα ο Δ. Χριστοφιλόπουλος, *Πως δημιουργήθηκε το τερατούργημα που λέγεται Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας*, ΠερΔικ 4/2000, σ. 544 επομ.. προτείνει την εναρμόνιση των αποφάσεων του ΣτΕ με τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Πολεοδόμων για τη δημιουργία της πόλης του 21ου αιώνα.

<sup>35</sup> Βλ. πρακτικά Επιτροπής Αναθεώρησης του Συντάγματος 2001 (αδημ.), Συνεδρίαση της 14.9.2000, στην οποία ο γενικός εισηγητής του ΠΑΣΟΚ Ευ. Βενιζέλος τόνιζε: «Πρέπει στην επιτροπή και στην ολομέλεια να πούμε ευθέως ότι εδώ γίνεται και μια ρύθμιση οριοθέτησης του ρόλου του νομοθέτη και του ρόλου του δικαστή, διότι δεν μπορεί ο δικαστής να υποκαθίσταται στο ρόλο του πολεοδόμου ή του χωροτάκτη. Η χωροταξία και η πολεοδομία προχωρούν ως επιστήμες και αλλάζουν αντιλήψεις... Δεν είναι δυνατόν ο δικαστής να κάνει έλεγχο σε μήκος, σε όλη την έκταση, το πλάτος, το ύψος και το εύρος της ρύθμισης. Ο έλεγχος του είναι οριακός, είναι έλεγχος μιας επιλογής και μιας στάθμησης η οποία είναι τεχνική, κατά βάση ο δικαστικός έλεγχος διασφαλίζεται όπως πρέπει να διασφαλίζεται ακυρωτικά, αλλά οριακά.»

<sup>36</sup> ΠΕ 601/2002 και 602/2002, όπου τέθηκαν ζητήματα συνταγματικότητας της πρόσφατης ρύθμισης του άρθρου 10 ν. 2044/2002 με παραπομπή για την επίλυση του ζητήματος στην Ολομέλεια του Δικαστηρίου.

<sup>37</sup> Ν. Ρόζος, *Η νομική προβληματική ...*, ό.π. σ.13.

δραστηριοτήτων, που συναρτώνται με τη χωρική διάσταση της ανάπτυξης, τη διάρθρωση και μορφή των πόλεων, των γεωργικών καλλιέργειών και γενικά κάθε παραγωγικής διαδικασίας, της βιομηχανίας, της εκμετάλλευσής του φυσικού πλούτου, του τουρισμού, των συγκοινωνιακών δικτύων, της ενέργειας κ.λπ.<sup>38</sup>.

Διαπιστώνοντας ο συντακτικός νομοθέτης του Σ. 1975 την ανορθόδοξη οικιστική ανάπτυξη και την έλλειψη - ή την αδυναμία θέσπισης - ενός εθνικού και επιμέρους περιφερειακών χωροταξικών σχεδίων, ανέθεσε στην πολιτεία την αποκλειστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο των σχετικών χωροταξικών πρωτοβουλιών, που πλέον δεν περιορίζονταν στα όρια της πόλης. Με τη συνταγματική κατοχύρωση του χωροταξικού σχεδιασμού, (άρθρο 24 Σ.) επιδιώχθηκε να διασφαλιστεί η βέλτιστη διαβίωση των πολιτών, επιτάσσοντας κάθε σχεδιασμός να λαμβάνει υπ' όψιν του όλες τις οικονομικές και κοινωνικές συνιστώσες, αποβλέποντας στην προστασία της υγείας και στην ανάπτυξη της προσωπικότητας των πολιτών<sup>39</sup>.

Σύμφωνα με το άρθρο 106 παρ. 1 εδαφ. α' του Συντάγματος, υποχρεούται η πολιτεία με τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης και δημοσίων επενδύσεων να συνδράμει στην οικονομική ανάπτυξη των παραμεθόριων και ιδιαίτερα των αγροτικών περιοχών της χώρας και να συντονίσει τις οικονομικές παραγωγικές δραστηριότητες, έτσι ώστε να επιτευχθεί η ισόρροπη ανάπτυξή τους. Μάλιστα η «διανεμητική» διάσταση του χωροταξικού σχεδιασμού με την επιταγή του άρθρου 106 παρ. 1 εδαφ. α για την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των περιφερειών<sup>40</sup>, ήταν ιδιαίτερα προφανής στα μέσα της δεκαετίας του 70, λαμβανομένης υπ' όψιν και της διστακτικότητας του ιδιωτικού φορέα να επενδύσει στις παραμεθόριες περιοχές και την επικέντρωση των εγχώριων οικονομικών δραστηριοτήτων κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Έτσι, κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 24 Σ. εκδόθηκε ο ν. 360/76 για τη χωροταξία, που όρισε ως χωροταξικό σχέδιο, το "...καθορίζον σε εθνική και περιφερειακή κλίμακα την εν τω χώρω κατανομή και διάρθρωση των οικονομικών, κοινωνικών, οικιστικών, πολιτιστικών και δημογραφικών δεδομένων, λειτουργιών και έργων στα πλαίσια των προγραμμάτων ανάπτυξης της χώρας...", περαιτέρω δε προέβλεπε ότι το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο εγκρίνεται από τη Βουλή κατά το άρθρο 79 παρ. 8 Σ., δηλαδή όπως τα προγράμματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Επίσης και ο ν. 503/76, που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 8 του άρθρου 79 του Συντάγματος, ρυθμίζει την κατάσχεση σε εθνικό επίπεδο προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Τα προγράμματα αυτά, εκδιδόμενα ανά πενταετία, περιλαμβάνουν εκτενείς αναφορές στην χωροταξική πολιτική και την περιφερειακή ανάπτυξη, προσδίδοντας έμφαση λιγότερο στον ενδοπεριφερειακό και κυρίως στον διαπεριφερειακό σχεδιασμό<sup>41</sup>. Κατόπιν ο ν. 1622/1986 (Τοπική αυτοδιοίκηση περιφερειακή ανάπτυξη και δημοκρατικός προγραμματισμός) προβλέπει ότι τα ετήσια οικονομικά προγράμματα εξειδικεύονται σύμφωνα με τον χωροταξικό σχεδιασμό και αναγορεύει τη χωρική διάσταση σε αναπόσπαστο παράγοντα του οικονομικού προγραμματισμού. Ακόμη το άρθρο 23 παρ. 4 του ν. 1650/1986 "Για την προστασία του περιβάλλοντος"

<sup>38</sup> Ε. Παναγιωτάτου, *Θέματα ανάπτυξης του χώρου*, 1983, σ.121 επομ., Α. Τζίκα-Χατζοπούλου, *Πολοδομικό δίκαιο...*, ό.π. σ. 34.

<sup>39</sup> βλ. *Πρακτικά Συζητήσεων Ε' Αναθ. Βουλής, Συνεδρίαση ΟΘ' (26.4.1975)*, σ. 537 επομ., *τις ομιλίες των βουλευτών Κ. Αλαβάνου, Ι. Πεσμαζόγλου, καθώς επίσης και Πρακτικά Ολομ. Επιτροπής Συντάγματος 1975, 25η Συνεδρίαση (22.3.1975)*, σ. 422, την ομιλία του τότε υπουργού Κ. Μπίρη.

<sup>40</sup> Ο Ν. Ρόζος, *Η νομική προβληματική...*, ό.π. σ. 44 επομ. εκτιμά ότι η περιφερειακή ανισότητα κατέστησε επιβεβλημένη την εισαγωγή της χωρικής διάστασης στον οικονομικό προγραμματισμό. Η ανισότητα αυτή, στην οποία συνέτειναν και γεωγραφικοί παράγοντες, προέκυψε κυρίως ως αποτέλεσμα της βιομηχανικής ανάπτυξης, με την συγκέντρωση πληθυσμού σε περιφέρειες με πλουτοπαραγωγικές πηγές και σε πόλεις που καθιστούσαν, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, ευχερέστερη τη διοίκηση της βιομηχανικής ανάπτυξης και του εμπορίου. Έτσι, εμφανίστηκαν τα φαινόμενα άνισης ανάπτυξης των περιφερειών και τη δημιουργία μεγαλουπόλεων στις ανεπτυγμένες περιφέρειες. Η ανισότητα των περιφερειών είχε (και εξακολουθεί να έχει) σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες, λόγω του διαφορετικού βαθμού ανάπτυξης της κάθε περιφέρειας. Η άρση αυτού του φαινομένου αποτελεί αντικείμενο του χωροταξικού σχεδιασμού, μέσω της υλοποίησης της ιδέας της περιφερειακής αξιοποίησης, δηλαδή της ορθολογικής αξιοποίησης των ανεπαρκώς αναπτυγμένων περιφερειών μιας χώρας, ώστε να επιτευχθεί περιφερειακή εξισορρόπηση σε εθνικό επίπεδο.

<sup>41</sup> Κ.Φινοκαλιώτης, *Σύνταγμα και οικονομικός προγραμματισμός σε: Πέντε χρόνια εφαρμογής του Συντάγματος του 1975, 1981, σ. 169-197 (186)*

θεσπίζει τη σύνταξη περιφερειακών και νομαρχιακών χωροταξικών σχεδίων που θα αποτελέσουν το θεμέλιο για τη χωροθέτηση έργων και για τις ζώνες ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων. Στόχος των νομοθετικών αυτών πρωτοβουλιών ήταν η περιφερειακή χωρική ανάπτυξη να μην ασκείται κεντρικά μόνο από την κυβέρνηση αλλά να δοθεί ώθηση στις τοπικές πολιτικές με την ανάπτυξη και αναδιάρθρωση των τοπικών περιφερειακών παραγωγικών δομών<sup>42</sup>. Τέλος ο νεώτερος νόμος 2742/99 για τον χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη, καθορίζει στο άρθρο 6 παρ. 2 ότι το γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού οφείλει να εναρμονίζεται με το εθνικό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, τον προγραμματισμό για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας και άλλα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα εθνικής κλίμακας με σημαντικές επιπτώσεις στη διάρθρωση και ανάπτυξη του εθνικού χώρου. Η επίτευξη οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου, και ιδίως στις προβληματικές περιοχές, καθώς επίσης η εξασφάλιση ισόρροπης σχέσης πόλεων και υπαίθρου αναδεικνύονται, άλλωστε, σε πρωταρχικούς στόχους του εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού, όπως ρητά προβλέπει ο ν. 2742/99 (άρθρο 2). Αναπόφευκτα, επομένως, η περιφερειακή ανάπτυξη αποτελεί τη βάση του χωροταξικού σχεδιασμού, που επιδιώκει την ορθολογική αξιοποίηση του χώρου, την άριστη χρήση των πλουτοπαραγωγικών του πόρων και την ποιοτική αναβάθμιση της ζωής των κατοίκων.

## VI. Η χωροταξία και η προστασία του περιβάλλοντος

Είναι κοινός τόπος ότι η χωρική διάσταση της περιφερειακής ανάπτυξης<sup>43</sup>, δεν αποσκοπεί αποκλειστικά στην αύξηση των ρυθμών ανάπτυξης, έτσι ώστε να δημιουργηθούν νέες ευκαιρίες απασχόλησης και να μειωθεί η ανεργία, αλλά εκφράζει και την αδιάκοπη μέριμνά της να μην τίθεται σε κίνδυνο το περιβάλλον. Η προστασία του περιβάλλοντος και η ανάπτυξη δεν συνιστούν πλέον ανταγωνιστικούς πόλους αλλά οφείλουν αρμονικά να συνυπάρχουν<sup>44</sup>. Η αρμονική συμβίωση ανάπτυξης και περιβάλλοντος αποτελεί τον κύριο στόχο κάθε χωροταξικού εγχειρήματος που επιδιώκει να προβλέψει χρήσεις γης για τις βιομηχανικές δραστηριότητες που θα προστατεύουν το περιβάλλον, ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων που θα διασφαλίζει την υγεία και θα αναβαθμίζει την ποιότητα ζωής των πολιτών, επέκταση των συγκοινωνιών που θα αποφεύγει τις δυσμενείς επιπτώσεις στην ύπαιθρο, ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών, της πληροφορικής και νέων τεχνολογιών γενικότερα που θα σέβεται την ελευθερία και θα προστατεύει την ιδιωτική σφαίρα του ατόμου.

Η ουσιαστική συμβολή της χωροταξίας συνίσταται στη βέλτιστη αποδοτικότητα του συγκεκριμένου χώρου που θα λαμβάνει υπ' όψιν της τον κοινωνικό προγραμματισμό, την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη, την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της, τη διάσωση των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων του τόπου, την προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος<sup>45</sup>.

Η σχεδιασμένη παρέμβαση της πολιτείας στον χώρο υπερβαίνει τα όρια των οικισμών και αναδεικνύει την αδιάλειπτη μέριμνά της για την προστασία του περιβάλλοντος<sup>46</sup>. Στις σημερινές συνθήκες ανάπτυξης, η θεώρηση του χωρικού (χωροταξικού) και του περιβαλλοντικού σχεδιασμού, περιλαμβάνει κάθε μορφή οργάνωσης ή ρύθμισης του φυσικού ή ανθρωπογενούς χώρου, έτσι ώστε ο σχεδιασμός του χώρου και του περιβάλλοντος να συνίσταται στην ενιαία θεώρηση και χάραξη της πολεοδομικής, χωροταξικής και περιβαλλοντικής πολιτικής με τα οικονομικά προγράμματα δράσης<sup>47</sup>.

<sup>42</sup> Ε. Ανδρικοπούλου, *Συγκρότηση και προοπτικές της περιφερειακής πολιτικής της ευρωπαϊκής ένωσης*, Τόπος 7/94, σ. 21-43 (22)

<sup>43</sup> Μ. Αγγελίδης, *Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη ...*, U. Battis, *Öffentliches Baurecht ...* ο.π.σ.34

<sup>44</sup> Η. Μπεριάτος, *Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων*, 1999, σ.12, Π. Γετίμης Κανκαλάς, *Χωροταξία και περιβάλλον: Νέοι θεσμοί και συμβίωση για το μέλλον*, Τόπος 8/1994, σ. 4 επομ.

<sup>45</sup> Ο Χ. Κοκκώσης, *Αξιολόγηση προγραμμάτων: η περιβαλλοντική διάσταση*, Τόπος, τχ. 7 (1994) σ. 45-56 (45), παρατηρεί ότι το περιβάλλον, ανάλογα με τη δυνατότητα ανθρώπινης παρέμβασης, διακρίνεται σε φυσικό και ανθρωπογενές. Το φυσικό περιβάλλον δημιουργείται από τη φύση, χωρίς ανθρώπινες παρεμβάσεις. Αντίθετα το ανθρωπογενές δημιουργείται από τις ανθρώπινες παρεμβάσεις στο χώρο. Η Α. Τζίκα-Χατζοπούλου, *Συνταγματική προστασία της αισθητικής του οικιστικού περιβάλλοντος*, ΝοΒ 1989, σ. 1016-1023 (1024)

<sup>46</sup> Γ. Σιούτη, *Βιώσιμη ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος*, σε: *Επιστημονικό Συνέδριο για την περιφερειακή ανάπτυξη, χωροταξία και το περιβάλλον στο πλαίσιο της ενωμένης Ευρώπης τόμος III*, σ. 43-50 (44)

<sup>47</sup> Ο Η. Μπεριάτος, *Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός ...* ο.π.σ. 2, τονίζει ότι ο σχεδιασμός του χώρου ταυτίζεται με τον σχεδιασμό του περιβάλλοντος και κατ' επέκταση η οργάνωση του χώρου συνιστά οργάνωση της προστασίας του περιβάλλοντος



Την αλληλεξάρτηση του χωροταξικού σχεδιασμού και περιβάλλοντος επιβεβαιώνει και η νομολογία του Συμβουλίου της Επικράτειας σε αρκετές αποφάσεις, στις οποίες τονίζεται ότι «οι δύο αυτές υποχρεώσεις προδήλως αλληλοεξαρτώνται, εις τρόπον ώστε να μην νοείται προστασία του περιβάλλοντος χωρίς χωροταξικό σχεδιασμό και αντιστρόφως»<sup>48</sup>. Η ανάπτυξη αυτή ενδέχεται να είναι οικιστική ή βιομηχανική ή να υλοποιείται με τεχνικά έργα υποδομής και εξυπηρέτησης, είτε σε περιφερειακό είτε σε εθνικό επίπεδο. Έτσι, η συνεκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της δραστηριότητας στη συγκεκριμένη θέση και η φέρουσα ικανότητα της τοποθεσίας (προέγκριση χωροθέτησης) αποτελούν κριτήριο επιλογής της θέσης και προϋπόθεση της αδειοδότησης της εγκατάστασης ή της πραγματοποίησης του έργου ή της παραγωγικής δραστηριότητας που προβλέπει η διαδικασία της εκπόνησης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ)<sup>49</sup>, με την οποία υλοποιείται η αρχή της προληπτικής προστασίας του περιβάλλοντος<sup>50</sup>. Η υποχρέωση της πολιτείας να προβεί σε σχεδιασμό και προγραμματισμό της οικονομικής ανάπτυξης, σεβόμενη πρωτίστως την προστασία του περιβάλλοντος, συνοψίζεται στην τήρηση της αρχής της βιώσιμης ή αιεφόρου ανάπτυξης<sup>51</sup>, σύμφωνα με την οποία η οργάνωση των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στο χώρο οφείλει να προστατεύει το φυσικό περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους προς όφελος όχι μόνο της παρούσης αλλά και των μελλοντικών γενεών<sup>52</sup>.

Την αρμονική συνύπαρξη της χωροταξίας, του περιβάλλοντος και της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης προτάσσει και η Έκθεση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδίου και Αειφόρου Ανάπτυξης<sup>53</sup> που καταρτίστηκε πρόσφατα από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Στην έκθεση αυτή επιδιώκεται να προσδιοριστεί «η προστιθέμενη αξία που είναι σε θέση να προσδώσει η χωροταξική θεώρηση στη συνολική προσπάθεια για αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και για βελτίωση των προοπτικών ανάπτυξης της χώρας».

Η αναζήτηση και προώθηση ενός προτύπου αιεφόρου ανάπτυξης αποτελεί πλέον κεντρική αναπτυξιακή επιλογή, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Το πρότυπο αυτό θεωρείται ότι θα πρέπει να συνδυάζει την ποιότητα περιβάλλοντος και την κοινωνική δικαιοσύνη με την ανταγωνιστικότητα του παραγωγικού συστήματος. Το τρίπτυχο κοινωνία - οικονομία - περιβάλλον με κοινό άξονα την βιώσιμη ανάπτυξη, διέπει τόσο το σύνολο όσο και τα μέρη της χωροταξικής προσέγγισης που υιοθετείται από τον ισχύοντα νόμο 2742/99 για τον Χωροταξικό Σχεδιασμό και την Αειφόρο Χωρική Ανάπτυξη<sup>54</sup>.

<sup>48</sup> βλ. ΣτΕ Ε' 2425/2000

<sup>49</sup> Οι διατάξεις του ν. 1650/86 και της Κοινής Υπουργικής Απόφασης 69269/90 συνιστούν το βασικό νομοθετικό πλαίσιο για την χωροταξική ανάπτυξη των δημοσίων και των ιδιωτικών δραστηριοτήτων και την αξιολόγηση των επιπτώσεων τους στο περιβάλλον.

<sup>50</sup> βλ. ΣτΕ 37/93 και 1040/93. Μάλιστα, η νομολογία του ΣτΕ απαιτεί η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων να εκπονείται πριν από την έναρξη πραγματοποίησης του έργου ή της εγκατάστασης. Ως έναρξη μάλιστα θεωρεί την διακήρυξη του διαγωνισμού ή την απαλλοτρίωση των σχετικών εκτάσεων.

<sup>51</sup> Βλ. ενδεικτικά, Μ. Δεκλερή, Ο Δωδεκάδελτος του περιβάλλοντος – Εγκόλπιο Βιωσίμου Αναπτύξεως, 1996. Βλ. Γ. Δεληγιάννη, Οι οχλούσες δραστηριότητες στη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, Νόμος και Φύση, 1997, σ. 261-276 (267 επομ..)

<sup>52</sup> ΠΕ 611/2002. Ο Π. Δελλαδέτσιμας, Η βιώσιμη ανάπτυξη, ο σχεδιασμός του χώρου και η Ελλάδα, Τόπος 12/97, σ. 31-53 (45 επομ.). εκφράζει επιφυλάξεις ως προς την προστιθέμενη αξία της βιώσιμης ανάπτυξης, «μέσα στη γενικότερη σύγχυση του τι τελικά εξυπηρετεί ο σχεδιασμός του χώρου στην Ελλάδα και ποιοι είναι οι στόχοι του και με δεδομένη την εν γένει αναποτελεσματικότητά του». Οι επιφυλάξεις τους συνοψίζονται στην θέση ότι, η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, στον βαθμό που δεν αποσαφηνίζεται, ενέχει τον κίνδυνο να συμπαρασύρει το σχεδιασμό σε εφή-μερες επιλογές μιας τρέχουσας πολιτικής συγκυρίας.

<sup>53</sup> Πρόκειται για το από Ιανουάριο 2000 προσχέδιο του προβλεπόμενου από τον άρθρο 6 του ν. 2742/99 Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Το Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο καταρτίζεται από τον ΥΠΕΧΩΔΕ και εγκρίνεται από την Ολομέλεια της βουλής κατά το άρθρο 79 παρ. 8 του Σ. (άρθρο 6 παρ. 3 ν. 2742/99)

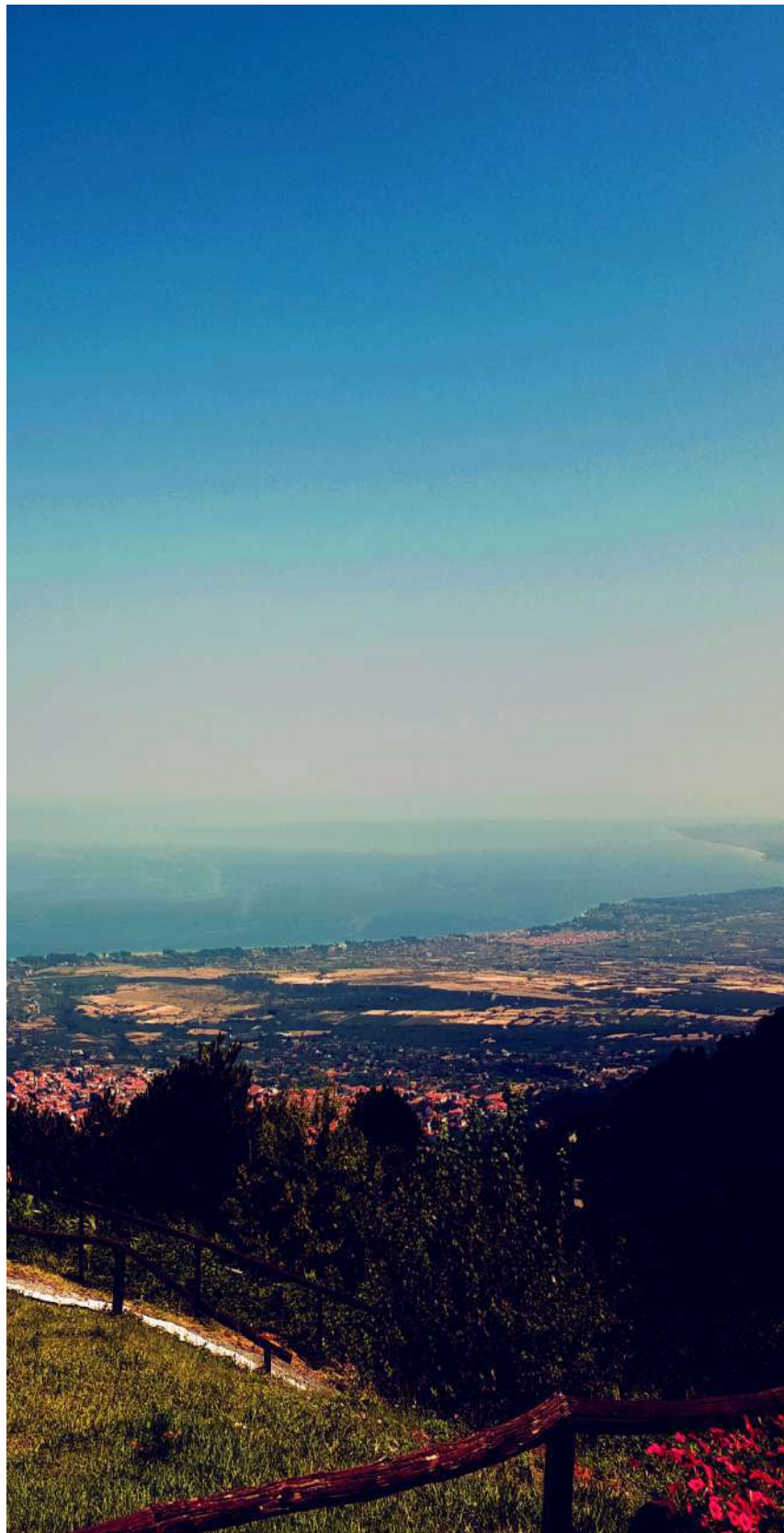
<sup>54</sup> Όπως σημειώνεται στην από Ιανουάριο 2000 Έκθεση, κεντρική έννοια της χωροταξικής προσέγγισης αποτελεί η αιεφόρος χωρική ανάπτυξη, που εξειδικεύει τις σύμφωνες με την AGENDA 21 και το 5ο Πρόγραμμα Δράσης της ΕΕ για την Αειφόρο Ανάπτυξη γενικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, ούτως ώστε να οδηγούν σε ένα χωρικά προσδιορισμένο πρότυπο αιεφόρου ανάπτυξης. Το πρότυπο αυτό συνιστά πλέγμα ανθρωπογεωγραφικών και γεωφυσικών εννοτήτων και δικτύων, με στόχο την κατάλληλη χωροταξική οργάνωση των δραστηριοτήτων, σε αντιστοιχία με



Σύμφωνα με τις σκέψεις που εκθέσαμε παραπάνω, κατά πρώτον η διαμόρφωση του χωροταξικού σχεδιασμού προϋποθέτει τη συνδρομή των ειδικών σχεδιασμών και κατά δεύτερον η υλοποίηση του στοχεύει στην ισόρροπη ανάπτυξη στο χώρο και προσανατολίζονται στην αειφόρο χρήση των φυσικών πόρων, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην οικονομική ενίσχυση των υπανάπτυκτων περιοχών.

---

*τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά τους, τις επιλογές των δημόσιων πολιτικών και την ευρύτερη οικονομική και κοινωνική δυναμική. Η χωρική διάσταση της αειφόρου ανάπτυξης προϋποθέτει ακόμη μελέτη και σχεδιασμό της συνολικής ανάπτυξης (κατά τομείς και θέματα) σε διάφορα γεωγραφικά επίπεδα (υπερεθνικό, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό) και χρονικούς ορίζοντες (άμεσα, μέσο- και μακροπρόθεσμα). Για την προώθηση της αειφόρου χωρικής ανάπτυξης κρίσιμα είναι τρία πεδία ή άξονες που θεωρούνται καθοριστικής σημασίας για τη χωροταξική οργάνωση της ευρωπαϊκής επικράτειας συνολικά, αλλά και κάθε κράτους μέλους: α) η ισόρροπη πολυ-κεντρική ανάπτυξη και οι σχέσεις πόλης-υπαίθρου, β) η ισότητα πρόσβασης στα βασικά δίκτυα μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών, γ) η συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η έμφαση σ' αυτούς του άξονες αποτελεί και τα μέσα της συμβολής του χωροταξικού σχεδιασμού στην προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης και, ειδικότερα, στις συνιστώσες της οι-κονομικής ανταγωνιστικότητας, της κοινωνικής δικαιοσύνης και της προστασίας του περιβάλλοντος.*



Όλυμπος - Αιτόχοφο\_ Β.Χ.

# Επίσημος σχεδιασμός και bottom up πρακτικές. Μια αντιθετική πορεία στην Ελλάδα του 21ου αιώνα;

ΣΕΡΡΑΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Καθηγητής | Σχολή Αρχιτεκτονικών Ε.Μ.Π.

---

## 1. Ο επίσημος «εκ των άνω» σχεδιασμός. Ιστορικό και προβλήματα

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί ένα κομβικής σημασίας εργαλείο στα χέρια των εθνικών και τοπικών κοινωνικών, στην Ελλάδα και διεθνώς, για τη διαχείριση, αφενός μεν συγκρούσεων μεταξύ συμφερόντων και ενδιαφερόντων στη χρήση του χώρου και αφετέρου δε αξιοποίησης και επωφελούς για το κοινωνικό σύνολο ανάπτυξης της ενδογενούς δυναμικής του.

Στην Ελλάδα, από τη δεκαετία του 1980 και μετά έγινε μια συστηματική προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού, αλλά και γενικότερα για την οικοδόμηση ενός πυραμιδοειδούς δομής μηχανισμού χωρικού σχεδιασμού, ξεκινώντας από τον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό και καταλήγοντας με σταδιακά βήματα δεσμευτικών σχέσεων στον κατώτερου επιπέδου πολεοδομικό σχεδιασμό. Χωρίς να θέλουμε να υποτιμήσουμε σημαντικές προσπάθειες για το σχεδιασμό του χώρου που είχαν γίνει κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι για πρώτη φορά οι ν. 947/1979 και 1337/1983 επιχειρούν την εισαγωγή ενός συνολικού συστήματος χωρικού σχεδιασμού, σύμφωνα και με την μέχρι εκείνη τη στιγμή διεθνή εμπειρία. Τη δεκαετία του 1990 δύο καινούργιοι νόμοι, ο 2508/1997 και ο 2742/1999, έρχονται να καλύψουν, με ένα ευρύ πλέον φάσμα εργαλείων, όλα τα επίπεδα σχεδιασμού, ξεκινώντας από την εθνική χωροταξία και καταλήγοντας στην εφαρμογή των πολεοδομικών σχεδίων. Παράλληλα, και με αφετηρία την εμπειρία της προηγούμενης δεκαετίας γίνονται και οι αναγκαίες προσαρμογές (Σερράος 1998, Αγγελίδης 2000).

Η χώρα διαθέτει επομένως, στις αρχές του 21ου αιώνα, ένα πλήρες, από πλευράς εργαλείων και μεταξὺ τους συνδέσεων, σύστημα «εκ των άνω» (top down) χωρικού σχεδιασμού, που θα ανέμενε κανείς πως θα μπορούσε να επιτελεί αποτελεσματικά το ρόλο του κατά τη διαδικασία ρύθμισης του χώρου. Αυτό όμως τελικά μόνο εν μέρει κατέστη εφικτό, μιας και στην πράξη παρουσιάστηκαν αρκετές και ουσιαστικές αδυναμίες, με έμφαση, μεταξύ άλλων, στους πολύ μεγάλους χρόνους ολοκλήρωσης των σχεδίων και επομένως και στην αδυναμία ολοκλήρωσης του σχεδιασμού μέσα στον προβλεπόμενο χρονικό ορίζοντα. Σημαντικές παραμέτρους αυτού του φαινομένου, αποτέλεσαν, οι πολύπλοκες και χρονοβόρες διαδικασίες, οι παράπλευρες καθυστερήσεις σύνταξης του Εθνικού Κτηματολογίου (αλλά και των δασικών χαρτών, του αρχαιολογικού κτηματολογίου, της αγροτικής γης, κλπ), η μη εξασφαλισμένη ροή χρηματοδότησης του σχεδιασμού και εν τέλει, η αδυναμία συμβιβασμού των αντιτιθέμενων συμφερόντων / ενδιαφερόντων στη χρήση και διαχείριση του χώρου. Ενδεικτικό αποτέλεσμα αυτών των προβλημάτων αποτελεί το γεγονός ότι μετά από 30 και πλέον χρόνια, ο σαφής και δεσμευτικός καθορισμός χρήσεων γης (εντός και εντός οικισμών) δεν έχει ολοκληρωθεί, ενώ παράλληλα και ο έλεγχος της δόμησης παρουσιάζει σημαντικές ανεπάρκειες (Κουδούνη 2014).

Εύκολα μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι το υφιστάμενο στην Ελλάδα σύστημα χωρικού σχεδιασμού θα είχε ανάγκη παρέμβασης, με κατεύθυνση τον «εξορθολογισμό» του, και με τελικό σκοπό, τη μείωση του χρόνου εκπόνησης και του κόστους των μελετών, την καλύτερη αποτελεσματικότητά του κατά τη διαδικασία ρύθμισης του χώρου, όπως επίσης, και τη σαφέστερη δεσμευτικότητά του έναντι των πολιτών, των κατώτερων επιπέδων σχεδιασμού, όπως επίσης και των επιμέρους δράσεων που σχετίζονται με τη

---

<sup>1</sup> Είναι χαρακτηριστικό, ότι το 2013, στο πλαίσιο σχετικού Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου, με τίτλο «Ολοκλήρωση Πολεοδομικού Σχεδιασμού» και κύριο στόχο τη χρηματοδότηση της ολοκλήρωσης εκκρεμών μελετών πολεοδομικού σχεδιασμού πρώτου και δεύτερου επιπέδου, υποβλήθηκαν 232 αιτήματα συνολικού προϋπολογισμού 38,3 εκ. €.

διαχείριση (προστασία / εκμετάλλευση) της γης, ώστε σε εύλογο χρονικό διάστημα να είναι δυνατόν να συγκροτηθεί ένα σαφές πλαίσιο, με διττό στόχο, τη βιώσιμη οικιστική και παραγωγική ανάπτυξη και την προστασία του αξιόλογου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

## 2. Η πρόσφατη εισαγωγή στοιχείων «εκ των κάτω» ανάπτυξης του χώρου

Η πρόσφατη νομοθεσία (ν. 4269/2014 και 4447/2016) περί Χωρικού Σχεδιασμού και Βιώσιμης Ανάπτυξης, με κύριο σκοπό τη διάρθρωση ενός νέου πλαισίου Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, που προφανώς οφείλει να αντιμετωπίζει τις μέχρι τώρα δυσλειτουργίες, δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην εξασφάλιση δυνατοτήτων μιας κατά το δυνατόν «ευέλικτης», πλην όμως αποσπασματικής, κατά την εκτίμησή μας, χωροθέτησης οικονομικών, παραγωγικών και εν γένει επενδυτικών δραστηριοτήτων (Σερράος 2014). Για το σκοπό αυτό, τίθενται μεν καταρχήν γενικοί κανόνες για τη διαδικασία του σχεδιασμού, οι οποίοι όμως σε επόμενα εδάφια αποσυντίθενται, μέσα από σειρά εξαιρέσεων, προς όφελος μιας κακώς εννοούμενης ανεκτικότητας / προσαρμοστικότητας του σχεδιασμού απέναντι σε αιτήματα που δύνανται να διατυπώνονται από τους χρήστες / ιδιοκτήτες / ενδιαφερόμενους για το χώρο. Σε αυτό το πνεύμα ο νόμος εισαγάγει κατά κάποιον τρόπο διαδικασίες «εκ των κάτω» (bottom up) ανάπτυξης του χώρου, με βάση την κάθε φορά και σε κάθε χώρο διαμορφούμενη δυναμική. Ορισμένα ενδεικτικά παραδείγματα είναι τα εξής:

Η νέα νομοθεσία εισαγάγει τα «Τοπικά Χωρικά Σχέδια» (ΤΧΣ), σε αντικατάσταση των μέχρι πρότινος γνωστών μας Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) και Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) (πρβλ. Μέλισσας 2010). Ειδική έμφαση δίνει το ΤΧΣ στο σχεδιασμό της διαχείρισης των πολεοδομικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων (για θέματα χρήσεων γης πρβλ. Αραβαντινός 1998), κάτι το οποίο προφανώς βρίσκεται σε ευθεία συσχέτιση και με την πολεοδομική οργάνωση και εξέλιξη μιας περιοχής. Η θέση αυτή είναι αναμφισβήτητη ορθή, όμως, ο ρόλος του ΤΧΣ στην διαδικασία μιας συνολικής και συντονισμένης (εκ των άνω) ρύθμισης του χώρου αποδυναμώνεται σημαντικά σε συνδυασμό και με άλλες διατάξεις της ίδιας νομοθεσίας.

Περαιτέρω θεσπίστηκαν και «Ειδικά Χωρικά Σχέδια» (ΕΧΣ), που δρουν παράλληλα και ανταγωνιστικά προς τα ΤΧΣ, μιας και μπορούν να τα τροποποιούν όσον αφορά τις γενικές και ειδικές πολεοδομικές ρυθμίσεις, ιδιαιτέρως δε τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης. Τα ΕΧΣ αφορούν περιοχές ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων και στοχεύουν στην εξασφάλιση της καταλληλότητας του χώρου είτε για τη δημιουργία οργανωμένων υποδο-χέων δραστηριοτήτων, είτε για την πραγματοποίηση προγραμμάτων και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας, είτε για την προώθηση έργων στρατηγικής σημασίας.

## 3. Άμεσες δράσεις «εκ των κάτω» προσεγγίσεων στη διαχείριση του χώρου

Τα τελευταία χρόνια λόγω των διαρκώς αυξανόμενων προβλημάτων των πυκνοδομημένων πόλεων, αλλά και της αδυναμίας επίλυσής τους από τις επίσημες αρχές της κεντρικής και τοπικής αυτοδιοίκησης, αυξάνει ο βαθμός ευαισθητοποίησης των πολιτών, οι οποίοι αναζητούν και επιτυγχάνουν διάφορους τρόπους οργάνωσής τους, ώστε να μπορέσουν να παρέμβουν ενεργά σε μια πλειάδα θεμάτων διαχείρισης του χώρου, με έμφαση στις κεντρικές περιοχές. Αντικείμενο ιδιαίτερης προτεραιότητας αποτελεί προφανώς η εξασφάλιση υπαίθριων δημόσιων χώρων πρασίνου και αναψυχής, ζήτημα το οποίο έχει προωθηθεί στην Αθήνα με πολλές και διαφορετικές στρατηγικές και έχει σε πολλές περιπτώσεις καταλήξει σε επιτυχή αποτελέσματα.

Γνωστή είναι η περίπτωση του «Πάρκου Ναυαρίνου» (ή Πάρκινγκ-Πάρκου), στην Αθήνα, ενός μεγάλου αδόμητου πλέον χώρου έκτασης 1.500 τμ. μεταξύ των οδών Χαριλάου Τρικούπη, Ναυαρίνου και Ζωοδόχου Πηγής. Αρχικά, στο οικόπεδο ανεγέρθηκε το 1907, από την «Ανώνυμο Οικοδομική Εταιρεία



‘Ο Τεκτων’», η Κλινική Μαρίνου Γερουλάνου (από το 1942 και μετά γνωστή ως «Κλινική Σμπαρούνη»), η οποία στις αρχές της δεκαετίας του 1970 παύει να λειτουργεί, ενώ το ακίνητο αγοράζεται από το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας. Μέσα στην επόμενη δεκαετία το ΤΕΕ κατεδαφίζει το τετραώροφο παλιό κτίριο με σκοπό να ανεγείρει νέο κτίριο γραφείων για τη στέγαση των υπηρεσιών του. Το σχέδιο αυτό τελικά δεν προχώρησε, ενώ μια δεκαετία αργότερα το ΤΕΕ ζητά να προσφέρει το οικόπεδο αυτό στο Δήμο Αθηναίων και σε αντάλλαγμα να μεταφέρει το Συντελεστή Δόμησης σε άλλη ιδιοκτησία του στο Μαρούσι, πρόγραμμα που επίσης για λόγους πολεοδομικούς και θεσμικούς δεν υλοποιείται. Έτσι το οικόπεδο διατηρεί τη χρήση του ως υπαίθριου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων. Στο τέλος της δεκαετίας του 2000 το ΤΕΕ επανενεργοποιεί την ιδέα της ανέγερσης εκεί των γραφείων του, οπότε, προ του κινδύνου να απολεσθεί αυτός ο χώρος ως αδόμητος, η «Επιτροπή Πρωτοβουλίας Κατοίκων Εξαρχείων» κινητοποιεί τους κατοίκους της περιοχής με σκοπό την απόδοση του οικοπέδου σε κοινή χρήση ως ελεύθερου χώρου. Παράλληλα ενεργοποιούνται και άλλες ομάδες ενδιαφερομένων, οι οποίες προχωρούν σε κατάληψη του χώρου, με αίτημα «το πάρκινγκ να γίνει πάρκο» ενώ το 2009 προχωρούν στην αφαίρεση της ασφάλτου, στην προμήθεια χώματος και στη φύτευση δέντρων και φυτών.



Εικόνα 1: Το «Πάρκο Ναυαρίνου» τη δεκαετία του 1980 (φωτογραφία: Κ. Σερράος).



Εικόνα 2: Το «Πάρκο Ναυαρίνου» το 2017 (φωτογραφία: Κ. Σερράος).

Η κατάληψη συνεχίζεται και η διαχείριση του χώρου προχωράει μέσα από πρακτικές «αυτοοργάνωσης». Ιδέες και προτάσεις συζητούνται, ενώ επιμέρους ομάδες εργασίας ασχολούνται με το σχεδιασμό, τη φύτευση, την οργάνωση μιας παιδικής χαράς, όπως επίσης και άλλων σχετικών υποδομών. Σύμφωνα με την «ανοιχτή κατάληψη» που το διαχειρίζεται, το πάρκο «φιλοδοξεί να είναι, ένας κήπος της γειτονιάς που φιλοξενώντας μέρος της κοινωνικής ζωής των κατοίκων της πέρα από λογικές κέρδους και ιδιοκτησίας, λειτουργεί σαν τόπος παιχνιδιού και περιπάτου, συνένυρσης και επικοινωνίας, άθλησης, δημιουργίας και προβληματισμού, καταργώντας τα στεγανά της διαφορετικής ηλικίας, καταγωγής, μορφωτικού επιπέδου, κοινωνικής και οικονομικής κατάστασης». Σήμερα πλέον, αν και έχει αποσπάσει, τόσο θετικά σχόλια, όσο και επικρίσεις, και έχει διεγείρει τον πολιτικό κόσμο, αλλά και τους πολίτες, λόγω του σαφώς αντιεξουσιαστικού πολιτικού στίγματος που εκπέμπει, το «πάρκο» έχει εγκαθιδρυθεί, μάλλον οριστικά, στη συνείδηση των κατοίκων και διερχομένων, ως ένας ελεύθερος χώρος πρασίνου και αναψυχής μέσα στον πυκνοδομημένο ιστό της πόλης (Εικόνες 1&2) (πρβλ. μεταξύ άλλων: Ισμαηλίδου, 2011, <http://parkingparko.espinblogs.net>, <http://www.attiko-prasino.gr>).

Ενδιαφέρουσα είναι και η περίπτωση και μιας άλλης έκτασης στους Άνω Αμπελόκηπους που αξιοποιήθηκε ως ελεύθερος χώρος πρασίνου, γνωστής με την ονομασία «Πάρκο ΚΑΠΑΨ». Ο ευρύτερος χώρος στον οποίο εντάσσεται η παραπάνω έκταση, απαλλοτριώθηκε αρχικά το 1937 από το Υπουργείο Κοινωνικής Πρόνοιας (ΦΕΚ 154 Β'/1937) με σκοπό την ανέγερση ενός σύγχρονου νοσοκομείου, κάτι που λόγω των πολιτικών εξελίξεων που ακολούθησαν, δεν υλοποιήθηκε. Η ονομασία με την οποία είναι σήμερα γνωστός αυτός ο χώρος ανατρέχει στη δράση του Εθνικού Ιδρύματος Αποκατάστασης Αναπήρων (ΕΙΑΑ), που μετά από την απελευθέρωση της χώρας από τους Γερμανούς ιδρύθηκε από το Αμερικάνικο Ίδρυμα Εγγύς Ανατολής και που από το 1945 και μετά προσέφερε τις υπηρεσίες του, τόσο σε στρατιωτικούς, αναπήρους πολέμου, όσο και σε απλούς πολίτες με κινητική αναπηρία. Μετά από



σχετική επιχορήγηση από το Υπουργείο Υγείας και Προνοίας το 1949 και παραχώρηση της εν λόγω έκτασης, λειτούργησε, στα μέσα της δεκαετίας του 1950 (αρχικά ως ΝΠΙΔ και μετά ως ΝΠΔΔ), στο χώρο που περιβάλλεται από τις οδούς Τριφυλίας και Ευσταθίου Λάμψα, το «Κέντρο Αποκατάστασης Πολιτών Αναπήρων Ψυχικού» (ΚΑΠΑΨ) (ΕΙΝΑΠ, 2005). Το κέντρο ενισχύεται παράλληλα και από μια σειρά ευρωπαϊκών κυβερνήσεων (Νορβηγική, Ελβετική, Σουηδική) με σκοπό την ολοκλήρωση των απαραίτητων οικοδομικών εργασιών αναδιαρρύθμισης και συμπλήρωσης των υφιστάμενων κτιρίων και τη δημιουργία εργαστηρίων εκπαίδευσης αναπήρων και με αποτέλεσμα την άμεση έναρξη λειτουργίας του το 1957. Αργότερα, ανάμεσα στα εργαστήρια εντάχθηκε και η κατασκευή εξαρτημάτων της ΔΕΗ η οποία ήταν εγκατεστημένη σε κτίριο μιας γειτονικής έκτασης.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 το Υπουργείο Υγείας μεταβιβάζει το παραπάνω ακίνητο στο Ελληνικό Δημόσιο, μια δεκαετία αργότερα, το Εθνικό (πλέον) Ίδρυμα Αποκατάστασης Αναπήρων μεταφέρεται σε νέες εγκαταστάσεις του στο Ίλιον, ενώ στα μέσα της δεκαετίας του 1980, το ακίνητο παραχωρείται από την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου (ΚΕΔ) στον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων (ΟΣΚ) για την ανέγερση σχολείου για ανάπηρα παιδιά, κάτι που όμως σύντομα αίρεται. Το 2001 η ΚΕΔ παραχωρεί τη χρήση ενός γηπέδου έξι περίπου στρεμμάτων στο Δήμο Αθηναίων προκειμένου να διαμορφωθεί πλατεία, παιδική χαρά με πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής και υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων, ενώ το 2003 η έκταση αυτή χαρακτηρίζεται χώρος κοινόχρηστου πρασίνου (ΦΕΚ 46Δ/ 30.01.2003). Ένα χρόνο αργότερα, ο ΟΣΚ φέρεται να προχωρεί σε απαλλοτρίωση τεσσάρων επιπλέον στρεμμάτων, με σκοπό τη δημιουργία σχολείου. Παρόλα αυτά οι διαδικασίες για την υλοποίηση αυτών των σχεδίων καθυστερούν, ενώ αγκάθι αποτελεί πιθανότατα και ο προβλεπόμενος υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων.

Τοπικοί φορείς και κάτοικοι κινητοποιήθηκαν με τυπικές διαδικασίες (ανοικτές επιστολές, έγγραφα και παραστάσεις στους αρμοδίους φορείς) (πρβλ. <http://www.anoampelokiri.gr/parko-karaps>) και εν τέλει πέτυχαν τη σύμφωνη γνώμη του Δημάρχου Αθηναίων και την ομόφωνη θετική τοποθέτηση του Δημοτικού Συμβουλίου, έτσι ώστε να ολοκληρωθούν οι απαραίτητες διαδικασίες για την δημιουργία και ολοκλήρωση στην παραπάνω έκταση, ενός εκτεταμένου ελεύθερου και δημόσιου χώρου πρασίνου (Εικόνα 3) (Αγγελή 2014).



Εικόνα 3: Γενική άποψη του ανασχεδιασμένου από τον Δήμο Αθηναίων «Πάρκου ΚΑΠΑΨ».  
Πηγή: <http://www.ertopen.com>

Όμως πέρα από στοχευμένες, χωρικά εξειδικευμένες και κατ' ανάγκη ως ένα βαθμό και αποσπασματικές «εκ των κάτω» δράσεις πολιτών ή διαφόρων ειδών ομάδων πολιτών (από επίσημους συλλόγους, έως άτυπες συσπειρώσεις / συλλογικότητες), που δρουν, αν και με επιτυχή πολλές φορές αποτελέσματα, όμως μεταξύ τους ασυντόνιστα, και επίσης χωρίς κοινή στρατηγική ως προς τους τρόπους λειτουργίας και δράσης τους (που ξεκινούν από απλές «κόσμιες» κινήσεις αποστολής εγγράφων προς αρμοδίους και φτάνουν ως μόνιμες καταλήψεις χώρων και δράσεις αυτενέργειας σε αυτούς), φαίνεται ότι κατά τις τελευταίες δεκαετίες ωριμάζουν πλέον οι συνθήκες για την οργάνωση φορέων της «κοινωνίας των

πολιτών» στη βάση λειτουργίας και με δομές αντίστοιχών τους από τις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες και με βαρύτητα πολλαπλάσια των απλών και μεμονωμένων συλλόγων και συλλογικοτήτων και κατ' επέκταση και με αυξημένες πιθανότητες επιρροής σε πολιτικές αποφάσεις σε διάφορους τομείς ενδιαφέροντός τους. Μπορεί κανείς να σκεφτεί τουλάχιστον τρεις λόγους που κάτι τέτοιο γίνεται πλέον εφικτό στη χώρα μας:

> Τα προβλήματα στον αστικό χώρο έχουν πλέον οξυνθεί, λόγω, μεταξύ άλλων, εσφαλμένων ή τουλάχιστον ανεπαρκών και ανεπιτυχών πολιτικών, ή ακόμα σε πολλές περιπτώσεις και λόγω αδυναμίας / απροθυμίας / αναποφασιστικότητας άσκησης μιας σταθερής στο χρόνο και συνεπούς ως προς το περιεχόμενο ευρύτερα αποδεκτής πολιτικής. Η δυσαρέσκεια των πολιτών έχει επομένως αυξηθεί κατακόρυφα, ενώ παράλληλα η υπομονή τους έχει εξαντληθεί, έτσι ώστε να αποφασίζουν πλέον, μέσα από κατάλληλα οργανωτικά σχήματα, να αναλάβουν άμεσα μέρος της ευθύνης για την πρωτοβουλία των κινήσεων.

> Η καλύτερη συγκέντρωση, οργάνωση και διάχυση της πληροφορίας και γνώσης που αφορά ζητήματα του αστικού περιβάλλοντος, αλλά και θέματα που συνδέονται και με τον περιαστικό και εξωαστικό χώρο, κυρίως όσον αφορά τις επιπτώσεις συγκεκριμένων εξελίξεων στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των ανθρώπων, έχουν οδηγήσει σε αυξημένη ευαισθητοποίηση του απλού πολίτη για θέματα που αφορούν το περιβάλλον του χώρου που ζει και παράλληλα έχουν συμβάλει στη σημαντική μείωση της αδιαφορίας του, για ότι εμπίπτει στη σφαίρα των αρμοδιοτήτων της ευρύτερης δημόσιας διοίκησης και επομένως φαινομενικά δεν τον αφορά.

> Προς την κατεύθυνση της αυξημένης και σταδιακά αποτελεσματικότερης κινητοποίησης των πολιτών για θέματα που αφορούν τις πόλεις στις οποίες ζουν, έχει προφανώς συμβάλει αποφασιστικά και ο εντονότερος συγχρωτισμός και η ανταλλαγή εμπειρίας και γνώσης κατά τις τελευταίες δεκαετίες και με άλλες κοινωνίες του ευρωπαϊκού χώρου, που αν και βγαλμένες μέσα από διαφορετικά ενδεχομένως κοινωνικο-πολιτικο-οικονομικά πλαίσια, όμως εν τέλει στην κλίμακα της καθημερινότητας του πολίτη αντιμετωπίζουν πολύ ομοειδή προβλήματα. Η επαφή με την εμπειρία του «εξωτερικού» μοιάζει επομένως κατά την εκτίμησή μας να παίζει σε αυτή τη συγκυρία έναν καταλυτικό ρόλο και να κινητοποιεί / ενθαρρύνει πολλών ειδών «εκ των κάτω» στρατηγικές για τον αστικό χώρο.

Σε αυτό το πλαίσιο, ενδιαφέρον παρουσιάζει η περίπτωση του πρόσφατου «Δικτύου Οργανώσεων και Πολιτών για το Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας. Πρόκειται για τη συσπείρωση δέκα διαφορετικών Συλλόγων / Κινήσεων Πολιτών με χωρική κυρίως εξειδίκευση σε συγκεκριμένες γειτονιές της κεντρικής / ιστορικής Αθήνας, που δημιουργήθηκε το 2014 και λειτουργεί υπό τον συντονισμό της Ελληνικής Εταιρείας Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, με σκοπό την ενδυνάμωση πολιτών και οργανώσεων στη διεκδίκηση ενός βιώσιμου Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας (πρβλ. <http://istorikokentro.gr> και <http://www.ellet.gr/node/662>). Το όραμα του όλου εγχειρήματος συγκροτείται από αξίες που αφορούν μεταξύ άλλων, το σεβασμό στην ιστορική μνήμη και στον ιδιαίτερο χαρακτήρα της περιοχής, το σεβασμό σε πολίτες, κοινόχρηστο χώρο, δημόσια και ιδιωτική περιουσία, την ανεμπόδιστη πρόσβαση στο κέντρο, την υγιή κατοίκηση και επιχειρηματικότητα, την εξασφάλιση σύγχρονων υποδομών, την υψηλή λειτουργικότητα και αισθητική του κοινόχρηστου χώρου, καθώς και την αντιμετώπιση της παρανομίας και παραβατικότητας.

Οι ειδικότεροι στόχοι του «Δικτύου» καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων και εντοπίζουν το ενδιαφέρον τους σε ζητήματα βασικών και αναγνωρισμένων κατευθύνσεων πολιτικής για τον αστικό χώρο. Μεταξύ αυτών με άμεσες πολεοδομικές επιπτώσεις, αξίζει να αναφερθούν: «1. Διαχείριση - προστασία του δημόσιου χώρου: ηχορύπανση, αυθαίρετες καταλήψεις κλπ, 2. Χρήσεις γης: ρύθμιση και έλεγχος στην εφαρμογή, 3. Βιώσιμη κινητικότητα: έλεγχος στάθμευσης, δημόσια συγκοινωνία, 4. Αισθητική αναβάθμιση: επιγραφές, διαφημίσεις, όψεις κτιρίων – εκδηλώσεις, 5. Διατηρητέα κτίρια: κίνητρα προς τους ιδιοκτήτες και παρέμβαση Δήμου». Επιπλέον σημαντικά ζητήματα ενδιαφέροντος αποτελούν, η βιώσιμη διαχείριση των απορριμμάτων, η δημοτική αστυνόμευση για τον έλεγχο κυκλοφορίας, απορριμμάτων, ηχορύπανσης, κλπ., η προστασία από την εγκληματικότητα, όπως επίσης εν γένει και ο σεβασμός της νομιμότητας.



Για την επίτευξη των ειδικότερων στόχων του και την υλοποίηση του μακροπρόθεσμου οράματός του, το «Δίκτυο» λειτουργεί ως «δεξαμενή γνώσεων σχετικά με τα πραγματικά προβλήματα, το νομικό καθεστώς, τις αρμόδιες υπηρεσίες, τις δομές και διαδικασίες», παρέχει κατά το δυνατόν «έγκυρη πληροφόρηση» προς τους πολίτες για θέματα ενδιαφέροντός τους, εργάζεται για την επεξεργασία τεκμηριωμένων προτάσεων, και εν τέλει συνεργάζεται με το Δήμο Αθηναίων τις κρατικές υπηρεσίες και τους λοιπούς φορείς, για την προώθηση των θέσεων και προτάσεών του προς αυτούς, αλλά και για τον κατά περίπτωση «έλεγχο» της δράσης τους. Παράλληλα το «Δίκτυο» προωθεί δραστηριότητες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης πολιτών σχετικά με το Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας και διοργανώνει πολιτιστικές εκδηλώσεις σε διάφορες γειτονίες του ιστορικού κέντρου (Κωνσταντάτου, 2015). Στα μέχρι τώρα αποτελέσματα από τη δράση του «Δικτύου» συγκαταλέγεται πλήθος πολιτιστικών / περιβαλλοντικών εκδηλώσεων / επισκέψεων και ομιλιών στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας, όπως και η συμβολή του με διατύπωση θέσεων και σχετική τεκμηρίωση, στη μη μεταβολή των Χρήσεων Γης στην περιοχή της Πλάκας.

#### **4. Η ευρωπαϊκή εμπειρία από τη δράση της κοινωνίας των πολιτών για τον αστικό χώρο. Η περίπτωση της Γερμανίας**

Η ευαισθητοποίηση των πολιτών για τον αστικό χώρο, με αφετηρία ίσως περισσότερο τα θέματα του περιβάλλοντος και της σύνδεσής τους με την ποιότητα της καθημερινής ζωής στην κλίμακα της γειτονιάς, αποτελεί στην κεντρική Ευρώπη μια, εδώ και δεκαετίες, σημαντική παράμετρο που επηρεάζει ουσιαστικά τις κάθε φορά ασκούμενες πολιτικές. Η Γερμανία αποτελεί μια περίπτωση που λόγω των ιδιαίτερων κοινωνικο-οικονομικών δεδομένων που έχουν διαμορφωθεί τις τουλάχιστον πέντε τελευταίες δεκαετίες, αλλά και με δεδομένες τις ποικίλες δυνατότητες συμμετοχής πολιτών και πολιτικά δεσμευτικής καταγραφής της κοινής γνώμης που παρέχει το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο, έχει διαμορφώσει, παράλληλα με ένα αυστηρά ιεραρχημένο και δεσμευτικό σύστημα «εκ των άνω» σχεδιασμού του χώρου, και δομές / τρόπους δράσης ουσιαστικών «εκ των κάτω» παρεμβάσεων σε αυτό το πλέγμα του επίσημου χωρικού σχεδιασμού. Το Βερολίνο λόγω των κοινωνικο-πολιτικών ιδιαιτεροτήτων του έχει αναπτύξει ενδιαφέρουσες παρεμβάσεις σαφούς χωρικής στόχευσης, ενώ άλλες πόλεις, όπως το Αννόβερο, έχουν να επιδείξουν, περισσότερο, παράλληλα με τα επίσημα συστήματα συμμετοχής, και μακροχρόνιες δομές πολιτών με στόχο την πρωτογενή καταγραφή σκέψεων, προβλημάτων ιδεών και εν τέλει τη διατύπωση προτάσεων προς τη δημοτική διοίκηση, όχι μόνο για θέματα σημειακού ενδιαφέροντος, αλλά κυρίως για ζητήματα στρατηγικής και προτεραιοτήτων για τη διαχείριση του χώρου.

Μια ενδιαφέρουσα περίπτωση παρέμβασης φορέων πολιτών που οδήγησε τελικά στον πλήρη επαναπροσδιορισμό μιας σχεδιαζόμενης από τη δημοτική διοίκηση πολιτικής, αφορά το ζήτημα της επανάχρησης του παλιού αεροδρομίου του Βερολίνου Tempelhof (πρβλ. μεταξύ άλλων: [https://de.wikipedia.org/wiki/Tempelhof\\_Feld](https://de.wikipedia.org/wiki/Tempelhof_Feld)). Στις αρχές του 18ου αιώνα, στην έως τότε αποκλειστικά γεωργική περιοχή, δημιουργείται ένα πεδίο στρατιωτικών ασκήσεων και παρελάσεων. Στο 2ο μισό του 19ου αιώνα παράλληλα με τη χάραξη μιας πολιτικής και μιας στρατιωτικής σιδηροδρομικής γραμμής, εγκαθίστανται και νέα στρατόπεδα, όπως επίσης και μια νεοϊδρυθείσα μονάδα αερόπλοιων. Επίσης, στις αρχές του 20ου αιώνα, η περιοχή χρησιμοποιείται για αναψυχή και αθλητισμό, ενώ μετά το 1924 φτιάχνεται ένα ποδοσφαιρικό γήπεδο 40.000 θεατών, και ένα μεγάλο αθλητικό πάρκο. Παράλληλα η περιοχή του Tempelhof εξελίσσεται και σε ένα σημαντικό πεδίο δοκιμαστικών και επιδεικτικών πτήσεων ανεμοπλάνων, αεροπλοίων και αεροπλάνων. Το 1910 ένα σημαντικό μέρος στα δυτικά της όλης έκτασης αγοράζεται από την Κοινότητα Tempelhof και αναπτύσσεται οικιστικά με βάση σχετικούς σχεδιασμούς που περιλαμβάνουν και την κηπούπολη Neu-Tempelhof, όπως επίσης και σχετικές κοινωνικές υποδομές. Η ιστορία του αεροδρομίου Tempelhof ξεκινά το 1922 με την κατάλληλη διαμόρφωση με έξοδα δύο ιδιωτικών εταιρειών, ενός τμήματος στα βόρεια της περιοχής. Ένα χρόνο αργότερα ιδρύεται η εταιρεία Berliner Flughafen GmbH, η οποία και αναλαμβάνει την περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών του αεροδρομίου που ολοκληρώνονται μέχρι το 1941. Ήδη από το 1940 το κτίριο του αεροδρομίου

χρησιμοποιείται αποκλειστικά από την εξοπλιστική βιομηχανία, μεταξύ άλλων και για τη συναρμολόγηση και συντήρηση βομβαρδιστικών καθέτου εφορμήσεως. Χιλιάδες άνθρωποι έρχονται εδώ για αναγκαστική εργασία από ολόκληρη την Ευρώπη. Μετά τον πόλεμο, το αεροδρόμιο παίζει ένα ιδιαίτερο ρόλο την περίοδο 1948-49 στη λειτουργία της αερογέφυρας ανεφοδιασμού του αμερικάνικου τομέα. Μετά το 1970 με την κατασκευή του αεροδρομίου Tegel το Tempelhof κλείνει για τις πολιτικές πτήσεις για να ξαναλειτουργήσει όμως το 1985 μέχρι το 2008, οπότε και δρομολογείται η κατασκευή του νέου μεγάλου αεροδρομίου Berlin-Brandenburg International.

Ενάντια στα σχέδια του Δήμου για την αξιοποίηση του χώρου του αεροδρομίου (που περιλαμβάνει, οικιστική χρήση, πάρκο καινοτομίας, βιβλιοθήκη, παραγωγικές δραστηριότητες, κηποτεχνική έκθεση, νέο σταθμό προαστιακού σιδηροδρόμου, υποδομές για πεζούς, κλπ), για τα οποία ήδη μέχρι τον Αύγουστο του 2014 είχαν συνολικά δαπανηθεί, 9,8 εκ €, αρκετές χιλιάδες ακτιβιστών οργανώνονται στο δίκτυο «Squat Tempelhof» και επιχειρούν το 2009 να καταλάβουν το χώρο, κάτι που εμποδίζεται τελικά από την αστυνομία. Οι διαδηλωτές διαμαρτύρονται, ότι ο χώρος δεν δίνεται σε ελεύθερη δημόσια χρήση και εκφράζουν το φόβο ότι παράλληλα με την ιδιωτικοποίηση και εμπορευματοποίησή του θα προωθηθεί και μια ευρύτερη διαδικασία εξευγενισμού. Οι σχεδιασμοί «παγώνουν» προσωρινά και το Tempelhof, μετά από λίγες μόνο παρεμβάσεις, ανοίγει το 2010 τις πύλες του στο κοινό, ως το μεγαλύτερο αστικό πάρκο της πόλης, έκτασης 355 ha, Δέχεται δε μέσα στο πρώτο Σαββατοκύριακο περίπου 235.000 επισκέπτες (Εικόνες 4,5).

Το 2011 δημιουργείται μια πρωτοβουλία πολιτών με ονομασία «100 % Tempelhofer Feld» με στόχο, μέσω ενός δημοψηφίσματος, την οριστική ανατροπή των σχεδίων της πόλης για αξιοποίηση της έκτασης και τελικό σκοπό την πλήρη διατήρηση του χώρου ως ελεύθερου δημόσιος και τη μη υλοποίηση καμία από τις προγραμματιζόμενες κατασκευές. Το δημοψήφισμα διενεργείται το 2014 και με σαφή πλειοψηφία οδηγεί στην αναστολή των σχεδίων του Δήμου και εν συνεχεία στην ψήφιση ενός ειδικού νόμου (Tempelhofer Feld Gesetz) ο οποίος προβλέπει ότι για τη μελλοντική χρήση και ανάπτυξη του χώρου θα πρέπει να συνταχθεί, με τη συμμετοχή των πολιτών, ένα σχέδιο ανάπτυξης και προστασίας (Entwicklungs- und Pflegerplan) που θα αποτελέσει τη βάση για την υλοποίηση περιβαλλοντικών, αθλητικών, επιδεικτικών και καινοτόμων δραστηριοτήτων ελευθέρου χρόνου και παράλληλα θα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του πληθυσμού και των διαφόρων ενδιαφερομένων φορέων. Ήδη ολοκληρώθηκε η διαμόρφωση της διαδικασίας και του συμμετοχικού μοντέλου και προωθούνται πλέον τα επόμενα βήματα του σχεδιασμού με εμπλοκή όλων των ενδιαφερομένων δρώντων, βάσει συγκριμένου χρονοδιαγράμματος (πρβλ. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/tempelhofer\\_feld/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/tempelhofer_feld/index.shtml), <https://tempelhoferfeld.berlin.de>).



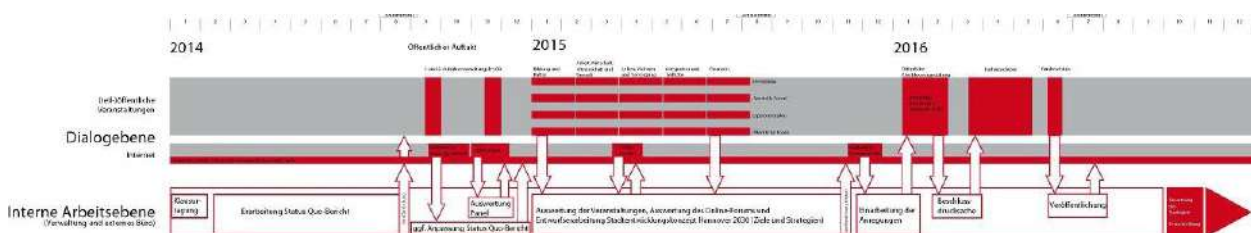
Εικόνα 4: Η σημερινή κατάσταση του Tempelhof και η κατανομή των διαφόρων δραστηριοτήτων. Πηγή: Λήψη από ενημερωτική πινακίδα στο χώρο του Πάρκου Tempelhof. Κ. Σερράος, Απρίλιος 2015.



Εικόνα 5: Γενική άποψη του Πάρκου Tempelhof. Φωτογραφία: Κ. Σερράος, Απρίλιος 2015.

Όμως, πέρα από δράσεις που έχουν σκοπό την «πυροσβεστική» «εκ των κάτω» παρέμβαση ομάδων πολιτών για συγκεκριμένους σχεδιασμούς των επίσημων διοικήσεων των πόλεων, ενδιαφέρον έχει να εξεταστούν και επίσημες συμμετοχικές δομές, όπως επίσης και «εκ των κάτω» παρεμβάσεις φορέων ή/και πολιτών στη διαδικασία διαμόρφωσης ευρύτερων οραμάτων / σχεδιασμών για την ανάπτυξη των πόλεων, με αφετηρία τόσο τους επίσημους κανόνες συμμετοχής των πολιτών, όσο και τη δράση αναγνωρισμένων ως συνομιλητών φορέων πολιτών.

Το Αννόβερο, στο πλαίσιο της διατύπωσης του «Αναπτυξιακού Σχεδίου 2030» (Stadtentwicklungskonzept 2030) έχει δομήσει ένα σύστημα «Διαλόγου» μεταξύ πολιτών, πολιτικών και διοίκησης, με στόχο τη διατύπωση στόχων και στρατηγικών για τη μελλοντική εξέλιξη της πόλης. Ο διάλογος αυτός βασίζεται σε ένα πλαίσιο κανόνων που έχει διατυπώσει η διοίκηση (LHH 2014b) και περιλαμβάνει ποικίλες δράσεις ενημέρωσης και κυρίως άμεσης και αντιπροσωπευτικής συμμετοχής πολιτών, με βάση συγκεκριμένο οργανόγραμμα και χρονοδιάγραμμα που καλύπτει όλη την τριετή διάρκεια αυτού του στρατηγικού σχεδιασμού (Εικόνα 6), δίνοντας έμφαση σε πέντε θεματικά πεδία συζήτησης: α) οικονομία, εργασία, επιστήμη και περιβάλλον, β) κατοικία, υποδομές και κινητικότητα γ) παιδεία και πολιτισμός, δ) κοινωνική ενσωμάτωση και συμμετοχή και ε) οικονομικά της πόλης. Η διαδικασία λαμβάνει υπόψη της τα υφιστάμενα χωρο-κοινωνικά δεδομένα (LHH 2014a), τις θεσμικές δεσμεύσεις, τους ευρύτερους ή/και τομειακούς δεσμευτικούς σχεδιασμούς, όπως επίσης και τους παρακάτω οριζόντιους θεματικούς άξονες: δημογραφική εξέλιξη, θέματα φύλου και διαφορετικότητα, κοινωνικές εξελίξεις, καινοτομία, βιωσιμότητα και νέες μορφές συνεργασίας. Το όλο εγχείρημα οργανώνεται γύρω από τέσσερις διαδικασίες: ενημέρωση από τη διοίκηση, ειδικές συγκεντρώσεις, συζητήσεις ειδικών, δημόσιες συγκεντρώσεις. Παράλληλα παρέχεται και η δυνατότητα online συμμετοχής. Σε όλα τα στάδια του «Διαλόγου», για τα οποία δημοσιεύεται μέσω διαδικτύου αναλυτική γραπτή τεκμηρίωση, προβλέπεται μια διαρκής αλληλοτροφοδότηση με δράσεις και ενέργειες της διοίκησης.



Εικόνα 6: Αναπτυξιακό Σχέδιο 2030 για το Αννόβερο. Συντονισμός συμμετοχικών διαδικασιών και ενεργειών / δράσεων της διοίκησης. Γενικό οργανόγραμμα / χρονοδιάγραμμα. Πηγή: Landeshaupt-stadt Hannover (www.meinhannover2030.de)

Σημαντικό ρόλο στην όλη διαδικασία παίζουν όμως, πέρα από τις παραπάνω δράσεις του Δήμου και οργανώσεις από πλευράς των πολιτών, που δρουν μεν αυτοτελώς και μη δεσμευτικά, όμως σε κάποιες περιπτώσεις με ουσιαστική πολιτική επιρροή. Μια τέτοια οργάνωση πολιτών στο Αννόβερο είναι το Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover e.V. (BBS), το οποίο ιδρύθηκε ως ανεξάρτητος κοινωφελής σύλλογος πολιτών το 1995 προς την κατεύθυνση προώθησης ενός μοντέλου συνηγορικού σχεδιασμού. Το



BBS επιχειρεί, κατά τη συζήτηση περί πολεοδομικής ανάπτυξης στο Αννόβερο, να συμβάλει μέσω της συνέργειας όλων των σημαντικών δρώντων (πολιτών, οργανώσεων κοινωνίας των πολιτών, πολιτικής, διοίκησης και οικονομίας) όπως και μέσω της ευρείας ενημέρωσης και συμμετοχής των πολιτών. Παράλληλα στοχεύει στην ανάπτυξη καινοτόμων μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού.

Στη διαδικασία συζήτησης του «Αναπτυξιακού Σχεδίου 2030» (Εικόνα 7), το BBS παρέχει ενημέρωση σε θέματα αστικής ανάπτυξης και συμμετοχής, μέσω εκδηλώσεων / συζητήσεων, ποδηλατικών αστικών περιπάτων και εκδρομών, δημοσιεύσεων και διαδικτύου. Παράλληλα παρέχει εκπαίδευση πολιτών / δρώντων σε θέματα συμμετοχικών διαδικασιών, προωθεί το διάλογο με τη διοίκηση και την πολιτική και την «κουλτούρα» της συμμετοχής, υποστηρίζει επιστημονικά και τεχνικά πολίτες, πρωτοβουλίες και συλλόγους σε θέματα διατύπωσης προτάσεων αστικής ανάπτυξης και τέλος παρέχει δικτύώσεις και διεγείρει συνέργειες ([www.bbs-hannover.de](http://www.bbs-hannover.de)).



Εικόνα 7: 2η συνάντηση ανταλλαγής ιδεών (brainstorming) του BBS με θέμα «Το Αννόβερό μου 2030 στο μικροσκόπιο» 22.4.2015. Φωτογραφία: Κ. Σερράος 2015.

## 5. Ορισμένες συμπερασματικές επισημάνσεις

Η κεντρική Ευρώπη έχοντας δομήσει κατά τα μεταπολεμικά χρόνια με αποτελεσματικό τρόπο ένα ολοκληρωμένο, ως προς τις κλίμακες χώρου και ως προς τα διάφορα τομεακά πεδία, σύστημα «εκ των άνω» χωρικού σχεδιασμού στρέφει το ενδιαφέρον της κατά τις τελευταίες δεκαετίες στην ενσωμάτωση σε αυτό το σύστημα σχεδιασμού «εκ των κάτω» δομών αυξημένης συμμετοχής πολιτών και φορέων πολιτών. Αυτό δεν αποτελεί μόνο μια εξέλιξη που ξεκινά κατ' απαίτηση των πολιτών, που σε πολλές περιπτώσεις σχεδιασμών και παρεμβάσεων της διοίκησης των πόλεων εκφράζουν την αντίθεσή τους, διαμαρτύρονται ή/και συχνά αντιδρούν βίαια, ώστε να ακουστεί η άποψή τους και να ασκηθεί η επιρροή τους, αλλά εν τέλει, εκτιμούμε, ότι αποτελεί και ένα εργαλείο στα χέρια των πολιτικών, ώστε οι προωθούμενες κάθε φορά παρεμβάσεις να είναι αποδεκτές και άρα και εφικτές, αλλά εν τέλει και οι ίδιοι οι πολιτικοί να χαίρουν της αποδοχής των πολιτών. Η εμπειρία των Γερμανικών πόλεων (Βερολίνο, Αμβούργο, Αννόβερο, κ.α) δείχνει ότι έχουν πλέον διαμορφωθεί ουσιαστικές και πολυεπίπεδες δομές συμμετοχής πολιτών ως αναπόσπαστα τμήματα της διαδικασίας του σχεδιασμού του χώρου και με σκοπό, πέρα από τα παραπάνω, και την αποφυγή ενδεχόμενων αντιδράσεων από πλευράς πολιτών, κάτι που εκ των πραγμάτων έχει πολλαπλό κόστος για την πολιτική και για τη διοίκηση.

Η Ελλάδα συγκρότησε από τη δεκαετία του 1980 και μετά ένα πλήρες από πλευράς επιπέδων και μεταξύ τους συσχετίσεων, σύστημα χωρικού σχεδιασμού με προσπάθεια και παροχής δυνατοτήτων συμμετοχής πολιτών, κάτι που όμως στο κατώτερο συμβουλευτικό επίπεδο (π.χ. επιτροπές γειτονιάς) εν τέλει δε λειτούργησε και επομένως εκφυλίστηκε σε μια τυπική διαδικασία υποβολής μη δεσμευτικών για τη διοίκηση ενστάσεων στα τελικά στάδια του σχεδιασμού. Παράλληλα οι όποιες αντιθέσεις παρέμειναν αποσπασματικές και αφορούσαν κυρίως μεμονωμένες περιπτώσεις ιδιοκτησιών, μιας και αφενός μεν εξέλιπαν σημαντικές παρεμβάσεις στο χώρο που θα μπορούσαν να εγείρουν ευρύτερες αντιδράσεις, αλλά παράλληλα, και η ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα αστικού περιβάλλοντος εκτιμάται ότι ήταν περιορισμένη.



Κατά την πρόσφατη περίοδο, ο χωρικός σχεδιασμός στην Ελλάδα επηρεάστηκε από δύο κυρίως κατευθύνσεις, που και οι δύο εμπεριέχουν, διαφορετικής μεν υφής αλλά ουσιώδη στοιχεία ενός «εκ των κάτω» (bottom up) σχεδιασμού.

Η πρώτη κατεύθυνση αφορά τη μεταρρύθμιση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού, ο οποίος δίνοντας μια ιδιαίτερη έμφαση στο ζήτημα της ρύθμισης της ανάπτυξης των δραστηριοτήτων στο χώρο, επιχειρεί ουσιαστικά να εξασφαλίσει τη δυνατότητα μιας κατά το δυνατόν «ευέλικτης», πλην όμως αποσπασματικής χωροθέτησης οικονομικών, παραγωγικών και εν γένει επενδυτικών δραστηριοτήτων. Θεσπίζει επομένως κατά κάποιον τρόπο διαδικασίες εκ των κάτω ανάπτυξης του χώρου, με βάση την κάθε φορά και σε κάθε χώρο διαμορφούμενη δυναμική.

Η δεύτερη κατεύθυνση αφορά τις εκτός τυπικού αστικού σχεδιασμού πολιτικές στο πλαίσιο πρωτοβουλιών και διαμαρτυριών της κοινωνίας των πολιτών, που συγκροτούν δράσεις μιας ολοένα και ουσιαστικότερης εκ των κάτω προσέγγισης. Η συγκρότηση σύγχρονων μορφών «διακυβέρνησης» αναφέρεται στην εμφάνιση σύνθετων σχέσεων στη χάραξη και υλοποίηση πολιτικής, όπου εμπλέκονται «νέοι δρώντες» εκτός επίσημων φορέων, αλληλεπιδρούν και συνεργάζονται. Η τάση αυτή είναι ολοφάνερη μέσα από πολλές ευρωπαϊκές περιπτώσεις (π.χ. Στουτγάρδη 21, Αμβούργο Gängeviertel, επανάχρηση παλιού αεροδρομίου Tempelhof / Βερολίνο, διαμαρτυρίες για νέους αυτοκινητοδρόμους / Δανία, λειτουργία αεροδρομίου Zaventem / Βέλγιο, πρωτοβουλίες «δικαίωμα στην πόλη», τοπικά κινήματα καταλήψεων, κλπ), που προσφάτως βρίσκουν το αντίστοιχο τους και στην Ελλάδα / Αθήνα (π.χ. μητροπολιτικό πάρκο Ελληνικού, πεζοδρόμηση Πανεπιστημίου, πάρκο Ναυαρίνου, κλπ).

Στα χρόνια της οικονομικής κρίσης, η Ελλάδα φαίνεται επομένως να ακολουθεί, μάλλον μια πολύπλευρή και πιθανότατα και αντιθετική «bottom up» πορεία στη διαδικασία του χωρικού σχεδιασμού. Γιατί από τη μια πλευρά αυξάνουν οι διαμαρτυρίες και διεκδικήσεις των πολιτών (π.χ. περιπτώσεις ελεύθερων χώρων πρασίνου, Ελληνικό, κλπ) αλλά και οι στοχευμένες δράσεις εθελοντισμού (π.χ. δένδροφυτεύσεις, κλπ), όμως από την άλλη πλευρά, οι αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο που είτε αφορούν άμεσα στο σύστημα σχεδιασμού είτε έχουν σημαντικές επιπτώσεις σε αυτό, τείνουν προς τη χαλάρωση των κανόνων και προς την εισαγωγή της έννοιας της «ευελιξίας», κάτι, που χωρίς να εμπίπτει στον προβληματισμό περί συμμετοχικού σχεδιασμού, ανοίγει όμως σημαντικές δυνατότητες για ουσιαστικές και ασυντόνιστες παρεμβάσεις στο χώρο, από πλευράς ιδιωτών.

## Βιβλιογραφία / πηγές

### Ελληνόγλωσση

- Αγγελίδης Μ. (2000) 'Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη', Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.  
 Αραβαντινός Α. (1998) 'Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου', Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.  
 ΕΜΠ, ΣΠΕ (1997), Πολεοδομική οργάνωση παρόδιων χρήσεων και σύνδεση με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Κύριο Οδικό Δίκτυο, Αθήνα.  
 ΕΜΠ, ΣΠΕ (2000α), Χρήσεις γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο. Επιπτώσεις στον αστικό ιστό, Σεμινάρια Κέντρου Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης ΕΜΠ 1998 – 1999, κείμενα εισηγήσεων, Αθήνα.  
 ΕΜΠ, ΣΠΕ (2000β), Παρόδια πολεοδομική ανάπτυξη κατά μήκος αρτηριών σε εκτός σχεδίου περιοχές της ευρύτερης Αθήνας, Αθήνα.  
 ΕΜΠ, ΣΠΕ (2001), Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο. Δράσεις για την αντιμετώπιση της γραμμικής παρόδιας δόμησης, ΤΕΕ, Αθήνα.  
 Ένωση Ιατρών Νοσοκομείων Αθήνας – Πειραιά (ΕΙΝΑΠ) (2005) 'Τα δημόσια νοσοκομεία στην Αθήνα και στον Πειραιά. Πορεία στο χρόνο': Αθήνα.  
 Κουδούνη Α. (2014), Διοίκηση και αρμοδιότητες χωρικού σχεδιασμού. Θεσμικά ζητήματα σχεδιασμού –

Παραδείγματα, Αθήνα (διαθέσιμο στο: [http://www.arch.ntua.gr/course\\_instance/1180](http://www.arch.ntua.gr/course_instance/1180)).

Μέλισσας Δ. (2010) Οι χρήσεις γης, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο & η ζώνη οικιστικού ελέγχου, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

Σερράος Κ. (1998), Οι πολεοδομικές μελέτες σύμφωνα με τις πρόσφατες ρυθμίσεις στην Ελλάδα, στο: Αραβαντινός Α, Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

Σερράος Κ. (2013) 'Ο κυκλοφοριακός εφησυχασμός ως εργαλείο αστικής ανάπλασης'. Στο: Σ. Τσέτσης (επιμέλεια), Πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στα αστικά κέντρα: Παπασωτηρίου / Πράσινο Ταμείο.

Σερράος Κ. (2014) 'Οι πρόσφατες ρυθμίσεις για τη μεταρρύθμιση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού και το σχεδιασμό των χρήσεων γης'. Στο: Δ. Μέλισσας (επιμέλεια), «Χρήσεις γης» Ρύθμιση του χώρου για την ανάπτυξη: Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας.

Σερράος Κ. και Ασπρογέρακας Ε. (2011) 'Οργανωμένες πολεοδομικές αναπτύξεις. Η εμπειρία του Αμβούργου: από τη δεκαετία του 1950 στο πέρασμα στον 21ο αιώνα'. Στο: Αειχώρος, Κείμενα πολεοδομίας, χωροταξίας και ανάπτυξης, πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, 11/2011.

### Ξενόγλωσση

Allmendinger P., Haughton G., Knieling J., Othengrafen F. (eds.) (2014) Soft spaces in Europe. Renegotiating governance, boundaries and borders: London, Routledge.

Chani A. και Serraios K. (2013) 'Approaching Wi-Fi as a new parameter for the planning of public space'. Στο: International Conference on "Changing Cities": Spatial, morphological, formal & socio-economic dimensions: Skiathos Island 18 – 21.6.2013.

Krätzig S., Othengrafen F., Sondermann M. (2014) 'Konflikte, Proteste und die Kultur der Planung'. Στο: Leibniz Universität Hannover (eds.) Unimagazin.

Landeshauptstadt Hannover (LHH), Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters (2014b). Mein Hannover 2030, Stadtentwicklungskonzept 2013, Spielregeln für die Beteiligung, Zeitrahmen 2014 bis 2016.

Landeshauptstadt Hannover (LHH) 2014, Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters (2014a). Mein Hannover 2030, Stadtentwicklungskonzept 2013, Ausgangslage, Handlungsfelder, Dialog. Status quo Bericht.

Othengrafen F. και Sondermann M. (2014) 'Konflikte, Proteste und die Kultur der Planung / Stadtentwicklung unter veränderten Vorzeichen'. Στο: Othengrafen F., Sondermann M. (eds.) Städtische Planungskulturen im Spiegel von Konflikten, Protesten und Initiativen: Planungsrundschau 23.

Serraios K., Asprogerakas E., Ioannou B. (2009) 'Planning culture and the interference of major events. The recent experience of Athens'. Στο: Knieling J., Othengrafen F. (eds) Planning Cultures in Europe, Decoding Cultural Phenomena in Urban and Regional Planning: Ashgate, Urban and Regional Planning and Development Series.

Serraios K., Greve T., Asprogerakas E., Balampanidis D., Chani A. (2015) 'Athens, a capital in crisis. Tracing the spatial impacts'. Στο: Knieling J., Othengrafen F. (eds) Cities in Crisis, Socio-Spatial Impacts of the Economic Crisis in Southern European Cities: London, Routledge.

### Διαδικτυακές πηγές

Αγγελή Δ. (2014) '«Τσιμέντο να γίνει» και το πάρκο ΚΑΠΑΨ'. Στο: Εφημερίδα των Συντακτών, 26.10.2014. <http://www.efsyn.gr/arthro/tsimento-na-ginei-kai-parko-kapaps>.

Αττικό Πράσινο: <http://www.attiko-prasino.gr/Default.aspx?tabid=1296&language=el-GR>.

Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover e.V. (BBS): [www.bbs-hannover.de](http://www.bbs-hannover.de)

Δίκτυο Οργανώσεων και Πολιτών για το Ιστορικό Κέντρο: <http://istorikokentro.gr>.

Δίκτυο Πολιτών & Οργανώσεων για ένα βιώσιμο Ιστορικό Κέντρο: Ανοιχτή Συζήτηση: <http://www.ellet.gr/node/662>

EPT Open (Πάρκο ΚΑΠΑΨ: Διακήρυξη του Πολιτιστικού Συλλόγου Άνω Αμπελοκήπων: <http://www>.

ertopen.com/news/ellada/koinwnia/item/30811-parko-karaps-diakhryxh-toy-politistikoy-syllogoy-anw-ampelokhrwn.

Ισμαηλίδου Ε. (2011) Ναυαρίνου: ‘Το πάρκο - πάρκινγκ έκλεισε δύο χρόνια ζωής’. Στο: Το Βήμα, 05.04.2011. <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=393785>.

Κωνσταντάτου Ε. (2015) ‘Δίκτυο οργανώσεων ενώνει δυνάμεις για το ιστορικό κέντρο της Αθήνας’. Στο: Το Βήμα, 19.05.2015. <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=705618>

Landeshauptstadt Hannover (LHH): [www.meinhannover2030.de](http://www.meinhannover2030.de)

Πολιτιστικός Σύλλογος Άνω Αμπελοκήπων: <http://www.anoampelokipi.gr/parko-karaps>.

Tempelhofer Feld, Öffentlichkeitsbeteiligung, Erstellung eines Entwicklungs- und Pflegeplans (EPP): [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/tempelhofer\\_feld/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/tempelhofer_feld/index.shtml)

Tempelhofer Feld: [https://de.wikipedia.org/wiki/Tempelhofer\\_Feld](https://de.wikipedia.org/wiki/Tempelhofer_Feld)

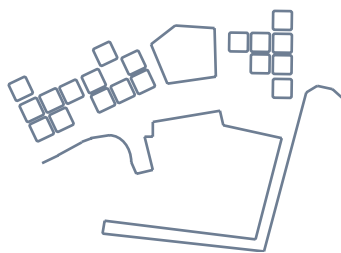
Tempelhofer-Feld: <https://tempelhofer-feld.berlin.de/>

Το παρκινγκ τους, πάρκο μας: <http://parkingparko.espivblogs.net>.

Το παρόν κείμενο αντλεί το υλικό του από το κοινό ελληνο-γερμανικό ερευνητικό πρόγραμμα ΙΚΥΔΑ 2015 «Νέες μορφές διακυβέρνησης και δημοκρατική νομιμοποίηση πολεοδομικών αποφάσεων. Πολιτικές Αστικού σχεδιασμού στο πλαίσιο πρωτοβουλιών και διαμαρτυριών της κοινωνίας των πολιτών», που χρηματοδοτήθηκε από το ΙΚΥ και το DAAD. Ελληνική ομάδα ΕΜΠ/ΣΠΕ: Κων. Σερράος (επιστ. υπεύθυνος), Δρ. Ε. Ασπρογέρακας, Π. Βουλέλης, Α. Χαζάπης, Μ. Βογιατζή. Γερμανική ομάδα LU Hannover: Frank Othengrafen (επιστ. υπεύθυνος), Dr. P. Steffenhagen, Dipl. G. M. Sondermann, Dipl.-Ing. M. Levin-Keitel και MA S. Krätzig.



B.X.\_2018





Θαλάσσιος Χώρος  
Παράκτιο Αστικό Μέτωπο  
Πόλεις Λιμάνια





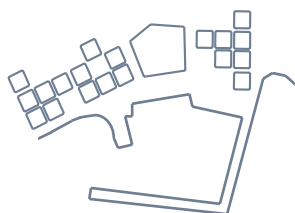
## ■ Θαλάσσιος Χώρος

\_ ΠΙΠΕΡΗΣ ΣΩΤΗΡΗΣ

Ελληνικός θαλάσσιος χώρος : Γεωγραφική προσέγγιση της δυναμικής του με άξονα την ενέργεια

\_ ΠΟΥΡΝΑΡΑ ΣΕΜΕΛΗ

Ζητήματα και προβληματισμοί πάνω στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό



## ■ Παράκτιο Αστικό Μέτωπο

\_ ΓΑΒΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

Παραλιακό μέτωπο Αττικής. Διαχρονικά αναπτυξιακά πρότυπα, αποτελέσματα και επιπτώσεις του σχεδιασμού και της ανάπτυξης

\_ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

Φαληρικός Όρμος: Μία ιστορία προτάσεων ανάπλασης μέχρι σήμερα

\_ ΣΠΑΝΟΓΙΑΝΝΗ ΕΛΕΝΗ

Ο παράκτιος χώρος ως μέσο αστικής ανάπτυξης. Μελέτη περίπτωσης: ο Φαληρικός Όρμος στην Αθήνα

\_ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

Η προσέλκυση επενδύσεων στο Αττικό παράκτιο μέτωπο

## ■ Πόλεις Λιμάνια

\_ ΒΛΑΧΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ

Το παλιό εμπορικό λιμάνι της Καβάλας. Αξιοποίηση του χώρου των λιμενικών εγκαταστάσεων - Σχέση με την πόλη - Αναπτυξιακές πολιτικές και προοπτικές

\_ ΓΙΑΚΟΥΒΑΚΗ ΖΩΓΡΑΦΙΑ

Το Λιμάνι και η Κοινωνία της Ραφήνας. Μία Προσέγγιση της Κοινωνικής, Πολιτιστικής και Αναπτυξιακής τους Αλληλεπίδρασης

\_ ΔΕΡΔΕΜΕΖΗ ΒΙΚΤΩΡΙΑ

Οι λιμένες του Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης

\_ ΞΕΝΙΤΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ

Χωροθέτηση Τουριστικού λιμένα και Επιτρεπόμενες Παραχωρήσεις Χρήσης. Μελέτη Περίπτωσης Μαρinas Φλοισβου

\_ ΠΙΤΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ

Πόλεις-λιμάνια και διαχείριση παράκτιου μετώπου. Η περίπτωση του Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας



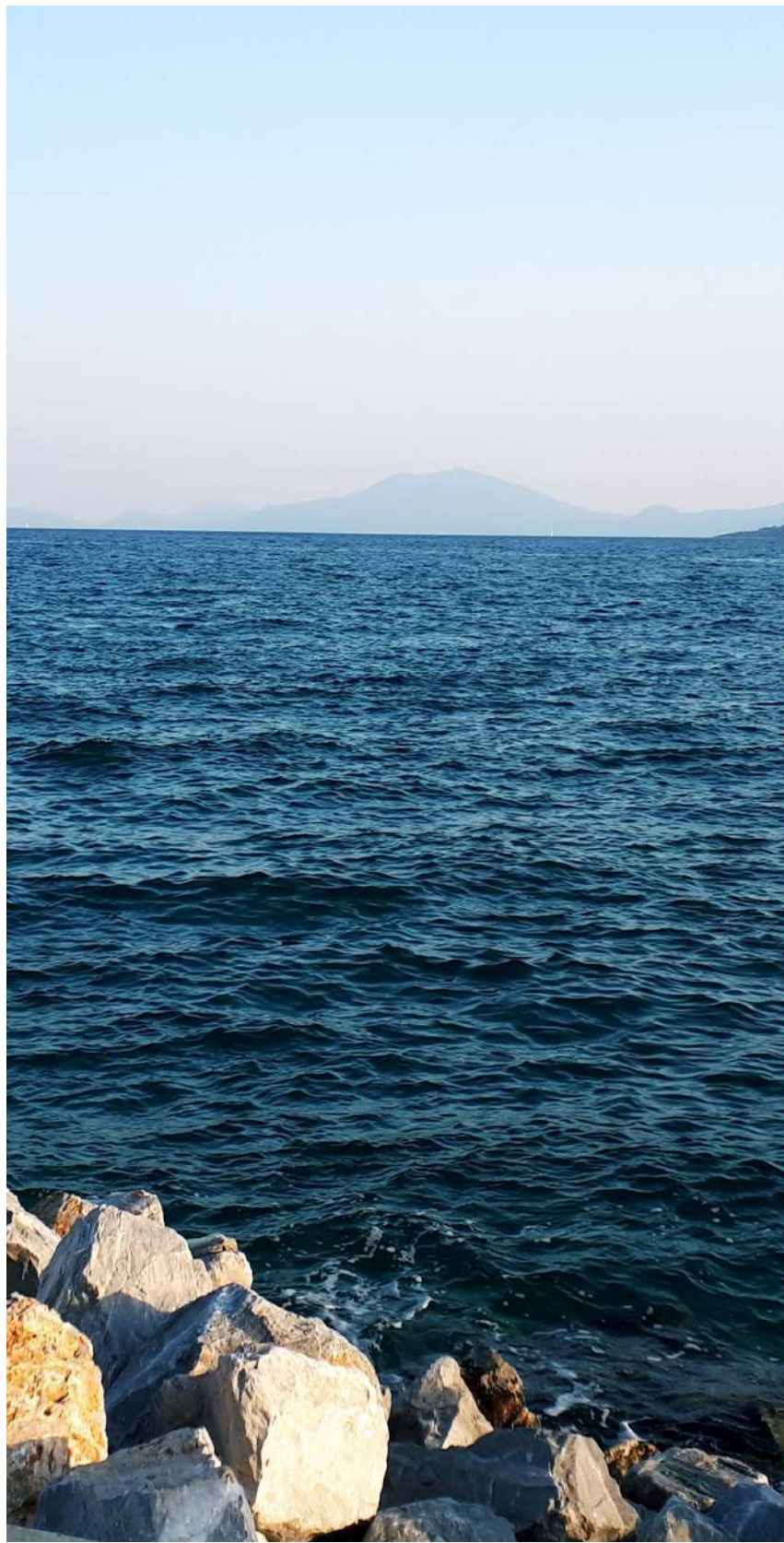
## ■ Κρίσιμα Ζητήματα







Θαλάσσιος Χώρος



Άνατορος Βόλου \_ Β.Χ.

# Ελληνικός θαλάσσιος χώρος: Γεωγραφική προσέγγιση της δυναμικής του με άξονα την ενέργεια

## ΠΙΠΕΡΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

Γεωγράφος

Μ.Δ.Ε. Πολεοδομίας – Χωροταξίας Ε.Μ.Π.

\* Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία | ΔΠΜΣ Κατεύθυνση Β' Πολεοδομία - Χωροταξία | Επιβλέπουσα Καθηγήτρια Θεοδωρά Γ. | 2017

### Θεματικές Ενότητες

- Εισαγωγή
- Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: Η ανάγκη συγκρότησης σχεδίου και σχεδιαστικής μεθοδολογίας
- Ο Ελληνικός θαλάσσιος χώρος ως «τμήμα» του Ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου
- Μέθοδοι αξιοποίησης του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου με έμφαση την ενέργεια
- Η Γεωστρατηγική σημασία του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου με έμφαση στην ενέργεια
- Διατυπώσεις και ανοικτά ερωτήματα

### Περίληψη

Το υδάτινο γνώρισμα από αρχαιότατους χρόνους αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο οικονομικής και γεωστρατηγικής ισχύος. Το κράτος που περιβάλλεται από θαλάσσιο περιβάλλον κατέχει ιδιαίτερα γνωρίσματα στο χώρο. Γίνεται κατανοητό ότι ο ρόλος της εθνικής θαλάσσιας ισχύος, διαδραματίζει καθοριστικής σημασίας παράγοντα εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής. Τα τελευταία χρόνια, η οικονομική δυσχέρεια ως «πέπλο» απλώνεται με εκρηκτικούς ρυθμούς πάνω από τους ουρανούς της Ελληνικής επικράτειας. Σταδιακά διασαλεύονται οι δομές του κράτους εντείνοντας τις εγχώριες ανισότητες και συγκρούσεις. Κρίνεται αναγκαίο να πραγματοποιηθεί μια αναθεώρηση στις αναπτυξιακές κατευθύνσεις της χώρας. Αναθεωρώντας τους συμβατικούς τρόπους ανάπτυξης και εστιάζοντας στο θαλάσσιο στοιχείο, προκύπτει το ερώτημα κατά πόσο δύναται να βοηθήσει στη προσπάθεια ανασυγκρότησης της οικονομίας. Πιστεύεται ότι ο θαλάσσιος χώρος δύναται να συμβάλει καθοριστικά στον οικονομικό εξεγνετισμό μιας γεωγραφικά προσδιοριζόμενης περιοχής, συνδυαζόμενος άρρηκτα με τον χερσαίο χώρο. Μέσα από τους αναπτυξιακούς τομείς που τον χαρακτηρίζουν με υπερτονισμό της ενεργειακής δυναμικής του. Υπό τη σκέπη της επιστημονικής κατεύθυνσης της γεωγραφίας και των ειδικών μεθοδολογικών σχεδιαστικών πολιτικών της.

**Λέξεις – κλειδιά:** Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Ελληνικός Θαλάσσιος Χώρος, Γεωγραφία, Γεωπολιτική, Γαλάζια Ανάπτυξη

### Abstract

Being in contact with marine environment constitutes, from the ancient times, an inseparable relationship with economic and geostrategic strength. The nation that is surrounded by marine environment possesses particular knowledge of the area. It becomes apparent therefore that the role of national maritime strength plays a crucial factor regarding national growth strategy. In recent years, the economic difficulties spread like “fog” at an explosive rate over the skies of the Greek territory. Slowly the national infrastructure is lost resulting in greater internal inequalities and confrontations. It is therefore deemed necessary for a re-consideration of national growth direction to take place. Reconsidering the conventional means of growth and focusing on the maritime element, one is confronted by the question as to how it can help in the effort of the restructuring of the economy. It is believed that the marine element can contribute significantly to the economic improvement of a geographically defined area in conjunction with the land environment. This is within the areas of growth that characterize it emphasizing its energy potential. It is also under the umbrella of scientific guidance of geography and particular policies of planning methodologies.

**Keywords:** Maritime Spatial Planning, Greek Maritime Space, Geography, Geopolitics, Blue Development

## 1. Εισαγωγή

Είναι προφανές ότι ο θαλάσσιος χώρος σε συνδυασμό με τις θαλάσσιες τεχνολογίες είναι σε θέση να συμβάλει θεαματικά στην κοινωνικό-οικονομική ανάπτυξη και στην ορθολογική περιβαλλοντική διαχείριση, υπό το πρίσμα κατάλληλων σχεδιαστικών πολιτικών. Η αειφορία αποτελεί κατευθυντήρια γραμμή για την ορθή σχεδιαστική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου και την εκμετάλλευση των θαλασσών. Ο θαλάσσιος χώρος αποτελεί το αντικείμενο με βάση το οποίο συντελείται και αναπτύσσεται η παρούσα ερευνητική προσπάθεια, και έχει πολύ θεματικό χαρακτήρα. Ο λόγος της πολυδιάστατης σύλληψης του, οφείλεται στο γεγονός ότι παρέχει την δυνατότητα δημιουργίας μιας σειράς οικονομικών δραστηριοτήτων, τόσο στην επιφάνεια όσο και στο πυθμένα του. Για παράδειγμα, η αλιεία, οι υδατοκαλλιέργειες, η ναυσιπλοΐα, η εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου, η μεταφορά αυτών, η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας από την θάλασσα, και ο τουρισμός είναι μερικές από τις δραστηριότητες που συμβαίνουν στο θαλάσσιο χώρο.

Το επιστημονικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται σε τέσσερις κατευθύνσεις οι οποίες λειτουργούν συνδυαστικά και αλληλένδετα μεταξύ τους. Οι κατευθύνσεις αυτές διαμορφώνονται και ομαδοποιούνται ως εξής: Πρώτον, θα πραγματοποιηθεί αναφορά σε σύγχρονες προσεγγίσεις που αφορούν την διαχείριση και τον σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου, τόσο σε Διεθνή, Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο. Δεύτερον, θα πραγματοποιηθεί αναφορά στην σχέση που υπάρχει μεταξύ θαλάσσιου χώρου και ενέργειας. Επιπροσθέτως, σκόπιμο είναι να αναφερθούν οι τρεις βασικές σκοπιές, όπου μέσα από τις οποίες θα αναλυθεί ο ενεργειακός παράγοντας. Η μεν πρώτη σχετίζεται με τα διαθέσιμα προς εκμετάλλευση κοιτάσματα στο θαλάσσιο βυθό με σκοπό την παραγωγή ενέργειας. Η δε δεύτερη περιορίζεται στην χρήση και εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας για την παραγωγή βιώσιμης περιβαλλοντικά ενέργειας, βρίσκοντας εφαρμογή στο θαλάσσιο χώρο. Τέλος, η τρίτη αφορά τα δίκτυα μεταφοράς ενέργειας από το θαλάσσιο στο χερσαίο τμήμα και αντίστροφα. Εν κατακλείδι, η διασφάλιση της συνοχής μεταξύ του Χερσαίου και του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) αποτελεί κεντρικό ζήτημα για την σύνταξη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου σχεδιασμού, με έμφαση στην ενεργειακή αξιοποίηση του Θαλάσσιου Χώρου. Από την άλλη πλευρά στη τρίτη κατεύθυνση θα πραγματοποιηθεί αναφορά σχετικά με το γεωστρατηγικό ρόλο της Ελλάδος και τις γεωπολιτικές επιλογές που λαμβάνουν χώρα.

Το χαρτογραφικό υπόβαθρο, εκ του οποίου θα ληφθούν υπόψη οι γεωγραφικές, χωρικές, κοινωνικό – οικονομικές και διοικητικές οπτικές θεωρήσεις, είναι αυτεξούσιο. Η δημιουργία του συντελεί στην προσπάθεια ανεύρεσης και απεικόνισης περιοχών ενδιαφέροντος όσον αφορά την ενεργειακή πλευρά των πραγμάτων. Η πραγματοποίησή του, συμβάλει στην διαμόρφωση συγκροτημένου χαρτογραφικού υλικού ανάλυσης και ερμηνείας του θαλάσσιου χώρου, με άξονα την ενέργεια. Η επίτευξη των παραπάνω οφείλεται στην συνθετική - γεωγραφική προσέγγιση του χώρου. Φυσικά, η επιλογή των ενδιαφερόμενων περιοχών, δεν αποτελεί βασικό παράγοντα, πάνω στο οποίο θα πρέπει να στηριχτούν μελλοντικές σχεδιαστικές πολιτικές. Καθώς δεν δύναται να υπολογιστούν στο έπακρο δυνατό βαθμό όλοι οι θύλακες ενδιαφέροντος που λαμβάνουν χώρα στον θαλάσσιο χώρο, στα πλαίσια της μικρής έκτασης της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Για το λόγο αυτό, σημασία έχει η μεθοδολογική προσέγγιση των πραγμάτων, η οποία με τη σειρά της συμβάλει στην αρτιότερη χωροταξική σχεδιαστική πολιτική, με άξονα την βιώσιμη εκμετάλλευση του θαλάσσιου χώρου. Στο σημείο αυτό, σκόπιμο είναι να αναφερθεί ό,τι η αιτιολογία σύνταξης και ύπαρξης των θεματικών χαρτών της παρούσας ερευνητικής προσπάθειας αποσκοπεί, στην δημιουργία τελικής χαρτογραφικής σύνδεσης όπου θα παρουσιαστούν εν δυνάμει σημεία στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο με ενδιαφέρον στον ενεργειακό τομέα. Για την επιτυχή επίτευξη των παραπάνω, στην αρχή θα απεικονιστούν τα κράτη όπου εφαρμόζουν ΘΧΣ στην επικράτεια τους σε παγκόσμιο επίπεδο, στη συνέχεια η



εστίαση θα περιοριστεί στον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο. Σ' αυτό το στάδιο, θα παρουσιαστούν τα Ευρωπαϊκά θαλάσσια σύνορα, οι Ευρωπαϊκές θάλασσες, οι Θαλάσσιες χωρικές συγκρούσεις μεταξύ κρατών κ.ο.κ. Έπειτα, εφόσον αναλυθούν και ερμηνευτούν τα παραπάνω θα προσεγγιστεί ο Μεσογειακός χώρος και κατ' επέκταση ο Ελληνικός. Όσον αφορά τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο, εφόσον προσδιοριστούν τα σύνορα του, θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε θύλακες ενδιαφέροντος αναλογικά με το περιεχόμενο της παρούσας εργασίας. Μέσω αυτών των θυλάκων θα προκύψουν θέματα προς συζήτηση και περιοχές που χρήζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναφορικά με την ενεργειακή δυναμική που εκρέει από αυτόν.

Μεθοδολογικά, η εργασία αυτή θα χωριστεί σε δύο τμήματα. Το πρώτο τμήμα με τίτλο *‘Σύγχρονες αντιλήψεις, για την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου’*, θα αποτελείται από τέσσερα επιμέρους κεφάλαια. Πιο ειδικά, το κεφάλαιο πρώτο, θα εστιάζει σε βασικές έννοιες και συσχετισμούς. Θα πραγματοποιηθεί ερμηνεία βασικών ορών όπως ‘παράκτια ζώνη’, ‘υφαλοκρηπίδα’, ‘αιγιαλίτιδα ζώνη’, ‘θαλάσσιος χώρος’ κ.ο.κ. Οι συσχετισμοί θα επικροτηθούν επιγραμματικά στη σχέση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού με την βιώσιμη ανάπτυξη και, στη σχέση ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και αποκλειστικής οικονομικής ζώνης. Το κεφάλαιο δεύτερο, θα προσεγγίσει ζητήματα που αφορούν την διαχείριση του θαλάσσιου χώρου και της πολιτικής του κρισιμότητας. Το κεφάλαιο τρίτο, εστιάζει και επεξηγεί, την ανάγκη για συγκρότηση θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων και κατάλληλων σχεδιαστικών μεθοδολογιών. Με σκοπό την αποτελεσματικότερη και ολοκληρωμένη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Τέλος, το τέταρτο κεφάλαιο θα επικεντρωθεί στην Διεθνή και Ευρωπαϊκή εμπειρία με έμφαση την ενέργεια για την σφαιρικότερη εξέταση των πραγμάτων. Από την άλλη πλευρά, το δεύτερο τμήμα της παρούσας εργασίας με τίτλο *‘Ελληνικός θαλάσσιος χώρος : Αναπτυξιακή δυναμική και κρίσιμα ζητήματα σχεδιασμού’*, θα αποτελείται από τρία κεφάλαια. Πιο ειδικά, το πέμπτο κατά σειρά κεφάλαιο προσεγγίζει τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο ως ‘τμήμα’ του Διεθνούς και Ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου. Θα πραγματοποιηθεί ερμηνεία της γεωστρατηγικής του σημασίας στην ευρύτερη ανατολική λεκάνη της Μεσογείου. Ταυτόχρονα θα προσδιοριστεί η σχέση του, η συμβολή και η δυναμική του, στην ευρύτερη γεωστρατηγική σκακιέρα που διαμορφώνεται στη περιοχή της μέρες μας. Θα τονιστούν οι γεωπολιτικές και γεωοικονομικές ευκαιρίες που αναδύονται και θα δοθεί έμφαση στην ενέργεια, ερμηνεύοντας τόσο τα θετικά στοιχεία (γεωπολιτική ευκαιρία), όσο και τα αρνητικά στοιχεία ( περιφερειακές συγκρούσεις), με σκοπό την ανάδειξη γεωστρατηγικών σκέψεων. Το έκτο κεφάλαιο, εστιάζει με γραφικό τρόπο στα χαρακτηριστικά που συνθέτουν τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο, και στην αναζήτηση ‘θυλάκων ενδιαφέροντος’ με άξονα την ενέργεια. Τέλος το έβδομο κεφάλαιο θα εξεταστεί η συμβολή της ενεργειακής αξιοποίησης στην γενικότερη αναπτυξιακή εξυγίανση της χώρας. Κλείνοντας, θα παρατεθούν συμπεράσματα και ανοικτά ερωτήματα, δίνοντας έναυσμα για μια μελλοντική πιο εξειδικευμένη μελέτη πάνω στην ενεργειακή δυναμική του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου και την συμβολή της στην αναπτυξιακή αναζωογόνηση της χώρας.

## **2. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός : Η ανάγκη συγκρότησης σχεδίου και σχεδιαστικής μεθοδολογίας**

Ο σχεδιασμός του θαλάσσιου χώρου αποτελεί ένα αναγκαίο μέσο για την διευθέτηση ζητημάτων. Όπως τα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια ρυθμίζουν και οργανώνουν τις χρήσεις γης στο χερσαίο χώρο, προκειμένου να αντιμετωπιστούν μία ποικιλία χωρικών προβλημάτων, έτσι και ο θαλάσσιος χώρος απαιτεί ειδική οργάνωση. Σήμερα, ο θαλάσσιος χώρος φιλοξενεί μία σειρά σημαντικών ανθρώπινων δραστηριοτήτων όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, η εξόρυξη ορυκτών καυσίμων, η αλιεία, οι υδατοκαλλιέργειες, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί μεταφοράς υλών και ενέργειας, οι παράκτιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ο τουρισμός, οι θαλάσσιες στρατιωτικές και αθλητικές δραστηριότητες, η διάθεση αποβλήτων κ.α. Όλες

αυτές οι δραστηριότητες χρήζουν οργάνωσης στο χώρο προκειμένου να αποφευχθούν διαφόρου τύπου συγκρούσεις. Όπως, διασυνοριακές συγκρούσεις, συγκρούσεις μεταξύ των ανθρώπινων χρήσεων και του ευρύτερου θαλάσσιου περιβάλλοντος κ.ο.κ. Επιπλέον, μέσω του ΘΧΣ δύναται να λάβουν χώρα μια σειρά πλεονεκτημάτων οικονομικού χαρακτήρα. Για παράδειγμα, μπορεί να βοηθήσει στη προσπάθεια για μείωση των συγκρούσεων και προσέλκυση επενδύσεων σε διάφορους θαλάσσιους τομείς. Να εξασφαλίσει την αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη διαχείριση των φυσικών πόρων και του χώρου. Επιπλέον, να ωθήσει στη προσπάθεια δημιουργίας θέσεων εργασίας με σκοπό την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των τοπικών κοινωνιών και, τον περιορισμό των μεταναστευτικών ροών προς αναζήτηση εργασίας. Ακόμη, οικονομικά οφέλη μπορούν να προκύψουν μέσω των στρατηγικών σχεδιασμού του χώρου, με σκοπό να διέλθουν αγωγοί μεταφοράς ενέργειας στα κέντρα συλλογής ενέργειας. Το γεγονός αυτό ισοδυναμεί σε ένα βαθμό με τον οικονομικό εξευγενισμό της ενδιαφερόμενης περιοχής. Άλλο ένα θετικό στοιχείο είναι ότι χάρις την διαχείριση και τον σχεδιασμό του χώρου, δύναται να λάβει χώρα μεγαλύτερη ασφάλεια όσο αφορά την πρόσβαση σε δύσκολες περιοχές. Επομένως, μέσω αυτού του γεγονότος είναι εφικτό να πραγματοποιηθούν επενδύσεις ιδιωτικού τομέα με σύντομη μεσοπρόθεσμη απόσβεση, με ό,τι συνεπάγεται αυτό. Από την άλλη πλευρά, τα κοινωνικά οφέλη που προκύπτουν από έναν ορθό σχεδιασμό, επιγραμματικά αφορούν ένα σύνολο παροχών. Για παράδειγμα, ενδεικτικά λαμβάνουν χώρα βελτιωμένες δυνατότητες για την συμμετοχή των πολιτών, προστατεύετε η πολιτιστική κληρονομιά και ενισχύεται η γνώση περί των δυνατοτήτων και των αρχών της θάλασσας. Ακόμη, μειώνονται δραστικά τα προβλήματα που αφορούν στην απασχόληση και την διανομή του εισοδήματος.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί μια τεχνικής φύσεως διαδικασία, η οποία συμβάλει τόσο στη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όσο και στην ενίσχυση του ανθρώπινου κοινωνικό οικονομικό συμπλέγματος που προκύπτει από τον θαλάσσιο χώρο. Για το λόγο αυτό, προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι στόχοι και οι αρχές ενός ΘΧΣ και να αναδυθούν τα οφέλη του, θα πρέπει να ακολουθηθεί από τους αρμόδιους φορείς μια σειρά βημάτων σύνταξης του σχετικού σχεδίου (Οδηγός διακυβερνητικής ωκεανογραφικής επιτροπής UNESCO, 2009).

Η διαχείριση του θαλάσσιου χώρου δεν είναι δύναται να έχει αυθαίρετο σχεδιαστικό χαρακτήρα, αλλά να αναπτύσσεται στα πλαίσια συγκεκριμένων αρχών για να είναι αποδοτική. Εν έτη 2008, η Ευρωπαϊκή επιτροπή που είναι αρμόδια για θέματα θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, εξέδωσε σχετική ανακοίνωση όπου ορίζει ένα σύνολο βασικών αρχών για τον ΘΧΣ (Ευρωπαϊκή επιτροπή, 2010).

Επιγραμματικά, οι αρχές που θα πρέπει να ακολουθεί ο ΘΧΣ επικεντρώνονται στις **α)** προσεγγίσεις βασιζόμενες στο οικοσύστημα, **β)** στην προσαρμογή ανάλογα με την περιοχή και το είδος της δραστηριότητας, **γ)** στο καθορισμό των εν δυνάμει στόχων, **δ)** στην λήψη αποφάσεων όπου θα είναι παρόντες όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες, **ε)** στον συντονισμό των διαδικασιών για την λήψη αποφάσεων εντός των κρατών, **στ)** στη διασφάλιση της νομικής ισχύος του εθνικού ΘΧΣ, **ζ)** στη διασυνοριακή συνεργασία σε συνδυασμό με την διαβούλευση, **η)** στην τακτική παρακολούθηση και στις αξιολογήσεις, **θ)** στην συσχέτιση, συνοχή και ομαλή μετάβαση μεταξύ του χερσαίου και θαλάσσιου τμήματος, και **ι)** στη δημιουργία πολύ – θεματικής βάσης δεδομένων.

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί ένα αναγκαίο μέσο για την οργάνωση και την επίλυση ζητημάτων, που απαρτίζουν τις σύγχρονες χρήσεις που διέπουν τον θαλάσσιο χώρο. Οι χρήσεις της θάλασσας στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι η ναυσιπλοΐα, ο τουρισμός, η εξόρυξη, τα ενεργειακά δίκτυα, η άμυνα και η αλιεία χωρίς να παραλείπετε το ενδεχόμενο ύπαρξης και άλλων χρήσεων. Ειδικεύοντας, τα ΘΧΣ λαμβάνοντας υπόψη, τις σύγχρονες απαιτήσεις της εποχής και τα ανάλογα νομοθετικά και θεσμικά πλαίσια θα πρέπει να

εφαρμόζουν χωρικές προσεγγίσεις έχοντας ως βασικό υπόβαθρο το οικοσύστημα. Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί θεμέλιο λίθο, όπου πάνω σε αυτή τη λογική αναπτύσσονται ανάλογου περιεχομένου σχέδια. Εν συντομία, μερικοί από τους βασικότερους στόχους που θα πρέπει να διασφαλιστούν, μέσω ενός σωστού θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, είναι η εξασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η ορθή διαχείριση των θαλάσσιων μεταφορών, η ανάπτυξη του τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας με έμφαση στην προώθηση αειφόρων πολιτικών ανάπτυξης, η διασφάλιση του περιβάλλοντος και η προστασία αυτού, η ανάπτυξη συνεργασίας τόσο με τα κράτη μέλη μεταξύ τους όσο και με τρίτες χώρες, η εξασφάλιση παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή κ.ο.κ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες 2013).

Πίνακας Π.1 Βασικά βήματα δημιουργίας ενός Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού

<b>Βήμα 1</b>	Προσαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού
<b>Βήμα 2</b>	Παρακολούθηση και αξιολόγηση των επιδόσεων
<b>Βήμα 3</b>	Εφαρμογή και επιβολή μέτρων για το χωροταξικό σχέδιο διαχείρισης
<b>Βήμα 4</b>	Προετοιμασία και έγκριση του χωροταξικού σχεδίου διαχείρισης
<b>Βήμα 5</b>	Καθορισμός και ανάλυση των μελλοντικών σεναρίων
<b>Βήμα 6</b>	Καθορισμός και ανάλυση των υφιστάμενων συνθηκών
<b>Βήμα 7</b>	Σχεδιασμός και οργάνωση της συμμετοχής όλων των ενδιαφερόμενων ομάδων
<b>Βήμα 8</b>	Οργάνωση της όλης διαδικασίας μέσω προσχεδίου
<b>Βήμα 9</b>	Απόκτηση σχετικής οικονομικής στήριξης
<b>Βήμα 10</b>	Προσδιορισμός σχετικών αναγκών & των αρμόδιων φορέων

Πηγή : IOC (2009), Ιδία επεξεργασία

## 2.1 Βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη

Οι επιρροές που δέχονται τα παράκτια κράτη από την θαλάσσια κληρονομιά τους είναι θεματικά ποικίλες και πολυάριθμες. Οι περιοχές που γεωγραφικά συνορεύουν με το θαλάσσιο περιβάλλον δύναται να δημιουργήσουν ζωτικής σημασίας θαλάσσια οικονομικά δίκτυα. Σήμερα, είναι αποδεδειγμένο τόσο από την επιστημονική όσο και από την πολιτική κοινότητα, ότι η θάλασσα διαδραματίζει σπουδαίας σημασίας παράγοντα για την επίτευξη της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης. Οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο χώρο, κάτω από την ομπρέλα της βιωσιμότητας, είναι σε θέση να συμβάλουν στην κοινωνικό οικονομική ανάπτυξη των παράκτιων κρατών. Η ναυτιλία, η υδατοκαλλιέργεια, η αλιεία, ο τουρισμός, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και ο φυσικός ορυκτός πλούτος είναι μερικοί παράγοντες που συμβάλουν στην προσπάθεια οικονομικής ανάπτυξης από τον θαλάσσιο χώρο, και αποτελούν παράγοντες που προσεγγίζουν τις σύγχρονες διαχειριστικές τάσεις των ΘΧΣ.

### 3. Ο Ελληνικός Θαλάσσιος χώρος ως «τμήμα» του Ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου

Η προσχώρηση του Ελληνικού χώρου και κατ' επέκταση του θαλάσσιου στο Ευρωπαϊκό γίνεσθαι πραγματοποιήθηκε με την ένταξη της Ελλάδος στην Ευρωπαϊκή κοινότητα, στη σύγχρονη εποχή. Ο ευρωπαϊκός προσανατολισμός της Ελλάδος προϋπήρχε πριν τις προσπάθειες ένταξης στην Ευρωπαϊκή ένωση. Εντούτοις, έλαβε επίσημα χώρα, με τις διαδικασίες υποβολής αίτησης που ακολουθήθηκαν από την τότε κυβέρνηση. Τον Ιούνιο του 1961, έπειτα από αξιολόγηση της πρότασης που έθεσε το Ελληνικό κράτος, πραγματοποιήθηκε με υπογραφή η συμφωνία σύνδεσης Ελλάδας – ΕΟΚ. Η συμφωνία αυτή, έθεσε τις βάσεις για την μετέπειτα πορεία της χώρας με σκοπό την επίσημη ένταξη της στην Ευρωπαϊκή κοινότητα. Μετά την παύση των διαπραγματεύσεων εξαιτίας της στρατιωτικής δικτατορίας στην Ελλάδα, η όλη διαδικασία πάγωσε μέχρι την αποκατάσταση της Δημοκρατίας τον Ιούλιο του 1974, όπου και επανεκκινήθηκε εκ νέου από την αρχή. Η συμμετοχή της Ελλάδος, στην Ευρωπαϊκή οικογένεια διακρίνεται σε τρεις βασικές χρονικές περιόδους. Η πρώτη χρονική περίοδος αφορά τα έτη 1981 έως 1985, η δεύτερη τα έτη 1985 έως 1995 και η τρίτη από το 1996 έως και σήμερα

Τα κυριότερα νομοθετικά δημιουργήματα σχετικά με την ΟΔΠΖ και τον ΘΧΣ στην Ελλάδα επιγραμματικά είναι τα ακόλουθα :

**α)** Ν. 1650/1986 , **β)** Ν.2742/1999, **γ)** Γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης ΦΕΚ 128/1/03.07.2008, **δ)** Ν.2971/2001, **ε)** Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης, **στ)** Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο και τα νησιά· **ζ)** Προεδρικό διάταγμα 55/1998 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, **η)** Πρωτόκολλο της Μεσογείου σχετικά με την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης., **θ)** Ν.2252/1994, σχετικά με την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από το πετρέλαιο, **ι)** Ν. 3028/2002 σχετικά με την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς, **κ)** Εθνικό πρόγραμμα διαχείρισης ακτών (1979 – 1981), **λ)** Ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154<sup>Α</sup>), σχετικά με τον αιγιαλό και την παραλία

Τα κυριότερα Ευρωπαϊκά θεσμικά καθεστώτα για την διαχείριση του θαλάσσιου χώρου επιγραμματικά είναι τα ακόλουθα :

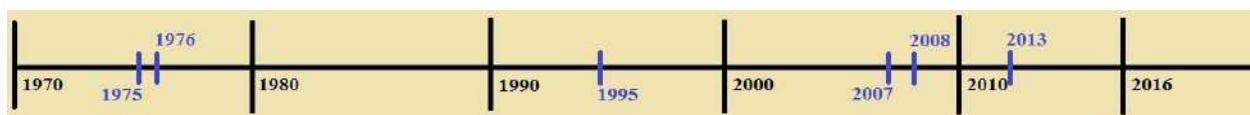
**α)** Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30<sup>ης</sup> Μαΐου 2002, **β)** Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου 2014, **γ)** Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17<sup>ης</sup> Ιουνίου 2008, **δ)** Οδηγία 2007/2/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14<sup>ης</sup> Μαρτίου 2007, **ε)** Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών

Εικόνα Ε.1, Βασικές χρονικές καμπές για την προστασία του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εικόνα Ε.2, Βασικές χρονικές καμπές για την προστασία του Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου



Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Από το 1970 έχουν λάβει χώρα οι πρώτες συζητήσεις στην Ευρώπη για την ορθή διαχείριση και τον σχεδιασμό του Ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου. Στη Βαρκελώνη το 1975 θεσπίζεται επίσημα το Μεσογειακό σχέδιο δράσης. Μετά από ένα χρόνο πάλι στην Βαρκελώνη θεσπίζεται σύμβαση που έχει σχέση με την προστασία της Μεσογείου από την ρύπανση, υπό την παρουσία εκπροσώπων από τις παράκτιες χώρες της Μεσογείου. Έπειτα, πάλι παρουσία ειδικών απεσταλμένων από τις χώρες Ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου, λαμβάνει χώρα τροποποίηση της σύμβασης της Βαρκελώνης. Η νέα σύμβαση έχει τίτλο ‘ Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου’. Στη συνέχεια το 2007 στις Βρυξέλες θεσπίζεται μέσω της επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την ΕΕ. Ένα χρόνο αργότερα, το 2008 στην Μαδρίτη η Ευρωπαϊκή Ένωση θέτει τις βάσεις για την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης (Integrated Coastal Zone Management). Επίσης το ίδιο έτος στις Βρυξέλες λαμβάνει χώρα η οδηγία πλαίσιο 2008/56/ΕΚ περί θαλάσσιας στρατηγικής, και ο οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Τέλος, το 2013, στις Βρυξέλες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κοινοτήτων θέτει πρόταση για την θέσπιση, πλαισίου για τον ΘΧΣ και την ΟΔΠΖ.

Σχετικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδος, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο Α.Ν. 230/1936 περί καθορισμού αιγιαλίτιδος ζώνης της Ελλάδας (ΦΕΚ Α' 450) και 139 του ΚΔΝΔ (Ν.Δ. 187/1973, ΦΕΚ Α' 261), η έκταση των Ελληνικών χωρικών υδάτων είναι 6 ναυτικά μίλια . Σε ορισμένες περιπτώσεις υπάρχουν περιοχές με λιγότερο από 6 ναυτικά μίλια αιγιαλίτιδας ζώνης. Είναι γνωστό ότι χωρικά ύδατα δεν έχει μόνο η ηπειρωτική χώρα, αλλά και κάθε νησί και βραχονησίδα ξεχωριστά. Λαμβάνοντας υπόψη το διεθνές δίκαιο η Ελλάδα έχει αναμφισβήτητο δικαίωμα να επεκτείνει τα χωρικά ύδατα της από 6 σε 12 ναυτικά μίλια.

Πίνακας Π5, Ποσοστιαίες τιμές, σχετικά με την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης στο Αιγαίο πέλαγος

Έκταση σε ναυτικά μίλια	Χώρα	Ποσοστό Αιγαίου Πελάγους
6	ΕΛΛΑΣ	43,5%
	ΤΟΥΡΚΙΑ	7,5%
	ΔΙΕΘΝΗ ΥΔΑΤΑ	49%
12	ΕΛΛΑΣ	71,5%
	ΤΟΥΡΚΙΑ	8,8%
	ΔΙΕΘΝΗ ΥΔΑΤΑ	19,7%

Πηγή : <http://www.ellinikos-stratos.com>, Ίδια επεξεργασία

#### 4. Μέθοδοι, αξιοποίησης του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου με Έμφαση την Ενέργεια

##### *Αιολική Ενέργεια – Θαλάσσια Αιολικά Πάρκα*

Η χωροθέτηση τέτοιων υπεράκτιων αιολικών πάρκων, δεν λαμβάνει χώρα με τυχαίο ή απροσδιόριστο τρόπο, αλλά οι περιοχές που θα φιλοξενήσουν τέτοια πάρκα θα πρέπει να ικανοποιούν ορισμένα βασικά κριτήρια. Επιγραμματικά αυτά είναι : **α)** Η ένταση του ανέμου **β)** Το βάθος της θάλασσας, **γ)** Η περιβαλλοντική διάσταση. Για την αποφυγή συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού ανεμογεννητριών, κοντά στην ακτή, υιοθετήθηκαν κριτήρια καθορισμού της μέγιστης συγκέντρωσης μηχανών σε συνάρτηση με το μέγεθος που θα έχουν και την χιλιομετρική απόσταση από την ακτογραμμή. (ΥΠΕΚΑ, 2016)

## **Κυματική Ενέργεια**

Η ενέργεια που μπορεί να αξιοποιηθεί μέσω του θαλάσσιου κυματισμού είναι ανεξάντλητη και έχει υψηλή απόδοση. Τα περισσότερα θαλάσσια κύματα παράγονται από τον άνεμο που περνά πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, και το μέγεθος τους εξαρτάται από την ταχύτητα του ανέμου, την διάρκεια του και το βάθος του πυθμένα. Σήμερα, υπάρχουν τρεις βασικοί τρόποι με βάση τους οποίους παράγεται ενέργεια από την θάλασσα. Πιο ειδικά, μέσω των παλιρροιών και των υποθαλάσσιων ρευμάτων, των κυμάτων και τις θερμοκρασιακής διακύμανσης του νερού. Όσον αφορά τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται

## **Θαλάσσιοι Υδρογονάνθρακες**

Οι υδρογονάνθρακες όπως είναι το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, σχηματίζονται με γεωλογικές διαδικασίες εκατομμυρίων διάρκειας εκατομμυρίων χρόνων. Η σύστασή τους, αποτελείται από οργανικά υλικά και υπολείμματα νεκρών οργανισμών τόσο της θάλασσας όσο και της στεριάς, τα οποία αφού με το πέρασμα του χρόνου και με την επίδραση της βαρύτητας βυθιστούν στον πυθμένα, σταδιακά μετατρέπονται με την βοήθεια των βακτηρίων σε υδρογονάνθρακες

## **4.1 Προτεινόμενες περιοχές του Ελληνικού Θαλάσσιου χώρου, που χρήζουν ενδιαφέροντος με άξονα την Ενέργεια**

Τα κριτήρια με βάση τα οποία προσεγγίζεται ο χώρος, έχουν αναπτυχθεί με κύριο άξονα την συνθετική δομή που χαρακτηρίζει την επιστήμη της Γεωγραφίας. Πιο ειδικά, οι θύλακες ενδιαφέροντος προκύπτουν μέσω γεωγραφικών, χωρικών, κοινωνικό – οικονομικών και διοικητικών κριτηρίων για τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Δυστυχώς, εξαιτίας της μικρής έκτασης της παρούσας διπλωματικής μεταπτυχιακής εργασίας δεν δύναται να πραγματοποιηθεί λεπτομερής καταγραφή και αποτύπωση σημαντικών στοιχείων, τα οποία θα εξυπηρετούσαν σε μια πιο ολοκληρωμένη παρουσίαση σημαντικών θυλάκων ενδιαφέροντος με άξονα την ενέργεια στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Το γεγονός, αυτό αποτελεί βάση για μία μελλοντική διδακτορική διατριβή πάνω στο θέμα αυτό. Καθώς αποτελεί θεμελιώδες ζήτημα, ώστε να αναπτυχθεί ένας ολοκληρωμένος και εμπειριστατωμένος Ελληνικός θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Επομένως, θα ληφθούν υπόψη στοιχεία γεωγραφικά, χωρικά, κοινωνικά, οικονομικά, και διοικητικά, να ερμηνευτούν παράλληλα και όχι μονομερώς, με την διαδικασία που ονομάζεται συνθετική γεωγραφία ( συνδυασμός και ερμηνεία πολλαπλών θεματικών στοιχείων, με σκοπό την εξαγωγή ενός σύνθετου συμπεράσματος ), ώστε να αναδειχθούν όσο το δυνατό πιο σημαντικοί θύλακες ενδιαφέροντος με κατεύθυνση στην παρούσα εργασία τον ενεργειακό τομέα.

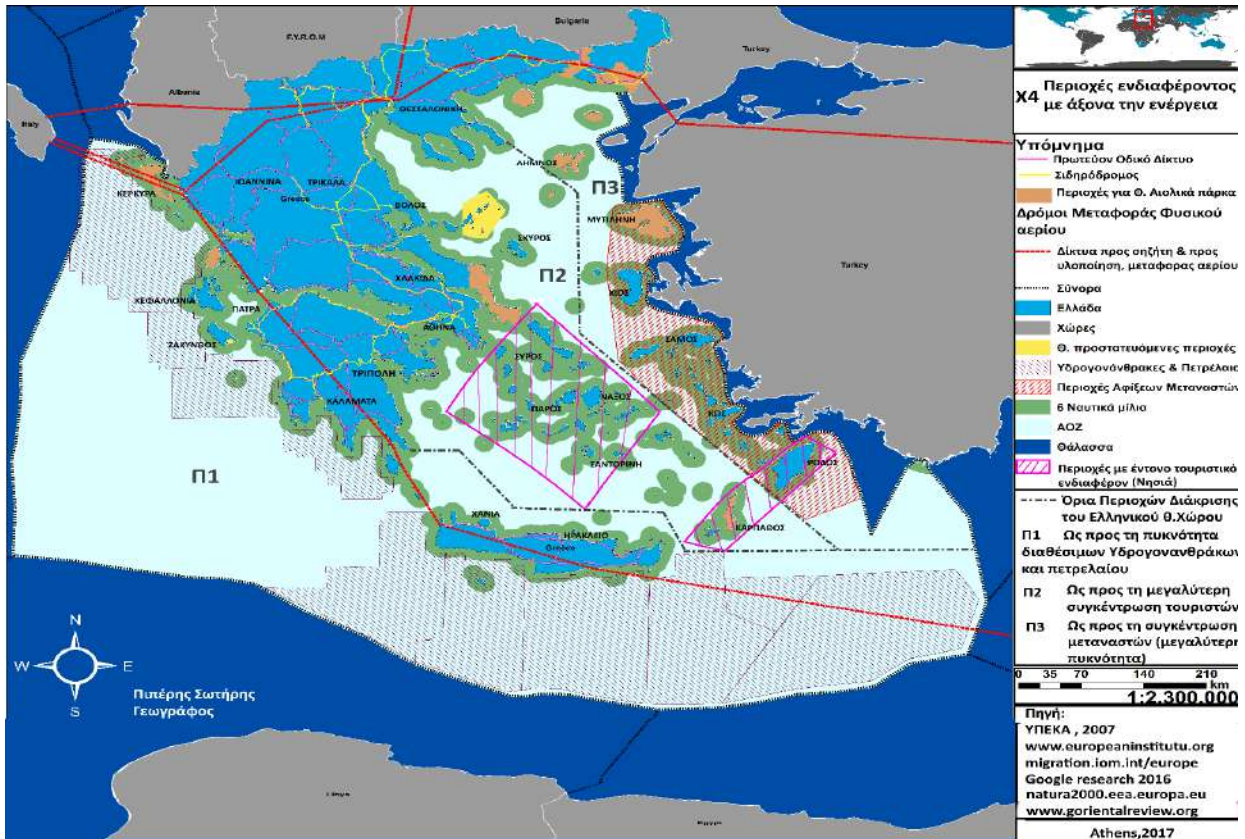
Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε αφορά τη σύνδεση των θεωρήσεων μέσω του γεωγραφικού προγράμματος ArcmapGIS για την ένωση των χαρτών. Εφόσον ορίστηκαν οι παράμετροι που ενδιαφέρουν, προκύπτουν περιοχές ενδιαφέροντος.

**Τελικός Χάρτης** = Χαρτογραφικό υπόβαθρο γεωγραφικής & περιβαλλοντική θεώρησης + Χαρτογραφικό υπόβαθρο διοικητικής θεώρησης + Χαρτογραφικό υπόβαθρο κοινωνικής θεώρησης + Χαρτογραφικό υπόβαθρο οικονομικής θεώρησης

Ο συνθετικός θεματικός χάρτης X1 που ακολουθεί, ανασυγκροτεί τα δεδομένα όλων των χαρτογραφικών υποβάθρων που δημιουργήθηκαν, και αποσπά όσα είναι απαραίτητα για την προβολή περιοχών ενδιαφέροντος, στον Ελλαδικό Θαλάσσιο χώρο με άξονα θεώρησης την ενέργεια. Σαφώς και αποτελεί στοιχείο μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας και δεν χρήζει σημαντικής σπουδαιότητας για χωροταξικές μελέτες για να έχουν ως βάση αυτόν. Το γεγονός αυτό, οφείλεται στη μικρή διάσταση που έχει η παρούσα εργασία, όπου δεν ήταν εφικτό να αναγνωριστούν και να παρουσιαστούν το σύνολο των θυλάκων ενδιαφέροντος με άξονα την

ενέργεια, ώστε να δημιουργηθεί χαρτογραφικό υπόβαθρο σπουδαίας σημασίας. Για το λόγο αυτό, θέτονται οι βάσεις για μελλοντική διδακτορική διατριβή πάνω στο τομέα αυτό. Παρ' όλα αυτά, η συνθετική ερευνητική προσπάθεια που έλαβε χώρα, δεν είναι αμελητέα σε επίπεδο μεταπτυχιακού και χρήζει αξίας παρουσίασης.

#### Χ1. Τελικός χάρτης περιοχών ενδιαφέροντος με άξονα την ενέργεια



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Εν λίαν συντόμως, σύμφωνα με τον συγκεκριμένο χάρτη ο Ελληνικός Θαλάσσιος χώρος, χωρίζεται σε τρεις σημαντικές περιοχές ανάγνωσης. Η διάκριση αυτή έγινε έχοντας ως βασικά κριτήρια τους υδρογονάνθρακες – πετρέλαιο, τα νησιωτικά συμπλέγματα με την μεγαλύτερη τουριστική ανάπτυξη και, τις περιοχές που πλήττονται με κύματα μεταναστευτικών ροών σε καθημερινή φάση, τροποποιώντας τα κοινωνικά και πολιτιστικά δρώμενα της χώρας. Πιο ειδικά, η περιοχή **Π1**, ορίστηκε με βασικό κριτήριο την ενεργειακή διάσταση. Για παράδειγμα, εντός αυτής της περιοχής, λαμβάνουν χώρα τα περισσότερα κοιτάσματα υδρογονανθράκων και πετρελαίου, σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες του κράτους. Ταυτόχρονα, η συγκεκριμένη περιοχή, αποτελεί κλειδί για την μεταφορά φυσικού αερίου μέσω ειδικών αγωγών προς την Ευρώπη, δια μέσου Ιταλίας. Επιγραμματικά στο Δυτικό, Νότιο – Δυτικό, Νότιο και Νότιο Ανατολικό τμήμα της χώρας, έχουν οριστεί από ειδική επιστημονική επιτροπή, με βάση πρόσφατες γεωλογικές έρευνες, θαλάσσια τμήματα, που τυγχάνουν να διαθέτουν στο υπέδαφος τους, ορυκτό πλούτο. Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι, δεν υπάρχουν άλλα σημεία με τα ίδια χαρακτηριστικά στην υπόλοιπη Ελλάδα. Απλώς, λαμβάνεται υπόψιν το κριτήριο της πυκνότητας. Τέλος, δια μέσου της περιοχής Π1, πραγματοποιούνται συζητήσεις για την δημιουργία δικτύων μεταφοράς φυσικού αερίου από τρίτες χώρες προς την Ελλάδα και στη συνέχεια στην Ευρώπη δια μέσου Ιταλίας. Όπως γίνεται φανερό η περιοχή της Κέρκυρας προτείνεται για να δημιουργηθούν υποθαλάσσιοι σωλήνες προς την Ιταλία. Για περισσότερες



πληροφορίες ανατρέξτε σε σχετικό κεφάλαιο. Κλείνοντας, την προσέγγιση της ενέργειας, σκόπιμο είναι να αναφερθεί, όπως γίνεται φανερό και από τον χάρτη, ότι περιοχές που έχουν προταθεί για να φιλοξενήσουν θαλάσσια αιολικά πάρκα για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, λαμβάνουν χώρα και στις τρεις χωρικά προσδιοριζόμενες περιοχές. Εντούτοις η περιοχή Π3, έχει τα περισσότερα χωρικά προσδιοριζόμενα τμήματα για την εγκατάσταση τέτοιων πάρκων. Τα κριτήρια που λήφθηκαν υπόψιν από το ΥΠΕΚΑ, το 2007, για την δημιουργία θαλάσσιων αιολικών πάρκων έχουν αναλυθεί εκτενώς σε προηγούμενη ενότητα.

Η περιοχή Π2, αποτελεί το τμήμα εκείνο του θαλάσσιου χώρου, που απαρτίζεται από νησιωτικά συμπλέγματα με ιδιαίτερη τουριστική ανάπτυξη. Σύμφωνα με στοιχεία που αντλήθηκαν από την μηχανή αναζήτησης της Google, το 2016 έγιναν περισσότερες επισκέψεις και κρατήσεις σε ξενοδοχεία από ξένους πολίτες στο κεντρικό κυρίως Αιγαίο. Η Νάξος, η Σίφνος, η Πάρος, η Σαντορίνη, η Αίγινα, ο Πόρος και πολλά άλλα νησιά στην συγκεκριμένη περιοχή επωφελήθηκαν οικονομικά από τα τουριστικά ρεύματα που έλαβαν. Βέβαια αξιοσημείωτο είναι να ειπωθεί ότι ένας παράγοντας που ευνόησε τις συνθήκες αυτές είναι η κοντινή απόσταση από την πρωτεύουσα της Χώρας την Αθήνα. Τέλος, στο συγκεκριμένο τμήμα του θαλάσσιου χώρου (Π2) λαμβάνουν χώρα περιοχές που είναι προστατευόμενες υπό διεθνής συνθήκης όπως το δίκτυο Natura 2000. Ενδεικτικά στο χάρτη απεικονίζονται με κίτρινο χρώμα. Για περισσότερες λεπτομέρειες έχει συντεθεί ειδικός θεματικός χάρτης με προσέγγιση το Δίκτυο Natura 2000. Το συγκεκριμένο θέμα, έχει σημαντικές περιβαλλοντικές διαστάσεις που καθορίζουν της χωρικές σχεδιαστικές αναπτυξιακές επιλογές για της προκείμενες περιοχές.

Η περιοχή Π3, χωρικά προσδιορίστηκε έχοντας ως υπόβαθρο τις μεταναστευτικές ροές. Στα συγκεκριμένα τμήματα αυτής της περιοχής, εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης, όπου εφάπτονται με τα τουρκικά θαλάσσια σύνορα, λαμβάνουν χώρα ολέθρια κοινωνικά φαινόμενα με ανθρωπιστικές κρίσεις. Χιλιάδες πρόσφυγες από την Συρία κυρίως, όπου επικρατούν εμφύλιες διαμάχες, περνούν από την Τουρκία στην Ελλάδα, έχοντας προορισμό την Βόρεια Ευρώπη, και καταλήγουν σε πρώτη φάση στα νησιά της περιοχής Π3. Κατά καιρούς έχουν παρατηρηθεί ακραία φαινόμενα, που είναι απόρροια της ανθρώπινης πίεσης και των δυσμενών συνθηκών που επικρατούν εκεί, εξαιτίας της ελλιπής οργανωτικής και διοικητικής μέριμνας τόσο της Ευρώπης όσο και της Ελλάδος και Τουρκίας. Έχουν γίνει σημαντικά βήματα για την βελτίωση της όλης εικόνας, αλλά θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία όλων των αντιμαχόμενων πλευρών, ώστε να αποτρέπονται τα 'σημεία' εκείνα που θέτουν πολλές φορές σε κίνδυνο και την ανθρώπινη ζωή.

### **5. Η Γεωστρατηγική σημασία του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου με έμφαση στην Ενέργεια**

Ο Ελληνικός θαλάσσιος χώρο, διαθέτει μια δυναμική που του προσδίδει ιδιαίτερη γεωστρατηγική αξία. Πιο συγκεκριμένα, το Αιγαίο πέλαγος, διαθέτει δύο σημαντικά χαρακτηριστικά. Πρώτον, είναι ζωτικός θαλάσσιος χώρος των Στενών Ελλησπόντου – Βοσπόρου, καθώς μπορεί να συνδέσει την Μαύρη Θάλασσα με την Μεσόγειο Θάλασσα. Δεύτερον, σε συνδυασμό με το Κρητικό πέλαγος μπορεί να λάβει χώρα, ο έλεγχος της Διώρυγας του Σουέζ και της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου. Ο έλεγχος εστιάζει σε κάθε εμπορική και ναυτική δραστηριότητα που δύναται να πραγματοποιηθεί εντός αυτών των περιοχών. Λίαν συντόμως, το Κρητικό πέλαγος, συνδυαζόμενο τόσο με το Αιγαίο όσο και με το Ιόνιο πέλαγος, είναι σε θέση να προσφέρει στην Ελλάδα σημαντικές γεωστρατηγικές προοπτικές. Για παράδειγμα, η ναυτική δύναμη που ελέγχει αυτές τις θαλάσσιες περιοχές, αποτελεί κυρίαρχη δύναμη στην ανατολική Μεσόγειο, καθώς είναι σε θέση να διασφαλίσει τον έλεγχο κίνησης του θαλάσσιου διαύλου Αιγαίου – Δαρδανέλια και Βοσπόρου, όπως και των θαλάσσιων συγκοινωνιών προς Συρία και Αίγυπτο. Γυρίζοντας προς το Ιόνιο Πέλαγος, αυτό με



την σειρά του διαθέτει σημαντική βαρύτητα στην όλη γεωστρατηγική εικόνα των Ελληνικών θαλασσών. Επιγραμματικά, μέσω αυτού ελέγχονται τα στενά του Οτράντο με ότι συνεπάγεται αυτό, και η δίοδος Σικελίας – Τυνίδου. Ταυτόχρονα, λαμβάνοντας υπόψη το νησί της Κέρκυρας και των νησιωτικών συμπλεγμάτων που το περιβάλλουν, δίνει ιδιαίτερη στρατηγική διάσταση στην όλη κατάσταση περί ναυτικής κυριαρχίας. Καθώς, προσφέρει έλεγχο της κίνησης μεταξύ της Αδριατικής θάλασσας και της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου. Τέλος, η Κέρκυρα, πέρα του ελέγχου που δύναται να ασκήσει στην Αδριατική θάλασσα, αποτελεί σημείο καμπής όπου συνδέει την Δυτική Ευρώπη με την Βόρεια Αφρική και κατ' επέκταση την Ασία. Εν τέλει ο Ελληνικός θαλάσσιος χώρος επηρεάζει στο μέγιστο δυνατό βαθμό τις εξής περιοχές : Δίοδο Σικελίας – Τυνίδου, Στενών Οτράντο, Στενών Ελλησπόντου και Διώρυγας του Σουέζ.

Οι τρεις θάλασσες που απαρτίζουν τον Ελλαδικό χώρο είναι πλούσιες σε κοιτάσματα υδρογονανθράκων. Το γεγονός και μόνο αυτό προσδίδει ιδιαίτερη γεωστρατηγική αξία στην Ελλάδα, καθώς μπορεί να αναμορφώσει στο μέγιστο δυνατό βαθμό την οικονομική και πολιτική της θέση στο παγκόσμιο ενεργειακό στερέωμα. Ο βασικότερος παράγοντας για την ενεργοποίηση του παραπάνω σεναρίου, είναι να δημιουργηθούν όλες εκείνες οι διαδικασίες και οι πολιτικές βουλήσεις για την εκμετάλλευση αυτών. Δεύτερον, ο συνδυασμός όλων των παραπάνω με τους ενεργειακούς αγωγούς θαλάσσιους ή χερσαίους που προγραμματίζεται να λάβουν χώρα, μετατρέπουν την Ελλάδα σε ενεργειακό σταυροδρόμι προς την Ευρώπη, τεράστιας γεωστρατηγικής και γεωοικονομικής σημασίας.

Η ενεργειακή δυναμική του Ελληνικού χώρου και ιδιαιτέρως του θαλάσσιου, αποτελεί γεωπολιτική ευκαιρία, ώστε να εξυγιανθεί η ήδη επιβαρυνμένη (σχεδόν νεκρή) εθνική οικονομία. Για να γίνει αυτό θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες καταστάσεις που λαμβάνουν χώρα στην ευρύτερη περιοχή. Ταυτόχρονα θα πρέπει να δοθεί έμφαση σε ολοκληρωμένες διακρατικές συμφωνίες και συμφιλιώσεις. Τέλος, θα πρέπει να εξεταστεί με σχετική ακρίβεια ποιοι παίχτες ενεργούν και πώς μπορούν να προσεγγιστούν ώστε να μην διαταραχθεί καμία σχέση με αυτούς. Μια αναβάθμιση στον τομέα της ενέργειας για την Ελλάδα θα οδηγήσει αυτόματα στην βελτίωση και ενίσχυση των ενεργειακών δομών ολόκληρης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επομένως, είναι ένα γεγονός με πολλαπλά οφέλη αλλά και κινδύνους. Ο σφαιρικός και ολοκληρωμένος διάλογος απ' όλες τις πλευρές αποτελεί αναμφισβήτητο χαρτί που μπορεί να επιλύσει διαφορές και να χτίσει γέφυρες συνεργασίας προς όφελος όλων.

## **6. Διατυπώσεις και ανοικτά ερωτήματα**

Ο ΘΧΣ έχει τη βάση του στο Δίκαιο της Θάλασσας, το οποίο διαπραγματεύεται ζητήματα που αφορούν υποθέσεις της θάλασσας και την ναυτιλία. Αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα για οποιαδήποτε αναπτυξιακή πολιτική. Το γεγονός αυτό, ωθεί σε μία σειρά γενικών κατευθύνσεων που θα πρέπει να ακολουθήσει το κράτος με σκοπό την κοινωνικό οικονομική εξυγίανσή του. Πιο ειδικά, για το σύνολο του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου κρίνεται αναγκαίο να δημιουργηθούν οι βάσεις για την δημιουργία ενός γενικού πλαισίου θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού που θα έρχεται σε συμφωνία και θα λειτουργεί ως 'λογική' συνέχεια, με το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που ισχύει για τον χερσαίο χώρο. Σε καμία των περιπτώσεων δεν θα πρέπει ο θαλάσσιος χώρος να εξετάζεται ξεχωριστά από το χερσαίο. Το αντίθετο θα πρέπει να λαμβάνει χώρα συγκερασμός αυτών των δύο, καθώς λειτουργούν συμπληρωματικά έχοντας ως κοινό παρονομαστή τον παράκτιο χώρο. Επομένως, η εναρμόνιση του ΘΧΣ με την ΟΔΠΖ κρίνεται κορυφαίο ζήτημα προς υλοποίηση. Με τον επιτυχή συνδυασμό αυτών των δύο, ενδείκνυται μείωση των πιέσεων, μέσω της σωστής διεύθεσης των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και διατήρηση και προστασία της βιοποικιλότητας του φυσικού περιβάλλοντος. Φυσικά, δεν θα πρέπει να λείπει από τις τοπικές αρχές η συνεχή παρακολούθηση παρατυπιών, ώστε να εξαλείφονται οι παρανομίες που εκτρέπουν τον αρχικό σχεδιασμό. Με την θέσπιση ΘΧΣ, θα πρέπει να ενημερωθεί η λίστα των προστατευόμενων περιοχών Natura2000,

ώστε να συμπεριληφθούν όσο το δυνατό περισσότερες θαλάσσιες εκτάσεις που διαθέτουν πλούσια χλωρίδα και πανίδα.

Η Ελλάδα, εφόσον αποφασίσει και κάνει ένα βήμα εμπρός ώστε να διεκδικήσει τα δικαιώματα της που της παρέχει το Διεθνές Δίκαιο, θα μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση σε φυσικούς πόρους όπως οι υδρογονάνθρακες που έχουν εντοπιστεί μέσω ερευνών στο Νότιο και Νότιο Ανατολικό τμήμα της, με πολλαπλά οφέλη στην οικονομία της. Η ενεργειακή δυναμική του Ελληνικού χώρου είναι 'εκρηκτικά' κερδοφόρα συγκριτικά με άλλα κράτη της Μεσογείου. Σε αυτό πέρα από τα σημαντικά αποθέματα υδρογονανθράκων που έχουν εντοπιστεί, βοηθά η γεωγραφική θέση της χώρας. Μέσω μια

Πίνακας Π.6, Ανάλυση SWOT για τον Ελληνικό Θαλάσσιο χώρο

<p><b>S</b> ΔΥΝΑΜΕΙΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Σημαντικό φυσικό, οικολογικό και πολιτιστικό απόθεμα</li> <li>• Γεωγραφική Θέση</li> <li>• Κλίμα ικανό για τουριστικές δραστηριότητες και δημιουργία ΑΠΕ.</li> <li>• Τουρισμός</li> <li>• Αλιεία</li> <li>• Υδατοκαλλιέργειες</li> <li>• Ναυτιλία, Εμπόριο</li> <li>• Αποθέματα Υδρογονανθράκων</li> </ul>	<p><b>W</b> ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Γεωγραφική Θέση</li> <li>• Άνιση Ανάπτυξη στα νησιά</li> <li>• Διοικητικές – Οργανωτικές</li> <li>• Απόσταση Ηπειρωτικού χώρου με Νησιωτικού</li> <li>• Χωρικές</li> <li>• Έλλειψη Υποδομών</li> <li>• Έλεγχος &amp; Προστασία</li> </ul>
<p><b>O</b> ΕΥΚΕΡΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ΑΠΕ</li> <li>• Αξιοποίηση Υδρογονανθράκων</li> <li>• Ενεργειακοί αγωγοί</li> <li>• Τουριστική ανάπτυξη</li> <li>• Διασυνοριακές συνεργασίες</li> <li>• Κοινωνική και Οικονομική Εξυγίανση             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Γεωπολιτική αναβάθμιση</li> </ul> </li> <li>• Ναυτική Υπερδύναμη στη Περιοχή</li> </ul>	<p><b>T</b> ΑΠΕΙΛΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Τουρκία</li> <li>• Παράνομη Μετανάστευση</li> <li>• Ρύπανση</li> <li>• Περιφερειακές Συγκρούσεις</li> <li>• Απώλεια Εθνικό - Πολιτιστικής παράδοσης</li> <li>• Υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας της περιοχής</li> </ul>

Πηγή : Ιδία επεξεργασία

**Βιβλιογραφία****Ελληνόγλωσση**

- Αλεξιάκης Α. , (2001), *Αιολική Ενέργεια, Σειρά «Φύση και Πολιτισμός*, Εκδόσεις Σιδέρης, Αθήνα
- Βουλγαράκης Γ., (2008), *Θαλάσσια Χωροταξία & Προστασία του Περιβάλλοντος στο Ελληνικό Αρχιπέλαγος*, Συνέδριο «Αστική Ανάπτυξη στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Τάσεις και Προοπτικές», ERSΑ 2008, Αθήνα
- Δεληκαράογλου Δ., Δεληκαράογλου Δ., (2012), *Η συνεισφορά των Αλιμετρικών Γεωδαιτικών Δορυφόρων στη χαρτογράφηση του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου – Η περίπτωση μιας προμελέτης για την αξιοποίηση της κυματικής ενέργειας*, Περιοδικό «Γεωγραφίες», Τεύχος 19, Σελίδες 70 – 88
- Κιτσίκης Δ., Λουκάς Ι., Μάζης Ι.Θ. , (2001), *Γεωπολιτική και Ελλάδα*, Εκδόσεις Έσοπτρον, Αθήνα
- Νικολάου Κ.Α., (2013), *Έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων στην Ελλάδα : Ιστορικό, πετρελαϊκά συστήματα, ανακαλύψεις και προοπτικές*, Ινστιτούτο Ενέργειας Νότιο – Ανατολικής Ευρώπης (IENE), Αθήνα
- Θεοδωρά, Γ., Λουκάκης, Π., (2011), *Τάσεις εξέλιξης στο δίκτυο των αστικών κέντρων της Ελλάδας*, ΑΕΙΧΩΡΟΣ, τ.15:102-129
- Θεοδωρά, Γ., (2015), *Οι χρήσεις γης ως έκφραση του αναπτυξιακού προτύπου στον χώρο. Ζητήματα μεθοδολογικής θεώρησης για χωρική ανάπτυξη και ρύθμιση*, 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας – Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.. Βόλος, Σεπτέμβριος, 24-27, Πρακτικά, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας [ISBN 978-960-9439-37-4]
- Θεοδωρά, Γ., Λουκάκης, Π., (2009), *Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης”. Θεσμικές Ρυθμίσεις και Προοπτικές Εφαρμογής*, 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α., Βόλος, Σεπτέμβριος, 24-29, Τόμος Πρακτικών Ι, σελ. 351-363 Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας [ISBN 978-960-8029-92-7]

**Ξενόγλωσση**

- Arnudin, (2015), *Renewable Energy from Ocean Currents on the Outflow ITF Pathway, Indonesia*, Περιοδικό «Energy Procedia», Τόμος 65, Σελίδες 131 – 139
- Celia Rusu L., (2016), *Assessment of the renewable energy resources in the Romania nearshore at the Black sea*, International Conference on Advances on Clean Energy Research, Thailand
- European Commission, (2010), *A strategy for competitive, sustainable and secure energy*, COM(2010) 639 Final, Brussels
- European Commission, (2012), *Blue Growth - Opportunities for marine and maritime sustainable growth*, COM(2012) 494 Final, Brussels
- European Commission, (2011), *Maritime Spatial Planning in the EU - achievements and future development*, COM(2010) 771 Final, Brussels
- Gray C., Sloan G., (1999), *Geopolitics, Geography and Strategy*, Frank Cass, London
- Intergovernmental Oceanographic Commission, (2009), *Marine Spatial Planning: A Step-by-Step Approach toward Ecosystem-based Management*, UNESCO
- Intergovernmental Oceanographic Commission, (2010), *Marine Spatial Planning Initiative - MSP around the World*, UNESCO
- Rosa – Santos P., Taveira – Pinto F., Teixeira L., Ribeiro J, (2015), *CECO wave energy converter: Experimental proof of concept*, Περιοδικό «AIP - Journal of Renewable and Sustainable Energy», 061704 Σελίδες 1 - 9
- United Nations Conference on Trade and Development, (2015), *World Investment Report 2015 – Reforming international investment governance*, New York and Geneva



Πάρκο Φλοισβου \_ Β.Γ.



# Ζητήματα και προβληματισμοί πάνω στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

## ΠΟΥΡΝΑΡΑ ΣΕΜΕΛΗ

Νομικός

Μ.Δ.Ε. Πολεοδομίας – Χωροταξίας Ε.Μ.Π.

\* Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία | ΔΠΜΣ Κατεύθυνση Β' Πολεοδομία - Χωροταξία | Επιβλέπων Καθηγητής Μέλισσας Δ. | 2015

### Θεματικές Ενότητες

- \_ Εισαγωγή
- \_ Θεωρητική προσέγγιση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού
- \_ Νομικό πλαίσιο και περιορισμοί για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό
- \_ Συμπεράσματα

### Περίληψη

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το αντικείμενο του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και των ζητημάτων που ανακύπτουν τόσο σε θεωρητικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο εφαρμογής. Πρόκειται για ένα σχετικά νέο επιστημονικό πεδίο, η ανάπτυξη του οποίου είναι άμεσα συνυφασμένη με την κρίσιμη περιβαλλοντική υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, τις σύγχρονες απαιτήσεις για ολοένα αυξανόμενη εκμετάλλευση των ενάλιων πόρων, καθώς και την εμφάνιση συγκρούσεων μεταξύ παραδοσιακών και νέων χρήσεων στο θαλάσσιο χώρο. Σε επίπεδο πολιτικών, σηματοδοτεί τη μετατόπιση από την τομεακή στην ολιστική διαχείριση των υδάτων. Στα πλαίσια της έρευνας, ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στο υφιστάμενο νομικό πλαίσιο έτσι όπως αυτό διαμορφώνεται σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο. Τέλος, τίθενται προβληματισμοί αναφορικά με το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό ως κύριο μέσο επίτευξης αναπτυξιακών στόχων και περιβαλλοντικής προστασίας.

**Λέξεις – κλειδιά:** Θαλάσσια πολιτική, Χωροταξικός Σχεδιασμός, Βιώσιμη Ανάπτυξη, Ευρωπαϊκή Ένωση, Οικοσυστημική Προσέγγιση

### Abstract

*This thesis deals with the subject of marine spatial planning and the issues rose in both, theoretical and practical level. This is a relatively emerging scientific field which is directly linked to the critical environmental degradation of marine ecosystems, the current demands for ever-increasing exploitation of the aquatic resources, and the occurrence of potential conflicts between traditional and new uses in the marine space. At policy level, the introduction of marine spatial planning emphasizes the shift from sectoral to a more of holistic approach of the oceans. In the context of the research, particular attention is given to the existing legal framework as constituted at international and European level. Finally, concerns are raised regarding MSP as a key instrument for achieving development objectives and environmental protection.*

**Keywords:** Marine Policy, Spatial Planning, Sustainable Development, European Union, Ecosystem Approach

## 1. Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία αποτελεί μέρος της ευρύτερης έρευνας που έλαβε χώρα στα πλαίσια της διπλωματικής εργασίας του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης «Πολεοδομία και Χωροταξία» και η οποία είχε ως στόχο τη μελέτη του εργαλείου του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού (ΘΧΣ) και την καταγραφή των βασικών ζητημάτων και προβληματικών που ανακύπτουν τόσο κατά τη θεωρητική ανάλυση όσο και σε επίπεδο εφαρμογής.

Ο ΘΧΣ αναδύθηκε ως ένα ξεχωριστό επιστημονικό πεδίο, διαφορετικό τόσο από αυτό της περιβαλλοντικής διακυβέρνησης όσο και από εκείνο της χωροταξίας και προσέλυσε το ενδιαφέρον πολλών και διαφορετικών ειδικοτήτων της επιστημονικής κοινότητας, όπως αυτά της θαλάσσιας βιολογίας, της οικολογίας, της γεωγραφίας και της κοινωνιολογίας. Το ερευνητικό ενδιαφέρον για τη συγκεκριμένη θεματική ανέκυψε στη βάση αυτής ακριβώς της διεπιστημονικότητας που διέπει την εφαρμογή ενός χωροταξικού σχεδίου στα παράκτια και θαλάσσια ύδατα. Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια η προσέγγιση του ΘΧΣ αποτελεί κατά κοινή παραδοχή, την κυρίαρχη τάση ως προς τη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου, η επισκόπηση των ζητημάτων που δύναται να ανακύψουν από ένα τέτοιο εγχείρημα, βρίσκεται ακόμη σε σχετικά πρώιμο επίπεδο. Τέλος, επ'αφορμή της ανάληψης του συγκεκριμένου θέματος, στάθηκε η υιοθέτηση της οδηγίας 2014/89/ΕΕ από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την οποία τέθηκαν οι πρώτες βάσεις κανονιστικού πλαισίου για το ΘΧΣ, δημιουργώντας νέες προκλήσεις για τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο, τόσο σε ενωσιακό επίπεδο όσο και σε επίπεδο κράτους-μέλους. Η Ελλάδα, υπό καθεστώς βαθιάς οικονομικής κρίσης, καλείται να εφαρμόσει την οδηγία αυτή σε ένα ζωτικό χώρο, άμεσα συνδεδεμένο με νευραλγικούς τομείς της οικονομίας της, όπως ο τουρισμός και η ναυσιπλοΐα.

Η διπλωματική εργασία εκπονήθηκε κατά τη διάρκεια των ετών 2014 – 2015 και στόχο της αποτέλεσε η απόδοση με περιγραφικό τρόπο των βασικών εννοιών, της διαδικασίας καθώς και των χαρακτηριστικών και ιδιαιτεροτήτων του ΘΧΣ, όπως προκύπτουν από τη σχετική βιβλιογραφία, το θεσμικό πλαίσιο καθώς και την υφιστάμενη πρακτική σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο. Το περιεχόμενο της εργασίας, συνίσταται κατά βάση στη συλλογή στοιχείων μέσω των οποίων προκύπτει η έως τώρα διαμορφούμενη αντίληψη και οριοθέτηση για το ΘΧΣ. Μέσω αυτών των αναφορών, σκιαγραφείται η θέση του ΘΧΣ στη «*νέα διακυβέρνηση των ωκεανών*», η λειτουργία που μπορεί να επιτελέσει ως εργαλείο οικοσυστημικής διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου, και εν τέλει, ο ρόλος του στις αναπτυξιακές δραστηριότητες του χώρου. Επιπλέον, διερευνήθηκε το πεδίο των θαλάσσιων πολιτικών, των πολιτικών συνοχής καθώς και του χωροταξικού σχεδιασμού στα πλαίσια της ΕΕ. Τέλος, παρατέθηκε μια σύντομη ιστορική επισκόπηση της ανάπτυξης του χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα σε συνδυασμό με μια πρώτη, στοιχειώδη διερεύνηση δυνατότητας υποστήριξης του ΘΧΣ

Κύριο ερώτημα που διέπει το σύνολο της εργασίας συνιστά η υπόθεση του κατά πόσο το εργαλείο του ΘΧΣ μπορεί να αποτελέσει μια ρεαλιστική προοπτική για την οργάνωση του συνόλου των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο χώρο και τη διευθέτηση των υπαρχόντων προβλημάτων ή θα περιοριστεί απλά σε ένα σύνολο γενικεύσεων και αοριστιών ως μία ακόμα ιδεαλιστική θεώρηση του θαλάσσιου χώρου. Οι επιμέρους στόχοι της έρευνας απαντώνται α) στη μελέτη του υφιστάμενου θεωρητικού πλαισίου του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, β) στην επισκόπηση των συναφών πρακτικών μέσω της παράθεσης παραδειγμάτων και γ) στον εντοπισμό των ανακυπτόμενων δυσχερειών, εμποδίων και περιορισμών θεσμικής, κοινωνικής, οικονομικής αλλά και οικολογικής φύσεως.

Κεντρικό άξονα της συγκεκριμένης έρευνας συνιστά η διεπιστημονική οπτική, καθώς κατά την ανάλυση των υπό διερεύνηση ερωτημάτων λαμβάνει χώρα η επεξεργασία στοιχείων της νομικής επιστήμης, της κοινωνικής και πολιτικής ανάλυσης, και του πεδίου του χωροταξικού σχεδιασμού. Η ανάλυση βασίστηκε εξ ολοκλήρου σε δευτερογενείς πηγές αναφοράς, κυρίως

στην αγγλική γλώσσα. Με σκοπό την αποσαφήνιση βασικών εννοιών του αντικειμένου ερευνήθηκαν επιστημονικά άρθρα, μελέτες επίσημων αρχών, νομοθεσία καθώς και θεσμικά κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η παρούσα εργασία, περιλαμβάνει κάποια από τα βασικά σημεία της εκπονηθείσας εργασίας.

## 2. Θεωρητικό πλαίσιο για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

### 2.1. Η ανάδυση του χωροταξικού σχεδιασμού ως εργαλείο ολοκληρωμένης διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου

Η έως πρόσφατα επικρατούσα κοινή αντίληψη περί του ανεξάντλητου των πόρων και των υπηρεσιών που είναι διαθέσιμα από τα θαλάσσια οικοσυστήματα, αποδίδεται στο συγκριτικό μέγεθος των ωκεανών, και κυρίως στα χαρακτηριστικά της έκτασης και του βάθους: οι ωκεανοί καλύπτουν περίπου τα τρία τέταρτα της επιφάνειας της γης και αντιπροσωπεύουν το 99% του χώρου διαβίωσης στον πλανήτη κατ' όγκο (UNEP, 2006). Τα χαρακτηριστικά αυτά οδήγησαν περαιτέρω στην εντύπωση ότι οι ωκεανοί αποτελούν ένα περιβάλλον προστατευμένο από τις ανθρώπινες δραστηριότητες και παρεμβάσεις και ότι *«η παραγωγικότητα των θαλασσών είναι ανεξάντλητη ... αφού μόλις και μετά βίας έχει αξιοποιηθεί το ελάχιστο του πλούτου των θαλασσών»*<sup>1</sup>.

Οι εκτιμήσεις όμως για το θαλάσσιο πλούτο διαψεύστηκαν σύντομα. Στις αρχές του εικοστού αιώνα καταγράφονται τα πρώτα επιστημονικά ευρήματα σχετικά με τη δραστηριότητα της αλιείας και τις επιπτώσεις στα αλιευτικά αποθέματα ενώ δημοσιεύεται η πρώτη έρευνα για την υπεραλίευση από τον καθηγητή Walter Garstang<sup>2</sup>. Οι δεκαετίες που επακολούθησαν του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, σηματοδότησαν την έναρξη μιας περιόδου εντατικοποίησης της αλιείας, παρόμοιας σε βαθμό με την εκβιομηχάνιση της χερσαίας γεωργίας (Roberts, 2007). Η παγκόσμια αλιευτική παραγωγή παρουσίασε σταθερούς αυξητικούς ρυθμούς και στα μέσα της δεκαετίας του 1990, εκτιμήθηκε ότι το μέγεθος της παραγωγής ήταν της τάξεως των 86,4 εκατομμυρίων τόνων ψαριών (FAO, 2014). Η γενική πτωτική τάση άσκησης της αλιείας που παρατηρείται τις αρχές του 21ου αιώνα<sup>3</sup> δεν οφείλεται στην αλλαγή πολιτικών αλλά στη δραματική μείωση των ιχθυοαποθεμάτων. Σύμφωνα με την επιστημονική κοινότητα, εκτιμάται ότι η βιομηχανική αλιεία σήμερα συμβάλλει καθοριστικά στην υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων καθώς τα στοιχεία δείχνουν απώλεια άνω του 90% των μεγάλων αρπακτικών ψαριών, όπως επίσης και ότι το 75 % των ειδών υφίστανται πλήρη εκμετάλλευση ή υπεραλιεύονται (Myers and Worm, 2003). Παρά το γεγονός ότι τα πρώτα ευρήματα υποβάθμισης του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος σχετίζονται με τη δραστηριότητα της αλιείας, η ταχεία αλλοίωση των οικοσυστημάτων των ωκεανών του πλανήτη και η, κατ'επέκταση, παρούσα οικολογική κατάσταση τους, συχνά αναφερόμενη και ως *«κρίση των ωκεανών»* (Clark and Clausen, 2008), οφείλεται σε μια σειρά από ποικίλες ανθρωπογενείς δραστηριότητες, χρήσεις και παρεμβάσεις. Η μεταπολεμική ανάπτυξη της οικονομίας, η εξέλιξη της τεχνολογίας και των μέσων παραγωγής και ο επακόλουθος μετασχηματισμός των χρήσεων

<sup>1</sup> Η θεώρηση αυτή περί των ωκεανών υποστηρίχθηκε το 1813 από τον Henry Schultes, κατά τη διάρκεια των πολιτικών συζητήσεων σχετικά με την επέκταση της δραστηριότητας της εμπορικής αλιείας στη Μεγάλη Βρετανία, ενώ αργότερα, το 1863, τα μέλη της Royal Commission, προσκείμενα στην άποψη του Schultes, συνέστησαν την κατάργηση της νομοθεσίας περί αλιείας με σκοπό την παροχή κινήτρων στον αλιευτικό κλάδο, βλ. Roberts, C. (2007). *The unnatural history of the sea*. London: Gaia, pp. 163-164.

<sup>2</sup> Πρόκειται για το άρθρο 'The Impoverishment of the Sea', δημοσιευμένο στο επιστημονικό περιοδικό 'Journal of the Marine Biological Association of the United Kingdom', το οποίο αποτέλεσε μια κριτική επισκόπηση στατιστικών στοιχείων που αναφέρονταν στις πρακτικές αλιείας με τράτα στις περιοχές της Αγγλίας και της Ουαλίας.

<sup>3</sup> 82.600.000 τόνοι το 2011 και το 79.700.000 εκατομμύρια τόνοι το 2012.

γης, η ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση και η αστικοποίηση των παράκτιων ζωνών<sup>4</sup>, η αυξημένη ζήτηση για τρόφιμα αλλά και η γενικότερη μεταβολή στον τρόπο ζωής και διατροφής, αποτέλεσαν βασικούς παράγοντες διαμόρφωσης της τρέχουσας υποβάθμισης (UNEP, 2006) αλλά και του σημερινού καθεστώτος των χρήσεων του θαλάσσιου χώρου.

Σημαντικό μέρος της ευρύτερης ακαδημαϊκής κοινότητας, αποδίδει τη σημερινή, κλιμακούμενη κρίση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στην «*αποτυχημένη διακυβέρνηση του θαλάσσιου χώρου*» (Crowder et al., 2006; Soinininen and Hassan, 2015). Οι υφιστάμενες διακυβερνητικές δομές συνιστούν ένα συνονθύλευμα πολιτικών, κανόνων, διαδικασιών και δικαιωμάτων, το οποίο, σε συνδυασμό με «*τις χωρικές και χρονικές αναντιστοιχίες μεταξύ των βιοφυσικών συστημάτων*» οδηγούν στην αποσπασματικότητα των μέτρων και, κατ'επέκταση, στην αποτυχία εφαρμογής των πολιτικών (Young et al., 2007).

Οι πρώτες σοβαρές ενδείξεις θαλάσσιας ρύπανσης σε ευρεία κλίμακα κατά τη δεκαετία του 1970<sup>5</sup>, αποτέλεσαν το εφελτήριο για την εδραίωση της λεγόμενης «*θαλάσσιας διακυβέρνησης*» (Haward and Vince, 2008)<sup>6</sup>. Η βάση της θαλάσσιας διακυβέρνησης έχει τις ρίζες της στη διαμόρφωση διεθνών αρχών και κανόνων και εντοπίζεται αρχικά στην εγκαθίδρυση του δικαιώματος του παράκτιου κράτους να διεκδικήσει τα ύδατα εντός της περιοχής προστασίας των ακτών του. Βαθμιαία αναδύθηκαν και τα υπόλοιπα στοιχεία που διέπουν το σημερινό καθεστώς της διακυβέρνησης που σήμερα περιλαμβάνει νομικά κείμενα και διεθνείς συμβάσεις (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας), διοικητικά όργανα (Διεθνής Αρχή των Θαλάσσιων Βυθών) αλλά και μηχανισμούς εφαρμογής, όπως τα περιφερειακά και εθνικά προγράμματα.

Στο διάστημα των δεκαετιών 1970-1990, η μετάβαση από τη νεωτερική στη μετα-νεωτερική εποχή είχε αντίκτυπο και στο ζήτημα των ωκεανών καθώς ανέδειξε το ρόλο τους ως βασικού συντελεστή της οικολογικής ισορροπίας, ανακαλώντας την ιδέα του σύνθετου συστήματος που απαιτεί τη θεώρησή του σε σύνολο (Vallega, 2001). Η πολυπλοκότητα των θαλάσσιων συστημάτων παραπέμπει σε δομές διακυβέρνησης που θα πρέπει να ενσωματώνουν όρους ευελιξίας και συνεχούς προσαρμογής. Σε αυτή τη βάση αναδύθηκε το αίτημα για ολοκληρωμένη προσέγγιση της διαχείρισης των ωκεανών. Η διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED), το 1992, η Παγκόσμια Διάσκεψη Κορυφής του 2002 για την Αειφόρο Ανάπτυξη (WSSD) καθώς και η Διάσκεψη Κορυφής Rio+20 (UNCSD) το 2012, αναγνώρισαν την ανάγκη ύπαρξης μιας πιο ολοκληρωμένης προσέγγισης στις πολιτικές διαχείρισης των φυσικών πόρων, άμεσα συνυφασμένη με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και το πρότυπο της «*προσαρμοστικής διαχείρισης*».

Οι πρωτοβουλίες που λαμβάνουν χώρα στα μέσα τις δεκαετίας του 1990 επικεντρώνονται στις παράκτιες περιοχές υπό το μεθοδολογικό πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων

<sup>4</sup> Περισσότερο από το ένα τρίτο του παγκόσμιου πληθυσμού ζει σε παράκτιες περιοχές και στα μικρά νησιά που απαρτίζουν μόλις πάνω από 4% της συνολικής έκτασης της Γης.

<sup>5</sup> Η θαλάσσια ρύπανση έγινε αντιληπτή ως κύρια πηγή υποβάθμισης του περιβάλλοντος μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ωστόσο, αυξημένη ευαισθητοποίηση σημειώνεται κατά τη διάρκεια των δεκαετιών 1960 και 1970, και σχετίζεται κυρίως με την πετρελαϊκή ρύπανση από τις θαλάσσιες μεταφορές. Μια σειρά ατυχημάτων με δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων το Torrey Canyon (1967) και το Amoco Cadiz (1978) που καταγράφηκαν ανάμεσα στις μεγαλύτερες διαρροές όλων των εποχών, αποτέλεσε το έναυσμα για την ανάδειξη του ζητήματος της θαλάσσιας ρύπανσης σε παγκόσμιο επίπεδο.

<sup>6</sup> Η έννοια της διακυβέρνησης αποτελεί αρχής έναν αμφιλεγόμενο όρο, χωρίς σαφή προσδιορισμό ή κοινή αντίληψη περί του περιεχομένου του, τα όρια του οποίου είναι δυσδιάκριτα. Σε γενικές γραμμές, ωστόσο, συνήθως υπονοεί την οποιαδήποτε διαδικασία διαχείρισης ή συντονισμού αλληλοεξαρτώμενων δραστηριοτήτων σε όλα τα επίπεδα (πολιτικό, θεσμικό, διοικητικό), και παραπέμπει στον πολλαπλασιασμό φορέων, οργανισμών, δικτύων, συμφερόντων και ρυθμιστικών συστημάτων. Συνεπακόλουθα, η έννοια της διακυβέρνησης των ωκεανών, καθίσταται περισσότερο δυσδιάκριτη ένεκα της αυξημένης πολυσημίας. βλ. Jessop, 1998; Treib et al., 2012.



Περιοχών (ΟΔΠΠ)<sup>7</sup>. Μια ακόμη μορφή ολοκληρωμένης διαχείρισης αποτέλεσε ο σχεδιασμός των Θαλάσσιων Προστατευόμενων Περιοχών (ΘΠΠ) που υιοθετήθηκε κυρίως ως εργαλείο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και προσομοιάστηκε ως ένα είδος πρώιμου χωροταξικού σχεδιασμού των θαλασσών με αρκετές ωστόσο ανεπάρκειες (Agardy et al., 2011). Η προσέγγιση των ΘΠΠ με σκοπό τη διατήρηση και προστασία των θαλασσών, παρά την αναμφισβήτητη επιστημονικά παραδοχή των πλεονεκτημάτων που προσφέρει για το φυσικό περιβάλλον, αποτέλεσε μια αμφιλεγόμενο μέθοδο διαχείρισης, πολιτικά φορτισμένη (Howard and Vince, 2008), καθώς πραγματοποιήθηκε τον περιορισμό ή και τον αποκλεισμό χρήσεων, εγείροντας αντιδράσεις από διάφορες ομάδες πίεσης.

Παρά το γεγονός ότι ο ΘΧΣ αναδείχθηκε αρχικά ως μέσο αντιμετώπισης περιβαλλοντικών προβλημάτων, υποστηρίζεται, πλέον, ότι μπορεί να προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα στην γενικότερη αντιμετώπιση της παγκόσμιας κρίσης της διακυβέρνησης των ωκεανών και να αναδειχθεί ως το πλέον κατάλληλο εργαλείο για την υλοποίηση των θαλάσσιων πολιτικών παγκοσμίως (Douvere, 2008). Η ανάπτυξη και εφαρμογή του εργαλείου αυτού, συμπίπτει με την εμφάνιση νέων χρήσεων του θαλάσσιου χώρου, τις συγκρούσεις που συνεπακόλουθα δημιουργούνται αλλά και των αιτημάτων ανάπτυξης που στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης βαθμηδόν πολλαπλασιάζονται. Η διαφαινόμενη εξάντληση των ενεργειακών αποθεμάτων των συμβατικών καυσίμων (άνθρακας, φυσικό αέριο, πετρέλαιο), σε συνδυασμό με την αύξηση της ενεργειακής ζήτησης<sup>8</sup> και την προοδευτική επιδείνωση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής έχει οδηγήσει την κοινωνία να στραφεί προς την αξιοποίηση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ).

Το πρότυπο του χερσαίου χωροταξικού σχεδιασμού ως μια ενιαία και αδιαίρετη διαδικασία (Βασενχόβεν, 2008) που έχει ως αντικείμενο όχι μόνο τον φυσικό αλλά και τον οικονομικό και τον κοινωνικό χώρο (Χριστοφιλόπουλος, 2002), φαίνεται να υιοθετείται και στον τομέα των θαλασσών. Λόγοι ανάδειξης του αλλά και, ταυτοχρόνως, βασικά πλεονεκτημάτα του, αποδίδονται στη δυνατότητά του να εντοπίσει τις ασυμβατότητες μεταξύ των θαλάσσιων χρήσεων και να εναρμονίσει τα υφιστάμενα κατακερματισμένα καθεστώτα διαχείρισης στα οποία αυτές υπάγονται. Τέλος, λόγω της ολιστικής του προσέγγισης, χαρακτηρίζεται από ευρεία διεπιστημονικότητα, πλεονέκτημα που μπορεί να οδηγήσει στην εξισορρόπηση μεταξύ περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών σκοπών (Douvere, 2008).

## 2.2. Ζητήματα ορισμού και περιεχομένου

Ο ορισμός του ΘΧΣ έχει αναπτυχθεί υπό διαφορετική θεώρηση ανά τον κόσμο, ενώ η διαμόρφωση των βασικών χαρακτηριστικών και του περιεχομένου βρίσκεται ακόμα υπό εξέλιξη. Ο ορισμός που παρατίθεται συχνότερα είναι αυτός που δόθηκε το 2006, κατά το πρώτο Διεθνές Εργαστήριο για το ΘΧΣ που διοργανώθηκε από τη Διακυβερνητική Ωκεανογραφική Επιτροπή της UNESCO με σκοπό τη διαμόρφωση μιας κοινώς αποδεκτής ορολογίας<sup>9</sup>. Ο ΘΧΣ περιγράφεται ως «η δημόσια (κρατική) διαδικασία, οριοθέτησης και ανάλυσης της χωρικής και χρονικής κατανομής των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο χώρο, με σκοπό την επίτευξη οικολογικών, κοινωνικών και οικονομικών σκοπών που έχουν συνήθως καθορισθεί μέσω μιας διαδικασίας πολιτικής διαβούλευσης» (Ehler and Douvere, 2009).

<sup>7</sup> Στην έκθεση της Επιτροπής Brundtland γίνεται αναφορά στις χρήσεις των παράκτιων περιοχών και την αύξησή τους μέσα στο χρόνο, όπως η βιομηχανία και οι εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας, υπογραμμίζοντας την αναγκαιότητα αναθεώρησης των υφιστάμενων προσεγγίσεων στους τομείς της πολιτικής, διαχείρισης αλλά και των θεσμών. βλ. World Commission on Environment and Development (1987). Our Common Future, Chapter 10: Managing the Commons, Oxford University Press, p.307.

<sup>8</sup> Η παγκόσμια ζήτηση ενέργειας αναμένεται να αυξηθεί μέχρι και τρεις φορές από το 2050. Η ΕΕ αντιπροσωπεύει το 9% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων και στοχεύει στη μείωση των εκπομπών ως το 2030 κατά 40% σε σχέση με το 1990, μέσω της ανάπτυξης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

<sup>9</sup> [http://www.unesco-ioc-marinesp.be/msp\\_workshop\\_2006](http://www.unesco-ioc-marinesp.be/msp_workshop_2006)

Παρά τις όποιες προσπάθειες, η έννοια, το περιεχόμενο καθώς και το πεδίο εφαρμογής του ΘΧΣ, διαφέρουν ανάλογα με τους προσδιοριζόμενους στόχους, το ιστορικό και διοικητικό πλαίσιο του κάθε κράτους. Το Εθνικό Συμβούλιο Ωκεανών των Ηνωμένων Πολιτειών, περιγράφει το ΘΧΣ ως ένα εργαλείο, το οποίο βασιζόμενο σε επιστημονικά δεδομένα, θα συμβάλλει στην προώθηση των τοπικών και περιφερειακών συμφερόντων που συνδέονται με τις πολλαπλές χρήσεις των ωκεανών, τις οικονομικές και ενεργειακές αναπτυξιακές προτεραιότητες και την περιβαλλοντική προστασία<sup>10</sup>. Το ακριβές περιεχόμενο, η κλίμακα και οι στόχοι του σχεδιασμού θα καθορίζονται σε επίπεδο περιφέρειας, δίνοντας έτσι προτεραιότητα στα ειδικότερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής. Το πεδίο εφαρμογής είναι εκτενές καθώς, εκτός από το θαλάσσιο χώρο, ο χωροταξικός σχεδιασμός περιλαμβάνει και τις παράκτιες περιοχές ενώ μπορεί επίσης να συμπεριλάβει και το εσωτερικό των ηπείρων (πχ μεγάλες λίμνες)<sup>11</sup>.

Το 2004, η Κυβερνητική Υπηρεσία Περιβάλλοντος, Τροφίμων & Αγροτικών Υποθέσεων (DEFRA) στην Αγγλία, περιέγραψε το ΘΧΣ ως ένα στρατηγικό σχέδιο ρύθμισης, διαχείρισης και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που οριοθετεί παραλλήλως το καθεστώς των πολλαπλών, σωρευτικών και, ενδεχομένως, αλληλοσυγκρουόμενων χρήσεων του θαλάσσιου χώρου<sup>12</sup>. Αργότερα, το 2008, φαίνεται ότι η επιλογή του στρατηγικού σχεδιασμού μεταβάλλεται προς την κατεύθυνση υιοθέτησης μιας πιο εφαρμοσμένης προσέγγισης καθώς πλέον ο ΘΧΣ περιγράφεται ως «ένας εφαρμόσιμος τρόπος μιας πιο ορθολογικής οργάνωσης των αλληλοεπιδρώντων χρήσεων του θαλάσσιου χώρου, ώστε να εξισορροπηθεί το αίτημα για ανάπτυξη με την ανάγκη προστασίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων»<sup>13</sup>. Σήμερα, το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο χρησιμοποιεί τον όρο «θαλάσσιος σχεδιασμός», παραλείποντας το χωρικό προσδιορισμό.

Στα επίσημα κείμενα της ΕΕ ο ΘΧΣ χαρακτηρίζεται ως «διατομεακό μέσο πολιτικής»<sup>14</sup> και αποτελεί το βασικό μέτρο εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ)<sup>15</sup>. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρησιμοποιήθηκε ο όρος «maritime» (ναυτικός) αντί του «marine» (θαλάσσιος), με σκοπό να υπογραμμισθεί η ολιστική διατομεακή προσέγγιση της διαδικασίας<sup>16</sup>. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η θεώρηση αυτού του νέου εργαλείου διαφέρει σημαντικά όχι μόνο σε περιεχόμενο και σκοπό αλλά ακόμα και στο πεδίο εφαρμογής, παρά την αυτονόητη και σαφώς προσδιορισμένη επιστημονικά έννοια των θαλάσσιων υδάτων (Κιουσιόπουλος και Μπολάνου, 2011).

<sup>10</sup> National Ocean Council, (2013). Marine Planning Handbook. [<http://www.cmsp.noaa.gov/framework/index.html>].

<sup>11</sup> Το διάταγμα της 19ης Ιουλίου 2010, αναφέρει ρητά πως ο παράκτιος και θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί μια περιεκτική, προσαρμοστική, ολοκληρωμένη, με βάση το οικοσύστημα, διαφανή διαδικασία χωροταξικού σχεδιασμού, με σκοπό την ανάλυση των ενεστώτων αλλά και προσδοκώμενων χρήσεων των ωκεανών, των παράκτιων περιοχών και των Μεγάλων Λιμνών», Executive Order 13547 --Stewardship of the Ocean, Our Coasts, and the Great Lakes [<https://www.whitehouse.gov>]

<sup>12</sup> Ο ορισμός αυτός προτάθηκε στο πλαίσιο ενός πιλοτικού προγράμματος για την περιοχή της ιρλανδικής θάλασσας και φαίνεται να υπονοεί ότι δεν πρόκειται για καθαρά «φυσικό» σχεδιασμό αλλά στρατηγικό σχεδιασμό.

<sup>13</sup> Department for Environmental, Food and Rural Affairs. 2008. The Marine and Coastal Access Bill. United Kingdom

<sup>14</sup> Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014 περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 135)

<sup>15</sup> Συγκεκριμένα, ως ΘΧΣ «νοείται η διαδικασία με την οποία οι αρχές του οικείου κράτους μέλους αναλύουν και οργανώνουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων» και συνίσταται «στη συλλογή δεδομένων, στις διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους, στη συμμετοχική ανάπτυξη ενός σχεδίου, και εν συνεχεία στην εφαρμογή, στην εκτέλεση, στην αξιολόγηση και στην επανεξέτασή του».

<sup>16</sup> βλ. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (2008). Ανακοίνωση της Επιτροπής. Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ, COM (2008) 791 τελικό.

Σε κάθε περίπτωση, ο ΘΧΣ εξυπηρετεί δύο πρωταρχικούς στόχους: (1) τον προσδιορισμό των χρήσεων του θαλάσσιου χώρου και την κατανομή αυτών σε συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή καθώς επίσης και (2) τη διασφάλιση ότι οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στις θάλασσες και τους ωκεανούς, δεν υπονομεύουν την ικανότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος για παροχή υπηρεσιών στο σύνολο του οικοσυστήματος (Young, 2015). Μέσω αυτού του εργαλείου θα καθορισθούν οι εκάστοτε ειδικές χρήσεις με σκοπό την ελαχιστοποίηση των χωρικών συγκρούσεων και ταυτοχρόνως θα επιχειρηθεί μια συντονισμένη προσπάθεια διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος προσανατολισμένη στις θεμελιώδεις οικολογικές αρχές.

Ο ΘΧΣ αποτελείται, εν γένει, από τουλάχιστον τρία στάδια (Ehler and Douvere, 2007) και η αποτελεσματικότητά του είναι συνυφασμένη με τη λειτουργία του ως μία συνεχή, επαναληπτική και προσαρμοστική διαδικασία (Day, 2008). Το πρώτο στάδιο αφορά το σχεδιασμό και ανάλυση, μέσω της θέσπισης ενός ή περισσότερων χωροταξικών σχεδίων. Το δεύτερο στάδιο αφορά το ζήτημα της εφαρμογής, και περιλαμβάνει κατ'αρχάς, τη δημιουργία ή την αναθεώρηση του ήδη υφιστάμενου σχετικού νομοθετικού και διοικητικού πλαισίου. Τέλος, το τρίτο στάδιο περιλαμβάνει τις διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης καθώς και αυτή της προσαρμοστικής διαχείρισης (adaptive management). Κατά το στάδιο αυτό, αξιολογούνται η επάρκεια των υφιστάμενων σχεδίων, η χρονική τους αποτελεσματικότητα και οι μηχανισμοί εφαρμογής τους.

### 2.3. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά

Η ανάδυση του εργαλείου του ΘΧΣ είναι άμεσα συνυφασμένη με το θεωρητικό πλαίσιο της οικοσυστημικής προσέγγισης, το οποίο αποτελεί κυρίαρχο λόγο σε επίσημα και μη κείμενα θαλάσσιας πολιτικής. Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί μια σχετική ασάφεια. Ενώ μέρος της επιστημονικής κοινότητας υποστηρίζει πως ο ΘΧΣ αποτελεί ένα μέσο εφαρμογής της οικοσυστημικής διαχείρισης (Douvere, 2008; Young, 2015), στο περιεχόμενο των πολιτικών κειμένων ο σχεδιασμός του θαλάσσιου χώρου εμφανίζεται ως εργαλείο που θα πρέπει να ακολουθεί τις αρχές της οικοσυστημικής προσέγγισης, προσδίδοντας έτσι σε αυτή ένα καθαρά θεωρητικό ρόλο. Σε κάθε περίπτωση, η έννοια του οικοσυστήματος<sup>17</sup> αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της διαδικασίας ανάπτυξης και εφαρμογής του ΘΧΣ.

Σε επίπεδο νομικού πλαισίου, η Σύμβαση για τη Διατήρηση των Ζώντων Θαλάσσιων Πόρων της Ανταρκτικής του 1980 εμπεριείχε στις υποχρεώσεις της (άρθρο 2) την τήρηση των αρχών της οικοσυστημικής προσέγγισης (ΟΠ) ως μέσο εξασφάλισης της διατήρησης των οικολογικών διαδικασιών και συσχετίσεων. Έκτοτε αποτέλεσε περιεχόμενο πολλών διεθνών συμβάσεων, είτε ως κατευθυντήρια αρχή, όπως στη Σύμβαση του Παρισιού για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού (OSPAR) του 1992, είτε ως οργανωτική μέθοδος, όπως στην περίπτωση του ψηφίσματος 61/222 «Ωκεανοί και Δίκαιο της Θάλασσας», της Γενικής Συνέλευσης του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

Οι ως άνω διεθνείς συμβάσεις δεν έχουν αποδώσει με τον ίδιο τρόπο το περιεχόμενο του όρου. Σε έναν αρκετά ευρύ ορισμό, οι Farmer et al (2012), απέδωσαν το περιεχόμενο της οικοσυστημικής προσέγγισης ως *«μια προσέγγιση σχεδιασμού και διαχείρισης πόρων που ενσωματώνει τις συνδέσεις μεταξύ γης, αέρα και νερού και όλων των έμβιων όντων, συμπεριλαμβανομένων και των ανθρώπων, τις δραστηριότητές τους και τη θεσμική τους*

<sup>17</sup> Το 1935, ο βιολόγος Arthur G. Tansley χρησιμοποίησε για πρώτη φορά τον όρο «οικοσύστημα» για να προσδιορίσει το σύνολο και την αλληλεπίδραση των βιοτικών και φυσικών παραγόντων σε μια συγκεκριμένη χωρικά προσδιορισμένη έκταση (Tansley, 1935). Το 1975, εισήχθη για πρώτη φορά σε δημοσιευμένο κείμενο, ο όρος «οικοσυστημική προσέγγιση» (ecosystem approach) από τους Shapiro, Lamarra και Lynch για να περιγράψει μια διαδικασία «βιοδιαχείρισης» (biomanipulation) στην περίπτωση αποκατάστασης μιας λίμνης. Η ορολογία αυτή αποδείχτηκε διαχρονική, αλλά από το 1970 το περιεχόμενο και η χρήση της υπέστησαν τροποποιήσεις καθώς πλέον εμπεριέχεται και ο ανθρώπινος παράγοντας.

*οργάνωση*». Με την έννοια της οικοσυστημικής προσέγγισης υπονοείται η αναγνώριση και η εξέταση της ιδιαίτερης περιβαλλοντική κατάστασης μίας συγκεκριμένης, χωρικά οριοθετημένης θαλάσσιας περιοχής (Crowder and Norse, 2008). Ωστόσο, παρά την ευρεία αποδοχή της ΟΠ, η έννοια αυτή παραμένει μια θεωρητική προσέγγιση με ελάχιστη πρακτική εφαρμογή (Douvere and Ehler, 2009). Η ασάφεια και η πολυπλοκότητα του όρου δεν αναίρεσε την ανάγκη για την εφαρμογή του. Η χωρική του διάσταση έφερε στο προσκήνιο το εργαλείο του χωροταξικού σχεδιασμού, όπως ήδη αναφέρθηκε ως άνω.

Η ενσωμάτωση της οικοσυστημικής προσέγγισης στο χωροταξικό σχεδιασμό θέτει σημαντικές προκλήσεις που περιλαμβάνουν κυρίως τη συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα στο θαλάσσιο οικοσύστημα καθώς και την ανάγκη σύνδεσης της προσέγγισης αυτής με την ευρύτερη πολιτική και οικονομική ατζέντα.

Βασική πτυχή της ΟΠ, συνιστά η αναγνώριση και η ανάλυση της ιδιαίτερης οικολογικής κατάστασης μίας συγκεκριμένης θαλάσσιας περιοχής και η σύνθεση όλων των υποσυστημάτων που περιλαμβάνει το οικοσύστημα. Αυτό συνεπάγεται την ανάγκη έρευνας της δυναμικής των συστημάτων, με σκοπό τη συλλογή πληροφοριών και στοιχείων.

Σε επίπεδο εφαρμογής επομένως, η σημαντικότερη πρόκληση που θέτει η ΟΠ, είναι αυτή της χάραξης ορίων. Τα χωρικά όρια θα πρέπει να ορίζονται με τα στοιχεία των επιστημών της ωκεανογραφίας και της βαθυμετρίας. Ωστόσο, στην πράξη οφείλουν να αντανακλούν όχι μόνο τα γεωφυσικά, αλλά και τα κοινωνικοοικονομικά και διοικητικά όρια (Crowder and Norse, 2008). Εδώ, ο χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί μια σύνθετη και δυσχερή διαδικασία καθώς θα πρέπει να οριοθετήσει το εκάστοτε χωρικό πεδίο σύμφωνα με την οικολογική αλλά και κοινωνικοοικονομική αξία έτσι όπως έχει προσδιοριστεί τόσο από τις φυσικές επιστήμες όσο και από το κοινωνικό σύνολο, λαμβάνοντας υπόψιν ότι η δυναμική ενός οικοσυστήματος εκτυλίσσεται ταυτόχρονα σε διαφορετικές χωρικές κλίμακες.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός αποτέλεσε μια οργανωμένη διαδικασία παρέμβασης, με σκοπό τη διαχείριση του χερσαίου χώρου και την επίλυση συγκεκριμένων κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων. Η εναρμόνιση ανταγωνιστικών αξιώσεων στο χώρο (Μέλισσας, 2010) αποτελεί κοινή αναφορά και στο χερσαίο και στο θαλάσσιο χώρο. Σε επίπεδο εφαρμογής, σε πολλές περιπτώσεις ανά τον κόσμο, ο ΘΧΣ βασίστηκε στα συστήματα του χερσαίου σχεδιασμού και στη λογική οργάνωσής του. Εντούτοις οι θαλάσσιες δραστηριότητες και οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ χρηστών και χρήσεων χαρακτηρίζονται από αυξημένη πολυπλοκότητα.

Σε πρώτη ανάγνωση, παρατηρείται αξιοσημείωτη αντίθεση μεταξύ των μορφών των δραστηριοτήτων μεταξύ των λεγόμενων «σταθερών» χρήσεων (εγκαταστάσεις παραγωγής αιολικής ενέργειας) και των «κινητών» χρήσεων (ναυσιπλοΐα – χρήση όχι υπό το καθεστώς μόνιμων δομών). Εν συνεχεία, η διάκριση μεταξύ «αστικών» και «αγροτικών» περιοχών της θάλασσας σχετίζεται άμεσα με τη χωρική ένταση των θαλάσσιων χρήσεων<sup>18</sup>. Τέλος, πρέπει να επισημανθούν δύο τύποι συγκρούσεων στο θαλάσσιο χώρο: οι συγκρούσεις μεταξύ διαφορετικών χρήσεων (user-user conflicts), όπως για παράδειγμα μεταξύ της αλιείας και της εξόρυξης πετρελαίου, και τη σύγκρουση μεταξύ δραστηριότητας και περιβάλλοντος (user-environment conflicts) (Douvere, 2008).

Η περίπτωση «συστέγασης» πολλαπλών χρήσεων σε ένα συγκεκριμένο χωρικό πεδίο, οφείλεται στην ιδιαιτερότητα των γεωφυσικών χαρακτηριστικών του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα στο βυθό της θάλασσας, στη στήλη νερού, και στην επιφάνεια.

<sup>18</sup> Την πρώτη κατηγορία συνθέτουν οι θαλάσσιες περιοχές που εφάπτονται των αστικοποιημένων παράκτιων εδαφών, όπου περιλαμβάνονται δραστηριότητες όπως ο τουρισμός, η ναυσιπλοΐα, η διάθεση στερεών αποβλήτων. Στη δεύτερη κατηγορία, συνήθως, ανήκουν τα πιο απομακρυσμένα από την ακτή θαλάσσια ύδατα, καθώς και παρακείμενες ακτές με ένα διαφορετικό συνδυασμό χρήσεων συμπεριλαμβανομένων υπεράκτιων δραστηριοτήτων εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου, ιχθυοκαλλιεργειών, και μεγάλων θαλάσσιων οδών, βλ. Smith et al. (2012).



Η «τριδιάστατη φύση» του ΘΧΣ αποτελεί θεμελιώδη διαφορά σε σχέση με το δισδιάστατο χερσαίο σχεδιασμό (Smith et al., 2010). Οι χρονικές διακυμάνσεις όχι μόνο σε εποχική αλλά και σε καθημερινή βάση αποτελούν σημαντικό παράγοντα διαφοροποίησης του ΘΧΣ σε σχέση με το χερσαίο σχεδιασμό. Συγκεκριμένες χρήσεις στη θάλασσα επίσης, χαρακτηρίζονται έντονα από τον εποχικό τους χαρακτήρα, όπως για παράδειγμα η αλιεία.

Οι διαφορές μεταξύ χερσαίου και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού δεν εξαντλούνται στα παραπάνω. Το ριζικά διαφορετικό νομικό πλαίσιο που διέπει τις οικονομικές δραστηριότητες στο θαλάσσιο χώρο επιδρά με διαφορετικό τρόπο τη διαδικασία σχεδιασμού, κυρίως λόγω της έλλειψης καθορισμένων δικαιωμάτων κυριότητας και διαδικασιών αποζημίωσης στο θαλάσσιο χώρο (Douve, 2008; Kidd and Ellis, 2012).

Η εμφάνιση του ΘΧΣ αποτελεί μέρος των ευρύτερων μεταλλαγών των θεωρήσεων στα ζητήματα του θαλάσσιου χώρου, και βρίσκεται πλέον σε άμεση διαλεκτική με τον τομέα των θαλάσσιων πολιτικών. Οι μεταλλαγές αυτές φέρνουν στο προσκήνιο τη διαμόρφωση των θαλάσσιων πολιτικών ως τμήματα της άσκησης δημόσιας πολιτικής, που σηματοδοτεί, εκτός των άλλων, και έναν επαναπροσδιορισμό του θαλάσσιου χώρου ως «ουσιώδες πολιτικό - εδαφικό στοιχείο» του κράτους (Suárez de Vivero, Rodríguez Mateos and Florido del Corral, 2009). Παρόλο που οι σχηματισμοί αυτοί βρίσκονται σε αρχικό στάδιο, εντούτοις, στοιχεία που συνηγορούν προς αυτόν τον επαναπροσδιορισμό της θαλάσσιας πολιτικής μπορούν να ανιχνευθούν στις διαδικασίες θεσμικών οργάνων και οργανισμών όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση. Το κράτος εμφανίζεται ως ο κύριος διαμορφωτής της θαλάσσιας πολιτικής μέσα από την ανάπτυξη θαλάσσιας χωροταξίας.

Ωστόσο το κράτος παραμένει ο βασικός παράγων διαμόρφωσης των θαλάσσιων πολιτικών, λόγω της εντοπισμένης σε συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο πολιτικής δικαιοδοσίας, έστω και υπό το καθεστώς του συντονιστή των νέων, αναδυόμενων δικαιοδοσιών (Roe, 2013). Στο πλαίσιο αυτό, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, ο ΘΧΣ αναδεικνύεται ως μια βαθιά πολιτικοποιημένη διαδικασία, που, εκτός μερικών εξαιρέσεων, *«εξακολουθεί να αποτελεί μια τοπική ή εθνική προσέγγιση διαχείρισης των θαλασσών, προσαρμοσμένη στις ειδικές ανάγκες και συνθήκες του συγκεκριμένου κράτους, που ωστόσο, ταυτόχρονα, μπορεί να παρέχει μεγάλες δυνατότητες βελτίωσης της διαχείρισης των ενάλιων πόρων τόσο σε επίπεδο οικοσυστήματος όσο και σε διασυνοριακό επίπεδο»*<sup>19</sup>.

#### 2.4. Διεθνής πρακτική

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το αίτημα για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική οδήγησε στη λήψη μέτρων και αποφάσεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Εκτός από τις συλλογικές προσπάθειες που περιγράφηκαν προηγουμένως, αρκετά κράτη ανέλαβαν πρωτοβουλίες σε εθνικό επίπεδο για τη δημιουργία θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων.

Ίσως δεν είναι τυχαίο που το πρώτο παράδειγμα θαλάσσιου σχεδιασμού μεγάλης κλίμακας, καταγράφεται το 1970, χρονική στιγμή που εισάγεται και το σύστημα του στρατηγικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού στο Ηνωμένο Βασίλειο (Smith et al., 2010). Πρόκειται για το πλέον δημοφιλές Great Barrier Reef Park, που βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα της **Αυστραλίας** και εκτείνεται σε περιοχή μεγαλύτερη των 2.000 χιλιομέτρων κατά μήκος της ακτής της πολιτείας του Queensland. Πρόκειται για ένα χώρο πολλαπλών χρήσεων συμπεριλαμβανομένων του θαλάσσιου τουρισμού, της αλιείας και της επιστημονικής έρευνας, που διέπεται από συγκεκριμένο χωρικό σχέδιο που προσδιορίζει τις επιτρεπόμενες και μη δραστηριότητες (Kenchington and Day, 2011).

Η ανάγκη για άμεση δραστηριοποίηση κατά των αυξανόμενων περιβαλλοντικών απειλών αλλά και για κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο, αποτέλεσαν αντικείμενο συζητήσεων για

<sup>19</sup> Secretariat of the Convention on Biological Diversity and the Scientific and Technical Advisory Panel -GEF (2012).

πάνω από μια δεκαετία. Η περιοχή, τελικά, οριοθετήθηκε ως θαλάσσιο πάρκο πολλαπλών χρήσεων το 1975 με νομοθετική πράξη<sup>20</sup>. Το θεσμικό πλαίσιο εγκαθίδρυε επίσης μια επίσημη αρχή (GBRMPA)<sup>21</sup> που θα ήταν αρμόδια για τη χωρική οργάνωση και προστασία του πάρκου. Η διαχείριση του πάρκου έχει σαφή οικολογικό προσανατολισμό, καθώς «*το σύστημα ζωνών θα πρέπει να προάγει την οικολογικά βιώσιμη ανάπτυξη*» (Commonwealth of Australia, 2014) και να εξασφαλίζει την προστασία της βιοποικιλότητας μέσω της θέσπισης ενός δικτύου «no-take zones»<sup>22</sup>, που καλύπτουν το 33% της περιοχής<sup>23</sup>. Η νομοθετική πράξη του 1975, αποτέλεσε σαφέστατα ένα πλαίσιο με περιβαλλοντική ταυτότητα καθώς προέβλεπε την κατάρτιση ενός σχεδίου ζωνών υπό τις αρχές της οικοσυστημικής προσέγγισης με σκοπό τη διατήρηση και την προστασία του θαλάσσιου πάρκου (Kenchington and Day, 2011).

Οι προσπάθειες εφαρμογής ενός χωροταξικού σχεδίου στα θαλάσσια ύδατα της Αυστραλίας, δεν εξαντλείται στην περίπτωση του Great Barrier Reef Park. Η Αυστραλία αποτέλεσε ένα από τα πρωτοπόρα κράτη στην ανάπτυξη και εφαρμογή της νέας θεώρησης της διακυβέρνησης των ωκεανών κατά τη δεκαετία του 1990. Το 1998, θεσπίζεται η εθνική πολιτική για τους ωκεανούς (Australia's Oceans Policy – AOP) και έχει ως στόχο τη σύνταξη όλων των συσχετιζόμενων τομέων και δικαιοδοσιών, υπό το πλαίσιο μιας ολιστικής προσέγγισης με βάση το οικοσύστημα. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, καθιερώθηκε μια διαδικασία ΘΧΣ υπό τη δικαιοδοσία της Κοινοπολιτείας και η ισχύς της εκτείνεται 3-200 ναυτικά μίλια από την ακτή (Vince, 2014). Οι προσπάθειες για μια οικοσυστημική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου της Αυστραλίας προωθήθηκαν και μέσω της θέσπισης των Περιφερειακών Θαλάσσιων Σχεδίων τα οποία μετονομάστηκαν ως Θαλάσσια Βιοπεριφερειακά Σχέδια (Marine Bioregional Plans). Πέντε από τα σχέδια αυτά ολοκληρώθηκαν το 2012 και περιλαμβάνουν διατάξεις στοχευμένες στην προστασία της βιοποικιλότητας. Ο σχεδιασμός αυτός καλύπτει το σύνολο της αυστραλιανής ΑΟΖ<sup>24</sup> και μαζί με το εθνικό σύστημα για τις Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές, αποτελούν τη βάση του πλαισίου του ΘΧΣ της Αυστραλίας.

<sup>20</sup> Great Barrier Reef Marine Park Act (1975)

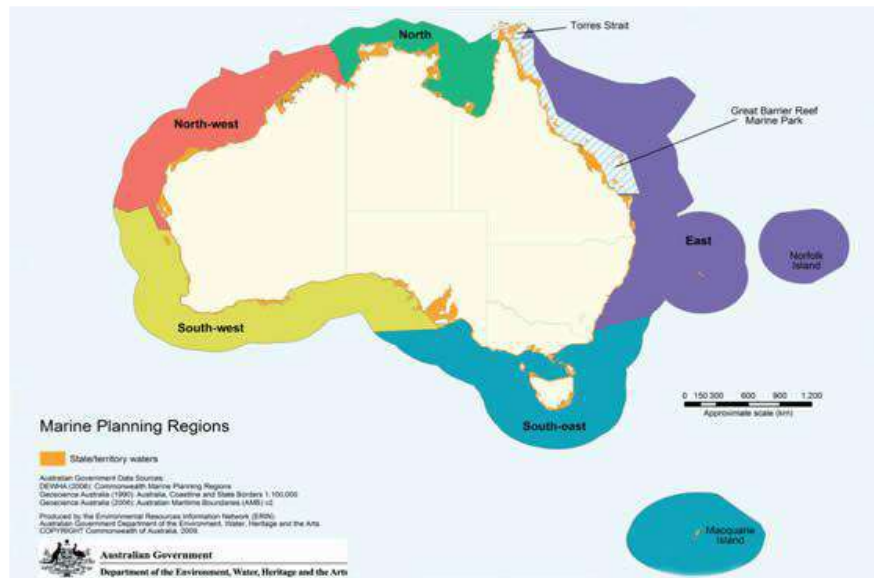
<sup>21</sup> Η Great Barrier Reef Marine Park Authority (GBRMPA), αποτελεί την αρμόδια διοικητική αρχή, υπεύθυνη για την εφαρμογή ενός ειδικού καθεστώτος διατήρησης και ορθολογιστικής χρήσης της περιφέρειας του Great Barrier Reef. Μεταξύ των αποκλειστικών οργανωτικών αρμοδιοτήτων που της έχουν δοθεί, βασικότερη αποτελεί αυτή της εναρμόνισης των εθνικών πολιτικών με τις πολιτικές της πολιτείας του Queensland. Στη διάθεσή της περιλαμβάνονται μια σειρά από εργαλεία για τη διαχείριση του θαλάσσιου πάρκου, μεταξύ αυτών, ρυθμιστικές πράξεις και κανονισμοί, σχέδια για τον καθορισμό των ζωνών, συμφωνητικά ιδιοκτησίας καθώς και θεσπισμένες αρχές και βέλτιστες πρακτικές που αφορούν την εκπαίδευση, την έρευνα αλλά και την παρακολούθηση και υποβολή των σχετικών εκθέσεων.

<sup>22</sup> Ως “no-take” χαρακτηρίζονται οι περιοχές στις οποίες η ανθρώπινη δραστηριότητα απαγορεύεται ή είναι σαφώς περιορισμένη, εξαιρουμένης της επιστημονικής έρευνας. Βασικές αιτίες που υποδεικνύουν την ανάγκη της εγκαθίδρυσης τέτοιων ζωνών, αποτελούν η ύπαρξη περιοχών με αποδεδειγμένη δραματική μείωση των αλιευτικών αποθεμάτων ή με σοβαρό βαθμό θαλάσσιας ρύπανσης. Κατά καιρούς στο πεδίο περιλαμβάνονται περιοχές με διαφορετικού περιεχομένου ζητήματα που επιβάλλουν ωστόσο το σχεδιασμό τους ως “no-take”. βλ. Jones P.J.S. 2006:143-156.

<sup>23</sup> Το 2005, η κυβέρνηση της Australia χαρακτήρισε το 33% του θαλάσσιου πάρκου ως περιοχή στην οποία απαγορεύεται κάθε είδους δραστηριότητα. Το προϋπάρχον καθεστώς αφορούσε μόνο το 4,5% της περιοχής. [<http://www.gbrmpa.gov.au>]

<sup>24</sup> [http://www.unesco-ioc-marinesp.be/spatial\\_management\\_practice/australia\\_bioregions](http://www.unesco-ioc-marinesp.be/spatial_management_practice/australia_bioregions)

Εικόνα 1. Περιφέρειες θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στην Αυστραλία



Πηγή: <http://www.environment.gov.au>

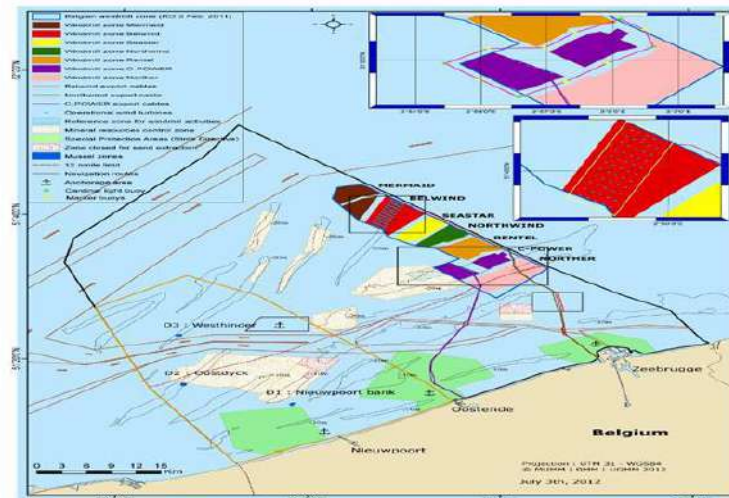
Το **Βέλγιο**, αποτελεί μία από τις πρώτες χώρες που ανέπτυξαν και εφάρμοσαν ένα οργανωμένο σύστημα σχεδιασμού. Παρά το γεγονός ότι θαλάσσιος χώρος του βελγικού τμήματος της Βόρειας Θάλασσας χαρακτηρίζεται από το σχετικά μικρό μέγεθός του (3.600 τ.χλμ.), ο σχεδιασμός του περιλάμβανε ένα σχετικά μεγάλο εύρος επιτρεπόμενων χρήσεων.

Οι νομοθετικές διατάξεις για την υφαλοκρηπίδα (Continental Shelf Act of 13 June 1969), αποτέλεσαν το πρώτο σημαντικό νομοθέτημα ρύθμισης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Ωστόσο, η διεύρυνση του χωρικού πεδίου της αιγιαλίτιδας ζώνης το 1987<sup>25</sup>, από τα τρία (3) στα δώδεκα (12) ναυτικά μίλια, υπήρξε η αφορμή έναρξης των διεργασιών για το σχεδιασμό της θαλάσσιας περιοχής. Με σκοπό τη θεσμική ενίσχυση αυτών των διεργασιών, θεσπίστηκαν δύο εφαρμοστικοί νόμοι, ένας για τη θαλάσσια προστασία (Marine Protection Act of 20 January 1999) και ένας για το καθεστώς της ΑΟΖ, (EEZ Act of 22 April 1999), οι οποίοι αποτέλεσαν και τη νομοθετική βάση του μεταγενέστερου εργαλείου του ΘΧΣ. Το διαμορφούμενο νομικό καθεστώς για τις θαλάσσιες χρήσεις βασίστηκε εξ ολοκλήρου σε μια διαδικασία που περιλάμβανε δύο βασικά στάδια: αυτό της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και εκείνο της έγκρισης και αδειοδότησης. Το περιεχόμενο των τροποποιήσεων που εισήχθησαν με τα Προεδρικά Διατάγματα του 2003<sup>26</sup>, επικεντρώνονταν αποκλειστικά στον προσδιορισμό όρων και θέσπισης προτύπων καταλληλότητας για την κατασκευή και χωροθέτηση αιολικών πάρκων, υπογραμμίζοντας έτσι τις προτεραιότητες των εθνικών πολιτικών.

<sup>25</sup> Η έναρξη ισχύος της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS III), στις 16 Νοεμβρίου 1994, δημιούργησε το κατάλληλο νομικό υπόβαθρο για την αναγνώριση της επέκτασης των θαλάσσιων ζωνών δικαιοδοσίας προς όφελος των παράκτιων κρατών. Η αναγνώριση αυτή έδωσε τη δυνατότητα στα παραδοσιακά ναυτικά κράτη, ανάπτυξης στρατηγικών σχεδίων σε χωρικά πεδία που περιλαμβάνονταν στο καθεστώς της ανοικτής θάλασσας, και που έως τότε παρέμεναν διστακτικά στην εκμετάλλευσή τους, λόγω της αρχής της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας.

<sup>26</sup> Πρόκειται για το Royal decree of 7 September 2003 (License Decree) και το Royal decree of 9 September 2003 (Environmental Impact Decree), που εμπεριέχουν τροποποιήσεις σχετικά με την αδειοδότηση και τη διαδικασία μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων συγκεκριμένων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές. Από τις ως άνω διαδικασίες εξαιρείται η δραστηριότητα της αλιείας καθώς διέπεται από την Κοινή Αλιευτική Πολιτική της ΕΕ.

Εικόνα 2. Χωροταξικό σχέδιο για το θαλάσσιο χώρο του βελγικού τμήματος της Βόρειας Θάλασσας



Πηγή: <http://www.environment.gov.au>

Την ίδια χρονιά τέθηκαν οι βάσεις για τη δημιουργία του πρώτου επίσημου σχεδίου (Master Plan)<sup>27</sup>, το οποίο έλαβε χώρα σε δύο στάδια και περιλάμβανε δύο δεσμευτικές συμφωνίες οριοθέτησης ζωνών: η πρώτη, το 2003, αφορούσε την ανάπτυξη δύο οικονομικών δραστηριοτήτων (εξόρυξη αδρανών υλικών και παραγωγής παράκτιας αιολικής ενέργειας) ενώ η δεύτερη, το 2005, καθόριζε την ζώνη προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος (Olsen et al., 2014). Ωστόσο, το κείμενο χαρακτηρίστηκε από έλλειψη νομικής βάσης απαραίτητη για τη δημιουργία ενός πλαισίου ολοκληρωμένης πολιτικής και χωροταξικής διαδικασίας (Maes, Vanhulle and Lescauwae, 2013). Έπειτα από διεργασίες σχεδόν δέκα ετών, το Μάρτιο του 2014, εγκρίθηκε το πρώτο εθνικό θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο<sup>28</sup>, το αναμένεται να αντικαταστήσει σταδιακά το ως προηγούμενο καθεστώς των αδειοδοτήσεων.

Στη **Γερμανία**, η ιδέα διεξαγωγής χωροταξικού σχεδιασμού στο θαλάσσιο χώρο τέθηκε για πρώτη φορά κατά τη δεκαετία του 1980, από τον Buchholz (1985) που διέκρινε την κλιμάκωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων (Jay et al., 2012). Σε επίπεδο εφαρμογής, η συζήτηση σχετικά με την ανάπτυξη θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού τοποθετείται στα τέλη της δεκαετίας του 1990, με αφορμή την τεχνολογική πρόοδο που είχε σημειωθεί και έδινε πλέον τη δυνατότητα εκμετάλλευσης των υπεράκτιων περιοχών. Γενεσιουργό αιτία για τη διαδικασία ενεργοποίησης του ΘΧΣ, αποτέλεσε το πολιτικό και οικονομικό ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του τομέα της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας (Jay et al., 2012). Ωστόσο, παρά το πρώιμο των διεργασιών και το αυξημένο ενδιαφέρον της Γερμανίας για το θαλάσσιο χώρο ως λύση στο εθνικό ζήτημα της ενεργειακής αυτονομίας και ασφάλειας, η σύνταξη των πρώτων θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων πολλαπλών χρήσεων λαμβάνει χώρα μόλις το 2007, από την ομοσπονδιακή Ναυτική και Υδρογραφική υπηρεσία (BSH)<sup>29</sup>.

Το θεσμικό πλαίσιο του ΘΧΣ διέπεται κατά βάση από τη μεταφορά της λογικής του χερσαίου σχεδιασμού στο χωρικό πεδίο της θάλασσας (Jay et al., 2013). Η ομοσπονδιακή νομοθεσία του 1997 για το χωροταξικό σχεδιασμό (Raumordnungsgesetz) αναθεωρήθηκε με σκοπό την επέκταση της εφαρμογής των εθνικών τομεακών αρμοδιοτήτων και σε άλλα πεδία, συμπεριλαμβανομένων και των θαλάσσιων για την περιοχή της ΑΟΖ (Douvere et al., 2007). Οι

<sup>27</sup> A decade of Marine Spatial Planning in Belgium (MESMA presentation) [<http://www.mesma.org/default.asp?ZNT=S0T10-1P141>].

<sup>28</sup> Royal Decree of 20 March 2014 on the adoption of the MSP

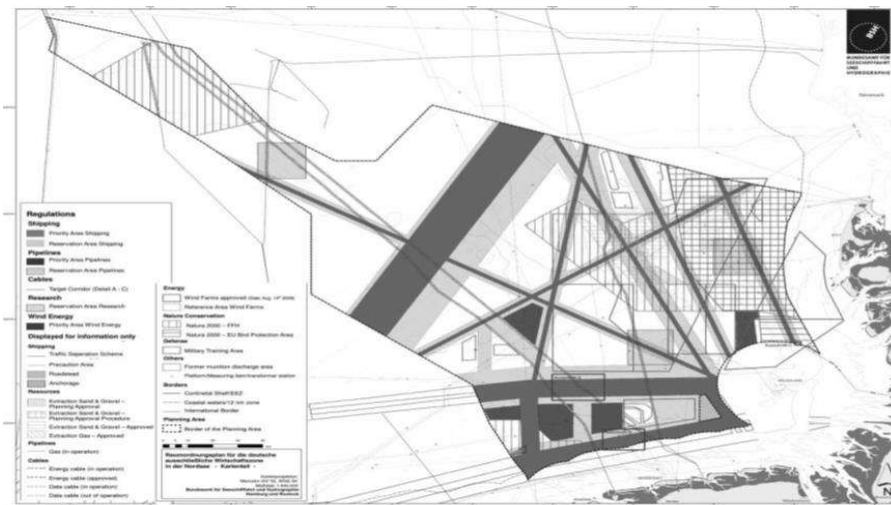
<sup>29</sup> [http://www.unesco-ioc-marinesp.be/msp\\_practice/germany\\_north\\_baltic\\_seas](http://www.unesco-ioc-marinesp.be/msp_practice/germany_north_baltic_seas)



διαδικασίες για το ΘΧΣ λαμβάνουν χώρα σε δύο επίπεδα διακυβέρνησης που αντικατοπτρίζουν και την αντίστοιχη ομοσπονδιακή δομή του γερμανικού κράτους (Ehler and Douvere, 2007).

Τη θέσπιση νομοθετικού πλαισίου για το ΘΧΣ, επακολούθησε η ανάπτυξη ενός σχεδίου προσδιορισμού περιοχών με ιδιαίτερη περιβαλλοντική σημασία από την Εθνική Υπηρεσία για την Προστασία της Φύσης. Το 2006, παράλληλα με την υιοθέτηση εθνικής θαλάσσιας στρατηγικής για τις παράκτιες περιοχές, ξεκίνησαν οι επίσημες διεργασίες για την ανάπτυξη θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων πολλαπλών χρήσεων για τις περιοχές της Βαλτικής<sup>30</sup> και της Βόρειας Θάλασσας<sup>31</sup>, σχέδια τα οποία τέθηκαν σε εφαρμογή το 2009<sup>32</sup>.

Εικόνα 3. Χωροταξικό σχέδιο για το θαλάσσιο χώρο του γερμανικού τμήματος της Βόρειας Θάλασσας



Πηγή: Jay, S., Klenke, T., Ahlhorn, F. and Ritchie, H. (2012). Early European Experience in Marine Spatial Planning: Planning the German Exclusive Economic Zone.

### 3. Νομικό πλαίσιο και περιορισμοί για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

#### 3.1. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας

Η ανάπτυξη του εργαλείου του ΘΧΣ από τα παράκτια κράτη, είτε σε εθνικό είτε σε περιφερειακό επίπεδο, θα πρέπει να έρχεται σε συμφωνία με δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως αυτά διαμορφώνονται από το διεθνές δίκαιο. Οι τρεις Συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (1958, 1960, 1973-1982) αποτελούν έως σήμερα τον ακρογωνιαίο λίθο διαμόρφωσης του καθεστώτος διαχείρισης των ωκεανών. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για

<sup>30</sup> Για περαιτέρω ανάλυση βλ.: Spatial Plan for the German Exclusive Economic Zone in the Baltic Sea [[http://www.bsh.de/en/Marine\\_uses/Spatial\\_Planning\\_in\\_the\\_German\\_EEZ/documents2/Spatial\\_Plan\\_Baltic\\_Sea.pdf](http://www.bsh.de/en/Marine_uses/Spatial_Planning_in_the_German_EEZ/documents2/Spatial_Plan_Baltic_Sea.pdf)].

<sup>31</sup> Για περαιτέρω ανάλυση βλ.: Spatial Plan for the German Exclusive Economic Zone in the North Sea [[http://www.bsh.de/en/Marine\\_uses/Spatial\\_Planning\\_in\\_the\\_German\\_EEZ/documents2/Spatial\\_Plan\\_North\\_Sea.pdf](http://www.bsh.de/en/Marine_uses/Spatial_Planning_in_the_German_EEZ/documents2/Spatial_Plan_North_Sea.pdf)].

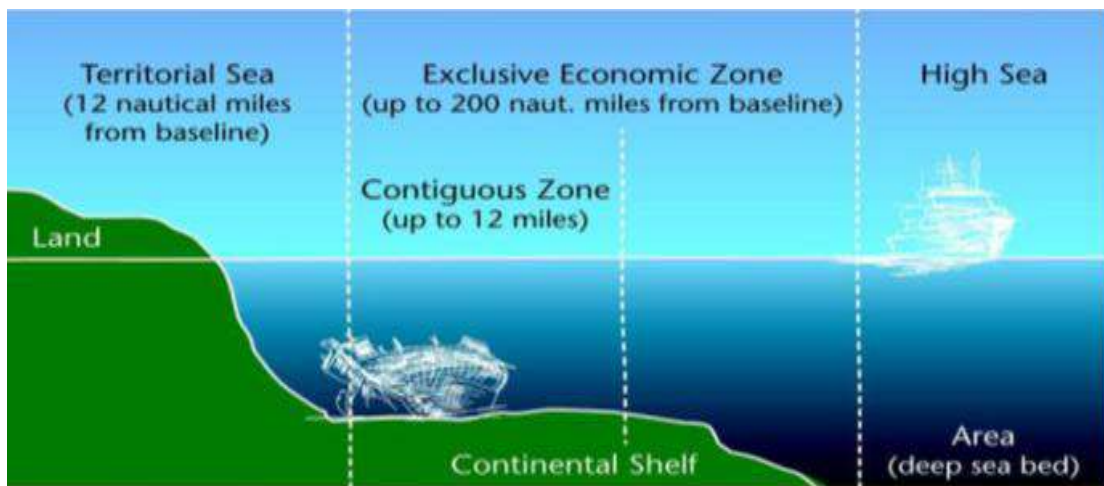
<sup>32</sup> Ordinance on Spatial Planning in the German Exclusive Economic Zone in the Baltic Sea (AWZ Baltic Sea-ROV) of December 10th 2009 [[http://www.bsh.de/en/Marine\\_uses/Spatial\\_Planning\\_in\\_the\\_German\\_EEZ/documents2/ordinance\\_baltic\\_sea.pdf](http://www.bsh.de/en/Marine_uses/Spatial_Planning_in_the_German_EEZ/documents2/ordinance_baltic_sea.pdf)]; Ordinance on Spatial Planning in the German Exclusive Economic Zone in the North Sea (AWZ Nordsee-ROV) of September 21st 2009 [[http://www.bsh.de/en/Marine\\_uses/Spatial\\_Planning\\_in\\_the\\_German\\_EEZ/documents2/ordinance\\_north\\_sea.pdf](http://www.bsh.de/en/Marine_uses/Spatial_Planning_in_the_German_EEZ/documents2/ordinance_north_sea.pdf)].

το Δίκαιο της Θάλασσας (Σύμβαση 1982 ΔΘ)<sup>33</sup> καθορίζει τη δικαιοδοσία των κρατών και άλλων υποκειμένων του διεθνούς δικαίου, αναφορικά με την εκμετάλλευση του θαλάσσιου χώρου και την κατανομή δραστηριοτήτων, όπως η ναυσιπλοΐα και η τοποθέτηση καλωδίων και αγωγών, καθώς και τις υποχρεώσεις τους για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Harrison, 2011).

Πριν την ισχύ της Σύμβασης 1982 ΔΘ, η ρύθμιση των χρήσεων στο θαλάσσιο χώρο γινόταν στη βάση μιας ad hoc διαδικασίας και περιορίζονταν κυρίως στην αιγιαλίτιδα ζώνη (Douve, 2008). Προέκυψε, δηλαδή, ένας βασικός χωρικός διαχωρισμός των θαλάσσιων περιοχών στην αιγιαλίτιδα ζώνη και την ανοικτή θάλασσα, διαχωρισμός ο οποίος εδραιώθηκε μέσω της πρακτικής των κρατών, και κατά μία έννοια, μπορεί να παραλληλιστεί με ένα πρότυπο διαχείρισης διζωνικής προσέγγισης (Tanaka, 2008).

Βασική επιδίωξη της Σύμβασης 1982 ΔΘ ήταν ο συμβιβασμός των ανταγωνιστικών συμφερόντων στο θαλάσσιο χώρο μεταξύ των παράκτιων κρατών, των περικλειστων κρατών και των κρατών σημαίας (Hassan and Soinen, 2013). Το σύγχρονο διεθνές δίκαιο της θάλασσας, διαχωρίζει το θαλάσσιο χώρο σε πολλαπλής δικαιοδοσίας ζώνες, και αντιστοίχως, οι ανθρώπινες δραστηριότητες ρυθμίζονται υπό το διαφορετικό νομικό καθεστώς της ζώνης. Πέραν των ρυθμίσεων του διαχωρισμού των ζωνών, η Σύμβαση 1982 ΔΘ, δεν περιλαμβάνει διατάξεις που να προβλέπουν το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των ωκεανών. Ωστόσο, αυτό δε συνεπάγεται την άνευ περιορισμών ελευθερία του παράκτιου κράτους στην ανάληψη πρωτοβουλίας σχεδιασμού, καθώς αυτή υπόκειται στις υφιστάμενες διατάξεις της Σύμβασης 1982 ΔΘ. Η διαίρεση και κατανομή του θαλάσσιου χώρου από τις ως άνω διατάξεις, θα μπορούσε να παρομοιαστεί με ένα σύστημα διαχείρισης των ωκεανών βασισμένο στην πολλαπλότητα των ζωνών (Tanaka, 2008).

Εικόνα 4 Προσδιορισμός θαλάσσιων ζωνών - Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας



Πηγή: <http://www.environment.gov.au>

Οι εξουσίες του παράκτιου κράτους διαφέρουν σε καθεμία από τις διακρινόμενες ζώνες (Εικόνα 5), και η ανάλυσή τους καθίσταται απαραίτητη υπό το πλαίσιο της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών αναφορικά με την ανάπτυξη ενός χωροταξικού σχεδίου. Το παράκτιο κράτος έχει πλήρη κυριαρχία στα εσωτερικά ύδατα «εντεύθεν» της γραμμής βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης<sup>34</sup> και

<sup>33</sup> Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, υιοθετήθηκε στο Montego Bay της Τζαμάικα, με μεγάλη πλειοψηφία στις 10 Δεκεμβρίου 1982 και τέθηκε σε ισχύ περίπου δώδεκα χρόνια αργότερα, στις 16 Νοεμβρίου 1994. βλ. Ρούκουνας 2011; United Nations Treaty Series vol 1833, p.3.

<sup>34</sup> Άρθρο 8, παρ.1 της Σύμβασης 1982 ΔΘ

πλήρη ελευθερία να θέσει νόμους, να ρυθμίσει οποιαδήποτε χρήση και να αντλήσει τους αντίστοιχους πόρους.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η Σύμβαση 1982 ΔΘ, αναγνωρίζει την πλήρη κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη (καθώς και στα εσωτερικά ύδατα και, ενδεχομένως, και στα αρχιπελαγικά ύδατα) με την επιφύλαξη των ειδικών περιορισμών που επιβάλλονται από το διεθνές δίκαιο (ναυσιπλοΐα). Συμπερασματικά, τα νομικά δικαιώματα των παράκτιων κρατών ως προς την ανάληψη ΘΧΣ είναι ανάλογα των δικαιωμάτων που έχουν τα κυρίαρχα κράτη σε σχέση με τον σχεδιασμό των χρήσεων γης<sup>35</sup>.

Περαιτέρω, στα άρθρα 192-237 της Σύμβασης 1982 ΔΘ υπογραμμίζεται η υποχρέωση των παράκτιων κρατών στην περιβαλλοντική προστασία των ωκεανών. Τα άρθρα αυτά περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με την πρόληψη, μείωση και έλεγχο οποιασδήποτε πηγής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και διατάξεις για την προώθηση διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας με σκοπό την κατάρτιση και επεξεργασία διεθνών κανόνων, προτύπων και συνιστάμενων εφαρμογών. Αυτό σημαίνει πως οποιοδήποτε ενέργεια χωροταξικού σχεδιασμού πρέπει να υπακούει στους κανόνες για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η βαρύτητα των διατάξεων του διεθνούς δικαίου είναι εμφανής και στα επίσημα κείμενα για την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ καθώς η ίδια και καθένα από τα κράτη μέλη της, αποτελούν ξεχωριστά, συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης 1982 ΔΘ και υπόκεινται στο καθεστώς δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των διατάξεών της. Κράτη-μέλη, όπως η Κύπρος, η Μάλτα και η Γερμανία, αποτελούν σημαντικά κράτη σημαίας με μεγάλους εμπορικούς στόλους (Wendel, 2008).

### 3.2. Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το κοινοτικό δίκαιο θα πρέπει να είναι εναρμονισμένο και να εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται στη Σύμβαση 1982 ΔΘ. Ωστόσο, σύμφωνα με την αρχή της δοτής αρμοδιότητας, η Ένωση έχει τη δυνατότητα να νομοθετεί εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων που της απονέμουν τα κράτη μέλη με τις Συνθήκες, για την επίτευξη των στόχων όπως ορίζονται από το περιεχόμενό τους<sup>36</sup>. Με σκοπό την υλοποίηση των στόχων της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ), διαμορφώθηκαν δύο οδηγίες που συνιστούν το πλαίσιο ανάπτυξης του εργαλείου του ΘΧΣ στον ευρωπαϊκό χώρο.

Πρόκειται για την Οδηγία πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική (ΟΠΘΣ) και την Οδηγία για ένα πλαίσιο θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, η σχέση των οποίων είναι αλληλένδετη (Brennan et al., 2014). Μέρος της επιστημονικής κοινότητας, υποστηρίζει ότι το πλαίσιο για το ΘΧΣ εισήχθη με σκοπό την εφαρμογή των επιταγών της ΟΠΘΣ (Douvere 2008; Elher & Douvere 2009; Foley et al. 2014). Στον αντίποδα, υποστηρίζεται πως ο ΘΧΣ κατέχει έναν πιο ευρύ και ολοκληρωμένο ρόλο, αυτόν της εξισορρόπησης των περιβαλλοντικών και οικονομικών σκοπών. Άλλως, θα είχε ως αποτέλεσμα τα κράτη-μέλη να εκπληρώνουν μόνο την περιβαλλοντική διάσταση της ΟΘΠΣ, και πιο συγκεκριμένα, των περιβαλλοντικών προδιαγραφών που θέτει αυτή, σε αντιπαράθεση των εθνικών κοινωνικοοικονομικών προτεραιοτήτων (Brennan et al., 2014). Σε κάθε περίπτωση, η ΟΠΘΣ έθεσε τις βάσεις των περιβαλλοντικών κατευθυντήριων γραμμών για την οδηγία σχετικά με τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό που δημοσιεύτηκε το 2014.

Παρά την ύπαρξη των δύο αυτών οδηγιών, το πλαίσιο για το ΘΧΣ, διαμορφώνεται και από τη νομοθετική παραγωγή οδηγιών και κανονισμών που αφορούν τους παραδοσιακούς τομείς της αλιείας και της προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά πλέον και αυτόν της ενέργειας. Όσον

<sup>35</sup> Άρθρο 5 (πρώην άρθρο 5 ΣΕΚ), παρ.2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση

<sup>36</sup> Άρθρο 5 (πρώην άρθρο 5 ΣΕΚ), παρ.2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση

αφορά το γενικότερο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής, η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη (European Commission, 2008), στην αιγιαλίτιδα ζώνη, την υφαλοκρηπίδα και την ΑΟΖ όλων των κρατών μελών, καθώς και στην ανοικτή θάλασσα όσον αφορά τη νομοθεσία για την αλιεία.

### 3.2.1. Η Οδηγία πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική

Η Οδηγία πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική (ΟΠΘΣ)<sup>37</sup> χαρακτηρίζεται ως ο «περιβαλλοντικός πυλώνας» των ευρωπαϊκών θαλάσσιων πολιτικών<sup>38</sup>. Αποβλέπει στην επίτευξη των στόχων της σύμβασης για τη Βιοποικιλότητα<sup>39</sup> και αποτελεί το πρώτο νομικό πλαίσιο για την προστασία και τη διαχείριση του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου στο σύνολό του. Μέσω της υιοθέτησης της το 2008, η ΕΕ αποβλέπει στην επίτευξη μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για την προστασία, τη βελτίωση, και την αειφόρο χρήση των περιβαλλοντικά υποβαθμισμένων θαλασσών της Ευρώπης.

Σύμφωνα με το περιεχόμενό της, τα κράτη-μέλη είναι επιφορτισμένα με μια σειρά υποχρεώσεων προς το σκοπό αυτό, οι οποίες περιλαμβάνουν τη σύνταξη έκθεσης διενέργειας αξιολόγησης της κατάστασης των θαλάσσιων υδάτων τους<sup>40</sup>, καθώς και τον προσδιορισμό συγκεκριμένων χαρακτηριστικών που ορίζουν την καλή περιβαλλοντική κατάσταση (ΚΠΚ) αυτών<sup>41</sup>. Επιπλέον, η ΟΠΘΣ, απαιτεί από τα κράτη μέλη την υιοθέτηση των αρχών της οικοσυστημικής προσέγγισης κατά τη διαχείριση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο χώρο και την εξασφάλιση ότι «η συνολική πίεση των δραστηριοτήτων αυτών παραμένει σε επίπεδα που είναι συμβατά με την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης»<sup>42</sup>.

Παρά το γεγονός ότι η υιοθέτηση της ΟΠΘΣ συντέλεσε στην πρόοδο των ζητημάτων της θαλάσσιας διακυβέρνησης, εντούτοις εμπεριέχει κάποιες θεσμικές ασάφειες. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να συντονίσουν την εφαρμογή της οδηγίας μέσω των Περιφερειακών Συμβάσεων για τη θάλασσα, γεγονός που στην πράξη εγείρει αρκετά ζητήματα. Συγκεκριμένα, ως πεδίο εφαρμογής, ορίζονται τέσσερις θαλάσσιες περιοχές, η Βαλτική Θάλασσα, η Μεσόγειος Θάλασσα, ο Βορειοανατολικός Ατλαντικός Ωκεανός και η Μαύρη Θάλασσα, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οκτώ (8) υποπεριοχές<sup>43</sup>. Ως μονάδα διαχείρισης για την εφαρμογή της οδηγίας θεωρείται η θαλάσσια περιφέρεια ή υποπεριφέρεια (Maes, 2008). Ταυτόχρονα, η συγκεκριμένη δικαϊκή ρύθμιση τίθεται υπό τη μορφή οδηγίας πλαισίου, γεγονός που προϋποθέτει την έγκριση του προγράμματος μέτρων σε εθνικό επίπεδο, υπογραμμίζοντας έτσι το ρόλο του κράτους στη διαδικασία (van Leeuwen, van Hoof and van Tatenhove, 2012).

Οι διατάξεις της οδηγίας δεν αναφέρουν ρητά την υιοθέτηση ΘΧΣ, εντούτοις, στο άρθρο 13, παρ.4 γίνεται σαφής αναφορά ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναλάβουν «μέτρα προστασίας του χώρου» καθώς και ρυθμίσεις «χωρικής και χρονικής κατανομής, συμπεριλαμβανομένων

<sup>37</sup> Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (2008). Οδηγία 2008/56/EK της 17ης Ιουνίου 2008 περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική). [<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=uriserv:128164>].

<sup>38</sup> Όπως ρητά διακηρύσσεται στο προοίμιο, η οδηγία αναμένεται να προωθήσει «..την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών προβληματισμών σε όλους τους σχετικούς τομείς πολιτικής και να αποτελέσει τον περιβαλλοντικό πυλώνα της μελλοντικής Θαλάσσιας Πολιτικής της Ένωσης».

<sup>39</sup> Οδηγία 2008/56/EK, L 164/21.

<sup>40</sup> Άρθρο 8, παρ. 1 της Οδηγίας 2008/56/EK.

<sup>41</sup> Ως «καλή περιβαλλοντική κατάσταση» (Good Environmental Status) νοείται η περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων στην οποία τα ύδατα αυτά παρέχουν οικολογικά ποικίλους και δυναμικούς ωκεανούς και θάλασσες που είναι καθαρές, υγιείς και παραγωγικές στα πλαίσια των εγγενών συνθηκών τους, και όπου η χρήση του θαλάσσιου περιβάλλοντος βρίσκεται σε επίπεδο αειφορίας, διασφαλίζοντας έτσι τις δυνατότητες για χρήσεις και δραστηριότητες από τις σημερινές και τις μελλοντικές γενεές» [άρθρο 3, παρ. 5 της Οδηγίας 2008/56/EK].

<sup>42</sup> Άρθρο 1 της Οδηγίας 2008/56/EK

<sup>43</sup> Άρθρο 4, παρ. 1 και 2 της Οδηγίας 2008/56/EK



διαχειριστικών μέτρων που επηρεάζουν τον τόπο και το χρόνο στον οποίο επιτρέπεται κάποια δραστηριότητα»<sup>44</sup>. Στην Ελλάδα, η ΟΠΘΣ ενσωματώθηκε με το Ν.3983/2011<sup>45</sup>.

### 3.2.2. Η Οδηγία για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

Τον Ιούλιο του 2014, εγκρίνεται η οδηγία για τη δημιουργία κοινού πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό<sup>46</sup> που αποσκοπεί στην καθιέρωση του ΘΧΣ «ως διατομεακό μέσο πολιτικής που θα επιτρέπει στις δημόσιες αρχές και τους ενδιαφερομένους να εφαρμόζουν συντονισμένη, ολοκληρωμένη και διασυννοριακή προσέγγιση» στη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου<sup>47</sup>. Οι διεργασίες για την έκδοση της Οδηγίας ξεκινούν μετά την έκδοση της ΟΠΘΣ το 2007. Το 2008 η Επιτροπή δημοσιεύει ένα επίσημο έγγραφο<sup>48</sup>, το οποίο περιλαμβάνει δέκα βασικές αρχές για τον ΘΧΣ και τα προσδοκώμενα οφέλη μιας ευρωπαϊκής προσέγγισης. Το Μάρτιο του 2013, εκπονείται ένα σχέδιο οδηγίας που περιλαμβάνει τη νομοθετική προοπτική τόσο του ΘΧΣ όσο και του εργαλείου της «Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών» (ΟΔΠΖ)<sup>49</sup>, υποχρεώνοντας τα κράτη-μέλη στην ανάπτυξη χωροταξικών σχεδίων και στρατηγικών για την ΟΔΠΖ. Το σχέδιο αυτό τροποποιείται και η οδηγία που υιοθετείται έξι χρόνια μετά τις πρώτες διεργασίες, αφορά μόνο το ΘΧΣ.

Όπως διαπιστώνεται, ο προσδιορισμός του περιεχομένου της οδηγίας αυτής, αποτέλεσε αντικείμενο θερμών διαπραγματεύσεων. Το ζήτημα της ΟΔΠΖ και η μη συμπερίληψή της τελικά, άπτεται του βασικού επιχειρήματος της αναρμοδιότητας της ΕΕ στα ζητήματα χωροταξικού σχεδιασμού, καθώς ο τομέας αυτός τελεί υπό την αποκλειστική δικαιοδοσία των κρατών-μελών. Περαιτέρω, η ίδια η προοπτική θέσπισης μιας οδηγίας για το ΘΧΣ, ήρθε αντιμέτωπη με αντιστάσεις και εμπόδια. Στην άτυπη συνάντηση για τη στρατηγική κοινής εφαρμογής, το 2010 στο Βέλγιο<sup>50</sup>, εκφράστηκαν αντιρρήσεις από μέρος των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων καθώς και από κάποια κράτη-μέλη με το επιχείρημα ότι ο ΘΧΣ θα πρέπει να αποτελέσει ένα εργαλείο υποστήριξης των υφιστάμενων πολιτικών και ότι η ειδική νομική κατοχύρωσή του θα επιδράσει στους στόχους και το περιεχόμενο αυτών των πολιτικών. Ο ισχυρισμός αυτός προβλήθηκε από τη Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο με σχετική συμφωνία από τις χώρες της Ελλάδας, της Δανίας, της Ισπανίας και της Ολλανδίας. Πιο συγκεκριμένα, υποστηρίχθηκε ότι η περιβαλλοντική διάσταση της ΟΘΠΣ «θα πρέπει να είναι ουσιώδης και σαφής» και υπογράμμισαν ότι οι εθνικές διεργασίες που έχουν λάβει χώρα ως προς την εφαρμογή της ΟΠΘΣ εμπεριείχαν ήδη προσεγγίσεις χωροταξικού σχεδιασμού.

Η Οδηγία δεν επιφέρει ουσιαστικές νομικές αλλαγές, και περιορίζεται στην απαρίθμηση συγκεκριμένων, ελάχιστων απαιτήσεων που πρέπει να εκπληρώνουν τα προς κατάρτιση θαλάσσια χωροταξικά σχέδια. Η υποχρέωση προς κατάρτιση χωροταξικού σχεδίου είναι ρητή και αυστηρή. Εντούτοις, από το περιεχόμενο της Οδηγίας φαίνεται πως οι υποχρεώσεις των κρατών μελών είναι κυρίως διαδικαστικές και ότι οι προϋποθέσεις που θέτει η οδηγία «μπορούν να εκπληρωθούν υπό ένα ευρύτερο πλαίσιο σχεδιασμού» (Soinin, 2015), μέσω ενός σχεδίου ανάπτυξης ή στρατηγικής. Τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα στην κατάρτιση

<sup>44</sup> Παράρτημα VI της Οδηγίας 2008/56/EK.

<sup>45</sup> Νόμος 3983/2011 «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος – Εναρμόνιση με την οδηγία 2008/56/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 και άλλες διατάξεις».

<sup>46</sup> Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. (2014). Οδηγία 2014/89/ΕΕ της 23ης Ιουλίου 2014 περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

<sup>47</sup> Σκέψη (3) της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ.

<sup>48</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (2008). Ανακοίνωση της Επιτροπής. Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ, COM (2008) 791 τελικό

<sup>49</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2013). Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, Βρυξέλλες, 12.3.2013, COM(2013) 133 final.

<sup>50</sup> Fourth Marine Directors' Meeting, 2-3 December 2010, Spa, Belgium

συγκεκριμένου χάρτη δραστηριοτήτων αλλά είναι αρκετό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας, «...να καταρτίζουν θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, τα οποία προσδιορίζουν τη χωροχρονική κατανομή σχετικών τρεχουσών και μελλοντικών δραστηριοτήτων και χρήσεων στα θαλάσσια ύδατα...». Η ευρύτητα του πεδίου του σχεδιασμού υπογραμμίζεται και από τη μη οριοθέτηση συγκεκριμένης κλίμακας ή επιπέδου που θα λάβει χώρα ο σχεδιασμός<sup>51</sup>. Επιπλέον ζητήματα που τίθενται, είναι αυτά του συντονισμού των υφιστάμενων χωροταξικών σχεδίων ενός κράτους μέλους με το επικείμενο θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο, της αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων και δικαιοδοσιών, το χωρικό πεδίο εφαρμογής καθώς και της επίτευξης διασυνοριακής συνεργασίας στη βάση μιας περιφερειακής προσέγγισης.

## 4. Συμπεράσματα

Η τελευταία έκθεση του Διεθνούς Προγράμματος για την κατάσταση των ωκεανών (IPSO) είναι ρητή ως προς την υποβάθμιση των ωκεανών. Τα επιστημονικά στοιχεία σχετικά με τις συνθήκες των ωκεανών υποδεικνύουν επτά βασικούς προβληματισμούς, μεταξύ των οποίων κυριαρχεί «το μέγεθος των σωρευτικών επιπτώσεων στον ωκεανό που συνίσταται σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι μπορεί να κατανοηθεί» καθώς και η έλλειψη «προσαρμοστικότητας των ωκεανών στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και άλλων στρεσογόνων ανθρωπογενών παραγόντων, όπως η υπεραλίευση, η ρύπανση και η καταστροφή των ενδιαιτημάτων» (Rogers, 2013). Οι συνεχείς μεταβολές στο θαλάσσιο περιβάλλον απαιτούν ζωτικής σημασίας αναδιαρθρώσεις για τη σύγχρονη κοινωνία και αποτελούν σημαντική πρόκληση για τις κυβερνήσεις. Σε αυτό το πλαίσιο, ο ΘΧΣ αναδεικνύεται ως εργαλείο αντιμετώπισης των σύνωρων περιβαλλοντικών ζητημάτων. Οι απαρχές του ΘΧΣ βρίσκονται στη βάση της εμπέδωσης οικολογικής συνείδησης αναφορικά με τα θαλάσσια οικοσυστήματα και τις ανθρωπογενείς αλληλεπιδράσεις στο εσωτερικό τους.

Από το 2007, με την υιοθέτηση της ΟΘΠΣ, ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος υφίσταται ριζικές αναδιαρθρώσεις αφού για πρώτη φορά τίθενται πολιτικές ολοκληρωμένης διαχείρισης του, όχι από ένα κράτος αλλά από έναν υπερεθνικό οργανισμό. Η ΕΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής βαδίζει στο πρότυπο της χερσαίας στρατηγικής των πολιτικών συνοχής και της περιφερειακής ανάπτυξης. Το εγχείρημα αυτό αποδεικνύεται σαφώς πιο σύνθετο και περίπλοκο. Η οδηγία για το ΘΧΣ, δίνει έμφαση στο περιβαλλοντικό της περιεχόμενο ειδικά σε σχέση με την εφαρμογή της ΟΠΘΔ, όμως δεδομένης της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης, υπάρχουν ανησυχίες ότι το περιβάλλον θα αγνοηθεί κάτω από τις επιδιώξεις της ΕΕ για οικονομική ανάκαμψη. Η υιοθέτηση του εργαλείου του ΘΧΣ, προσφέρει ένα εύρος πλεονεκτημάτων σε σχέση με την έως τώρα παραδοσιακή πρακτική της τομεακής προσέγγισης, ωστόσο θέτει ένα πλήθος ζητημάτων προς διερεύνηση.

Στην παρούσα εργασία επιχειρήθηκε μια καταγραφή κάποιων εκ των ζητημάτων αυτών. Κατ' αρχάς, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι απόψεις που κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί, ως προς την έννοια του ΘΧΣ, το πεδίο εφαρμογής του και τη σύνδεσή του με τις ήδη υπάρχουσες πρακτικές, όπως η ΟΔΠΠ διαφέρουν. Ανακύπτουν επομένως ζητήματα εννοιολογικής αποσαφήνισης και ερμηνευτικής προσέγγισης. Σε επίπεδο εφαρμογής, η πολυπλοκότητα των θαλάσσιου χώρου εγείρει ζητήματα ανάπτυξης κατάλληλων επιστημονικών εργαλείων και τεχνολογικών συστημάτων (μέτρηση, συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων). Η αξιόπιστη πληροφόρηση αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ορθή κατανομή των χρήσεων.

<sup>51</sup>Το άρθρο 4, παράγραφος 3 ορίζει ότι «το αντίστοιχο σχέδιο ή σχέδια αναπτύσσονται και καταρτίζονται στο θεσμικό και διοικητικό επίπεδο που καθορίζεται από τα κράτη μέλη» όπως επίσης και «η μορφή και το περιεχόμενο του σχεδίου ή σχεδίων αυτών».

Επιπλέον, τίθενται θέματα επιδιωκόμενου σκοπού μέσω της εφαρμογής του ΘΧΣ. Η έννοια της οικοσυστημικής προσέγγισης μπορεί να γίνει αντιληπτή ως κάποιου είδους δεσμευτικής κατευθυντήριας αρχής κατά την εφαρμογή των θαλάσσιων πολιτικών. Σε αυτό συνηγορεί βέβαια η προσπάθεια «επισημοποίησης» της στα ευρωπαϊκά ύδατα μέσω των δύο οδηγιών. Ωστόσο, η έως τώρα πρακτική, καταδεικνύει ως εφιαλτήριο των προσπαθειών εφαρμογής του ΘΧΣ τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για ενέργεια. Για το λόγο αυτό, πολλές φορές προτείνεται και η ταυτόχρονη χρήση του εργαλείου των ΘΠΠ μαζί με το ΘΧΣ. Σε αυτό το σημείο ανακύπτει ένα επιπλέον ζήτημα, αυτό του συντονισμού των διαφορετικών εργαλείων. Υπάρχει ένας σημαντικός βαθμός επικάλυψης αλλά και συμπληρωματικότητας μεταξύ αυτών. Ειδικότερα όσον αφορά το εργαλείο για την ΟΔΠΠ, η ανάγκη ολοκληρωμένης διαχείρισης γίνεται εμφανέστερη αν αναλογιστεί κανείς τις επιπτώσεις των χερσαίων χρήσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μέσω του ΘΧΣ επιχειρείται η σύνθεση ποικίλων στόχων και πολιτικών. Για το λόγο αυτό, ζητήματα ανακύπτουν επί του θεσμικού, νομοθετικού και διοικητικού πλαισίου καθώς είναι γεγονός ότι οι πολιτικές για το θαλάσσιο χώρο εξακολουθούν να διέπονται από τα έως σήμερα διαμορφούμενα πρότυπα χρήσης του χώρου και τις υφιστάμενες θεσμικές δομές.

Παρά το γεγονός ότι οι προκλήσεις και τα προβλήματα παραμένουν πανομοιότυπα, η φυσιογνωμία, οι συνθήκες και τα στοιχεία που συνθέουν το κάθε χωρικό πεδίο διαφέρουν. Η εφαρμογή του ΘΧΣ διαμορφώνεται αναλόγως της πολιτικών, οικολογικών, κοινωνικών και οικονομικών χαρακτηριστικών κάθε περιοχής. Με αφετηρία τη σκέψη πως ο χωροταξικός σχεδιασμός έχει, εν αρχή, ως στόχο τη μετάβαση από μία συνθήκη σε μία άλλη, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, η ρύθμιση του χώρου και τα κριτήρια αυτής, αποτελούν πολιτική επιλογή. Ο ΘΧΣ, ως μέσο ολιστικής προσέγγισης, σηματοδοτεί την ανάγκη έναρξης μιας ευρύτερης συζήτησης σχετικά με την κοινωνική θεώρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την επανεξέταση του συμβατικού συστήματος του σχεδιασμού.

### Ενδεικτική Βιβλιογραφία

- Brennan, J., Fitzsimmons, C., Gray, T. and Raggatt, L. (2014). EU marine strategy framework directive (MSFD) and marine spatial planning (MSP): Which is the more dominant and practicable contributor to maritime policy in the UK?. *Marine Policy*, 43, pp.359-366.
- Crowder, L. and Norse, E. (2008). Essential ecological insights for marine ecosystem-based management and marine spatial planning. *Marine Policy*, 32(5), pp.772-778.
- Day, J. (2008). The need and practice of monitoring, evaluating and adapting marine planning and management – lessons from the Great Barrier Reef. *Marine Policy*, 32 (5), pp.823-831.
- Douvere, F. (2008). The importance of marine spatial planning in advancing ecosystem-based sea use management. *Marine Policy*, 32(5), pp.762-771.
- Douvere, F. and Ehler, C. (2009). Ecosystem-Based Marine Spatial Management: An Evolving Paradigm for the Management of Coastal and Marine Places. *Ocean Yearbook Online*, 23(1), pp.1-26.
- European Commission, (2008). *Legal Aspects of Maritime Spatial Planning*. Final Report to DG Maritime Affairs & Fisheries.
- European Commission, (2013). *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a framework for maritime spatial planning and integrated coastal management*. Brussels, 12.3.2013, COM (2013) 133 final.
- Farmer, A., Mee, L., Langmead, O., Cooper, P., Kannen, A., Kershaw, P. and Cherrier, V. 2012. *The Ecosystem Approach in Marine Management*. EU FP7 KNOWSEAS Project.
- Foley, M., Halpern, B., Micheli, F., Armsby, M., Caldwell, M., Crain, C., Prahler, E., Rohr, N., Sivas, D., Beck, M., Carr, M., Crowder, L., Emmett Duffy, J., Hacker, S., McLeod, K., Palumbi, S., Peterson, C., Regan, H., Ruckelshaus, M., Sandifer, P. and Steneck, R. (2010). Guiding ecological principles for marine spatial planning. *Marine Policy*, 34(5), pp.955-966.
- Harrison J., (2011), *Making the Law of the Sea, A study in the Development of International Law*, Cambridge Studies in International and Comparative Law, Cambridge University Press, United Kingdom.

- Haward, M. and Vince, J. (2008). *Oceans governance in the twenty-first century*. Cheltenham, UK: Edward Elgar.
- Jay, S., Vince, J., Olsen, E., Liu, W., de Vivero, J., Xue, J., Matczak, M., Toonen, H., Rodríguez Mateos, J., Flannery, W., Calado, H., Zaucha, J., Duff, J., Janssen, H., Dean, H., van Tatenhove, J. and Morf, A. (2013). International Progress in Marine Spatial Planning. *In: Chircop, A., Coffen-Smout, S. and McConnell, M. (ed). Ocean Yearbook Online, 27(1), Martinus Nijhoff Publishers, Boston, pp.171-212.*
- Maes, F. (2008). The international legal framework for marine spatial planning. *Marine Policy, 32(5), pp.797-810.*
- Maes, F., Vanhulle, A., Lescrauwaet, AK. (2013). Marine spatial planning. *In: Lescrauwaet, AK., Pirlet, H., Vereleye, T., Mees, J., Herman, R., (ed.). Compendium for Coast and Sea: Integrating Knowledge on the Socio-economic, Environmental and Institutional Aspects of the Coast and Sea in Flanders and Belgium. Ostend. pp. 261–273.*
- National Ocean Council, (2013). *Marine Planning Handbook*.
- Olsen, E., Fluharty, D., Hoel, A., Hostens, K., Maes, F. and Pecceu, E. (2014). Integration at the Round Table: Marine Spatial Planning in Multi-Stakeholder Settings. *PLoS ONE, 9(10), p.e109964.*
- Smith, H., Maes, F., Stojanovic, T. and Ballinger, R. (2010). The integration of land and marine spatial planning. *J Coast Conserv, 15(2), pp.291-303.*
- Tanaka, Y. (2008). *A dual approach to ocean governance*. Farnham, UK: Ashgate Pub.
- Van Leeuwen, J., Van Hoof, L. and Van Tatenhove, J. (2012). Institutional ambiguity in implementing the European Union Marine Strategy Framework Directive. *Marine Policy, 36(3), pp.636-643.*
- Young, O., Osherenko, G., Ekstrom, J., Crowder, L., Ogden, J., Wilson, J., Day, J., Douvere, F., Ehler, C., McLeod, K., Halpren, B. and Peach, R. (2007). Solving the Crisis in Ocean Governance: Place-Based Management of Marine Ecosystems. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development, 49(4), pp.20-32.*
- Wendel, P. (2008). The 2004 Report of the United States Commission on Ocean Policy- a Prototype for a European Maritime Policy? *In Ehlers, P. and Lagoni, R. (ed). Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea, LIT Verlag Münster, Hamburg.*
- World Commission on Environment and Development (1987). *Our Common Future, Chapter 10: Managing The Commons*. Oxford University Press.



Γερολιμένας\_ Β.Χ.







# Παράκτιο Αστικό Μέτωπο



Φαληρικό Δέλτα \_ Β.Γ.



# Παραλιακό μέτωπο Αττικής. Διαχρονικά αναπτυξιακά πρότυπα, αποτελέσματα και επιπτώσεις του σχεδιασμού και της ανάπτυξης

ΓΑΒΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Σπουδάστρια ΔΠΜΣ Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Ε.Μ.Π.

\* Ερευνητική εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία», 2015-2016

## Θεματικές Ενότητες

- \_ Το ζήτημα του ενιαίου σχεδιασμού ως αφετηρία διερεύνησης
- \_ Θεσμικό πλαίσιο & φορείς διαχείρισης, το «άνοιγμα προς τη θάλασσα»
- \_ Στρατηγικές των επενδυτών, το «άνοιγμα προς τις αγορές»
- \_ Διαχρονικά αναπτυξιακά πρότυπα: το αναπτυξιακό νομικό πλαίσιο στην Ελλάδα από το '50 ως σήμερα
- \_ Συμπεράσματα για την ανάπτυξη και προκλήσεις για το σχεδιασμό

## Περίληψη

Η σημερινή συγκυρία σηματοδοτείται από μια μετατόπιση του επενδυτικού ενδιαφέροντος στα ζητήματα του χώρου και ειδικότερα προς περιοχές με συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως ο παράκτιος χώρος. Στην περίπτωση της Αθήνας, η διεύθυνση μιας ανάπτυξης 'διεθνών προδιαγραφών' στον παράκτιο χώρο της Αττικής, δημιουργεί ερωτήματα για το πως οι προκλήσεις τέτοιων στρατηγικών συμβαδίζουν με την υπόσχεση του ενιαίου σχεδιασμού για την αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα. Με εφελτήριο τις αντιφάσεις αυτού του αφηγήματος, επιχειρείται, αφ' ενός, η αποδόμησή του μέσα από σχήματα ενός νέου γεωγραφικού ανταγωνισμού των επενδυτών, και αφ' ετέρου η διερεύνηση των διαχρονικών αιτιών της προβληματικής σχέσης πόλης και παράκτιου χώρου, στη βάση μιας σταδιακής προσάρτησης του σχεδιασμού στον έλεγχο της αγοράς. Οι υφιστάμενες επιπτώσεις στο χώρο, προειδοποιούν για την βιωσιμότητα κληρονομημένων αναπτυξιακών προτύπων και υποδεικνύουν πως οι προκλήσεις του ενιαίου σχεδιασμού διαμορφώνονται σήμερα από την ανάγκη για εξωστρέφεια, παραμένοντας συνδεδεμένα με τις πραγματικές αναπτυξιακές δυνατότητες κάθε τόπου.

**Λέξεις – κλειδιά:** Παράκτιος Χώρος, Ενιαίος Σχεδιασμός, Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη, Γεωγραφικός Ανταγωνισμός, Τοπική Ανάπτυξη

## Abstract

*The current crisis is marked with a shift of economic interest towards spatial development and investment strategies, that focus on places with competitive advantages, such as sea fronts. Recently, the coast of Attica, has been related with rhetoric about an upcoming urban and financial growth, that will go hand in hand with comprehensive planning, set to 'reclaim the city's troubled relationship with its natural environment'. The numerous contradictions of this narrative, point at questions about the contemporary challenges arising from the relationship between spatial planning and economic growth and showcase that, historically, failure to meet those challenges has already proved crucial for the eventual decline of Attica's sea front. This suggests that planning should, consequently, reevaluate its objectives and ideals, if we are to find a balance between spatial relationships that grow more interdependent than ever, and places that remain attached to their own restrictions, realities and dynamics.*

**Keywords:** Sea Front, Comprehensive Planning, Integrated Development, Local Growth, Spatial Interdependence

## Παραλιακό μέτωπο Αττικής



Πηγή: google earth

### 1. Το ζήτημα του ενιαίου σχεδιασμού ως αφετηρία διερεύνησης

Τα φυσικά χαρακτηριστικά του γεωγραφικού χώρου, σε περιπτώσεις όπως αυτή του παράκτιου, συνιστούν ένα φυσικό πλούτο, που διαμορφώνει συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη των αστικών περιοχών, που τελούν υπό την εμβέλειά του. Κάθε φορά, αναλόγως την συγκυρία και το αναπτυξιακό περιβάλλον, διαφορετικά ερμηνεύεται βέβαια, ποια από αυτά, ειδικότερα και επιμέρους, εντάσσονται στην αναπτυξιακή διαδικασία ως «δυναμικό» του χώρου.

Το παραπάνω, είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό στην σχέση που ανέπτυξε διαχρονικά ο αστικός χώρος της Αθήνας με την θάλασσα. Ο παράκτιος χώρος της Αττικής διαθέτει ποιότητες και φυσικά χαρακτηριστικά που αποτελούν παράμετρο έλξης τόσο για την ανάπτυξη οικιστικής δραστηριότητας, όσο και άλλων τομέων (αναψυχή, δραστηριότητες σχετικές με τη θάλασσα) που προϋποθέτουν την ύπαρξη μεγάλων αδόμητων και ανεκμετάλλευτων εκτάσεων γης. Στην Αθήνα, η ανάπτυξη του αστικού χώρου ακολούθησε άλλες προτεραιότητες ιστορικά, (γρήγοροι ρυθμοί ανάπτυξης, ανάγκη για μαζική στέγαση, κ.α.), με αποτέλεσμα τα χαρακτηριστικά του θαλάσσιου μετώπου να μην διαδραματίσουν τον κυρίαρχο ρόλο στη διαδικασία της αστικοποίησης. Η εσωστρεφή ανάπτυξη της πόλης ως προς τη θάλασσα, κατέστησε τον παραλιακό χώρο δυσπρόσιτο για τους κατοίκους της, αλλά και ασαφή το ρόλο του ως προς την αναπτυξιακή διαδικασία.

Οι ολυμπιακοί αγώνες του 2004, αποτελούν μια χρονική τομή για το παραλιακό μέτωπο, οπότε με επίκεντρο την χωροθέτησή του σαν δεύτερο πόλο ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αρχίζει να εννοείται ως χώρος προς ανάπτυξη, πέραν της οικιστικής. Ξεκινά ένας δημόσιος διάλογος για το επενδυτικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει, ο οποίος εξελίσσεται μεταξύ της τάσης για 'αξιοποίηση' και της ανάγκης να προσδιοριστεί εκ νέου η σχέση του με την πόλη.

Εν απουσία ενός γενικότερου προσανατολισμού για την ανάπτυξη του τόπου, που θα μπορούσε να κατευθύνει τις πολιτικές της αξιοποίησης του μετώπου, και με τη διάψευση της μεταολυμπιακής φάσης<sup>1</sup> των έργων, οι εξαγγελίες του ΡΣΑ του '85<sup>2</sup> σκόνταψαν στις επιπλοκές της οικονομικής κρίσης.

<sup>1</sup> Στην ουσία, τα ολυμπιακά έργα μοιάζει να ενεργοποίησαν το ενδιαφέρον για τον έως τότε αδρανή παράκτιο χώρο, ενώ ο κρατικός παράγοντας ως φορέας σχεδιασμού και ρύθμισης του χώρου επιχειρεί να διαχειριστεί αυτή την εξέλιξη εκ των υστέρων, και εν μέσω τρομακτικών οικονομικών και πολιτικών πιέσεων.

Σε αυτό το πλαίσιο, συγκροτείται τα τελευταία χρόνια ένα νέο αφήγημα για την παραλιακή ζώνη, αυτό της «Αθηναϊκής Ριβιέρα» και του ενιαίου σχεδιασμού του χώρου, που αποτελεί την αναπτυξιακή πρακτική εφαρμογή των κατευθύνσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας του 2011.

Το 2013, συστήνεται η εταιρία «Παράκτιο Μέτωπο Α.Ε.»<sup>3</sup>, στην οποία μεταβιβάζονται 20 ακίνητα «φιλέτα» του δημοσίου, μεταξύ των οποίων ο φαληρικός όρμος και το φαληρικό δέλτα. Σκοπός της εταιρίας δηλώνεται η αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας, τα έσοδα από την οποία θα προορίζονταν για την κάλυψη του δημοσιονομικού ελλείματος, ενώ με την συγκέντρωση των εκτάσεων σε ένα φορέα θα προωθούνταν το εγχείρημα του «ολοκληρωμένου» σχεδιασμού του παράκτιου χώρου. Η πράξη αυτή αντιμετωπίστηκε με ποικίλες αντιδράσεις, από ενθουσιώδη άρθρα στον τύπο (Ναυτεπορική, 2014) αλλά και σκεπτικισμό από όσους ασχολούνται με το σχεδιασμό του χώρου, παρ' όλα αυτά αποτελεί την πρώτη φορά που το ζήτημα του ενιαίου σχεδιασμού επιχειρείται έμπρακτα από την πολιτεία.

Αν και το διακύβευμα του ενιαίου σχεδιασμού, στο οποίο εδράζεται το αφήγημα για την νέα σχέση της Αθήνας με το παραλιακό της μέτωπο, παραμένει μετέωρο, υπό το φως πρόσφατων εξελίξεων<sup>4</sup> (Η Καθημερινή, 2015), έχει σημασία η διερεύνησή των σημείων στα οποία το αφήγημα αυτό καταρρέει. Τα σημεία αυτά αναδεικνύουν κρίσιμα ζητήματα της ανάπτυξης και του σχεδιασμού για τα ελληνικά δεδομένα, στα πλαίσια μιας γενικότερης αναδιάρθρωσης του αστικού χώρου, που συντελείται σε παγκόσμια κλίμακα (Μαντουβάλου, Μαυρίδου, 2005). Οι διαδικασίες γεωγραφικού ανταγωνισμού των πόλεων έχουν διεθνώς, επιφέρει μεταβολές του μεγέθους αλλά και των πλαισίων τους (Μπαλτάς, Βλαντής, 2004), και προβληματισμό για τις νέες μορφές ανισότητας και όξυνσης των κοινωνικών αντιθέσεων σε πολλαπλά γεωγραφικά επίπεδα (Smith 1982, Harvey 2008). Η εντατική αναδιάρθρωση του θεσμικού πλαισίου για τη ρύθμιση και το σχεδιασμό του χώρου στην Ελλάδα, ήδη από την περίοδο των Ο.Α., δεν επιβεβαιώνει αυτόματα διαδικασίες νέας πολεοδομίας (Smith, 2002), ωστόσο, προκαλεί ερωτηματικά ως προς το είδος της ανάπτυξης που επιχειρείται, και σε ποια αναπτυξιακά πρότυπα βασίζεται, τις ιδέες που διατυπώνονται για το χώρο με βάση αυτά, ζητήματα ελέγχου του χώρου από το σχεδιασμό, και το πως εμπλέκεται ο ρόλος του τοπικού στην προτεινόμενη ανάπτυξη.

Η διερεύνηση των ζητημάτων αυτών στο παράδειγμα του παράκτιου χώρου της Αττικής, έχει σκοπό να αναδείξει τα κρίσιμα σημεία που ανακύπτουν με την πρόκληση της συμπόρευσης «ολοκληρωμένου» σχεδιασμού με την ανάπτυξη, και εξελίσσεται σε τρεις βασικούς άξονες: Ποιες είναι οι ιδέες που αναπτύσσονται για το χώρο, ποια η δραστηριότητα που αναπτύσσεται στο χώρο, και το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο οι δυνάμεις αυτές δρουν, ο φορέας δηλαδή που αναλαμβάνει θεσμικά την ευθύνη για το χώρο.

## 2. Θεσμικό πλαίσιο & φορείς διαχείρισης, το «άνοιγμα προς τη θάλασσα»

Επί της αρχής, το πρόσφατο θεσμικό πλαίσιο ρύθμισης του χώρου (ΡΣΑ'11), αντιλαμβάνεται<sup>5</sup> την διεθνή τάση για ενδυνάμωση του ρόλου των πόλεων στην παγκόσμια οικονομία και

<sup>2</sup> Οι εξαγγελίες προέβλεπαν τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου που θα εδραίωνε το χαρακτήρα του παράκτιου χώρου ως πόλο υπερτοπικού ενδιαφέροντος.

<sup>3</sup> Η δράση της εταιρίας επικεντρώθηκε στην δρομολόγηση επτά μεγάλων έργων κατά μήκος του μετώπου, από τη Δραπετσώνα ως το Σούνιο, τα οποία θεωρήθηκαν «κόμβοι» για την υλοποίηση της «Αθηναϊκής Ριβιέρα».

<sup>4</sup> Πρόσφατα, δύο μόλις χρόνια μετά τη σύστασή της, και σε συνέχεια μιας κόντρας με το ΤΑΙΠΕΔ, σχετικά με την διεκδίκηση εκτάσεων επενδυτικού ενδιαφέροντος και από τους δύο φορείς, η «Παράκτιο Μέτωπο ΑΕ» αποτελεί ήδη παρελθόν μετά την απορρόφησή της από το ΤΑΙΠΕΔ, (βλ. άρθρο 24 του Σχεδίου Νόμου «Ρυθμίσεις για την επανεκκίνηση της Οικονομίας», πηγή: Υπουργείο Οικονομικών)

<sup>5</sup> «Σε αυτό το πλαίσιο, οι σαρωτικές μεταλλαγές σε αναπτυξιακή κατεύθυνση που πραγματοποιήθηκαν στην Αττική, κυρίως στη δεκαετία 1996-2006, ενεργοποιούμενες από τα έργα που προωθήθηκαν στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων και της ένταξης της Ελλάδας στην ΟΝΕ, προγραμματίζονται ερήμην επεξεργασιών σε επίπεδο

κοινωνία, και απομακρύνεται από τις πολιτικές αποκέντρωσης του ρυθμιστικού του '85. Η *στροφή στην πόλη*, στα πλαίσια ανάδειξης της ως δυναμική και ανταγωνιστική μητρόπολη της ευρωπαϊκής Μεσογείου, περιλαμβάνει και μια στροφή στο θαλάσσιο μέτωπο, το οποίο αναγνωρίζεται ως Αναπτυξιακός πόλος υπερτοπικής και στρατηγικής σημασίας<sup>6</sup>.

Το ενδιαφέρον εντοπίζεται στον φυσικό χώρο της παράκτιας ζώνης, οριζόμενο στο θαλάσσιο, στο χερσαίο τμήμα της, και στις λεκάνες απορροής που αναφέρονται σε αυτήν, με στόχο την «εγκαθίδρυση μιας πρακτικής ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διαχείρισης»<sup>7</sup> (σχέδιο νόμου ΡΣΑ, ΥΠΕΚΑ). Οι προβλέψεις για τη διαχείριση του παράκτιου μετώπου, του άρθρου 47, αλληλεπικαλύπτονται με τις ρυθμίσεις για α) την πολεοδομική ανασυγκρότηση της συζυγίας Αθήνας-Πειραιά, όπου προβλέπεται μεταξύ άλλων και η αναζωογόνηση του άξονα της Συγγρού, β) την υλοποίηση των Μητροπολιτικών Πάρκων, δύο εκ των οποίων, βρίσκονται στο παραλιακό μέτωπο, στις περιοχές Ελληνικού και Φαληρικού Δέλτα, γ) την υλοποίηση του «πράσινου τόξου»<sup>8</sup>, αλλά και με προβλέψεις θεσμικού χαρακτήρα για την ταχύτερη προώθηση αναπλάσεων και επιχειρηματικών υποδοχέων, οι λεγόμενες 'fast track' διαδικασίες<sup>9</sup>.

Προκύπτει, μέσα από μια σειρά θεσμικών και γεωγραφικών αλληλεπικαλύψεων, ένα πλέγμα αναπτυξιακών φορτίσεων στο χώρο με σημειακές εντάσεις και άνισες κατανομές. Η παράκτια ζώνη προβλέπεται να φέρει μεγάλο μέρος αυτών των φορτίσεων, πρωτίστως ως θεσμοθετημένος αναπτυξιακός πόλος σε σχέση με την υπόλοιπη Αττική, και επιπλέον με την άνιση κατανομή τους στις επιμέρους περιοχές του<sup>10</sup>. Το λιμάνι του Πειραιά, το Φαληρικό Δέλτα, η περιοχή του Ελληνικού και η Λαυρεωτική εύκολα διακρίνονται ως 'πυκνωτές' της αναπτυξιακής διαδικασίας, και βασικοί φορείς των κατευθύνσεων και των στόχων του σχεδιασμού.

Η κεντρική ιδέα φαίνεται να είναι «άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα» με ένα κύμα αναπλάσεων που θα φέρουν πολλαπλασιαστικά οφέλη και τα οποία θα καταναμηθούν στην κοινωνία με βάση τις αρχές για 'ισόρροπη ανάπτυξη'. Το θεσμικό πλαίσιο που περιγράφει το ΡΣΑ, προϋποθέτει ότι, α) τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του χώρου, εγγυώνται τις όποιες αναπτυξιακές δυνατότητες, και β) ταυτίζεται η ενιαία διαχείριση και ο σχεδιασμός του με την δίκαιη και ισόρροπη κατανομή της ωφέλειας.

Το ρυθμιστικό μιλάει μεν για αναπλάσεις και όχι ιδιωτικοποιήσεις, στη δεδομένη όμως οικονομική κατάσταση στην οποία βρίσκεται το ελληνικό Δημόσιο και η Αυτοδιοίκηση, και με δεδομένη την κλίμακα, και τη φύση των απαιτούμενων έργων, είναι προφανές ότι η χρηματοδότησή τους θα εμπλέκει τον ιδιωτικό τομέα. Η ευθύνη μετακυλιέται στους διαχειριστικούς φορείς, της γης και των ακινήτων του Δημοσίου που βρίσκονται στο παράκτιο μέτωπο, οι οποίοι καταλήγουν να παίζουν ίσως τον πιο καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του πλαισίου υλοποίησης των στόχων του ρυθμιστικού, αλλά και στο επικοινωνιακό άνοιγμά τους

Ρυθμιστικού στο οποίο εντάσσονται, κατά κανόνα, με τη μορφή επί μέρους τροποποιήσεων. Επομένως, έργα τεράστιας στρατηγικής σημασίας, όπως τα μεγάλα κυκλοφοριακά έργα, η μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα ή η χωροθέτηση των ολυμπιακών έργων, δεν προγραμματίστηκαν επαρκώς σε ένα συνολικότερο πλαίσιο.» (παρουσίαση τεύχους του ΡΣΑ, Ιούνιος 2011, σελ. 11)

<sup>6</sup> Αναφορά στην περιοχή από το Φαληρικό Δέλτα έως το Ελληνικό, που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τον άξονα της Συγγρού και το λιμάνι του Πειραιά, ( παρουσίαση τεύχους του ΡΣΑ, Ιούνιος του 2011, σελ.34-36)

<sup>7</sup> Τα ΣΟΔΑΑ(σχέδια ολοκληρωμένης διαχείρισης των ακτών της Αττικής) προβλέπονται ως επίπεδο σχεδιασμού υπερκείμενο των ΓΠΣ και διακρίνεται το πεδίο αναφοράς τους σε ζώνες (προστασίας, ήπιας ή πιο συγκεντρωμένης ανάπτυξης) και πόλους (σημειακή ανάπτυξη), (σχέδιο Νόμου ΡΣΑ, κεφάλαιο Η «Ρυθμίσεις και προγράμματα μητροπολιτικής εμβέλειας και πολυτομεακού χαρακτήρα»).

<sup>8</sup> Στα πλαίσια σύνδεσης αστικού-περιαστικού πράσινου τοποθετούνται και η ανάπλαση του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού, (σχέδιο Νόμου ΡΣΑ, κεφ. Γ, άρθρο 12.)

<sup>9</sup> όπως τα ΕΣΧΑΔΑ, ΠΟΤΑ, ΚΥΑ και προεδρικά διατάγματα με τα οποία παρακάμπτονται χρονοβόρες διαδικασίες σχεδιασμού και εφαρμογής.

<sup>10</sup> Ως εργαλείο 'εξισορρόπησης' αναφέρονται τα ΣΟΑΠ, Σχέδια Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης), τα οποία σύμφωνα με σχετικές δημοσιεύσεις του ΟΡΣΑ, αφορούν κυρίως σχέδια επανακατοίκησης υποβαθμισμένων περιοχών με βασικό άξονα την ανάπλαση πλατειών και πεζοδρόμων.



προς την κοινωνία. Έτσι, από το '11 και μετά στήνεται η κατασκευή ενός αφηγήματος οργιάδους ανάπτυξης για το παραλιακό μέτωπο, ενώ παράλληλα επιχειρείται η ανασυγκρότηση της διαχείρισης του χώρου από τους εμπλεκόμενους φορείς.

Η σύσταση της εταιρίας Παράκτιο μέτωπο Α.Ε.<sup>11</sup> είναι μια στάση μόνο σε μια σειρά από ιδρύσεις και συγχωνεύσεις εταιριών και φορέων που δραστηριοποιούνται στην αξιοποίηση δημοσίων ακινήτων, αναφέρεται ωστόσο ως σημαντική καθώς είναι η πρώτη που αφορούσε αποκλειστικά τη διαχείριση ακινήτων του παράκτιου χώρου. Ως την ίδρυση της εταιρίας, τα 'φιλέτα' της παραλιακής τελούσαν υπό περίπλοκο ιδιοκτησιακό καθεστώς και μια πληθώρα φορέων μοιράζονταν τη διαχείρισή τους<sup>12</sup>. Με την σύστασή της, ξεκινά μια σειρά μεταβιβάσεων, ώστε το 2015 στην κατοχή της εταιρίας περνούν 20 ακίνητα, μεταξύ των οποίων όλος ο Φαληρικός όρμος, το φαληρικό Δέλτα, η μαρίνα Φλοίσβου και τα ολυμπιακά ακίνητα του Φαλήρου (ependyseis.gr).

Παράλληλα, σχεδιάζονται και προωθούνται επτά μεγάλα έργα κατά μήκος της παραλιακής ζώνης. Τα έργα αυτά θεωρήθηκαν 'κόμβοι' του υπερτοπικού πλέγματος της ανάπτυξης. Αποσαφηνίζεται καλύτερα ο χαρακτήρας της, καθώς περιγράφονται λεπτομερέστερα οι επενδύσεις που δρομολογούνται.

Πρόκειται κατά σειρά για:

1. την ανάπλαση 660 στρεμμάτων στη Δραπετσώνα, για τη δημιουργία «ελληνικού city», όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε σχετικά δημοσιεύματα (atticacoast.gr, 2014), ναυτιλιακού και επιχειρηματικού κέντρου ή εναλλακτικά πίστας Formula 1. Η έκταση αποτελεί ιδιοκτησία του ΟΛΠ, της Εθνικής Τράπεζας, της ΑΓΕΤ και της ΕΛ.ΠΕ.
2. το Πολιτιστικό Πάρκο Ιδρύματος Νιάρχου στο Δέλτα Φαλήρου
3. τη μετατροπή των αθλητικών εγκαταστάσεων Tae Kwo Do σε συνεδριακό κέντρο, στην ίδια περιοχή
4. την ανάπλαση της 'Χρυσής πλατείας' του παραλιακού μετώπου του δήμου Π. Φαλήρου
5. το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού με την αντίστοιχη επενδυτική πρόταση για κτίρια πολυτελών κατοικιών, γραφείων, καζίνο κτλ.
6. την μετατροπή των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων και της μαρίνας του Αστέρα Βουλιαγμένης σε συγκρότημα υψηλών προδιαγραφών
7. την εκμετάλλευση 1.460 στρεμμάτων στις Αλυκές Αναβύσσου

Τα βασικά χαρακτηριστικά των αναπλάσεων που αναφέρθηκαν αφορούν κατ' αρχάς στο μέγεθος, τόσο της χωρικής και γεωγραφικής τους αναφοράς, όσο και του ύψους των κεφαλαίων που θα επενδυθούν σε αυτές, το οποίο είναι πρωτοφανές για τα δεδομένα στο σχεδιασμό του χώρου στην ελληνική επικράτεια<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Η Παράκτιο Μέτωπο συστάθηκε το 2013, με το άρθρο 16 του νόμου 4146/2013(ependyseis.gr). Όπως και με το ΤΑΠΠΕΔ, που είχε ήδη συσταθεί από το 2011, η εποπτεία ήταν από το Υπουργείο Οικονομικών και ήταν δυνατό να εκποιήσει δημόσια περιουσία, η μεγάλη της διαφορά όμως ήταν πως τα έσοδα προορίζονταν για την κάλυψη του δημοσιονομικού ελλείματος του προϋπολογισμού και όχι για εξυπηρέτηση του χρέους, αν και σύμφωνα με πολλές απόψεις η διαφορά αυτή δεν είναι σημαντική καθώς έλλειμα και χρέος είναι καθώς φαίνεται άρρηκτα συνδεδεμένα.

<sup>12</sup> Χαρακτηριστικά αναφέρονται ως εμπλεκόμενοι σε ακίνητα της παραλιακής: η «Ανώνυμη Εταιρία Αξιοποίησης Περιουσίας ΕΟΤ»(ιδρ. Ν 2636/1998), η Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα ΑΕ (ιδρ. Ν2837/2000), η Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ και η Κτηματική Εταιρία Δημοσίου.

<sup>13</sup> Ο χαρακτήρας των επενδύσεων είναι επίσης αξιοσημείωτος. Πρόκειται για έναν τύπο επενδυτικής δραστηριότητας με όλα τα χαρακτηριστικά της νεοφιλελεύθερης αγοράς: συγκεντρωμένη συσσώρευση κεφαλαίων σε σημεία του χώρου, παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών, με έμφαση στην καινοτομία και τις υψηλές προδιαγραφές. Οι μαρίνες σκαφών αναψυχής είναι παράδειγμα αυτού του τύπου υποδομής, με πολλαπλάσια γεωγραφική εμβέλεια από το μέγεθός της, και ποιότητα υψηλών προδιαγραφών που στοχεύει σε περιορισμένο κοινό υψηλής όμως καταναλωτικής δύναμης.

### 3. Στρατηγικές των επενδυτών, το «άνοιγμα προς τις αγορές»

Παρά τις εξαγγελίες του αφηγήματος της οργιάδους ανάπτυξης που δημοσιεύονται στον τύπο, μια γρήγορη αποτίμηση της πραγματικότητας δείχνει πως ακόμα υπάρχει μεγάλη αναντιστοιχία με το κλίμα που επικρατεί στην αγορά. Από τα 7 κομβικά έργα, τα μόνα που έχουν προχωρήσει είναι η κατασκευή του Πάρκου Νιάρχου και η πλατεία του φαληρικού μετώπου του Δήμου Π. Φαλήρου. Η επενδυτική δραστηριότητα παραμένει ακόμα σε επίπεδο διαπραγματεύσεων. Φαίνεται ότι προς στιγμήν αυτό που πραγματοποιείται είναι ένα πλήθος μεταβιβάσεων<sup>14</sup>, αλλά όχι τοποθέτηση πραγματικών κεφαλαίων για υλοποίηση των επενδύσεων. Το ασταθές πολιτικό σκηνικό, η οικονομική αστάθεια, και η έλλειψη ιστορικού τέτοιου τύπου επενδύσεων στο ελληνικό δημόσιο αναφέρονται από τους επενδυτές ως αποτρεπτικοί παράγοντες.

Ποιοι είναι όμως αυτοί οι επενδυτές; Και γιατί παρά το πλήθος διευκολύνσεων, φοροαπαλλαγών, και την προθυμία του κράτους να προβεί σε μεταβιβάσεις έναντι εξευτελιστικού αντιτίμου, επιμένει το 'κακό επενδυτικό κλίμα'; Αναφέρονται ενδεικτικά κάποια μεγάλα ονόματα του ξένου και του εγχώριου κεφαλαίου που εμπλέκονται ήδη στο τοπίο των μεταβιβάσεων.

- Η AGC Jermyn Street ανήκει στο αραβικών συμφερόντων fund AGC Equity Partners που διαχειρίζεται κεφάλαια ύψους 2 δις. Ευρώ. Η εταιρία έχει έδρα το Λονδίνο, κεφάλαια από το Κουβέιτ, το Αμπου-Ντάμπι και τη Σαουδική Αραβία, και έχει αναπτυχθεί στο χώρο του real estate με διεθνή δραστηριότητα από την Μέση Ανατολή ως την Ευρώπη<sup>15</sup>. Η AGC εμπλέκεται στην ανάπτυξη του Αστέρρα Βουλιαγμένης και στην αντικατάσταση της υφιστάμενης μαρίνας με μια διπλάσια χωρητικότητας (fortunegreece.gr).

- Ο τούρκικος όμιλος εταιριών Dogus, με δυναμικό 150 εταιριών και 30.000 εργαζομένων, που δραστηριοποιείται σε πλήθος αγορών, κατασκευές, τηλεπικοινωνίες, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, τουρισμό κ.α. Έχει ήδη διεισδύσει στην ελληνική αγορά με την εξαγορά λιμένων σκαφών αναψυχής στη Ζέα, την Κέρκυρα και τη Λευκάδα, μεταξύ άλλων. Σχετικά πρόσφατη είναι η είσοδος του στον παράκτιο χώρο της Αττικής με την εξαγορά 50% των μετοχών της μαρίνας Φλοίσβου το 2012 (Ημερησία, 2012), την εκδήλωση ενδιαφέροντος, πολλά χρόνια τώρα, για την μαρίνα Αλίμου και την συμμετοχή του στο επενδυτικό σχήμα της συμφωνίας για τη μαρίνα του Αστέρρα κατά 15% των μετοχικών κεφαλαίων. Το ενδιαφέρον αυτό είναι μέρος της εδραίωσης του ομίλου στον τομέα, με ένα δίκτυο μαρινών, υπό τον έλεγχό του, που απλώνεται στον ευρύτερο χώρο της ΝΑ Ευρώπης, με επενδύσεις από την Κροατία μέχρι τα μικρασιατικά παράλια.

- Η ελληνικών συμφερόντων Lamda Developments, έχει ήδη υλοποιήσει μέσω της εταιρίας ειδικού σκοπού Lamda Flisvos Marina S.A. (LFM) και την κοινοπραξία μεταξύ των εταιριών LAMDA Flisvos Holding A.E (LFH) (77,23%) και της Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης (ΕΤΑ) (22,77%) την ανάπτυξη της μαρίνας Φλοίσβου στο Φαληρικό Δέλτα το 2002, και τη μετατροπή της σε μαρίνα VIP θαλαμηγών. Η εκμετάλλευση δόθηκε στον όμιλο για σαράντα χρόνια, αλλά το 2012 ανακοινώθηκε η δημιουργία κοινής εταιρίας με την Dogus, κίνηση που είχε σκοπό την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου. Μέσω της θυγατρικής της εταιρίας ειδικού σκοπού «HELLINIKON GLOBAL I S.A.», η LD προχώρησε το 2014 σε συμφωνία με το ΤΑΙΠΕΔ για την παραχώρηση του Ελληνικού (Το Βήμα, 2014), υποβάλλοντας

<sup>14</sup> Τον Νοέμβριο του 2014 υπογράφηκε η σύμβαση της μεταβίβασης του Ελληνικού από το ΤΑΙΠΕΔ στην Lamda Development μέσω της θυγατρικής της εταιρίας ειδικού σκοπού «HELLINIKON GLOBAL I S.A.», τον Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου η μεταβίβαση του Αστέρρα στην AGC Jermyn Street, ενώ το Φάληρο πέρασε με 'σύμβαση δωρεάς' στο Ίδρυμα Νιάρχος για την υλοποίηση του πολιτιστικού κέντρου στις 07.08.09, μεταξύ άλλων.

<sup>15</sup> «Από τις μεγαλύτερες επενδύσεις της στην αγορά ακινήτων πρόσφατα ήταν αυτή τον Μάιο του 2013, όταν εξαγόρασε το Citi Tower στο Λονδίνο με τίμημα 1 δις. στερλίνες. Αντίστοιχα έχει κάνει μία από τις μεγαλύτερες επενδύσεις της Μέσης Ανατολής στον τομέα της ενέργειας στη Ρωσία.», (Το Βήμα, 2013)

επενδυτικό σχέδιο για τη δημιουργία πολυτελών εγκαταστάσεων και θεματικού πάρκου αναψυχής.

Είναι προφανές ότι οι εταιρίες ακολουθούν ένα είδος στρατηγικού σχεδιασμού των επενδυτικών τους κινήσεων, που βρίσκεται σε άμεση συνάφεια με το σχεδιασμό του ίδιου του χώρου, δημιουργώντας δίκτυα επενδύσεων και πλέγματα διακίνησης κεφαλαίων. Η γεωγραφική κλίμακα αναφοράς αυτού του σχεδιασμού βρίσκεται σε πλήρη αναντιστοιχία με τον σχεδιασμό που ακολουθείται σε εθνικό επίπεδο.

Σύμφωνα με τις στρατηγικές των ομίλων, διαφορετική είναι και η αντίληψη περί γεωγραφικού ανταγωνισμού. Δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των επενδύσεων που θα γίνουν στον παράκτιο χώρο της Αττικής. Ο άξονας του γεωγραφικού ανταγωνισμού τίθεται κάθε φορά μεταξύ των δικτύων επενδύσεων, ανά τομέα δραστηριότητας, που τελούν υπό τον έλεγχο της ίδιας ή άλλων εταιριών που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τομέα. Η μαρίνα του Φλοίσβου λοιπόν δεν ανταγωνίζεται αυτήν του Αστέρα, αλλά κάποια άλλη στην Κροατία ενδεχομένως, ή στα τουρκικά παράλια.

Το είδος αυτού του ανταγωνισμού αποκτά σάρκα και οστά μέσα από χρονοβόρες διαδικασίες διαπραγματεύσεων και ανταγωνισμού μεταξύ ομίλων και επενδυτικών πλάνων, όπου το επίδικο δεν είναι η επίτευξη μιας συμφέρουσας παραχώρησης από το ελληνικό δημόσιο, αλλά ο γεωγραφικός έλεγχος ανά τομέα δραστηριότητας, στον ευρύτερο χώρο της παραλίας της Αττικής. Διαδικασίες οι οποίες εξελίσσονται με συγχωνεύσεις, κοινοπραξίες, σύνθεση και ανασύνθεση εταιρικών σχημάτων και joint ventures, όπως αυτό της Dogus με τη Lamda Developments, που συνέβη ακριβώς την περίοδο που η δεύτερη ετοιμαζόταν να επεκταθεί σε άλλο τομέα δραστηριότητας. Έως ότου ξεκαθαρίσει το τοπίο του εσωτερικού ανταγωνισμού σχετικά με το 'ποιος ελέγχει τι', δεν θα πρέπει να αναμένουμε να τελεσφορήσει η «Αθηναϊκή Ριβιέρα»<sup>16</sup>.

#### **4. Διαχρονικά αναπτυξιακά πρότυπα, το αναπτυξιακό νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα από το '50 ως σήμερα**

Η εμβάθυνση σε μια σύντομη ιστορική αναδρομή των αναπτυξιακών προτύπων της περιοχής θα δώσει μια εικόνα για το πως ανά περιόδους, επέδρασαν αναπτυξιακός λόγος και πρακτική στην διαμόρφωση του χώρου. Η αναδρομή αυτή θα βασιστεί στην εξέλιξη του αναπτυξιακού νομοθετικού πλαισίου στην Ελλάδα από το '50 μέχρι σήμερα, και στην εξέλιξη των υποδομών στον χώρο. Διακρίνονται 3 φάσεις ανάπτυξης του χώρου, η περίοδος της προπολεμικής ανάπτυξης του φαληρικού μετώπου, η περίοδος των ολυμπιακών έργων (η «εκσυγχρονιστική στροφή»), και η σημερινή περίοδος της κρίσης.

Η ανάπτυξη που περιγράφεται σήμερα για τον παραλιακό χώρο, υποστηρίζεται από ένα εξαιρετικά εντατικό νομοθετικό πλαίσιο, με καταγιγισμό νομοθετημάτων τα τελευταία χρόνια,

<sup>16</sup> Η βαρύτητα του 'μάρκετινγκ πόλεων' (city branding) για αυτού του είδους τον γεωγραφικό ανταγωνισμό είναι μια υπόθεση που δεν έχει ιδιαίτερα διερευνηθεί στην Ελλάδα, που ωστόσο εξηγεί αποτελεσματικότερα κατά την γνώμη μου, μαζί με το επίπεδο ωρίμανσης των δια-εταιρικών διαπραγματεύσεων, το κακό επενδυτικό κλίμα, περισσότερο από την έλλειψη σταθερότητας και έλλειψης ιστορικού στις μεγάλες επενδύσεις. Θα πρέπει να αναφερθεί εξάλλου ότι όμιλοι όπως η Dogus, μετρούν ήδη χρόνια εμπειρίας στο ελληνικό επενδυτικό περιβάλλον και συνεχίζουν να εκδηλώνουν ενδιαφέρον για επέκταση. Η εικόνα της πόλης είναι μέρος του τελικού προϊόντος και η αλήθεια είναι, όπως αναφέρεται και στο ΡΣΑ ότι η Αθήνα έχει δρόμο μπροστά της μέχρι να καθιερωθεί ως αυτόνομος τουριστικός προορισμός. Συνεπώς η αστάθεια και η αβεβαιότητα δεν αφορούν μόνο το θεσμικό, δημοσιονομικό και πολιτικό περιβάλλον της χώρας. Η κοινωνική και οικονομική κατάρρευση του γενικού πληθυσμού και τα εσωτερικά προβλήματα της χώρας δεν αποτελούν συνήθως εμπόδιο από τη στιγμή που καθίσταται εφικτή η κατασκευή ενός επιτυχημένου brand για τον τόπο. Ας μην ξεχνάμε την υπερ-ανάπτυξη που έχει επενδυθεί σε πόλεις της Μέσης ανατολής και την ώθηση που έδωσε σε αυτήν το αφήγημα της «Νέας Μέσης Ανατολής», αδιάφορα αν αυτό ανταποκρινόταν στις τοπικές κοινωνίες που διαβιών στην περιφέρεια αυτής της ανάπτυξης.

και με βασικό άξονα την διευκόλυνση ξένων κεφαλαίων και μεγάλων επενδύσεων. Στην κατεύθυνση αυτή, θα εστιάσω στα πιο αμφιλεγόμενα από αυτά, για να δούμε και πως συνδέονται οι στόχοι του Ρυθμιστικού, το ζήτημα της ενιαίας διαχείρισης και η οικονομική φύση των επενδύσεων που περιγράφηκαν προηγουμένως.

Νόμος 3894/2010: Πρόκειται για τον γνωστό νόμο ‘fast track’ περί των Στρατηγικών επενδύσεων. Με το νόμο αυτό, το 2010 νομοθετείται ουσιαστικά η ίδρυση της «Επιχειρήστε στην Ελλάδα αε», (Enterprise Greece, 2016) και η περιγραφή της λειτουργίας, του σκοπού και των αρμοδιοτήτων της. Συνοπτικά, θα λέγαμε ότι μοιάζει με μια εταιρία συμβουλευτικής επιχειρήσεων, που διαμεσολαβεί μεταξύ του ελληνικού κράτους και του επενδυτή. Σκοπός της είναι να συντάσσει τα επενδυτικά σχέδια, να αιτείται και να διεκπεραιώνει την αδειοδότησή τους από το ελληνικό δημόσιο, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η ίδια η εταιρία τυγχάνει φορολογικής προστασίας και απαλλαγών και επανδρώνεται με «προσωπικό του ευρύτερου δημόσιου τομέα», δεσμεύοντας με την παρουσία της το Δημόσιο για 50 χρόνια.

Με τα άρθρα 6, 7, 8 περιγράφεται μια πρωτοφανής άρση των εμποδίων που μπορεί να προκύπτουν για το εκάστοτε επενδυτικό πλάνο από τους κανονισμούς που διέπουν το δίκαιο για το σχεδιασμό και τη ρύθμιση του χώρου. Θεσμοθετείται η παράκαμψη περιβαλλοντικών όρων, πολεοδομικών ρυθμίσεων (συντελεστών, αποστάσεων κτιρίων, χρήσεων μεταξύ άλλων) και η παραχώρηση αιγιαλού και παραλίας, τα οποία κατά την κρίση της αιτείται η εταιρία και αποφασίζονται από Κοινή Διυπουργική Επιτροπή με τη διαδικασία του κατ’ επείγοντος.

Θεσμοθετείται επίσης και μια πρωτοφανής συγκέντρωση εξουσίας πάνω στον σχεδιασμό του χώρου, και τον έλεγχο της δημόσιας γης, με το άρθρο 9, όπου δεσμεύεται το δημόσιο για την εκτέλεση έργων υποδομής κατά τις ανάγκες της επένδυσης, ως «βοηθητικά ή συνοδά έργα», ενώ με το άρθρο 10 ορίζονται αναγκαστικές απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών του δημοσίου.

Ο τρόπος με τον οποίο ενισχύονται οι επενδύσεις αυτές δεν ξεκαθαρίζεται οριστικά στον νόμο 3894. Προκύπτει όμως από την προσεκτικότερη ανάγνωση της τροποποίησης ενός άλλου νόμου, του 3299/2004, που έγινε το 2014. Ο ν. 3299 αφορούσε σε γενικές γραμμές την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης, με ιδιαίτερη έμφαση στον αγροτουριστικό τομέα και τη μεταποιητική δραστηριότητα. Ο νόμος τροποποιήθηκε σταδιακά από το 2009 έως το 2014 με στοχευμένες παρεμβάσεις που συνοψίζονται στα εξ’ής:

1) Οι τομείς που ενισχύονται επιπλέον αφορούν σε αναβάθμιση τουριστικών μονάδων, τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής, θεματικών πάρκων και ευρυζωνικών δικτυακών υποδομών. Οι δραστηριότητες αυτές αφορούν στις κατηγορίες 1 και 4, και αναφέρεται επιδότηση του κόστους δημιουργούμενης απασχόλησης που ξεκινά από 20% για τα αστικά κέντρα και φτάνει στο 40% καθώς κινούμαστε προς την περιφέρεια. Αντίστοιχα το ύψος των φοροαπαλλαγών ξεκινά από 60% και φτάνει στο 100%.

2) Ορίζονται δραστηριότητες που υπάγονται σε ενίσχυση με καθεστώς εξαιρέσεως και αυτές είναι και πάλι «η ανέγερση κτιριακών εγκαταστάσεων για οικόπεδα που παραχωρούνται στον ιδιώτη από τους διαχειριστικούς φορείς της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου, ΕΟΤ, ΕΤΑ, ΟΤΑ, την Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ και το ίδιο το Δημόσιο (ΤΑΠΕΔ).

3) Προωθούνται ξεκάθαρα οι επιχειρήσεις μεγάλου κεφαλαίου. Συγκεκριμένα, για επενδύσεις άνω των 50 εκ. ευρώ, αναφέρεται πως το ποσό της επένδυσης έως τα 50 εκ. δικαιούται να απορροφήσει τις ενισχύσεις στο 100%, και απομειώνεται το μέγεθος αυτό κλιμακωτά για το τμήμα από 50-100 εκ. και για αυτό που υπερβαίνει τα 100 εκ. το μίνιμουμ της συμμετοχής του επενδυτή στο κόστος ορίζεται στο 25%.

4) Τα πιθανολογούμενα οφέλη όλων αυτών των παραχωρήσεων δεν περιγράφονται πουθενά αναλυτικά, ενώ χαρακτηριστική είναι η θέσπιση της απόδοσης σε θέσεις δημιουργούμενης απασχόλησης, για αυτής της κλίμακας επιχειρησιακά έργα, στις μόλις 125 κατ’ ελάχιστο.



Τα μέτρα δικαιολογούνται ως αναπόφευκτες υποχωρήσεις, ως αναπτυξιακός μονόδρομος, στα πλαίσια της οξυτάτης οικονομικής κρίσης και της άμεσης ανάγκης άντλησης εσόδων για το κράτος. Αν όμως εξετάσουμε τα μέτρα αυτά σε σχέση με ευρύτερες μεταλλαγές στο σύστημα παραγωγής του χώρου, θα δούμε πως αυτά τοποθετούνται σε μια εξελικτική πορεία ανάπτυξης, και συγκεκριμένα στο σημείο κορύφωσης της ‘εκσυγχρονιστικής στροφής’ στην οποία εισήλθε η χώρα από το ’90 και μετά, με την ένταξη στην ONE (Μαντουβάλου, Μπαλλά, 2004). Παρατηρείται γενικά, η θεσμική ενίσχυση του ρόλου του real estate, με ενεργοποίηση τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα στην αξιοποίηση του χώρου, με νέες εταιρικές μορφές οι οποίες υποστηρίζονται βέβαια και από αντίστοιχα δημοσιονομικά μέτρα και χρηματοπιστωτικές ‘καινοτομίες’, και την αύξηση της οικονομίας κλίμακας των έργων που πραγματοποιούνται.

Επιλεκτικά αναφέρονται:

1) Ο νόμος 1914/1990 αντιστρέφει το κλίμα κρατικού παρεμβατισμού στο ζήτημα της ‘αξιοποίησης’ της δημόσιας γης. Διευρύνεται το πεδίο των αποκρατικοποιήσεων από την συμμετοχή του δημοσίου σε εταιρίες ως την διάθεση των περιουσιακών στοιχείων του, συμπεριλαμβανομένης και δημόσιας γης. Σε συνέχεια μιας σειράς νομοθετημάτων προς αυτή την κατεύθυνση, με τα οποία ιδρύονται όλοι σχεδόν οι διαχειριστικοί φορείς που εμπλέκονται στη διαχείριση και της παράκτιας ζώνης (ΕΤΑ(Δ), Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ, Παράκτιο Μέτωπο ΑΕ), έρχεται και η ίδρυση του ΤΑΙΠΕΔ με τον νόμο 8986/2011.

2) Τα σχέδια νόμου με τα οποία άλλαξε το πλαίσιο της σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα προκειμένου να πραγματοποιηθούν τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα της περιόδου των Ο.Α. και αφορούσαν παραχωρήσεις στα δικαιώματα εκμετάλλευσης<sup>17</sup>.

3) Ο νόμος 2940/2001 “Αναπτυξιακά, φορολογικά και θεσμικά κίνητρα για τις επιχειρήσεις του κατασκευαστικού τομέα και άλλες διατάξεις”, με τον οποίο αλλάζει η κλίμακα των κατασκευαστικών εταιριών. Ο νόμος οδηγεί σε συγχωνεύσεις και «ανάδυση νέων επιχειρηματικών σχημάτων από μεγάλους χρηματοοικονομικούς οργανισμούς και κατασκευαστικούς ομίλους.» (Μαντουβάλου, Μπαλλά, 2004). Στην κατεύθυνση αυτή, τοποθετείται και η δημιουργία Μητρώου Κατασκευαστών Ιδιωτικών Έργων (ΜΗ.Κ.Ι.Ε) που δημοσιοποιήθηκε το 2003.

Τα ολυμπιακά έργα αποτέλεσαν ένα είδος ‘δοκιμής’, για τη διεύθυνση μεγαλύτερων κεφαλαίων του κατασκευαστικού κλάδου, που μπορεί να ερμηνευθεί στα πλαίσια τέτοιων ευρύτερων μεταλλαγών στο σύστημα γης και οικοδομής στη χώρα. Την δεκαετία του ’90 ολοκληρώνεται το τοπίο στο οποίο σήμερα σχεδιάζεται η προτεινόμενη ανάπτυξη. Χτίζονται τελικά στους χώρους αυτούς ολυμπιακές εγκαταστάσεις, και ολοκληρώνονται οι υποδομές των μεταφορών, με την κατασκευή του μετρό και του τραμ. Παράλληλα ξεκινά η εγκατάλειψη των βιοτεχνιών της Δραπετσώνας και μεταφέρεται το αεροδρόμιο του Ελληνικού, απελευθερώνοντας δύο μεγάλα αστικά ‘κενά’.

Ο σχεδιασμός του χώρου, ήδη από τη δεκαετία του ’70, βάζει τις προδιαγραφές της ανάπτυξης που ακολούθησε. Με εξαίρεση τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού του ’85, ήδη από το 1975, έχουν αποφασιστεί μια σειρά έργων που αφορούν κυρίως εκτεταμένες επιχωματώσεις και υποδομές μεταφορών. Το 1980 είναι μια δεκαετία ‘επέκτασης’ για τον παράκτιο χώρο. Η οικιστική δραστηριότητα επεκτείνεται με την ανοικοδόμηση των προς τα ανατολικά περιαστικών περιοχών, ενώ στο Φαληρικό δέλτα υλοποιούνται η μεγαλύτερη έκταση των σημερινών επιχωματώσεων και ο υπερυψωμένος κόμβος στο Φαληρικό Δέλτα. Με τις

<sup>17</sup> «Η συνεργασία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στα έργα υποδομής (και όχι μόνο) έχει την ενεργή υποστήριξη της ΕΕ, η οποία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή της μεθόδου στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Προκειμένου δε να καλυφθεί ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων των έργων αυτών σε ότι αφορά το βαθμό οικονομικής βιωσιμότητας τους και τη διαφορετική πολιτική που εφαρμόζει το κάθε κράτος, έχουν αναπτυχθεί διάφορες μορφές συνύπαρξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (BOT (η συνήθεστερη), ΒΤΟ, ΒΟΟΣ, ΒΟΟΤ, ΒΟΟ,ΒΟΤΤ)», (Μαντουβάλου, Μπαλλά., 2004)

αποφάσεις αυτές προδιαγράφεται ότι η περιοχή πρόκειται να παραλάβει μεγάλα ‘φορτία’ τουριστικής και εμπορικής ανάπτυξης, πρόθεση η οποία εκδηλώνεται τελικά την περίοδο της ‘εκσυγχρονιστικής’ στροφής’.

Ενδιαφέρουσα είναι και η διερεύνηση της διαχρονικής παρουσίας της πολιτικής για την διευκόλυνση ξένων κεφαλαίων, με αφετηρία το άρθρο 112 του συντάγματος του 1952, και το Ν.Δ. 2687/1953 «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» όπου ορίζεται η προστασία των ξένων κεφαλαίων. Στο εν λόγω άρθρο, αναφέρεται «νόμος εφ’ άπαξ εκδιδόμενος θέλει ρυθμίσει την προστασία των εκ της αλλοδαπής εισαγομένων προς τοποθέτηση στη χώρα κεφαλαίων». Η κακή οικονομική κατάσταση στη χώρα εκείνης της περιόδου, η διεθνής αναξιοπιστία της και η νομοθετική ανασφάλεια για τις επενδύσεις υπήρξαν οι κυριότεροι παράγοντες που έκριναν απαραίτητη τη δέσμευση του κράτους έναντι των επενδυτών και οι διατάξεις χαρακτηρίζονται ‘υπέρτερου κύρους’. Η ισχύς της ρύθμισης αυτής ενισχύεται αργότερα με το άρθρο 107 του συντάγματος του 1975, και αξίζει να σημειωθεί ότι με αυτήν ενισχύθηκε ουσιαστικά η ελληνική ναυτιλία, καθώς ως ‘ξένα κεφάλαια’ χαρακτηρίστηκαν τα πλοία με ελληνική σημαία των περισσότερων ναυτιλιακών που δραστηριοποιούνταν στη χώρα<sup>18</sup>, και επέδρασε καθοριστικά στην εδραίωση επιχειρηματιών του κλάδου, πολλοί από τους οποίους αποτελούν σήμερα κύριους μετόχους των «νέων» επιχειρηματικών σχημάτων που δραστηριοποιούνται στον παράκτιο χώρο.

Η μετατόπιση ενδιαφέροντος του συστήματος παραγωγής κεφαλαίου στον παράκτιο χώρο, συμβαίνει σήμερα με την υποστήριξη τεσσάρων δεκαετιών εντατικής οικοδομικής δραστηριότητας και δημόσιων έργων υποδομής, και με την σταδιακή εντατικοποίηση των θεσμικών δεσμεύσεων προς την συνέχιση αυτής της πρακτικής.

Θα ολοκληρώσουμε την ιστορική αυτή αναδρομή θυμίζοντας πως το επενδυτικό ενδιαφέρον για το παράκτιο μέτωπο δεν εμφανίζεται σήμερα για πρώτη φορά. Το 1869 τέθηκε σε λειτουργία ο σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς από εταιρία αγγλικών συμφερόντων. Η εταιρία σταδιακά πέρασε στην Εταιρία Σιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς, η οποία σύντομα επέκτεινε τη δραστηριότητά της σε επιχειρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας γύρω από το χώρο του σταθμού. Το εγχείρημα αυτό εγκαινίασε μια σύντομη περίοδο επενδύσεων και από άλλες ανταγωνιστικές εταιρίες που δραστηριοποιούνταν επίσης στον τομέα των μεταφορών και που επικεντρώνονταν στον χώρο του Νέου Φαλήρου και των Τζιτζιφιών. «Η επιτυχία του σκοπού της Εταιρίας υπήρξεν εξαιρετος. Οι Αθηναίοι και οι Πειραιώται επλημμύριζον τα οχήματά της δια να χαρούν τας απολαύσεις που παρείχον αι παραθαλάσσιαι εγκαταστάσεις της.» (Κ. Μπίρης, 2005, σελ. 197). Η περίοδος της *belle époque*, στο τέλος του 19ου αιώνα υπήρξε μια σύντομη αναπτυξιακή συγκυρία για το παραλιακό μέτωπο, η οποία έλαβε τέλος με τις ιστορικές εξελίξεις που σηματοδότησαν τη μετάβαση στον 20ο αι., το κύμα προσφύγων του ’22, που εισέρευσαν από το λιμάνι του Πειραιά, και τους παγκόσμιους πολέμους που ακολούθησαν.

## 5. Συμπεράσματα για την ανάπτυξη και προκλήσεις για το σχεδιασμό

Βλέπουμε λοιπόν, ένα διαχρονικό αναπτυξιακό πρότυπο, που καθοδηγεί τον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου στην Αττική, σε επιμέρους ιστορικά πλαίσια. Η ανάπτυξη υποδομών, μεταφορών και συγκοινωνίας, τα μεγάλα έργα ανάπλασης με έμφαση στους τομείς αναψυχής και τουρισμού, και η δέσμευση της προοπτικής για αναπτυξιακή εξωστρέφεια από το εγχώριο κεφάλαιο, αποτελούν τα βασικά σημεία στα οποία εδράζεται το πρότυπο αυτό, ακόμη και αν αυτά δεν ολοκληρώνονται ταυτόχρονα κάθε φορά. Οι επιπτώσεις και τα αποτελέσματά του, εκτείνονται πέρα από την καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος, και συμπεριλαμβάνουν την

<sup>18</sup> Αφορά το γνωστό άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953, όπου εξισώνονται ελληνικά πλοία άνω των 1500 κ.ο.χ. με τα νηολογημένα ως κεφάλαια εξωτερικού. Ενδεικτικά οι κατατάξεις κόρων σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα είναι 6 με την χαμηλότερη να πιάνει μέχρι 1000 κ.ο.χ. και η δεύτερη 1000-5000.

εδραίωση ενός θεσμικού πλαισίου, κατά το οποίο επιτρέπεται στην εκάστοτε κυβέρνηση να νομοθετεί προς τη δέσμευση του κράτους σε οικονομικές πολιτικές, με ορίζοντα πολύ μεγαλύτερο από την εκάστοτε αναπτυξιακή συγκυρία. Ως εκ τούτου, καθίσταται προφανές, ότι οι επιπτώσεις αυτών των δεσμεύσεων είναι, και θα είναι, μακροπρόθεσμες, και λειτουργούν σωρευτικά, συνυφαίνοντας τροχιές ‘αξιοποίησης’ με αυτές ενδεχόμενης υποβάθμισης.

Η αναβίωση, αυτού του προτύπου στη σημερινή συγκυρία, προωθείται στα πλαίσια της σύγκλισης σχεδιασμού και αναπτυξιακής πρακτικής που ακολουθείται διεθνώς, και ειδικότερα του ενιαίου σχεδιασμού και της ‘ολοκληρωμένης’ ανάπτυξης.

Η παραπάνω υπόθεση αποσταθεροποιείται, κατ’ αρχάς, στο βαθμό που η ‘σύγκλιση’ αυτή πραγματοποιείται στα ίχνη ενός κληρονομημένου προτύπου ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο. Η μετατόπιση ενδιαφέροντος των φορέων της εγχώριας δραστηριότητας προς το παραλιακό μέτωπο, το χώρο των κατασκευών και το κυνήγι των αναπλάσεων, υπό την αίρεση της διεθνούς συγκυρίας, επισημαίνει μάλλον, ότι το εγχείρημα του ενιαίου σχεδιασμού – όσον αφορά τον στόχο της εξωστρέφειας και της ανταγωνιστικότητας-, θα αντιμετωπίσει προκλήσεις στη βάση της σχέσης κληρονομημένων προτύπων και ιδεών για το χώρο, με τις διεθνείς τάσεις και αντιλήψεις.

Από την άλλη, οι όροι και οι προϋποθέσεις του γεωγραφικού ανταγωνισμού όπως διερευνήθηκαν, υποδεικνύουν πως στα πλαίσια των διεθνών αντιλήψεων, τμήματα χώρου, ιδίως στα αστικά κέντρα, διακρίνονται για τα αναπτυξιακά τους πλεονεκτήματα, ενώ άλλα μπορεί να παρακάμπτονται, και πως η ανάπτυξη που προτείνεται εμπλέκει τα τμήματα που αναδεικνύονται σε πολλαπλά γεωγραφικά επίπεδα αναφοράς. Οι συμπράξεις εγχώριου και ξένου κεφαλαίου στα επενδυτικά σχήματα του παράκτιου χώρου, διαψεύδουν εθνοκεντρικές αναλύσεις για τις μορφές του νέου γεωγραφικού ανταγωνισμού και την προώθηση του παραλιακού μετώπου σαν έναν από τους πρωταγωνιστές της εγχώριας ανάπτυξης.

Η εμπλοκή περιοχών του μετώπου σε υπερτοπικά δίκτυα δεν συνεπάγεται αυτόματα την αναβάθμιση της Αθήνας ως «Μεσογειακή μητρόπολη». Αντίθετα, η Ελλάδα βρίσκεται ήδη σε μια αναπτυξιακή περιφέρεια σε σχέση με τους διεθνείς άξονες ανταγωνισμού, της Μεσογείου και της Ευρώπης, στους οποίους μέχρι στιγμής προσδιορίζεται. Είναι αμφίβολο λοιπόν, εάν η ανάπτυξη του παράκτιου χώρου αφ’ ενός θα λάβει στην πραγματικότητα τις διαστάσεις που της αποδίδονται, -τόσο από αφηγήματα της Αθηναϊκής Ριβιέρα, όσο και αυτών του ‘ξεπουλήματος’-, και αφ’ ετέρου, εάν αυτή θα συμβαδίζει με τις πραγματικές αναπτυξιακές δυνατότητες του τόπου.

Οι αναντιστοιχίες, επιπλέον, που προκύπτουν μεταξύ εθνικού σχεδιασμού και στρατηγικής των επιχειρήσεων, σημαίνουν πρώτον, ότι η ανάπτυξη που προωθείται σημασιοδοτείται διαφορετικά σε κάθε γεωγραφικό επίπεδο, και δεύτερον ότι αυτό προκαλεί συγκρούσεις και ασυνέχειες στο σχεδιασμό του χώρου. Η συγκυριακή τους συμπόρευση δεν αναιρεί το γεγονός ότι, οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού συμβαίνουν όλο και με πιο άνισους όρους, αφού ο εθνικός σχεδιασμός καλείται να προσαρμοστεί στα πλέγματα διακίνησης κεφαλαίων, των οποίων την άρθρωση όμως αποσπασματικά μπορεί μόνο να συλλάβει. Ο έλεγχος του χώρου στην πραγματικότητα αποσπάται από τον σχεδιασμό και προσαρτάται στην ρευστή οικονομική στρατηγική των επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα, οι κοινωνικές επιπτώσεις, που απορρέουν από αυτή την σταδιακή προσάρτηση του χώρου στον έλεγχο της αγοράς, παραμένουν στην ευθύνη και τη διαχείριση του κρατικού φορέα, και αυτό γίνεται ιδιαίτερα κρίσιμο, όσον αφορά τους στόχους για την ‘εξισορρόπηση’ της ανάπτυξης και την κατανομή της ωφέλειας στα χαμηλότερα γεωγραφικά επίπεδα.

Θα παραθέσω σχετικά, το παράδειγμα της ανάπλασης της μαρίνας του Φλοίσβου στο δήμο Π. Φαλήρου. Η ανάπλαση είχε γίνει ήδη από το 2004, μέσα από μια σύμπραξη του ομίλου Λάτση με το Δήμο και την ΕΤΑ, στα πλαίσια και της ανάπλασης του δημοτικού πάρκου Φλοίσβου. Ο σχεδιασμός της μαρίνας περιλαμβάνει και την λειτουργία συγκροτήματος καφετεριών,

παιδότοπου, εστιατορίων και καταστημάτων. Μετά από μια πρώτη περίοδο λειτουργίας κατά την οποία η υποδομή ήταν ιδιαίτερα προσφιλής στους κατοίκους της περιοχής, την μαρίνα τώρα επισκέπτονται κυρίως επισκέπτες άλλων περιοχών. Μετά από μια δεκαετία λειτουργίας η τοπική αγορά δεν έχει επωφεληθεί στο ελάχιστο από τους ιδιοκτήτες των πολυτελών yacht αναψυχής, που ούτως ή άλλως απασχολούν προσωπικό για να απολαμβάνουν τις υπηρεσίες αυτές μέσα σε αυτό, ενώ οι κάτοικοι προτιμούν σήμερα το παρακείμενο δημοτικό πάρκο, για πολλούς λόγους. Οι άνθρωποι επιδίδονται ελεύθερα σε μια ποικιλία δραστηριοτήτων, άθληση, ψάρεμα, συζήτηση, διάβασμα, μουσική. Ένας ‘πολιτισμός της καθημερινότητας’, που εγγυάται τη ζωντάνια και την δυναμική του χώρου, αποδεικνύεται προτιμότερη από την περιχαράκωση σε μια κουλτούρα κατανάλωσης και πολύωρης ενατένισης mega yacht.

Η περίπτωση όμως του Π. Φαλήρου είναι μια ευτυχής εκδοχή. Οι κάτοικοι του δήμου, όπως και των περισσότερων ανατολικών δήμων της παράκτιας ζώνης, είναι από τους προνομιούχους του λεκανοπεδίου, όσον αφορά την πρόσβαση στους φυσικούς πόρους. Στην τοπική κλίμακα διαμορφώνονται επίσης συνθήκες χωρικού ανταγωνισμού, όπου τα διακυβεύματα είναι άλλα, και μάλιστα διαφορετικά σε κάθε σημείο του χώρου και προσανατολίζονται, στην περίπτωση του παραλιακού μετώπου προς την δημιουργία, την ενίσχυση και την διασφάλιση αυτής της ‘γεωγραφίας ελεύθερου χρόνου’ που απολαμβάνουν προς το παρόν μόνο κάποιοι δήμοι, για περισσότερους κατοίκους της Αττικής. Η ενίσχυση και διαρκής παρακολούθηση της τοπικής κλίμακας υπό την επενέργεια λοιπόν των ευρύτερων αλλαγών είναι και αυτό ένα δεύτερο κρίσιμο σημείο των κατευθύνσεων του σχεδιασμού.

Η πορεία εν κατακλείδι, προς την ‘ολοκληρωμένη’ ανάπτυξη, επισύρει τεράστιες επιπλοκές για τον σχεδιασμό του χώρου. Η στρατηγική τοποθέτηση του σχεδιασμού και της ρύθμισης του χώρου απέναντι σε παράλληλες τάσεις συγκέντρωσης και δικτύωσης, εξισορρόπησης και διαφοροποίησης σε υπερτοπικό επίπεδο (Smith, 1982), είναι από μόνη της μια πρόκληση. Επιπλέον, για να επιχειρηθεί κάτι τέτοιο, φαίνεται πως ο σχεδιασμός χρειάζεται να απεγκλωβιστεί από τα κληρονομημένα αναπτυξιακά πρότυπα, με τα πελατειακά του χαρακτηριστικά, όπως και από αφηγηματικά εγχειρήματα, που παλινδρομούν ανάμεσα στην αξιοποίηση και την εκμετάλλευση αλλά και αντιλήψεις του χώρου που τον εγκλωβίζουν σε στενά διοικητικά όρια.

Η ενίσχυση και διαρκής παρακολούθηση της τοπικής κλίμακας και συνθήκης, υπό την επενέργεια των ευρύτερων αλλαγών, είναι, τέλος, το κρίσιμότερο ίσως ζήτημα που θα αντιμετωπίσει ο χώρος. Χρειαζόμαστε πράγματι εξωστρέφεια στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη, η ασυνέπιά της όμως με τις τοπικές αναπτυξιακές συνθήκες και δεδομένα, θέτει σοβαρά ζητήματα βιωσιμότητας της ανάπτυξης, και μπορεί να δυναμιτίσει σε βάθος χρόνου, τις στρατηγικές και τον σχεδιασμό που δρομολογούνται.

### Βιβλιογραφία

#### Ελληνόγλωσση

- N. Βλαντής -Π. Μπαλτάς, Επόμενη στάση: Χαμένες λεωφόροι, μια περιδιάβαση στην κοσμογονία της αμερικάνικης και της ευρωπαϊκής μητρόπολης, 2004, FUTURA
- K. H. Μπίρη, Αι Αθήναι από το 19ο αι. εις τον 20ο αιώνα, Ε’ έκδοση, 2005, Μέλισσα
- M. Μαντουβάλου, Ε. Μπαλλά, Μεταλλαγές στο σύστημα γης και οικοδομής και διακυβεύματα του σχεδιασμού στην Ελλάδα σήμερα, «Η Ελληνική πόλη προς τον 21ο αι.», τιμητικός τόμος για τον Καθηγητή Πολεοδομίας Α. Αραβαντινό, Αθήνα, 2004,σελ. 316-330.
- M. Μαντουβάλου, Μ. Μαυρίδου, ‘Αστική Διάχυση’-‘Νέα Πολεοδομία’ Πρότυπα-Εικόνες για τον σχεδιασμό της Μητρόπολης και Ανάπτυξη του ελληνικού αστικού χώρου, ανακοίνωση στο συνέδριο: «Γεωγραφίες της Μητρόπολης. Όψεις του φαινομένου στον ελληνικό χώρο», Θεσσαλονίκη, Πολυτεχνική Σχολή Α.Π.Θ., 2005, σελ. 221-241



Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, «Αθήνα–Μεσογειακή Πρωτεύουσα Στρατηγικές και Προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021», Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021, Ιούνιος 2011, ΥΠΕΚΑ

### Ξενόγλωσση

David Harvey, The right to the city, New Left Review, τ.53, (Σεπτ-Οκτ.2008)

Neil Smith, New globalism, new urbanism, gentrification as global urban strategy, 2002, Antipode, τ.34, σελ.428-450

Neil Smith, Gentrification and uneven development, 1982, Economic Geography, τ. 58, σελ.139-155

### Νομοθεσία

Σχέδιο Νόμου Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/ Αττικής 2021, ΟΡΣΑ,ΥΠΕΚΑ

Αιτιολογική Έκθεση και Σχέδιο Νόμου Ρυθμίσεις για την επανεκκίνηση της Οικονομίας, άρθ. 24, Υπουργείο Οικονομικών, <http://www.opengov.gr/minfin/?p=4916> (πρόσβαση Ιανουάριος 2016)

Ιδρ. Ν. 2636/1998, [ΦΕΚ Α' 198]

Ιδρ. Ν2837/2000, [ΦΕΚ Α' 178]

Νομοθετικό διάταγμα 2687/1953, [ΦΕΚ Α' 317]

Νόμος για τις Στρατηγικές Επενδύσεις/υπ' αριθ. 3894/2010, [ΦΕΚ, Α' 204]

Αναπτυξιακός Νόμος υπ' αριθ. 3299/2004, Κίνητρα Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη και την Περιφερειακή Σύγκλιση, [ΦΕΚ Α' 261/23.12.2004]

### Αρθρογραφία & Διαδικτυακές πηγές

Ναυτεμπορική, (16.09.2014), Μεταβίβαση 20 ακινήτων του Δημοσίου στην «Παράκτιο Αττικό Μέτωπο Α.Ε.», <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/857069/metabibasi-20-akiniton-tou-dimosiou-stin-paraktio-attiko-metopo-ae> (τελευταία πρόσβαση 28 Ιουλίου 2017)

Η Καθημερινή, (19.03.2015), Βαγγέλης Μανδραβέλης, Τι αλλάζει για το Παράκτιο Αττικό Μέτωπο, <http://www.kathimerini.gr/807942/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/ti-allazei-gia-to-paraktio-attiko-metwpo> (πρόσβαση Δεκέμβριος 2015)

Ependyseis.gr, <https://www.ependyseis.gr/sub/strategic/paraktio.htm> (πρόσβαση Ιανουάριος 2016)

Discovergreece.gr, <http://www.discovergreece.com/el/mainland/attica/athens/athens-riviera> (πρόσβαση Ιούνιος 2017)

Atticacoast.gr, (17.09.2014), Τα επτά έργα που θα μεταμορφώσουν το παραλιακό μέτωπο από το Σούνιο στη Δραπετσώνα, <https://www.atticacoast.gr/13315/> (πρόσβαση Δεκέμβριος 2015)

Fortunegreece.gr (12.01.2016), Αυτά είναι τα σχέδια των ξένων επενδυτών για τον Αστέρα, <http://www.fortunegreece.com/article/afta-ine-ta-schedia-ton-xenon-ependiton-gia-ton-astera/> (πρόσβαση Ιανουάριος 2016)

Το Βήμα, (11.12.2013), Κροίσοι της Μέσης ανατολής οι νέοι ιδιοκτήτες του Αστέρα, <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=547548> (τελευταία πρόσβαση 30 Ιουλίου 2017)

Dogus Group, <https://www.dogusgrubu.com.tr/en/tourism-services> (πρόσβαση Δεκέμβριος 2015)

Ημερησία, (07.12.2012), Το 50% της Μαρίνας Φλοίσβου στον τούρκικο όμιλο Dogus, <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=112961007> (πρόσβαση Δεκέμβριος 2015)

Το Βήμα, (31.03.2014) Ελληνικό: Εγκρίθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ η προσφορά της Lamda Development, <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=582154> (τελευταία πρόσβαση Ιούλιος 2017)

Enterprise Greece, <http://www.enterprisegreece.gov.gr/> (πρόσβαση Ιανουάριος 2016)

Η Αυγή (20.12.2015), Λαμπριανίδης Λόης, Αναπτυξιακοί νόμοι: Πολλά χρήματα, αμφίβολα αποτελέσματα, <http://www.avgi.gr/article/10811/6126565/anaptyxiakoi-nomoi-polla-chremata-amphibola-apotelesmata> (πρόσβαση Ιανουάριος 2015)

Το Βήμα (02.06.2002), Κουταλίδης Τρύφωνας, Η κακοδαιμονία των ιδιωτικοποιήσεων και επενδύσεων, <http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=142998> (πρόσβαση Δεκέμβριος 2015)



Κεφαλονιά \_ Β.Χ.

# Φαληρικός Όρμος: Μία ιστορία προτάσεων ανάπλασης μέχρι σήμερα

ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Σπουδάστρια ΔΠΜΣ Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Ε.Μ.Π.

\* Ερευνητική εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία», 2015-2016

## Θεματικές Ενότητες

- \_ Εισαγωγή - Περιοχή μελέτης
- \_ Ιστορία
- \_ Τα μεγάλα έργα
- \_ Τα Ολυμπιακά Έργα
- \_ Ο καιρός των αναπλάσεων
- \_ Σήμερα
- \_ Στόχοι
- \_ Αντιφάσεις
- \_ Συμπληρωματικές ενέργειες - Δράσεις προώθησης της πρότασης ανάπλασης
- \_ Συμπεράσματα

## Περίληψη

Το θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας δεν αποτελεί το “πρόσωπο” μόνο σε τοπικό επίπεδο αλλά και διεθνές. Η ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου αποτελεί ένα έργο εξέχουσας σημασίας για το ελληνικό κράτος. Η κεντροβαρικής σημασίας θέση του, που παρ’ όλ’ αυτά βρίσκεται σε ημιτελή φάση, θα μπορούσε να αναβαθμίσει τη ζωή όλης της περιοχής αλλά και των όμορων δήμων και να αποτελέσει πόλο έλξης. Αυτό ακριβώς είναι και το βασικό κίνητρο για το ελληνικό κράτος, που επιδιώκει να συγκεντρώσει επενδυτικά κεφάλαια για την ομαλή υλοποίηση του έργου. Ωστόσο η δύσκολη εποχή που διανύουμε τα τελευταία χρόνια, δεν δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για την ολοκλήρωση ενός τόσο πολυδάπανου έργου. Η περίοδος των Ολυμπιακών αγώνων, διαδραμάτισαν ένα σημαντικό ρόλο, που ωστόσο δεν αξιοποιήθηκε στο βαθμό που μπορούσε. Οι επαναλαμβανόμενες μετατροπές του θεσμικού πλαισίου αλλά και οι προτάσεις ανάπλασης, δημιουργούν μία σύγχυση και ο φόβος αποσπασματικού σχεδιασμού γίνεται όλο και πιο έντονος, εντείνοντας το ερώτημα για το εάν τελικά θα υπάρξει “επανασύνδεση με τη θάλασσα”.

**Λέξεις – κλειδιά:** Φαληρικός Όρμος, Αστικό Κενό, Ιστορικό Πλαίσιο, Θεσμικό Πλαίσιο, Προτάσεις Ανάπλασης, Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος

## Abstract

The sea front of Athens is not an “image” only at a local level, but also international. The redevelopment of the Faliro Bay is a project of paramount importance for the Greek State. It’s important location could upgrade the life of the hole region, as well as the neighbouring regions, and become a major attraction. This is the most motivating factor for the Greek State, which is trying to attract investments for the smooth implementation of the project. However, the financial difficulties that exist the last few years, does not create favorable conditions for the completion of such an expensive project. The Olympic Games played an important role, but it was not exploited to the extend that it could. The recurring changes in the institutional framework as well as the proposals for redevelopment, create a confusion and the fear of fragmentary planning becomes more and more intense, rising the question of whether there will eventually be a “Reunion with the Sea”.

**Keywords:** Faliro Bay, Urban Void, Institutional Framework, Historical Framework, Proposals for Redevelopment, Stavros Niarchos Foundation Cultural Center

### 1. Εισαγωγή - Περιοχή μελέτης

Παρακολουθώντας την ειδησεογραφία των τελευταίων χρόνων σχετικά με την ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου, γίνεται εύκολα αντιληπτή η προσπάθεια του ελληνικού κράτους να βελτιώσει όλο το παραλιακό μέτωπο, χρησιμοποιώντας ως μέσο την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων και τη δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας μέσα από τη συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Η ανάπλαση της Φαληρικής ακτής έχει ως στόχο την υλοποίηση ενός ανεκπλήρωτου πόθου της πόλης για "επανασύνδεση με τη θάλασσα" προβάλλοντας τη σημασία του για την αναβάθμιση της ζωής σε όλη την περιοχή.

Το παραλιακό μέτωπο όμως παρ' όλο που βρίσκεται σε μία θέση τόσο κεντροβαρικής σημασίας, αποτελώντας τη φυσική διέξοδο των όμορων δήμων αλλά και όλης της πόλης προς τη θάλασσα, βρίσκεται σε μία στάσιμη κατάσταση εδώ και πολλές δεκαετίες. Συζητήσεις γίνονται πολλές, και συνήθως εστιάζουν σε γενικότητες, όπως το "αστικό κενό" που πρέπει να γεμίσει και το σκουπιδότοπο που πρέπει να απομακρυνθεί και όχι γύρω από τον ίδιο το χώρο και το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει τόσο σε τοπικό όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο. Ταυτόχρονα έχουν γίνει και αρκετές προτάσεις για την περιοχή.

Ωστόσο οι προβληματισμοί για το κατά πόσο είναι δυνατόν να υλοποιηθεί ένα τέτοιο έργο είναι πολλοί:

- Επαναλαμβανόμενες μετατροπές του θεσμικού πλαισίου αλλά και προτάσεις ανάπλασης
- Ο βαθμός που είναι δυνατόν οι προτάσεις, και με βάση τα τωρινά δεδομένα, όχι μόνο να υλοποιηθούν, αλλά και να μπορέσουν να έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα τόσο σε υπερτοπικό επίπεδο όσο και σε τοπικό, εντός των όμορων δήμων
- Η δυνατότητα εν τέλει του πληθυσμού του Μοσχάτου και της Καλλιθέας να έλθει σε πραγματική επαφή με το υδάτινο στοιχείο
- Στοιχεία των προτάσεων που δεν λαμβάνονται υπ' όψιν, με αποτέλεσμα την καθυστέρηση της υλοποίησης της ανάπλασης
- Τα εμπόδια που αποτελούν τροχοπέδη και είναι πολλά: γραφειοκρατία, "χρονοβόρες διαδικασίες", αντιδράσεις πολιτών για "εμπορική" ανάπλαση, χρηματοδοτήσεις.

Εικόνα 1: Αεροφωτογραφία Φαληρικού Όρμου



Πηγή: GoogleEarth (τελευταία επίσκεψη 05/11/2016)



## 2. Ιστορία

Ο Φαληρικός Όρμος αποτέλεσε το πρώτο λιμάνι της πόλης, αργότερα ο Πειραιάς ήταν αυτό που καθιερώθηκε ως το μεγαλύτερο της Αττικής και της χώρας. Η αξία του παραθαλάσσιου μέρους, έγινε από πολύ νωρίς αντιληπτή, και το ελληνικό κράτος προσπάθησε να την αναπτύξει προκειμένου να συνδέσει την πόλη με τη θάλασσα. Στα τέλη του 19ου αιώνα, η Αθήνα συγκροτεί μία ζώνη αναψυχής στο Νέο Φάληρο, με τον Πειραιά. Μετά την ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης του Νέου Φαλήρου, η ελληνική πρωτεύουσα διαμόρφωσε σταδιακά μία νέα σχέση με τη θάλασσα. Η σχέση αυτή ολοκληρώθηκε, σε πρώτη φάση με την ανάπτυξη του εμπορικού λιμανιού του Πειραιά. Το επίνειο αυτό της Αθήνας που ξεκίνησε την νεώτερη εξέλιξη του παράλληλα με την πρωτεύουσα, είχε συνδεθεί με αυτή ήδη από το 1869 με τη γραμμή του "απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου", ο τερματικός σταθμός του οποίου βρισκόταν στο Θησείο. Μάλιστα η διαπλάτυνση της οδού Ερμού από τον σταθμό του Θησειού μέχρι την οδό Αθηνάς είχε γίνει ακριβώς γιατί είχε θεωρηθεί αναγκαία η διαμόρφωση μίας έννοιας "εισόδου στην πόλη" από αυτό το σημείο.

Εικόνα 2: Ο Φαληρικός όρμος στα τέλη του 19ου - αρχές του 20ου αιώνα

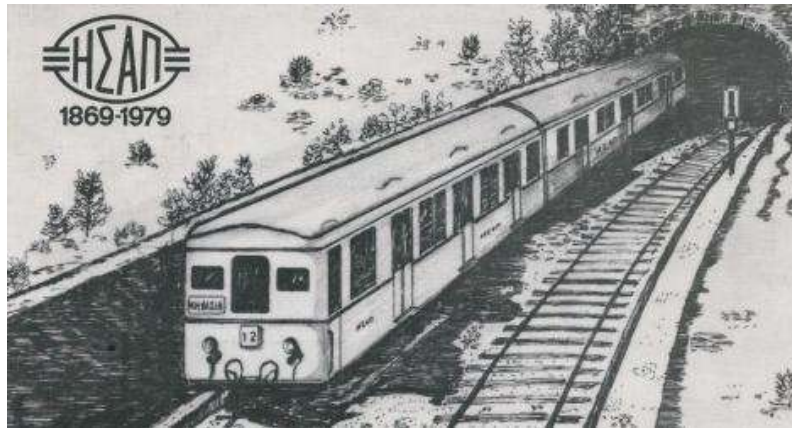


Πηγή: Καρύδης Δ., (2008), "Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας", σελ. 69

Πέρα από τη γραμμή του σιδηροδρόμου, η σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά διασφαλίστηκε και μέσω της αναβίωσης μίας "παλιάς" διαδρομής: η οδός Πειραιώς που ανέλαβε τον νέο ρόλο σύνδεσης παρακολούθησε τα ίχνη των Μακρών Τειχών της αρχαιότητας, επιβεβαιώνοντας την αντοχή στον χρόνο των οδικών χαράξεων. Το 1904, πραγματοποιήθηκε διάνοιξη της λεωφόρου Συγγρού, η οποία επιτάχυνε την πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο της πόλης. Το 1896, το Νέο Φάληρο περιλήφθηκε στη διοργάνωση ολυμπιακών αγώνων. (Καρύδης, 2008)

<sup>1</sup> Στον Φαληρικό Όρμο, στα τέλη του 19ου - αρχές του 20ου αιώνα: η πόλη ορίζει ευδιάκριτα τη σχέση της με το φυσικό περιβάλλον (όρη και λόφοι που την περιβάλλουν και θάλασσα στην οποία ανοίγεται το λεκανοπέδιο). Η αμεσότητα αυτής της σχέσης διατηρήθηκε μέχρι τα μέσα του 20ου αιώνα - στη συνέχεια το σκηνικό μεταβλήθηκε ραγδαία. Η δημιουργία της ζώνης αναψυχής του Νέου Φαλήρου στον Φαληρικό Όρμο, στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα, ήταν το αποτέλεσμα ενός σχεδιασμού με την ευρύτερη έννοια, αφού αφετηρία ήταν η τόνωση της γραμμής προς τον Πειραιά.

Εικόνα 3: ΗΣΑΠ 1869-1979, δηλαδή 110 χρόνια στην εξυπηρέτηση του κοινού. Εικόνα από ευχετήρια κάρτα



Πηγή: [http://dimitriskrasonikolakis.blogspot.gr/2013\\_09\\_01\\_archive.html](http://dimitriskrasonikolakis.blogspot.gr/2013_09_01_archive.html) (τελευταία πρόσβαση 15/11/2016)

Η παρακμή του Νέου Φαλήρου από το 1920 και έπειτα, ήταν αποτέλεσμα της ρύπανσης της ακτής από τα βιομηχανικά και αστικά λύματα στα χρόνια του πρώτου παγκόσμιου πολέμου. Ήταν όμως και αποτέλεσμα της ανάπτυξης του βιομηχανικού άξονα και του λιμανιού, από τη χωροθέτηση των προσφυγικών συνοικισμών και των συνεχών μεταναστευτικών εισροών στην περιοχή. Αποτέλεσε τόπο εγκατάστασης εργατικών πληθυσμών, υπαλλήλων, ναυτικών και βιοτεχνών, προσφύγων από τη Μικρά Ασία και μεταναστών από τα νησιά.

Παράλληλα με τα παραπάνω, αδέξια έργα αποχέτευσης μετέτρεψαν τον Κηφισό σε οχετό. Η αλόγιστη επέκταση του σχεδίου πόλης εξαφάνισε τους ελεύθερους χώρους στην παράκτια ζώνη και τη μετέτρεψαν σε ένα χώρο μπαζών. Η «παρακμή» ήρθε εντέλει σαν αποτέλεσμα της εγκατάλειψης, με συνέπεια τη σταδιακή αισθητική επιδείνωση της περιοχής. (Μάρκου Μ., 2014)

### 3. Τα μεγάλα έργα

Έγινε κοινώς αποδεκτή από τα μέσα του 20ου αιώνα μία αλήθεια. Αντιπροσωπευτική εικόνα της πόλης θα ήταν ο Φαληρικός Όρμος, τόπος με βαριά κληρονομιά και επιβλητικό ορίζοντα. Έτσι στα ρυθμιστικά σχέδια που προτείνονται ο Φαληρικός Όρμος ορίζεται ως «επιθαλάσσια πύλη» της πόλης.

Το **1965**, με επισπεύδουσα αρχή τον ΕΟΤ, πραγματοποιείται διαγωνισμός για την πολεοδομική του οργάνωση. Προτείνεται η αντιμετώπιση της ρύπανσης και η διαπλάτυνση της ακτής με επιχώσεις πλάτους από 150 ως 300 μέτρα. Προβλέπεται η εγκατάσταση ξενοδοχειακών συγκροτημάτων, συνεδριακού κέντρου, εμπορικού κέντρου, χώρων πολιτισμού, υποδομών αθλητισμού και ναυταθλητισμού, λούνα Παρκ, μαρίνων μικρών σκαφών κλπ. σε δύο κυρίως πόλους. Από την πλευρά της Καστέλας χωροθετούνται οι τουριστικές χρήσεις για μεσαία εισοδήματα, το μαζικό εμπόριο και το λούνα Παρκ, ενώ στο Δέλτα Φαλήρου δημιουργείται ισχυρός πόλος τουρισμού για υψηλά εισοδήματα με κλειστή πλαζ. Κατά μήκος της ακτής προβλέπονται οργανωμένες λουτρικές εγκαταστάσεις και καταστήματα για δεκάδες χιλιάδες κολυμβητές, με την ίδια προσεκτική διαβάθμιση των εισοδηματικών κατηγοριών: Η πλαζ χαμηλών εισοδημάτων προς την Καστέλα και αυτή των υψηλών εισοδημάτων προς το Δέλτα. Προβλέπεται ακόμα η κατασκευή της Λ. Ποσειδώνος για την εξυπηρέτηση των εγκαταστάσεων με ανισόπεδους κόμβους στα δύο άκρα της ακτής και σε απόσταση από τη γραμμή αιγιαλού. Έτσι, θεωρείται ότι ο αξιοποιούμενος χώρος και δεν ενοχλείται από την πυκνή κυκλοφορία και οπτικά αποκολλάται από την πίσω περιοχή.

Τα χωματουργικά έργα άρχισαν το 1968. Η κατασκευή της υπερυψωμένης παραλιακής λεωφόρου καθώς και τα έργα εκβολής τον Κηφισού, άρχισαν το 1972. Η λεωφόρος ολοκληρώθηκε στις αρχές του '80 χωρίς καμιά προστασία από τις πλημμύρες αφήνοντας εγκλωβισμένη την περιοχή, στο Μοσχάτο και την Καλλιθέα. Η παραλία μετατράπηκε σε χώρο εναπόθεσης μπαζών για σαράντα περίπου χρόνια και οι κάτοικοι των όμορων δήμων έπαψαν να έχουν πρόσβαση όπως και οπτική επαφή στη θάλασσα.

Το 1977, η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού προκήρυξε διαγωνισμό για την κατασκευή του Αθλητικού Κέντρου Φαλήρου έτσι το 1985 εγκαινιάστηκε το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας ο περιβάλλον χώρος του οποίου περιελάμβανε δύο μαρίνες και έναν ανισόπεδο κόμβο.

Τη δεκαετία του '80, αναγνωρίζεται η στρατηγική σημασία του Φαληρικού Όρμου. Έτσι με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας που υλοποιήθηκε το 1985 με το νόμο Ν.1515/85 καθορίζεται ο σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής του Φαληρικού Όρμου ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών που εξυπηρετούν ολόκληρη την πόλη και ήταν η πρώτη επίσημη εκδήλωση ενδιαφέροντος για το παραθαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας.

#### 4. Τα Ολυμπιακά Έργα

Τη δεκαετία του '80 έγινε μία πρώτη προσπάθεια για συνολικό σχεδιασμό του Όρμου σε έναν πόλο αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών. Ωστόσο χρειάστηκε η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων για να οργανώσει και να επισπεύσει τις κινήσεις του κράτους για τη διαμόρφωση του παραλιακού μετώπου και της ακτής έστω εν μέρει.

Εν όψει των επικείμενων Ολυμπιακών Αγώνων, και με βάση την τροποποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας με το νόμο Ν.2730/99, προτεινόταν η ανάπλαση του όρμου και η δημιουργία δύο ολυμπιακών πόλων για την εξυπηρέτηση λειτουργιών αθλητισμού, τουρισμού, αναψυχής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων, πολιτισμού. Έτσι το 2001 η περιοχή του Μοσχάτου και της Καλλιθέας έγινε χώρος υποδοχής των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, ενώ το 2002, με το Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της Περιοχής (ΕΣΧΟΑΠ ΠΔ. 22/2002) προέβλεπε αντιπλημμυρικά έργα, κοινόχρηστους χώρους, και άμεση πρόσβαση των κατοίκων των όμορων δήμων στη θάλασσα, την αξιοποίηση 757.000 τ.μ. για τους Ο.Α., την κατασκευή γηπέδων Beach Volley και Tae Kwo Do.

Πιο συγκεκριμένα και με βάση το Νόμο για αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Ν3342/05, άρθρο 22:

Στον Ολυμπιακό Πόλο Φαλήρου και την έκταση του παλαιού Ιπποδρόμου Αθηνών, επιτρέπονται, πέραν των χρήσεων που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων και οι εξής λειτουργίες και χρήσεις:

α. Ζώνη Α1: Οικολογικό πάρκο και ήπιες αθλητικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων στίβου κλασικού αθλητισμού και γηπέδων ομαδικών αθλημάτων, υποστηριζόμενων από τις ακόλουθες εγκαταστάσεις: αποδυτήρια, χώρους υγιεινής, αποθηκευτικούς χώρους, φυλάκιο, υπαίθριους χώρους συνάθροισης κοινού κ.α.

β. Ζώνες Α2, Β1 και Β2: Πολιτιστικές και Αθλητικές χρήσεις, Εθνικό Ναυταθλητικό Κέντρο και εγκαταστάσεις των ναυταθλητικών ομίλων, των ναυτοπροσκόπων και των αλιέων, που ήταν ήδη εγκατεστημένοι στην περιοχή, εγκαταστάσεις υποστήριξης των αθλητικών και ναυταθλητικών χρήσεων (αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, αποθηκευτικοί χώροι, γραφεία αθλητικών οργανώσεων), σταθμός ανεφοδιασμού σκαφών, εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών, γραφεία διοίκησης, αποθήκες, ιατρείο, χώροι υγιεινής, χώροι εστίασης κοινού, εμπορικά καταστήματα, υπαίθριοι χώροι συνάθροισης κοινού, θεματικό πάρκο, κλειστό αμφιθέατρο πολλαπλών χρήσεων, πλατεία και ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, φυλάκιο με WC και υπαίθριος χώρος στάθμευσης, καθώς και χώροι πληροφόρησης κοινού και πώλησης ειδών πρώτης ανάγκης εντός των τεσσάρων υφιστάμενων περιπτέρων.

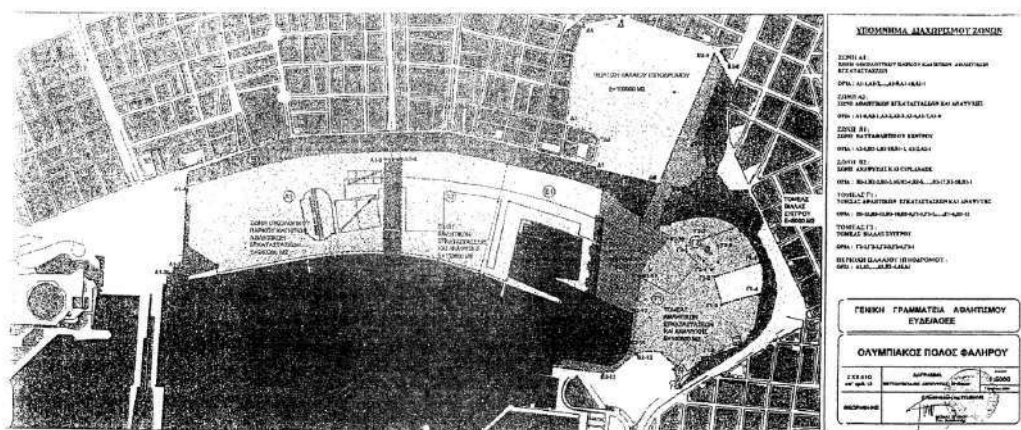


γ. Ζώνη Γ1: Συνεδριακό κέντρο εντός του κλειστού γυμναστηρίου, δημοτικές αθλητικές εγκαταστάσεις, ελεύθεροι χώροι πρασίνου και περιπάτου, υπαίθριος χώρος στάθμευσης.

δ. Ζώνη Γ2: Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας στο διατηρητέο κτίριο της Βίλας Συγγρού και στον περιβάλλοντα χώρο του.

ε. Στην περιοχή του παλαιού Ιπποδρόμου Αθηνών, όπως αυτή εμφανίζεται υπό τα στοιχεία Δ1, Δ2, Δ3, Δ4, Δ5, Β2-4, Δ6, Δ1 του τοπογραφικού διαγράμματος 13 της παραγράφου 1 του άρθρου 9, χωροθετούνται ελεύθεροι χώροι – αστικό πράσινο. Στην περιοχή αυτή ορίζεται συντελεστής δόμησης 0,30 και κάλυψη 25%.

Εικόνα 4: τοπογραφικό διάγραμμα 13 της παραγράφου 1 του άρθρου 9, Ν 3342/05



Πηγή: Ν. 3342/2005, ΦΕΚ 131, 06/06/2005, "Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης".

Πιο συγκεκριμένα, ορίζεται:

- ο Φαληρικός Όρμος ως περιοχή για εμπορικές χρήσεις,
- 757.000τ.μ. χορηγήθηκαν στην Ολυμπικά ακίνητα ως χώρο προς ενοικίαση σε ιδιώτες για μακροχρόνια εκμετάλλευση
- 190.000τ.μ. του ιπποδρόμου έμειναν στην Ελληνική Κτηματική εταιρία του Δημοσίου
- στην παραλία του Μοσχάτου, προστέθηκαν τέσσερα γήπεδα 5x5 και ένα αθλητικό κομμάτι
- στην παραλία της Καλλιθέας μία Ναυτική Μαρίνα, η Πλατεία Νερού και ένα πάρκο που συμπεριελάμβανε το ενυδρείο
- προτείνεται το γήπεδο του Tae Kwo Do να μετατραπεί στο μεγαλύτερο συνεδριακό κέντρο της Αθήνας

Ελάχιστες από τις δεσμεύσεις αυτές υλοποιήθηκαν. Στο μεταλλικό κτίριο του beach volley προστέθηκε ένα σύμπλεγμα καταστημάτων που κάλυψε όλη την ακτή της Καλλιθέας, νέα μαρίνα και νέο κλειστό στάδιο για το tae kwon do. Στο Δέλτα Φαλήρου αναπτύχθηκε μια ακόμη (ιδιωτική) μαρίνα, εμπορικό κέντρο και δυο πολυώροφα εμπορικά κτίρια. Σε πυλώνες πάνω από τον Κηφισό, κατασκευάστηκε προέκταση της Εθνικής Οδού με νέο ανισόπεδο κόμβο.

Έτσι την ίδια χρονιά παραδόθηκε πρόταση από την Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21, σύμφωνα με την οποία κύριοι στόχοι της μελέτης ήταν:

- η σύνδεση του οικιστικού ιστού με την παραλιακή ζώνη, αφενός να επιτρέπει την επανασύνδεση των οικιστικών περιοχών με το θαλάσσιο μέτωπο και αφετέρου να συμβάλλει καθοριστικά στην αντιπλημμυρική θωράκιση και στην περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών Μοσχάτου – Καλλιθέας.
- τη δημιουργία Οικολογικού Πάρκου ανάμεσα στους δύο ποταμούς - Ιλισό και Κηφισό



- την ανάπτυξη χώρων πρασίνου - συνολικής έκτασης 260 στρεμμάτων
- τη δημιουργία του Γραμμικού Πάρκου, στις παρυφές της ταπεινωμένης λεωφόρου που μαζί με το αντιπλημμυρικό κανάλι θα προστατεύσουν τις περιοχές κατοικίας από τη ρύπανση (Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21, 2005)

Εικόνα 5: Πρόταση ανάπλασης Φαληρικού όρμου ομάδας Φάληρο 21



Ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου. Μετά-Ολυμπιακή φάση. Μητροπολιτικός πόλος αθλητισμού, αναψυχής, πολιτισμού.  
 α Κεντρική Ζώνη Εσπριλαδόσ - Πλατεία Νερού (Μουσείο Φαλέρου - χώρο αναψυχής)  
 β Ζώνη Δάσος (Κλασικό Γαλαταπύργο πολιτισμικών δραστηριοτήτων)  
 γ Ζώνη Ναυτιλιακού Λιμένα δ Ζώνη Υπαίθριου Αμφιθέατρου ε Οικολογικό Πάρκο ζ Γραμμικό Πάρκο επί καναλιού

Πηγή: Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21 (2005), "Η Ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου: η ανάγκη ολοκλήρωσης των έργων στη μετά-Ολυμπιακή εποχή", Έκθεση προς το ΥΠΕΧΩΔΕ

Εικόνα 6: Μετά - Ολυμπιακή φάση: Ζώνη Υπαίθριου Αμφιθέατρου (τέλεση αγωνίσματος Beach Volley). Η λεωφόρος Ποσειδώνος μετατείνεται νοτιότερα, αναβαθμίζοντας δραστικά την άμεση περιοχή.



Μετά-Ολυμπιακή φάση, Ζώνη Υπαίθριου Αμφιθέατρου (τέλεση αγωνίσματος Beach Volley). Η λεωφόρος Ποσειδώνος μετατείνεται νοτιότερα, αναβαθμίζοντας δραστικά την άμεση περιοχή.

Πηγή: Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21 (2005), "Η Ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου: η ανάγκη ολοκλήρωσης των έργων στη μετά-Ολυμπιακή εποχή", Έκθεση προς το ΥΠΕΧΩΔΕ

Εικόνα 7: Πρόταση ανάπλασης "Κοινοφελούς Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου"



Πηγή: Βήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, (2011), "Αλλάζει ο Φαληρικός Όρμος", σελ. 3

## 5. Ο καιρός των αναπλάσεων

Με αφετηρία το Μάρτιο του 2006, το "Κοινοφελές Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος", προσφέρθηκε να χρηματοδοτήσει τη μελέτη και κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων της Εθνικής Βιβλιοθήκης και της Εθνικής Λυρικής Σκηνής στον κενό χώρο του Ιπποδρόμου που ανήκε στην Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου. Τον Ιανουάριο του 2009, το αρχιτεκτονικό γραφείο "Renzo Piano Building Workshop" που επιλέχθηκε από το χορηγό, παρουσίασε στην Αθήνα την προμελέτη του κτιριακού συμπλέγματος και του πάρκου που θα το περιβάλλει.

Η πρόταση έγινε δεκτή με ενθουσιασμό τόσο από την πλευρά της κυβέρνησης, όσο και από τον τύπο, καθώς αποτελούσε ένα μεγαλεπήβολο σχέδιο που θα αναζωογονούσε την περιοχή, ενώ παράλληλα θα πρόσφερε στην Αθήνα ένα δείγμα μοντέρνας αρχιτεκτονικής σε ένα από τα πιο ορατά σημεία της.

Το 2011 Υπεγράφη σύμβαση Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος "Κοινοφελές Ίδρυμα Σ. Νιάρχος", και του Ελληνικού Δημοσίου (Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. και Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου) ΦΕΚ 138Α/2009. Τον Ιανουάριο του 2011, παρουσιάστηκε νέα μελέτη από την ηγεσία του ΥΠΕΚΑ του πάρκου για την παραλία του Μοσχάτου, με νέα χορηγία του Ιδρύματος "Σταύρος Νιάρχος" και την υπογραφή ξανά του Renzo Piano. Σύμφωνα με τη μελέτη, η λεωφόρος Ποσειδώνος μετακινείται προς τη θάλασσα και υποβαθμίζεται ώστε να δημιουργηθούν προσβάσεις στην ακτή από τους κύριους δρόμους του Μοσχάτου και της Καλλιθέας.

Εικόνα 8: Πρόταση ανάπλασης "Κοινοφελούς Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου"



Πηγή: <http://i.imgur.com/sINzG3v.jpg?1> (τελευταία επίσκεψη: 08/11/2016)

Πρότειναν:

- Τη δημιουργία πάρκου κατά μήκος της παραλίας (περίπου 600 στρεμμάτων με άξονες τη φύση, τον πολιτισμό την άθληση και την ψυχαγωγία)
- Το πάρκο διεισδύει στην πόλη με φυτεύσεις σε όλους τους διαθέσιμους χώρους
- Την επέκταση των βασικών οδικών αξόνων των πίσω περιοχών του Μοσχάτου και της Καλλιθέας προς τη θάλασσα, με τη μορφή πεζοδρόμων και καταλήγουν σε προκουμαίες
- Κατάργηση του εμποδίου της Λ. Ποσειδώνος με τη μεταφορά αυτής 90μ. νοτιότερα, την υπογειοποίηση και κάλυψής της με πράσινο
- Επίλυση των αντιπλημμυρικών προβλημάτων της περιοχής με υδραυλικά έργα
- Τη δημιουργία πεζοδρόμων, χώρους αθλητισμού και αναψυχής, ποδηλατοδρόμους, προβλήτες και καταδυτικό πάρκο
- Λειτουργική και αισθητική συνοχή της παραλιακής ζώνης του Παλαιού Φαλήρου με το Πάρκο Πολιτισμού Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος» και με το πράσινο του Σταδίου Ειρήνης

και Φιλίας, αξιοποιώντας και αναβαθμίζοντας τα ήδη υλοποιημένα ολυμπιακά έργα στο φαληρικό μέτωπο, από τον Ιλισό έως το Δέλτα.

Εικόνα 9: Πρόταση ανάπλασης "Κοινωφελούς Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου"



Πηγή: [www.snf.org](http://www.snf.org) (τελευταία επίσκεψη: 08/11/2016)

## 6. Σήμερα

Ωστόσο όλα τα πρωτοποριακά και μεγαλόπνοα σχέδια ναυάγησαν, όταν το Δεκέμβριο του 2014 το νέο ΕΣΠΑ 2014-2020 αποφάσισε την απένταξη δύο σημαντικών και αλληλοσυμπληρούμενων όπως χαρακτηρίστηκαν σχεδίων, του προγράμματος ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου, και της ανάπλασης της οδού Πανεπιστημίου, τα σχέδια της οποίας είχε χρηματοδοτήσει το ίδρυμα Ωνάση με το πρόγραμμα "Rethink Athens".

Η ανάπλαση δε θεωρήθηκε έργο μείζονος σημασίας και η Κομισιόν θεώρησε ότι πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη χρηματοδότηση άλλων, όπως η γραμμή 4 του Μετρό και η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου, των σιδηροδρομικών αξόνων και άλλων απαραίτητων και εθνικού χαρακτήρα υποδομών.

Έτσι μία μελέτη αξίας τριών εκ. ευρώ που είχε χρηματοδοτηθεί από το ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, δεν πρόκειται να αξιοποιηθεί. Μάλιστα υπολογίζεται ότι θα γίνει και νέα πρόταση ανασχεδιασμού της περιοχής του Φαληρικού Όρμου για τρίτη φορά μέσα σε μία δεκαετία (είχε προηγηθεί μελέτη ομάδας διακεκριμένων επιστημόνων, ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων, η οποία δεν εφαρμόστηκε ποτέ) προκειμένου να ενταχθεί στο πρόγραμμα και να μη μείνει ανεκμετάλλευτη μία τέτοια σπουδαία έκταση. Βασικό σημείο είναι βέβαια να αξιολογηθούν και να εκτιμηθούν σωστά τα σημεία στα οποία έπασχε η προηγούμενη πρόταση με αποτέλεσμα την απένταξή της.

## 7. Στόχοι

- Δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου μεγάλης κλίμακας
- Σημαντικότητα εύρεσης πόρων και τρόπων αυτοχρηματοδότησης, ώστε μέσα από έσοδα που θα προκύπτουν από τις χρήσεις του χώρου να βρεθούν λύσεις για τη συντήρηση, χωρίς να παραβιάζονται οι όροι που προβλέπονται από το σχετικό προεδρικό διάταγμα για την περιοχή.
- Ανάγκη ελεύθερης και απρόσκοπτης εισόδου και προσπέλασης των πολιτών σε όλη την έκταση του πάρκου του Φαληρικού Όρμου, χωρίς περιφράξεις και εμπόδια μετά το πέρας των εργασιών



- Κατάργηση του εμποδίου του οδικού άξονα της Λ. Ποσειδώνος, με υπογειοποίηση αυτής, ώστε να μη διακόπτεται η άμεση η οπτική σχέση των όμορων δήμων με το υδάτινο στοιχείο

### 8. Αντιφάσεις

- Κίνδυνος το πάρκου μεγάλων διαστάσεων, να αποκτήσει πολύ γρήγορα εικόνα εγκατάλειψης
- Οικονομικοί κίνδυνοι: κάλυψης του μεγάλου κόστους συντήρησης καθώς δεν υπάρχει δυνατότητα κρατικής χρηματοδότησης, με βάση τα τωρινά οικονομικά δεδομένα.
- Ωστόσο κάτι τέτοιο δεν μπορεί να υλοποιηθεί σε όλη την έκταση του άξονα, από τη στιγμή που στον κόλπο του Σαρωνικού εκβάλλουν οι ποταμοί του Κηφισού και του Ιλισού.
- Υπάρχει αποσπασματικότητα στο σχεδιασμό. Η προτεινόμενη μεγάλης κλίμακας μητροπολιτική παρέμβαση αγνοεί τη συνέχεια με το πάρκο ΣΕΦ στην περιοχή του Πειραιά. Σε αυτό το πλαίσιο, δεν υπάρχει καμία αναφορά για τη λειτουργική και φυσική διασύνδεση με το υπάρχον όμορο πάρκο.
- Όσον αφορά τον ποταμό Κηφισό που εκβάλλει στην περιοχή, δεν υπάρχει τεκμηριωμένη πρόταση εξυγίανσης και αναβάθμισης του ποταμού σε όλο το μήκος του παρόχθιου χώρου, ενώ παραβλέπεται η φυσική συνέχεια στο νότιο τμήμα του, τόσο με το Φαληρικό Όρμο όσο και με το Πάρκο του ΣΕΦ
- Παρ' όλο που οι εκβολές του Κηφισού κατατάσσονται στα υδατορεύματα Α΄ Προτεραιότητας/Στρατηγικής σημασίας, το μόνο μέτρο που προωθείται είναι η απαλλαγή από τη ρύπανση και τα φορτία αποχέτευσης λυμάτων, χωρίς να αναφέρεται ο τρόπος που θα επιτευχθεί αυτό. Δεν υπάρχει αναφορά α) για την ενιαία διαχείριση και προστασία του ποταμού και την κατά περιοχή εξυγίανση και αξιοποίησή του σε σχέση με το χαρακτήρα των όμορων περιοχών, και β) για το πώς θα γίνει η διασύνδεση του ποταμού στο νότιο τμήμα του με την μεγάλης κλίμακας παρέμβαση του Φαληρικού Όρμου και το όμορο πάρκο του ΣΕΦ

### 9. Συμπληρωματικές ενέργειες - δράσεις προώθησης της πρότασης ανάπλασης

- Αναβάθμιση Πάρκου ΣΕΦ και ένταξη του στο Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου, ώστε να αποτελέσει φυσική συνέχεια του Πάρκου, με επανασχεδιασμό των χώρων πρασίνου και των αθλητικών υποδομών, καθώς και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής με τη δημιουργία μεγάλης κλίμακας υπαίθριων χώρων αναψυχής και περιπάτου. Θα επιτευχθεί έτσι λειτουργική και φυσική διασύνδεση με:

α. τις εγκαταστάσεις του «Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος» εντός του Πάρκου του Φαληρικού Όρμου (Εθνική Λυρική Σκηνή, Εθνική Βιβλιοθήκη)

β. τη Στέγη Γραμμάτων & Τεχνών του Ιδρύματος «Αλέξανδρος Ωνάσης»

γ. την περιοχή ανάπτυξης επιχειρηματικής δραστηριότητας στις Πύλες του Πειραιά,

δ. τον Πολιτιστικό θεσμό («Παιδικό Τεχνοπάρκο Δημιουργικής Απασχόλησης») που δημιουργείται στην περιοχή Πυλών Πειραιά

ε. το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά

- Περεταίρω τεκμηρίωση του κυκλοφοριακού συστήματος που μέχρι σήμερα είναι αποκομμένο
- Πρόβλεψη για έναν υπόγειο και έναν υπέργειο χώρο στάθμευσης στην περιοχή του σταθμού του ΣΕΦ (τόσο για μετεπιβίβαση στα ΜΜΜ όσο και για πρόσβαση στις επιχειρήσεις και εγκαταστάσεις της ευρύτερης περιοχής).
- Αναβάθμιση της περιοχής όπου εκβάλλει ο ποταμός Κηφισός. Ένταξή του στο σχεδιασμό για το Πάρκο του Φαληρικού Όρμου, ώστε το ποτάμι να ενώνει λειτουργικά και όχι να χωρίζει τις περιοχές από τις οποίες διέρχεται



## 10. Συμπεράσματα

Το θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας έχει εξέχουσα σημασία για την πόλη, σε τοπικό αλλά και διεθνές επίπεδο. Ο μη ολοκληρωμένος, συνολικός και συλλογικός σχεδιασμός της πόλης, έχει ως συνέπεια να μην είναι δυνατός ο εντοπισμός του πλήθους των προβλημάτων που παρουσιάζονται, με αποτέλεσμα τη μονομερή πάντα επίλυσή του, που σχετίζονται με αποσπασματικές λύσεις, πολλές φορές λανθασμένες κινήσεις και εν τέλει αδυναμία κατανόησης της σημαντικότητας του σημείου.

Οι Ολυμπιακοί αγώνες, διαδραμάτισαν πολύ σημαντικό ρόλο, που παρ' όλ' αυτά όμως δεν αξιοποιήθηκε στο βαθμό που μπορούσε. Πάντοτε υπάρχει η τάση επιδιόρθωσης της κατάστασης, και αναδιαμόρφωσης του μετώπου και της όψης της πόλης, ωστόσο αυτό δεν αρκεί. Ο εντυπωσιασμός και οι υπερβολές δε σημαίνει ότι αντιπροσωπεύουν τους κατοίκους, ενώ τα ουσιαστικά προβλήματα της περιοχής παραμένουν άλυτα.

Σήμερα, και εν μέσω κρίσης, παρ' όλο που οι συνθήκες δεν είναι ευνοϊκές για τέτοιου είδους πολυδάπανα έργα, οφείλουμε να πούμε πως ένας πιο προγραμματισμένος και στρατηγικός σχεδιασμός μπορεί να πείσει τους επενδυτές για τη χρηματοδότησή του. Γιατί άλλωστε η επανασύνδεση της πόλης με τη θάλασσα, δύναται να αλλάξει το πρόσωπο όλης της Αθήνας.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

- Βήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, (2011), "Αλλάζει ο Φαληρικός Όρμος", σελ. 3
- Γιώργος Λιάλιος, (2012), "Εντυπωσιακό το τελικό σχέδιο για το Φαληρικό Όρμο", άρθρο Εφ. Καθημερινή
- Καρύδης Δ., (2008), "Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας", σελ. 67-69
- Μάινα Α., (2006), "Μελέτη των επιρροών στην μορφή και την λειτουργία της πόλης της Αθήνας με άξονα την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων: Έμφαση στην Μετά-Ολυμπιακή χρήση με αφορμή τον Φαληρικό όρμο. ΔΠΜΣ Πολεοδομία - Χωροταξία ΕΜΠ, Αθήνα
- Μάρκου Μ., (2014) "Από το υλικό των ονείρων. Ο Φαληρικός Όρμος σε μία ακόμα μεγάλη αφήγηση", σελ. 25-38
- Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21 (2005), "Η Ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου: η ανάγκη ολοκλήρωσης των έργων στη μετά-Ολυμπιακή εποχή", Έκθεση προς το ΥΠΕΧΩΔΕ
- "Παρεμβάσεις Στρατηγικής Σημασίας για τον Πειραιά 2011-2021, Παρέμβαση στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2021", (Δεκέμβριος 2011)
- Χεκίμογλου Α., (2014), "Το επόμενο βήμα μετά την απένταξη της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου και της ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου", άρθρο, Εφ. Βήμα
- GRA REVIEW, (2009), "Αθήνα 2020"

### Θεσμικά κείμενα

- N. 1515/1985, ΦΕΚ 18Α, 18/02/1985, "Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος ευρύτερης περιοχής Αθήνας"
- N. 2730/1999, ΦΕΚ 130Α, 24/06/1999, "Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών έργων και άλλες διατάξεις".
- N. 3342/2005, ΦΕΚ 131, 06/06/2005, "Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης".
- ΠΔ 22/2002, 26/03/2002, ΦΕΚ 'Δ233, Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) περιοχής Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Beach Volley και λοιπών αθλημάτων και Ανάπλαση της περιοχής στο Φαληρικό Όρμο (Ν. Αττικής)".

### Διαδικτυακές Πηγές

Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος ([www.snf.org](http://www.snf.org)) (τελευταία πρόσβαση 15/11/2016)



Πασαλιμάνι Πειραιά \_ Β.Χ.

# Ο παράκτιος χώρος ως μέσο αστικής ανάπτυξης. Μελέτη περίπτωσης: ο Φαληρικός Όρμος στην Αθήνα

## ΣΠΑΝΟΓΙΑΝΝΗ ΕΛΕΝΗ

Αρχιτέκτων Μηχανικός \_ Μ.Δ.Ε. Πολεοδομίας-Χωροταξίας Ε.Μ.Π., Υποψήφια Διδάκτωρ,  
Υπότροφος ΓΓΕΤ/ΕΛΙΔΕΚ, ΕΜΠ Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας

\* Έρευνα στο πλαίσιο εκπόνησης της Διδακτορικής Διατριβής δημοσιευμένη στην αγγλική γλώσσα στα Πρακτικά του Διεθνούς Συνεδρίου *Changing Cities III : Spatial, Design, Landscape & Socio-economic Dimension* \_ 2017, Επιβλέπουσα Καθηγήτρια Γιώτα Θεοδωρά.

### Θεματικές Ενότητες

- \_ Εισαγωγή
- \_ Το ζήτημα της προστασίας και διαχείρισης του παράκτιου χώρου
- \_ Η ιδιαιτερότητα του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα και η κρισιμότητα αντιμετώπισης της διαχείρισής του
- \_ Μητροπολιτική Περιφέρεια Αθήνας: από τον Πειραιά μέχρι το Σούνιο - Μελέτη Περίπτωσης: ο Φαληρικός Όρμος
- \_ Ανάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης και αξιολόγηση: ανάδειξη κινδύνων και προοπτικών
- \_ Διατύπωση εναλλακτικών σκέψεων αξιοποίησης του Φαληρικού Όρμου
- \_ Από τη μελέτη περίπτωσης προς νέα ερευνητικά ζητήματα

### Περίληψη

Στις τελευταίες τρεις δεκαετίες στα πλαίσια της αναζήτησης των πόλεων για τον προσδιορισμό νέων αναπτυξιακών προτύπων είναι έντονη η στροφή τους προς τη διερεύνηση μηχανισμών διαχείρισης των παράκτιων μετώπων τους. Επιδίωξη της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτελεί η προσέγγιση του αν, και κατά πόσο, μπορεί ο παράκτιος χώρος μέσα από μηχανισμούς διαχείρισης να λειτουργήσει ως μέσο αστικής ανάπτυξης. Επιλέγοντας ως ευρύτερη χωρική ενότητα τη Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας, η παρούσα ερευνητική προσπάθεια μέσα από τη μελέτη περίπτωσης του Φαληρικού Όρμου, επιχειρεί να αναδείξει κρίσιμα ζητήματα προς αντιμετώπιση και να διατυπώσει σχεδιαστικές κατευθύνσεις για την αξιοποίηση αντίστοιχων μητροπολιτικών παράκτιων περιοχών. Το όραμα του ανοίγματος της Αθήνας στο θαλάσσιο μέτωπο του Σαρωνικού επέρχεται ξανά στο προσκήνιο μέσα από τομείς αναψυχής και πολιτισμού στην εν λόγω περιοχή, ενώ σημαντική θεωρείται η τοποθέτηση πως η βαρύτητα και η κλίμακα του συγκεκριμένου χώρου φέρνει ευρύτερα ζητήματα χρήσεων, λειτουργιών, πρόσβασης, δικτύωσης, διαχείρισης φυσικών πόρων και συμμετοχικών διαδικασιών.

**Λέξεις – κλειδιά:** Παράκτιος Χώρος, Αστική Ανάπτυξη, Αστικός Σχεδιασμός, Ανταγωνιστικότητα Πόλεων, Ποιότητα Ζωής, Συμμετοχικός Σχεδιασμός

### Abstract

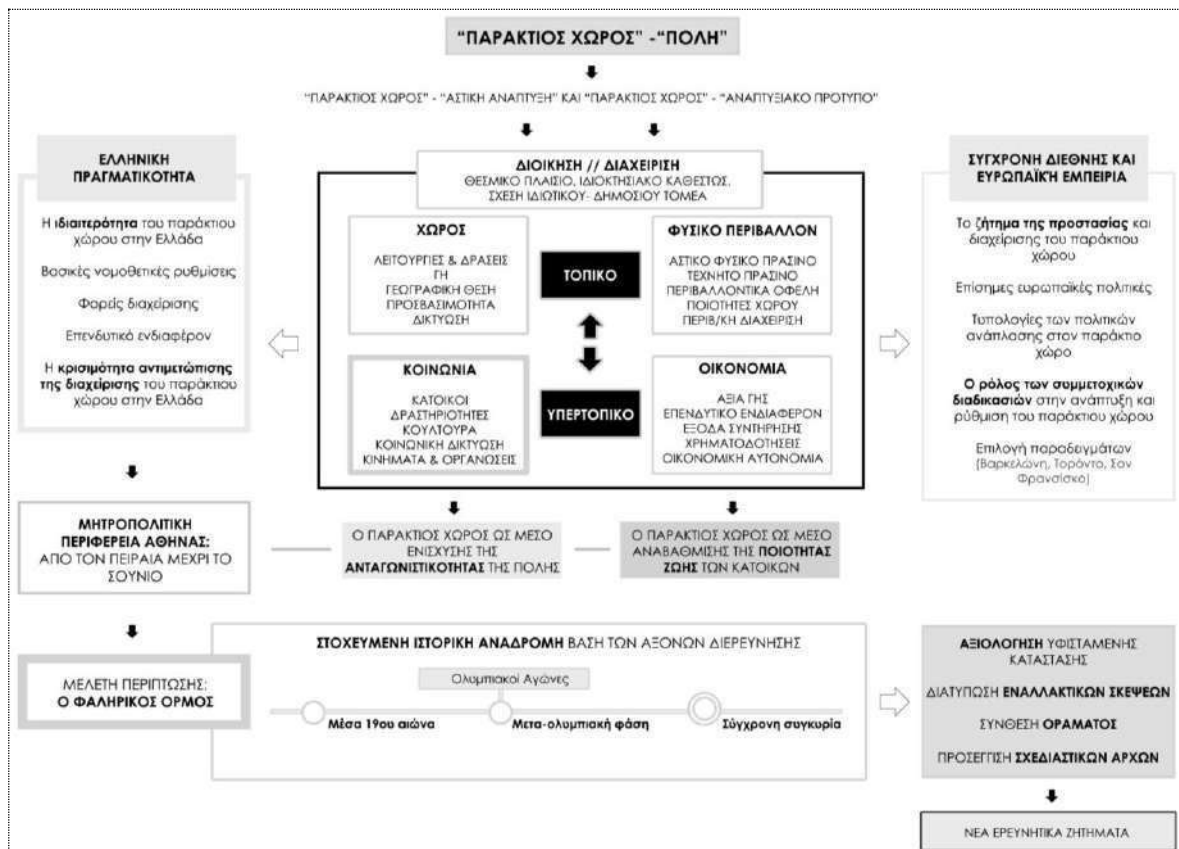
*During the last two decades mainly, in the range of the search of coastal cities for the identification of new developmental models, it is marked that there is an intense interest about the investigation of the appropriate “management mechanisms” of their “coastal zone”. The article seeks to contribute to the debate, which is ongoing, with the aim of investigating whether, and to what extents, “coastal zone” can act as a means for “urban development”. Having selected the Metropolitan Region of Athens as a wider territorial entity and through the case study of the “Faliron Bay”, this research attempts to highlight critical issues and formulate planning directions for the use of corresponding metropolitan coastal areas. The vision for Athen’s “openness” to the coastline of the Saronic returns to the discussion through recreation and culture in this area, while significant consideration is given to the fact that the gravity and scale of the site bring wider issues of uses, functions, access, networking, management of natural resources and participatory processes.*

**Keywords:** Coastal Urban Space, Urban Development, City Planning, Urban Design, Urban Competitiveness, Quality of life, Participatory Planning.

## 1. Εισαγωγή

Σε συνθήκες έντονα παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και δικτυακής οργάνωσης του χώρου, οι πόλεις αποκτούν μία ιδιαίτερη βαρύτητα σε επίπεδο χωρικού σχεδιασμού και αναπτυξιακής πολιτικής. Αξίες όπως η κοινωνική δικαιοσύνη και η ισότητα, η ποιότητα της συλλογικής διαβίωσης και η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου γίνονται ολοένα και πιο σημαντικές σε περιόδους κρίσης, όπου οι νέες πραγματικότητες δεν φαίνεται να κινητοποιούν τις ίδιες διαδικασίες "αναμόρφωσης της πόλης" ούτε να έχουν τον ίδιο αντίκτυπο παντού (Hall, 2002). Σε αυτό το πλαίσιο οι πόλεις κατά την αναζήτηση των αναπτυξιακών τους προτύπων στρέφονται προς το νερό -σε όποια μορφή το διαθέτουν, για να αναβαθμίσουν τη δημόσια εικόνα τους και να αναδείξουν νέα μοντέλα αστικής ανάπτυξης (Νικηφορίδης et al., 2005). Η σχέση πόλη-νερό επαναπροσδιορίζεται και προβάλλεται σε παγκόσμια κλίμακα τόσο σε επίπεδο σχεδιασμού όσο και σε επίπεδο υλοποιημένων περιπτώσεων, καθώς κανείς δε μπορεί να αμφισβητήσει πως οι πόλεις ανταγωνίζονται ως κέντρα καινοτομίας και ανταγωνιστικότητας, ενώ θεωρούνται ως κόμβος σύνδεσης της τοπικής οικονομίας με τις παγκόσμιες ροές και ως εκ τούτου καλούνται να συμβάλλουν στην επίλυση των κύριων αντιθέσεων αυτής της διαδικασίας, όπως είναι η παγκόσμια ανταγωνιστικότητα απέναντι στην τοπική βιωσιμότητα (Jessop, 2002). Στόχο της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτελεί η προσέγγιση του αν, και κατά πόσο, μπορεί ο παράκτιος χώρος μέσα από μηχανισμούς διαχείρισης και κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, που έχουν ενδιαφέρον να διερευνηθούν, να λειτουργήσει ως μέσο αστικής ανάπτυξης.

Εικόνα 1. Μεθοδολογικό διάγραμμα καθορισμού βασικού πλαισίου προβληματικής



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.



Στο πλαίσιο αυτής της προβληματικής για την ειδική αυτή κατηγορία χώρου εξαιρετικής κρισιμότητας, που βρίσκεται σε εξέλιξη σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, στην Ελλάδα, που αποτελεί μία χώρα με σημαντικό παράκτιο τμήμα και με την πλειονότητα των μεγάλων αστικών της κέντρων να αναπτύσσονται στον παράκτιο χώρο της, διαπιστώνονται διάφορα ζητήματα διαχείρισης του παράκτιου χώρου, τα οποία έχοντας οδηγήσει στη μεγέθυνση των προβλημάτων του, η πρόκληση της συνολικής και ορθολογικής αντιμετώπισης του ζητήματος να γίνεται ακόμα εντονότερη. Έχοντας ως δεδομένο πως ο σχεδιασμός αντιμετωπίζεται ως προσπάθεια εξισορρόπησης αντιτιθέμενων δικαιωμάτων και απαιτήσεων, για την προσέγγιση τέτοιων ζητημάτων γείρονται προβληματισμοί για το ποιος είναι ο επιθυμητός σχεδιασμός, ώστε να είναι εφικτή η διαχείριση αυτών των πολυσύνθετων θεμάτων με όρους ισότητας και δικαιοσύνης, ενώ βαρύνουσας σημασίας θεωρείται το να απαντάει ο σχεδιασμός αυτός στις τοπικές ανάγκες, να εμπεριέχει χαρακτηριστικά συμμετοχικού σχεδιασμού και ταυτόχρονα να δίνει βήμα για δημόσιο διάλογο προς την αναζήτηση των βέλτιστων επιλογών αξιοποίησης.

Μέσα από την προσέγγιση της Αθήνας, που αναζητά την ταυτότητά της στη σύγχρονη συγκυρία, και μέσα από την επιλογή του Φαληρικού Όρμου ως περιοχή μελέτης, της οποίας η κλίμακα και η βαρύτητα επιτρέπουν να προσεγγιστούν τέτοια ζητήματα, επιχειρείται μέσα από την καταγραφή και την αξιολόγηση των αναπτυξιακών επιλογών και των πρακτικών σχεδιασμού από τα μέσα του 19ου αιώνα μέχρι και σήμερα, να εντοπιστούν προβλήματα και να αναδειχτούν ζητήματα προς αντιμετώπιση. Παράλληλα, επιχειρείται η εύρεση εκείνων των σχεδιαστικών εργαλείων, που υπερβαίνοντας πιέσεις και δυσλειτουργίες, θα μπορέσουν να περιορίσουν τις δυσάρεστες επιπτώσεις από τη χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων σε περιοχές κατοικίας και θα καταστήσουν δυνατή την εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής.

Στη βάση αυτής της λογικής και έχοντας διαπιστώσει τη μετάβαση σημαντικών πολιτιστικών χρήσεων από το κέντρο της πόλης προς τα νότια και μάλιστα μέσω της γραμμικής κατά κύριο λόγο ανάπτυξης τους σε σημαντικούς άξονες της πρωτεύουσας, επιδιώκεται η διαχρονική μελέτη της περιοχής μελέτης, αλλά και η παράλληλη θεώρηση αυτού του χώρου ως οργανικό τμήμα της παράκτιας ζώνης και της πόλης με μία πρόθεση συσχετισή της σε επίπεδο προβληματισμών με τις περιοχές από όπου απομακρύνονται οι λειτουργίες, που έρχονται σε αυτή. Στο σημείο αυτό προκύπτει το ερώτημα σχετικά με τις επιπτώσεις των αναπτυξιακών διεργασιών, που συμβαίνουν ή πρόκειται να συμβούν στην περιοχή μελέτης, καθώς έχοντας τη δυνατότητα να μεταβάλλουν ριζικά τα πολεοδομικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά της παράκτιας ζώνης και του ευρύτερου αστικού ιστού, το ζήτημα παρουσιάζει μεγάλη συνθετότητα. Απώτερο στόχο της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας αποτελεί η άντληση συμπερασμάτων και η διατύπωση νέων ερευνητικών προβληματισμών, αφενός σχετικά με την ύπαρξη ή μη ενός αναπτυξιακού προτύπου για τη συγκεκριμένη περιοχή, που να σχετίζεται με το όραμα για μια πόλη ανοιχτή στη θάλασσα, και αφετέρου σχετικά με τη διερεύνηση της αποσπασματικής ή μη θεώρησης του πολεοδομικού σχεδιασμού της.

## **2. Το ζήτημα της προστασίας και διαχείρισης του παράκτιου χώρου**

Η παράκτια ζώνη αποτελεί μία ειδική κατηγορία χώρου εξαιρετικής κρισιμότητας, γιατί χαρακτηρίζεται από πολλαπλότητα και πολυπλοκότητα, βασικό αίτιο των οποίων είναι η έντονη ανάγκη διαχείρισης των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος τη στιγμή που ασκούνται έντονες πιέσεις από το ανθρωπογενές περιβάλλον. Η προαναφερθείσα σχέση φυσικού-ανθρωπογενούς περιβάλλοντος δημιουργεί αναπόφευκτα εντάσεις και συσχετισμούς, ενώ αναδεικνύει ζητήματα με διάφορες συνιστώσες, τα οποία φαίνονται να παραμένουν ανοιχτά. Βέβαια το ζήτημα της προστασίας και διαχείρισης του παράκτιου χώρου σχετίζεται άμεσα και με τις λειτουργίες, που είναι χωροθετημένες σε αυτόν ή που προτείνεται να χωροθετηθούν σε μία ανάπλαση ενός παράκτιου μετώπου, ζήτημα το οποίο γίνεται ακόμα εντονότερο όσον αφορά τις επιπτώσεις του στις περιπτώσεις χωροθέτησης υπερτοπικών χρήσεων σε παράκτιες περιοχές με επικρατούσα

χρήση κατοικία, έχοντας ως δεδομένη την πραγματικότητα ύπαρξης αντικρουόμενων συμφερόντων και στοχοθεσιών ανάλογα με το τι είδους αναπτυξιακό πρότυπο θεωρείται επιθυμητό.

Η ανησυχία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα προβλήματα των παράκτιων ζωνών ξεκίνησε τις δεκαετίες του '70 και κυρίως '80, με αποτέλεσμα να αναγνωριστεί η αναγκαιότητα ενός ειδικού σχεδιασμού, ώστε να ληφθούν μέτρα και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα (περιβαλλοντικά, οικονομικά, οικιστικά, κοινωνικά). Διάφορες ευρωπαϊκές πολιτικές καταλήγουν στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών, μια στρατηγική που έχει ως στόχους τη διατήρηση της δομής και λειτουργίας των παράκτιων οικοσυστημάτων, τη βιώσιμη οικονομική διαχείριση των πόρων της ακτής και τη δημιουργία λειτουργικών κοινωνικών συστημάτων στις τοπικές κοινωνίες.

Στα πλαίσια της διεθνούς συζήτησης περί παράκτιων μετώπων τίθεται έντονα το ζήτημα τόσο σχετικά με το ποιες πρακτικές φυσικού σχεδιασμού και κοινωνικοοικονομικού προγραμματισμού είναι οι βέλτιστες όσο και με το ποιες λειτουργίες είναι οι πλέον κατάλληλες να χωροθετηθούν στις υπό ανάπλαση παράκτιες ζώνες, έχοντας ως δεδομένη την πραγματικότητα ύπαρξης αντικρουόμενων συμφερόντων και στοχοθεσιών ανάλογα με το τι είδους αναπτυξιακό πρότυπο θεωρείται επιθυμητό. Τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη συμμετοχή της κοινωνίας στο μετασχηματισμό του, η οποία αποτελεί πλέον μία κυρίαρχη συνιστώσα της νέας θεώρησης για τη ρύθμιση και ανάπτυξή του. Ποικίλα είναι τα παραδείγματα παραγωγής μητροπολιτικού σχεδιασμού σε παράκτια μέτωπα, που αντιλαμβάνονται την προσβασιμότητα με όρους κοινωνικής και χωρικής δικαιοσύνης, αναγνωρίζοντας τον αναπτυξιακό χαρακτήρα της συμμετοχικότητας και δίνοντας πρωτεύοντα ρόλο σε διαδικασίες διαβούλευσης και στο δημόσιο διάλογο από το στάδιο του σχεδιασμού.

### **3. Η ιδιαιτερότητα του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα και η κρισιμότητα αντιμετώπισης της διαχείρισής του**

Στο πλαίσιο της προβληματικής που αναπτύχθηκε για την αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου, που βρίσκεται σε εξέλιξη σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ελλάδα φαίνεται να μην έχει την αναμενόμενη σχέση πόλης-νερού. Δύο από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής παράκτιας ζώνης, τα οποία αναδεικνύουν και τη σπουδαιότητά της, εντοπίζονται τόσο στην πληθυσμιακή συγκέντρωση, καθώς η πυκνότητα του πληθυσμού στη ζώνη αυτή είναι διπλάσια από το σύνολο της χώρας, όσο και στη χωροθέτηση των μεγαλύτερων αστικών κέντρων στον παράκτιο χώρο (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Καβάλα, Καλαμάτα κλπ). Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται από το ότι τα υψηλότερα ποσοστά της πυκνότητας του πληθυσμού παρατηρούνται στα μεγάλα αστικά κέντρα των παράκτιων περιοχών, ενώ σημαντικό είναι να τονιστεί πως στο σύνολο της χώρας υπάρχουν 25 πρωτεύουσες νομών, που βρίσκονται σε παράκτιο χώρο. Η σπουδαιότητα, που έχει η παράκτια ζώνη για την Ελλάδα, ενισχύεται από το γεγονός ότι συνιστά το χώρο όπου αναπτύσσεται σε ένα μεγάλο βαθμό ο τουρισμός, ενώ ταυτόχρονα παρατηρείται έντονη δραστηριότητα του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα, καθώς τόσο στο χερσαίο τμήμα του όσο και στο θαλάσσιο τμήμα του χωροθετούνται βιομηχανίες, όπως ναυπηγεία, ορυχεία παράκτιων μεταλλευμάτων, καθώς και βιομηχανίες που χρησιμοποιούν τα λιμάνια για θαλάσσιες μεταφορές πρώτων υλών και διανομής προϊόντων.

Στη σύγχρονη συγκυρία της κρίσης, *τα εθνικά συστήματα χωρικού σχεδιασμού τουλάχιστον σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, αναδιατάσσονται ή και μεταλλάσσονται προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες που φέρνει στο προσκήνιο η διεθνοποιημένη οικονομική και χρηματοπιστωτική δραστηριότητα και η προώθηση νέων επενδύσεων στην αγορά ακινήτων* (Adams & Tiesdell, 2010). Σε αυτό το πλαίσιο, η στροφή του χωρικού σχεδιασμού στην υποστήριξη της ανάπτυξης και των επενδύσεων στην ακίνητη περιουσία μοιάζει να αποκτά τα χαρακτηριστικά ενός νέου "υποδείγματος" χωρικής ρύθμισης, που υπαγορεύεται πρωτίστως από

την υποχώρηση του ρόλου του κράτους και την ανάδειξη του ρόλου της αγοράς, ιδίως σε περιόδους κρίσης (Florida, 2010). Ειδικότερα, όσον αφορά τις αναπλάσεις στον παράκτιο χώρο, είναι γεγονός πως προσφέρουν συχνά ευκαιρίες σε αναπτυξιακές εταιρείες, οι οποίες θέλοντας να εκμεταλλευτούν εκτεταμένες λιμενικές και βιομηχανικές ζώνες σε παρακμή αλλά και σε καίρια θέση, για δημόσια γη και επιχορηγήσεις, διαμορφώνοντας τους νέους πόλους, που θα εγερθούν τη "νέα ταυτότητα" πόλεων, που ανταγωνίζονται για την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων (Μάρκου, 2013). Συμπερασματικά, το θέμα της διαχείρισης του παράκτιου χώρου ως μέσο ποιοτικής αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυσης της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης λαμβάνει νέες διαστάσεις, και ειδικότερα για τις πόλεις που αποτελούν πύλες εισόδου-εξόδου για τη χώρα, τόσο στο νησιωτικό όσο και στον ηπειρωτικό χώρο, καθώς αφενός οι δύο προαναφερθέντες στόχοι δεν είναι απαραίτητα συμβατοί και αφετέρου, τα μέσα και οι μηχανισμοί, που χρησιμοποιούνται, δημιουργούν έντονες αντιπαραθέσεις.

Διαπιστώνονται διάφορα ζητήματα διαχείρισης του παράκτιου χώρου, τα οποία σχετίζονται κυρίως με την αποσπασματική νομοθεσία για τον παράκτιο χώρο και με την εμπλοκή μιας σειράς φορέων, που είναι υπεύθυνοι -κατά περίπτωση- για τη διαχείρισή του με τις αλληλεπικαλυπτόμενες αρμοδιότητες, με αποτέλεσμα η πρόκληση της συνολικής και ορθολογικής αντιμετώπισης του ζητήματος να γίνεται ακόμα εντονότερη. Συνοψίζοντας, διαπιστώνεται η ποικιλία και το μέγεθος των πιέσεων, που ασκούνται, και των κινδύνων, που υπάρχουν, όσον αφορά τον παράκτιο χώρο στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας την κρισιμότητα του ζητήματος.

#### **4. Μητροπολιτική Περιφέρεια Αθήνας: από τον Πειραιά μέχρι το Σούνιο - Μελέτη Περίπτωσης: ο Φαληρικός Όρμος**

##### **4.1. Ο Φαληρικός Όρμος ως τμήμα της παράκτιας ζώνης του Σαρωνικού και η σχέση του με την πόλη**

Ο Φαληρικός Όρμος εντάσσεται στη νοτιοδυτική παράκτια ζώνης της πόλης, η οποία προσδιορίζεται χωρικά στις ακτές του Σαρωνικού από τον Πειραιά μέχρι το Σούνιο. Η συγκεκριμένη παράκτια ζώνη, η οποία διαθέτει υψηλή συγκέντρωση υποδομών υπερτοπικής σημασίας, παρουσιάζει έντονες πυκνότητες, έχει τόσο διαμορφωμένα τμήματα, που είναι υποδοχείς τουριστικών χρήσεων και χώρων αναψυχής, όσο και μέρη, που χαρακτηρίζονται από απαξίωση, γειτνιάζει με το κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος και παρουσιάζει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον, με αποτέλεσμα να διαμορφώνει μία χωρική πραγματικότητα αυξημένης συνθετότητας, που έχει ενδιαφέρον να μελετηθεί.

Προσεγγίζοντας την υφιστάμενη κατάσταση τίθεται το πρόβλημα της αποκοπής της παράκτιας ζώνης από τον υπόλοιπο αστικό ιστό λόγω της ύπαρξης του παραλιακού δρόμου. Θέματα όπως έλλειψη λειτουργικής σύνδεσης παρουσιάζονται και κατά μήκος της λόγω του διοικητικού της διαχωρισμού, του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της ανά τμήματα, της ύπαρξης ασυμβίβαστων χρήσεων και φυσικών τοπίων (Ομάδα έρευνας τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ), ενώ τίθενται έντονα ζητήματα απομόνωσης και σταδιακής εγκατάλειψης ελεύθερων χώρων, υπερεκμετάλλευσης άλλων και θέματα προστασίας και ανάδειξης του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος σε αρκετά της σημεία.

Εκτός όμως από τη σύνδεση της περιοχής του Φαληρικού Όρμου με το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο, κρίνεται απαραίτητη και μία θεώρηση της μεγάλης κλίμακας της πόλης. Ο Φαληρικός Όρμος είναι ένα ιδιαίτερο και μοναδικό κομμάτι γης, το οποίο βρίσκεται 6 χιλιόμετρα νότια του κέντρου της Αθήνας ενώ η βαρύτητα της περιοχής μελέτης και η ανάδειξη της σημασίας της σύνδεσης της Αθήνας με το Φάληρο επισημαίνεται και από τη διαχρονικότητα γραμμών και κόμβων στον χάρτη της πόλης.

#### 4.2. Ο Φαληρικός Όρμος από τα μέσα του 19ου αιώνα έως τη μετα-Ολυμπιακή εποχή

Ο Φαληρικός Όρμος ήταν το πρώτο λιμάνι της Αθήνας, ενώ στα μέσα του 19ου αιώνα αποτελώντας μια θαυμάσια παραλία, που φαινόταν πως είχε τις καλύτερες προοπτικές ανάπτυξης, ήταν ο πρώτος πόλος λουτρο-τουρισμού της νεώτερης Αθήνας. Στη συνέχεια η περιοχή μετατράπηκε από περιοχή εξοχικής κατοικίας σε τόπο μεγάλης κλίμακας επενδύσεων σχετικών με την αναψυχή και την κατασκευή εγκαταστάσεων εν όψει των πρώτων Ολυμπιακών Αγώνων (1895). Στις αρχές της δεκαετίας του '20 ο παραθερισμός και η αναψυχή αντικαταστάθηκαν από την ανάπτυξη του βιομηχανικού άξονα και του λιμανιού. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '60 και ενώ η Αθήνα ήταν αδιαμφισβήτητα ένα αναπτυσσόμενο κέντρο μεταφορών (Burgel, 1976), η ακτή παρέμενε δημοφιλής, αλλά ήταν ήδη μολυσμένη, συνωστισμένη, χωρίς υποδομές. Ακολούθησε ένα πρόγραμμα εντατικής αξιοποίησης της περιοχής, που αφενός επέφερε μεγάλες αλλαγές στην τοπογραφία μέσω κυρίως των εκτεταμένων επιχωματώσεων, και αφετέρου μετέτρεψε τον υγροβιότοπο του Φαλήρου σε δομημένο περιβάλλον, καθώς συμπεριέλαβε την κατασκευή έργων υποδομής αλλά και κτιριακών έργα από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού εν όψη των Ολυμπιακών Αγώνων, με απώτερο στόχο μετά τη λήξη των αγώνων να λειτουργούσε ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών (Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21, 2005). Παρόλο που οι Ολυμπιακοί αγώνες θα ήταν μια μοναδική ευκαιρία για την ανάδειξη και την αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου της πόλης, οι χρήσεις που επιλέγησαν μεταολυμπιακά δεν εντάχθηκαν σε κάποιον ευρύτερο σχεδιασμό, με αποτέλεσμα ο φαληρικός όρμος να είναι αντιλειτουργικός και απρόσιτος με πολλαπλές αναξιοποίητες ολυμπιακές εγκαταστάσεις.

#### 4.3. Ο Όρμος Φαλήρου στη σύγχρονη συγκυρία

Ο Φαληρικός Όρμος είναι μία χωρική ενότητα, η οποία δύσκολα αναγνωρίζεται ως ενιαίο αντιληπτικό σύνολο, καθώς διασπάται σε επιμέρους περιοχές, οι οποίες εμφανίζουν μεγάλες διαφορές ως προς τις εγκαταστάσεις και τις υποδομές. Από τις ενότητες αυτές: η Μαρίνα Φλοίσβου, αποτελεί τον πιο δημοφιλή προορισμό, ενώ η Πλατεία Νερού, παρά το αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, που παρουσιάζει, έχει ελάχιστη επισκεψιμότητα. Το πρόβλημα εκτιμάται πως προκύπτει εξαιτίας της δύσκολης πρόσβασης, της έλλειψης σε βοηθητικούς χώρους συναφείς με την αναψυχή και στη λειτουργική ασυνέχειά της με την Μαρίνα Φλοίσβου, ενώ η ενδιάμεση περιοχή του Φαληρικού Δέλτα, παρόλο που θα μπορούσε να αποτελέσει το συνδετήριο κρίκο, εξαιτίας του ιδιωτικού ιδιοκτησιακού της καθεστώτος σε ορισμένο τμήμα της, στο οποίο έχουν χωροθετηθεί κέντρα ψυχαγωγίας και εμπορικές χρήσεις, δε μπορεί να συμπεριληφθεί στο ενιαίο σχεδιασμό της ευρύτερης έκτασης. Η περιοχή ανάμεσα στις εκβολές του Κηφισού και του Ιλισού και η περιοχή του Beach Volley παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη υποβάθμιση, ενώ και η ευρύτερη περιοχή του ΣΕΦ, παρόλη τη μεγάλη επισκεψιμότητα, που είχε τη δεκαετία του '90, παρουσιάζει εικόνα έντονης εγκατάλειψης.

Σχετικά με τα ζητήματα πρόσβασης και δικτύωσης σε τοπική κλίμακα η περιοχή του παράκτιου χώρου είναι πλήρως αποκομμένη από τις γειτνιάζουσες πυκνοκατοικημένες περιοχές, καθώς η λεωφόρος Ποσειδώνος υψώνει ένα τείχος και μόνο στην περιοχή του Π. Φαλήρου υπάρχουν καλύτερες συνθήκες πρόσβασης προς τον παράκτιο χώρο, καθώς οι ισόπεδες διαβάσεις πεζών επιτρέπουν την άμεση επαφή των κατοίκων με το υδάτινο στοιχείο. Σε μητροπολιτική κλίμακα ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα του Φαληρικού Όρμου είναι η στρατηγική του θέση στο σημείο συνάντησης σημαντικών αναπτυξιακών αξόνων της πόλης, ενώ ταυτόχρονα σημειώνεται αδυναμία εξυπηρέτησης της περιοχής από τη γραμμή τραμ, η οποία αναπτυσσόμενη κατά μήκος της λεωφόρου Ποσειδώνος στο τμήμα ανάμεσα στις εκβολές του Κηφισού και του Ιλισού, διαθέτει σταθμούς, που είναι τοποθετημένοι στην πλευρά των οικιστικών περιοχών και όχι προς το θαλάσσιο μέτωπο.



#### 4.4. Αναπτυξιακές επιλογές και πρακτικές σχεδιασμού

Από τους πρώτους Ολυμπιακούς Αγώνες υπήρξε υποδοχέας ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Από το 1960 περίπου και μετά συμπεριλαμβάνεται σε πλήθος μελετών ως αναπτυξιακός πόλος και τη δεκαετία του 1980 η ανάπλασή του αποτελεί ένα από τα πρώτα προγράμματα, που εκπόνησε ο Οργανισμός Αθήνας μετά τη σύστασή του. Στη συνέχεια αξιοποιώντας την ευκαιρία της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων ο Φαληρικός Όρμος ξαναχαρακτηρίζεται ως υποδοχέας ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αναπτυξιακή πολιτική, η οποία αν και προέβλεπε την ύπαρξη μετα-ολυμπιακής αξιοποίησης των προαναφερθεισών εγκαταστάσεων και ολόκληρης της χωρικής έκτασης εν γένει, δεν ακολουθήθηκε από έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, που θα μπορούσε να υλοποιήσει τα εξαρχής διατυπωμένα αναπτυξιακά οράματα. Στη σύγχρονη συγκυρία το όραμα του ανοίγματος της πόλης προς τη θάλασσα επέρχεται στο προσκήνιο μέσα από χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής μέσω της κατασκευής του "Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος" στην περιοχή του παλιού Ιπποδρόμου αλλά και με το Πρόγραμμα Ολοκληρωμένης Ανάπλασης Φαληρικού Όρμου, που αναγνωρίζει τη σημασία να συνδεθεί η ζώνη του παλιού Ιπποδρόμου με το φαληρικό όρμο δημιουργώντας ένα ενιαίο masterplan, *ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις διαφορετικής σχέσης των κατοίκων της Αθήνας με τον πολιτισμό και τους χώρους αναψυχής* (www.rpbw.com, 2017).

Συμπερασματικά, διαχρονικά φαίνεται ότι μεγαλύτερη έμφαση να έχει δοθεί στο μητροπολιτικό χαρακτήρα της περιοχής, καθώς διαχρονικά προοριζόταν για υποδοχή υπερτοπικών λειτουργιών, κατεύθυνση προς την οποία εκτιμάται πως έχουν συμβάλει τόσο η προνομιακή γεωγραφική θέση της υπόψη περιοχής, η οποία προσδίδει τη δυνατότητα για μητροπολιτική επισκεψιμότητα, όσο και η κλίμακά της ως προς το σημαντικό απόθεμα γης στον παράκτιο χώρο του πυκνοκατοικημένου πολεοδομικού συγκροτήματος.

#### 4.5. Θεσμικό Πλαίσιο

Από τη δεκαετία του 1980 αναγνωρίστηκε η στρατηγική σημασία της παραλιακής ζώνης και στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου '85 πραγματοποιήθηκε η πρώτη προσπάθεια για συνολικό σχεδιασμό της περιοχής. Στα ρυθμιστικά, που ακολούθησαν, η περιοχή χαρακτηρίζεται σταθερά ως πόλος μητροπολιτικής σημασίας, ενώ μεγάλο κομμάτι του θεσμικού πλαισίου της περιοχής αφορά την περίοδο πριν και μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, με πρόθεση τόσο κατασκευής ενός ολυμπιακού πόλου για την εξυπηρέτηση των αγώνων όσο και για μεταολυμπιακή αξιοποίηση αυτού.

Προσεγγίζοντας τη σύγχρονη συγκυρία αναφορά γίνεται αφενός στη κύρωση της σύμβασης Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος "Σ.Νιάρχος" και του Ελληνικού Δημοσίου, με στόχο τη δημιουργία υπερτοπικού πολιτιστικού πάρκου, το οποίο περιλαμβάνει τις νέες κτιριακές εγκαταστάσεις της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος, τις νέες κτιριακές εγκαταστάσεις της Εθνικής Λυρικής Σκηνής και πάρκο πρασίνου, και αφετέρου σε ένα νόμο του 2010, όπου η έκταση χαρακτηριζόμενη ως μητροπολιτική περιοχή και αναγνωριζόμενη ως ενιαίο σύνολο, εντάσσεται σε ένα πρόγραμμα ολοκληρωμένης ανάπλασης.

#### 4.6. Εμπλεκόμενοι σε επίπεδο σχεδιασμού και κοινωνική κινητοποίηση

Η εικόνα της απαξίωσης, που παρουσιάζει ο Φαληρικός Όρμος, αποτυπώνει χωρικά την αδυναμία συναινετικής δημιουργίας κοινών οραμάτων για τις προοπτικές της μητροπολιτικής αυτής περιοχής και τη δυσκολία εύρεσης θετικών σημείων στον τρόπο, που οι επιμέρους επιδιώξεις διαμορφώνουν το πλέγμα των σχέσεων τόσο ανάμεσα στα διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης όσο και ανάμεσα στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα.

Όσον αφορά την Κεντρική Εξουσία και την Τοπική Αυτοδιοίκηση εμφανίζονται διαχρονικά ανεπαρκείς να διαχειριστούν την συγκεκριμένη έκταση και να προβούν στην υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού μέσα από οργανωμένες δράσεις και πρωτοβουλίες. Επίσης, παρόλο

που έχει παρατηρηθεί η θετική συμβολή της Επιστημονικής & Ακαδημαϊκής κοινότητας σε επίπεδο έρευνας, δεν έχει σημειωθεί η αντίστοιχη εφαρμογή των προτεινόμενων κατευθύνσεων σε επίπεδο φυσικού σχεδιασμού και κοινωνικοοικονομικού προγραμματισμού. Ακόμη, το γεγονός πως οι επενδυτές εμφανίζονται ως προνομιακοί συνομιλητές στη διαδικασία του σχεδιασμού σε συνδυασμό με την αδυναμία της πολιτείας να επιλύσει τα σύνθετα προβλήματα, και το έλλειμμα εσωτερικής οργάνωσης της ίδιας της κοινωνίας των πολιτών, θέτει νέου είδους ζητήματα για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος. Τέλος, όσον αφορά την κοινωνική κινητοποίηση αποσπασματικές διεκδικήσεις των κατοίκων με θεσμικούς και κινηματικούς τρόπους έχουν εμφανιστεί μόνο τα τελευταία χρόνια, παρόλο που η υπόψη έκταση είναι αδιαμόρφωτη τις τελευταίες δεκαετίες, ενώ παρατηρείται περιορισμένη ευαισθητοποίηση των κατοίκων σε θέματα αστικού περιβάλλοντος, γεγονός που δημιουργεί προβληματισμούς για το αν και κατά πόσο η περιοχή του Φαληρικού Όρμου έχει κατοχυρωθεί ως ελεύθερος χώρος προς αξιοποίηση στη συνείδηση των πολιτών.

### **5. Ανάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης και αξιολόγηση: ανάδειξη κινδύνων και προοπτικών**

Όσον αφορά τα χωρικά χαρακτηριστικά της περιοχής στα θετικά στοιχεία συμπεριλαμβάνονται η ύπαρξη μεγάλων αδόμητων εκτάσεων και σημαντικού κτιριακού αποθέματος τα οποία, εάν αξιοποιηθούν με τον κατάλληλο τρόπο, μπορούν να αποτελέσουν υποδοχέα κεντρικών λειτουργιών για την ευρύτερη περιοχή και να έχουν πολλαπλά οφέλη για την πόλη. Από την άλλη πλευρά τίθενται ως ιδιαίτερα σημαντικά το ζήτημα της εγκατάλειψης και της απαξίωσης των προαναφερθέντων στοιχείων και η έλλειψη συνοχής στο σύνολο της έκτασης.

Όσον αφορά την προσβασιμότητα στην περιοχή και τη δικτύωσή της σε τοπική και μητροπολιτική κλίμακα ως θετικά κρίνονται η ύπαρξη κεντρικών αρτηριών στην περιοχή, καθώς δίνουν δυνατότητες διασύνδεσης με άλλα σημεία ενδιαφέροντος μέσα στην πόλη. Ως αρνητική κρίνεται η λειτουργία της λεωφόρου Ποσειδώνος ως φράγμα ανάμεσα στη πόλη και τον παράκτιο χώρο, η ελλιπής μέριμνα για την προσβασιμότητα της περιοχής από πεζούς και η ελλιπής σύνδεση με το μετρό και η προβληματική χωροθέτηση της στάσης του τραμ. Οπότε αξιολογώντας τη σύνδεση της περιοχής με το παράκτιο μέτωπο και τον ευρύτερο αστικό ιστό η περιοχή εκτιμάται πως αποτελεί ακόμη μία "διακριτή" ενότητα στο σύνολό του, ενώ θεωρείται ως ένα αποκομμένο τμήμα αναφορικά με το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, καθώς δεν έχει ενσωματωθεί στην πόλη ούτε σε επίπεδο φυσικού σχεδιασμού ούτε στη συνείδηση των κατοίκων του Λεκανοπεδίου.

Όσον αφορά το φυσικό περιβάλλον, αν και υπάρχουν φυσικοί πόροι στην περιοχή και ένας χαρακτηρισμένος υδροβιότοπος στην εκβολή του Ιλισού, η υφιστάμενη κατάσταση του εδάφους, το οποίο έχει χάσει τη σύστασή του, και γενικά η εικόνα της εγκατάλειψης των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής, μοιάζουν να είναι το χωρικό αποτύπωμα τόσο των ανθρωπογενών παρεμβάσεων στον Κηφισό και τον Ιλισό όσο και της ανεπάρκειας της πολιτείας να προστατέψει και να αναδείξει την υπόψη έκταση.

Όσον αφορά την πολιτεία και τη σχέση ιδιωτικού-δημόσιου ποικίλα είναι τα προβλήματα, που εντοπίζονται, και εστιάζουν στην απουσία σύνδεσης τομεακών σχεδιασμών και σχεδιασμών διαφορετικών επιπέδων, στην ύπαρξη θεσμικού πλαισίου για το επενδυτικό ενδιαφέρον αλλά όχι για έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, στην έλλειψη της πολιτικής βούλησης για διαχείριση και ανάδειξη της περιοχής, στην αδυναμία των τοπικών αρχών να συμβάλουν ενεργά στο σχεδιασμό της και στον έντονο ρόλο του ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία αξιοποίησης της.

Σχετικά με τη συμμετοχή των πολιτών στις προσπάθειες αξιοποίησης της περιοχής, θα μπορούσε να διατυπωθεί πως υπάρχουν κάποια στοιχεία, που καταδεικνύουν μία λανθάνουσα δυναμική, ενώ τα αρνητικά στοιχεία σαφώς υπερτερούν. Λόγος γίνεται τόσο για έλλειψη

συμμετοχικών διαδικασιών και διαβουλεύσεων σχετικά με την ανάδειξη της περιοχής όσο και για την ανυπαρξία κάποιας ισχυρής κινητοποίησης των κατοίκων, που θα μπορούσε να οδηγήσει πιθανώς σε επιθυμητά -προς την κατεύθυνση ενός συμμετοχικού σχεδιασμού- αποτελέσματα.

## **6. Διατύπωση εναλλακτικών σκέψεων αξιοποίησης του Φαληρικού Όρμου**

### **6.1. Διατύπωση οράματος**

Έχοντας πάντα ως δεδομένο πως ο σχεδιασμός δεν είναι ένα τελικό "προϊόν", αλλά ένας μηχανισμός ανάδρασης, που στόχο έχει να επεμβαίνει πάνω στις αρχικές δυνάμεις και να τις μετασηματίζει με όρους ισότητας, κοινωνικής δικαιοσύνης, προστασίας και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, με βάση τους αρχικά διατυπωμένους άξονες διερεύνησης επιχειρείται η σύνθεση του οράματος για την ανάδειξη της περιοχής και η διατύπωση κάποιων σχεδιαστικών κατευθύνσεων.

Βασικό στόχο αφενός αποτελεί η προστασία του φυσικού υπάρχοντος οικοσυστήματος του Φαληρικού Όρμου και η προστασία της ακτής, και αφετέρου η διαμόρφωση της περιοχής σε ένα κέντρο πολιτισμού και αναψυχής μέσα από έναν ολοκληρωμένο και συλλογικό σχεδιασμό, η εφαρμογή του οποίου, θα χαρακτηρίζεται από την οικειοποίηση της περιοχής μελέτης από όλους τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου. Αναγκαία κρίνεται η θέσπιση και τήρηση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου, που θα ανταποκρίνεται σε όλα τα παραπάνω, ενώ όσον αφορά τη δικτύωση της περιοχής και ξεκινώντας από την μικρότερη κλίμακα σχεδιασμού, όραμα είναι να ανατραπεί η συνθήκη, που καθιερώθηκε από τη δεκαετία του '60 με την κατασκευή της Λεωφόρου Ποσειδώνος, ώστε να μπορέσει η περιοχή μελέτης να ενσωματωθεί στη ζωή της πόλης. Τέλος, βαρύτητα πρέπει να αποδοθεί στην ανάγκη για την ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, στα πλαίσια του οποίου θα πρέπει να μελετηθούν όλες οι συνιστώσες αξιοποίησης του Φαληρικού Όρμου, καθώς η χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων σε οικιστικό περιβάλλον και ο σχεδιασμός αυτής έχουν σημαντικές επιδράσεις τόσο σε τοπικό όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο.

### **6.2. Προσέγγιση σχεδιαστικών αρχών και κατευθύνσεων**

Φαίνεται πως για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί με επιτυχία η διαχείριση του παράκτιου χώρου και η αξιοποίηση του ως μέσο αστικής ανάπτυξης, πρέπει ο σχεδιασμός να επιχειρείται μέσα από μία πολυεπίπεδη, πολυτομεακή και πολυδιάστατη θεώρηση.

Καταρχήν, σημαντικό είναι το ζήτημα των προτεραιοτήτων και των ιεραρχήσεων στόχων και μέσων στη συγκυρία των πιο δραματικών μεταβολών στην κοινωνική και παραγωγική δομή της πόλης για την αξιοποίηση της περιοχής μελέτης, ενώ στο σημείο αυτό σημειώνεται, πως είναι φανερό η ανάγκη για απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου και η αποσαφήνιση του ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε θέματα σχεδιασμού και προγραμματισμού.

Επίσης, για την επίτευξη του οράματος βασική σχεδιαστική αρχή θα πρέπει να αποτελέσει η ευαισθητοποίηση των κατοίκων και η δημιουργία συνθηκών που θα ευνοήσουν τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας μέσω δημοκρατικών διαδικασιών και προσεγγίσεων για τη βέλτιστη αξιοποίηση του σημαντικού αυτού αποθέματος χώρου στην ευαίσθητη ζώνη του παραλιακού μετώπου της Αθήνας με την "Θάλασσα" και τον "Πολιτισμό" να αποτελούν στρατηγικά συγκριτικά πλεονεκτήματα με ιδιαίτερη δυναμική, ώστε να αποτελέσουν παραμέτρους που θα κατευθύνουν τον αναπτυξιακό σχεδιασμό.

Επιπλέον, θα μπορούσε να διατυπωθεί, πως απαιτείται ένα ευέλικτο πλαίσιο για το σχεδιασμό της έρευνας και της τεχνολογίας, στο οποίο οι κοινωνικές συνιστώσες θα έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα και θα συμβάλλουν στον προσδιορισμό των αναγκών του κοινωνικού συνόλου. Άμεσα συσχετιζόμενη θεωρείται η ανάγκη για προσπάθεια καλλιέργειας μιας νέας

επιστημονικής και τεχνολογικής κουλτούρας, η οποία θα ενώσει την πορεία των πανεπιστημίων, των ερευνητικών κέντρων και των φορέων διαμόρφωσης πολιτικής, η έρευνα δε θα έχει σημειακό χαρακτήρα, αλλά θα δρα πολλαπλασιαστικά σε ολόκληρο τον κοινωνικό ιστό, έχοντας ένα ρόλο μηχανισμού υποβοήθησης του σχεδιασμού στα επίπεδα της διοίκησης.

### **7. Από τη μελέτη περίπτωσης προς νέα ερευνητικά ζητήματα**

Σε μία περίοδο έντονης και πολύπλευρης κρίσης, όπου η ανάπτυξη σε όλες τις κλίμακες γίνεται αντιληπτή όλο και πιο πολύ με όρους οικονομικής μεγέθυνσης και λιγότερο δικαιοσύνης, ισότητας, προστασίας και βιωσιμότητας ενώ ταυτόχρονα οι αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο λαμβάνονται σε συνθήκες κατεπείγοντος, επιδίωξη της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτέλεσε εξ αρχής η ανάδειξη ζητημάτων, η αντιμετώπιση των οποίων εκτιμάται πως θα συνέβαλε στη βέλτιστη αξιοποίηση του παράκτιου χώρου ως μέσο αστικής ανάπτυξης. Σε αυτές τις νέες συνθήκες, με δεδομένη τη δυναμική μετεξέλιξης του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα, και τις νέες αντιλήψεις για το σχεδιασμό του σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, πραγματοποιήθηκε μία προσπάθεια να υπογραμμιστεί η ανάγκη αλλαγής θεώρησης της αντιμετώπισης του παράκτιου χώρου στο χωρικό σχεδιασμό και η ανάδειξη της πολυπλοκότητας των σχέσεων "παράκτιος χώρος και πόλη", "παράκτιος χώρος και αστική ανάπτυξη" και "παράκτιος χώρος και αναπτυξιακό πρότυπο" με κρίσιμες πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και χωρικές σταθερές.

Οι προαναφερθείσες σχέσεις χαρακτηρίζονται, όπως διαπιστώθηκε, από ιδιαίτερη δυναμική καθώς εξαρτώνται άμεσα από έννοιες, όπως χώρος, φύση, οικονομία, κοινωνία, διοίκηση, σχεδιασμός, τα όρια των οποίων είναι μεταβλητά τόσο ως προς το χρόνο όσο και ως προς τις διαστάσεις τους στους μεταξύ τους συσχετισμούς κατά την ίδια περίοδο. Πολλαπλότητα στις προαναφερθείσες σχέσεις προσδίδει και η πραγματικότητα, που συνδέεται με τις αντιφάσεις των αναγκών των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων, τα αντικρουόμενα συμφέροντα και τις εκάστοτε πολιτικές σκοπιμότητες, που αναδεικνύουν κρίσιμα ζητήματα σχεδιασμού και διαχείρισης του παράκτιου χώρου.

Στα πλαίσια της προαναφερθείσας πολυπλοκότητας του ζητήματος ιδιαίτερη βαρύτητα στη συγκεκριμένη ερευνητική εργασία αποδόθηκε στην αντιμετώπιση της περιοχής μελέτης τόσο ως τμήμα της παράκτιας ζώνης, στην οποία ανήκει, όσο και ως οργανικό κομμάτι της πόλης, καθώς υποστηρίζεται πως όσον αφορά περιοχές αντίστοιχης σημασίας, δε μπορεί να γίνεται λόγος απλά για νέους τρόπους αξιοποίησης ενός αποθέματος χώρων ή για τοπικούς μετασχηματισμούς του αστικού τοπίου, αλλά για νέες μορφές οργάνωσης που αγγίζουν την πόλη στο σύνολό της και καθορίζουν κάθε επίπεδο και κλίμακα σχεδιασμού.

Μεταφέροντας την παραπάνω διατύπωση στη Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας υποστηρίζεται πως είναι αναγκαία η υποστήριξη της δικτυακής και συμπληρωματικής ανάπτυξης των επιμέρους παράκτιων -και όχι μόνο- τμημάτων της, γεγονός που οδηγεί σε περαιτέρω προβληματισμούς και σε νέα ερευνητικά ερωτήματα. Αυτό που τίθεται ως κεντρικό ερευνητικό αντικείμενο είναι το κατά πόσο και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να αξιοποιηθεί ο παράκτιος χώρος μέσα από ενέργειες δικτύωσης ως μέσο για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, την αναγέννηση του κέντρου του πολεοδομικού συγκροτήματος, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της πόλης, έχοντας ως βασικές αρχές πολιτικής την αποτελεσματικότερη προστασία και αναβάθμισή του, την οικολογική του ανασυγκρότηση και την ένταξή του στην πόλη, η οποία εκτιμάται πως θα φέρει πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη.



**Βιβλιογραφία****Ελληνόγλωσση**

Θεοδωρά, Γ., [2015] “Οι χρήσεις γης ως έκφραση του αναπτυξιακού προτύπου στον χώρο. Ζητήματα μεθοδολογικής θεώρησης για χωρική ανάπτυξη και ρύθμιση”, 4<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α. Βόλος, Σεπτέμβριος, 24-27, e-Πρακτικά, [CDFolder “Θ” : TheodoraG\_FP.pdf], Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας [ISBN 978-960-9439-37-4]

Μάρκου Μ., 2013, Από το υλικό των ονείρων: Ο Φαληρικός Όρμος σε μία ακόμα μεγάλη αφήγηση, Πρακτικά Συνεδρίου "Μεταβολές και ανασηματοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης, Βόλος.

Νικηφορίδης et al., 2005. Παραθαλάσσιο αστικό τοπίο: πράσινα δωμάτια στη νέα παραλία Θεσσαλονίκης, Πρακτικά συνεδρίου Αρχιτεκτονική Τοπίου: Εκπαίδευση, Έρευνα, Εφαρμοσμένο έργο, ΑΠΘ.

Σπανογιάννη Ε., [2016], “Κέντρο πολιτισμού και αναψυχής στο Φαληρικό Όρμο. Διαδικασίες και Προοπτικές”, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, επιβλέπουσα καθηγήτρια Γ. Θεοδωρά, Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β΄ : Πολεοδομία – Χωροταξία.

Ομάδα έρευνας τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, 2001, Προστασία και αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού, Ερευνητικό Πρόγραμμα 1995-2001, Αθήνα.

Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21, 2005, Η ανάπτυξη του Φαληρικού Όρμου: η ανάγκη ολοκλήρωσης των έργων στη μετα-ολυμπιακή εποχή, έκθεση προς το ΥΠΕΧΩΔΕ.

<http://www.rpbw.com/project/stavros-niarchos-foundation-cultural-center> (τελευταία πρόσβαση 5 Απριλίου 2017)

**Ξενόγλωσση**

Adams D. & Tiesdell S., 2010, Planners as market actors: Rethinking state-market relations in land and property, Planning Theory & Practice, Department of Urban Studies, University of Glasgow, Scotland.

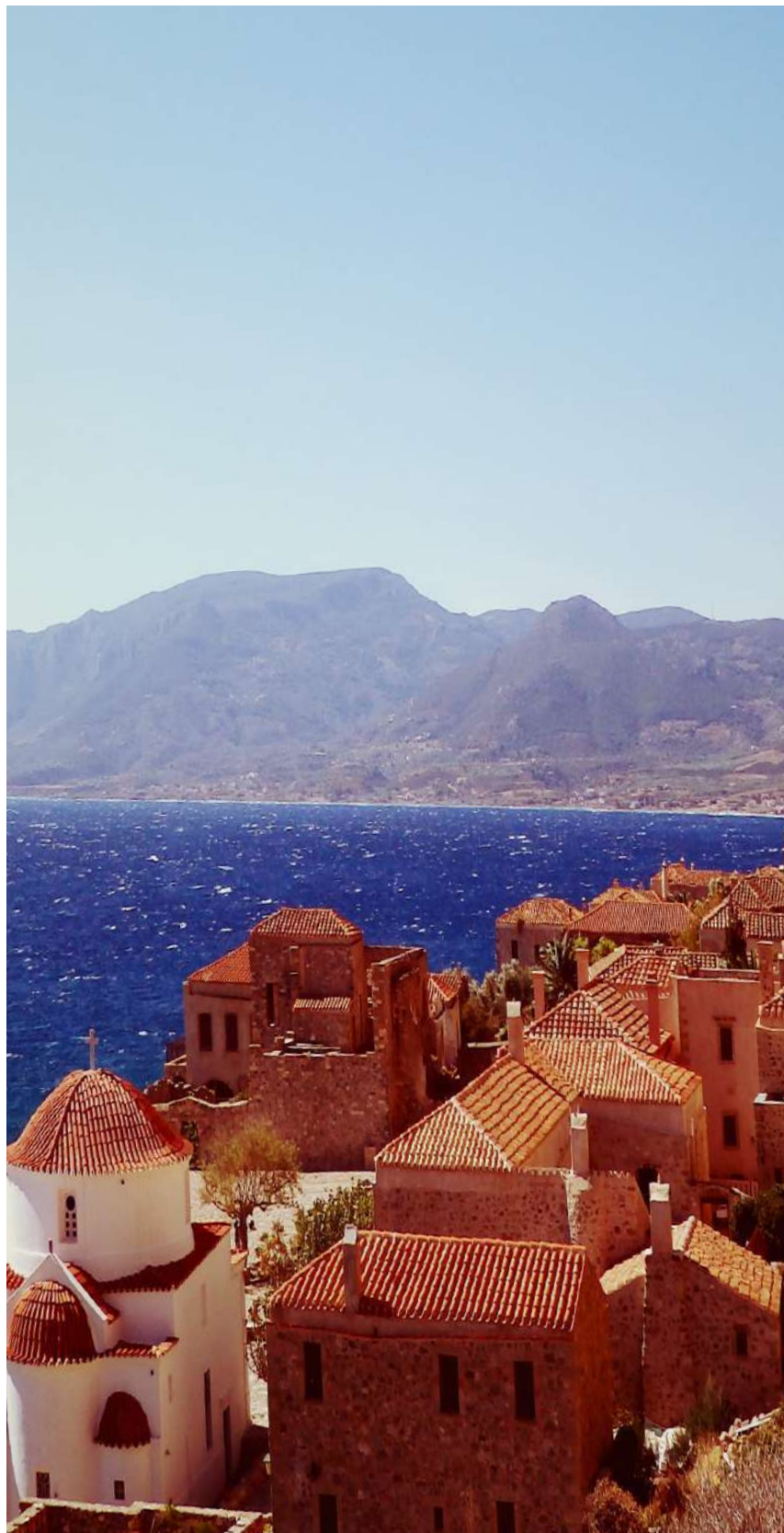
Burgel G., 1976, Athens: the development of a Mediterranean capital, Exandas.

Florida R., 2010, The Great Reset: How New Ways of Living and Working drive Postcrash Prosperity, New York.

Hall P., 2002, Urban and Regional Planning, 4th ed. New York: Routledge.

Jessop B., 2002. Liberalism, Neoliberalism and Urban Governance: A state-theoretical perspective.

Spanogianni, E., Theodora, Y., [2017] “Coastal space as a means for urban development. The case of Faliron Bay in Athens”, Pre-Organized Special Session : Urban pressures in coastal and island areas : the challenges in implementation of maritime spatial planning in Greece, 3<sup>rd</sup> International Conference on “Changing Cities III: Spatial, Design, Landscape & Socio-economic Dimension”, e-Proceedings: pp. 526-535, Grafima Pbl. (eds : Aspa Gospodini), Syros-Delos-Mykonos, Greece, 26-30 /6 [ISBN 978-618-5271-12-1].



Μονεμβασιά \_ Β.Χ.

# Η προσέλκυση επενδύσεων στο Αττικό παράκτιο μέτωπο

ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

Πολεοδόμος - Χωροτάκτης Μηχανικός Π.Θ.

Μ.Δ.Ε. Πολεοδομίας - Χωροταξίας, Ε.Μ.Π.

\* Ερευνητική εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία», 2016-2017

## Θεματικές Ενότητες

- \_ Εισαγωγή
- \_ Σύγχρονες αντιλήψεις ανάπτυξης και σχεδιασμού του παράκτιου χώρου
- \_ Διερεύνηση τριών περιπτώσεων παρέμβασης στο Αττικό θαλάσσιο μέτωπο
- \_ Αξιολόγηση των περιπτώσεων παρέμβασης
- \_ Διαπιστώσεις & Κρίσιμα ζητήματα προς διερεύνηση

## Περίληψη

Από φυσικής άποψης, το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μία ζώνη που περιλαμβάνει την ακτογραμμή και μία λωρίδα ξηράς και θάλασσας εκατέρωθεν αυτής. Για το παραλιακό μέτωπο της Αττικής άρχισε να γίνεται λόγος από το 2012, καθώς η «ανάπλαση και ανάδειξη της Αθηναϊκής Ριβιέρας» (από τον Πειραιά έως το Σούνιο) ήταν πλέον γεγονός. Μέχρι σήμερα, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι ο στόχος έχει εν μέρει υλοποιηθεί – αναφορικά με την προσέλκυση των επενδύσεων – κάτι που αποτέλεσε και αφορμή μελέτης του θέματος. Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη της προσέλκυσης επενδύσεων στο Αττικό παράκτιο μέτωπο και η διερεύνηση και αξιολόγηση των διαφορετικών περιπτώσεων χωρικής παρέμβασης. Τα ερευνητικά ερωτήματα εστιάζουν στο ποιες είναι οι χωρικές επιπτώσεις των επενδύσεων και στα κριτήρια αξιολόγησης. Εκτός από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση, οι διαπιστώσεις επικεντρώνονται σε προσωπική κριτική και στο κατά πόσο τέτοιου είδους παρεμβάσεις θα είναι αποδοτικές προς το κοινό καλό και την ανάπτυξη της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

**Λέξεις – κλειδιά:** Παράκτιο μέτωπο, Ανάπλαση, Επενδύσεις, Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση, Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου

## Abstract

From a physical point of view, the seafront is a zone comprising the coastline and a strip of land and sea on either side of it. The coastal front of Attica began to be heard from 2012, as the "redevelopment and promotion of the Athenian Riviera" (from Piraeus to Sounio) was a fact. Up to now, it could be said that the objective has been partly realized - in terms of attracting investment - which has also been the subject of a study. The purpose of this paper is to study the attraction of investments in the Attic coastal front and to investigate and evaluate the different cases of spatial intervention. The research questions focus on the spatial impacts of investment and on the evaluation criteria. Apart from the bibliographic review, the findings focus on personal criticism, and whether such interventions will be profitable to the common good and the development of the Metropolitan area of Athens.

**Keywords:** Coastal area, Regeneration, Investments, Integrated Territorial Investment, Hellenic Republic Asset Development Fund

## Εισαγωγή

Από φυσική άποψη το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μία ζώνη που περιλαμβάνει την ακτογραμμή και μία λωρίδα ξηράς και θάλασσας εκατέρωθεν αυτής. Αποτελεί δηλαδή τον χώρο εκείνο στον οποίο το χερσαίο περιβάλλον επηρεάζει αυτό της θάλασσας και το αντίστροφο. Η ζώνη αυτή έχει μεταβαλλόμενο πλάτος και καθορίζεται κατά περίπτωση. Τα θαλάσσια μέτωπα είτε φυσικά, είτε τεχνητά, αστικοποιημένα ή μη, τμήματα της ίδιας περιοχής είναι δυνατόν να ανήκουν σε περισσότερες από μια κατηγορίες, και μια περιοχή μπορεί να μετατραπεί από τον ένα τύπο στον άλλο (Γιαπρακτής κ.α., 2011). Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η σημασία των θαλάσσιων μετώπων είναι μεγάλη για ποικίλους λόγους.—

Για το παραλιακό μέτωπο της Αττικής άρχισε να γίνεται λόγος ήδη από το 2012, όλο και πιο έντονα, καθώς η «ανάπλαση και ανάδειξη της Αθηναϊκής Ριβιέρας» ήταν πλέον γεγονός. Γινόταν ουσιαστικά λόγος, για μια σταδιακή ανάπλαση όλου του θαλάσσιου μετώπου που ξεκινά από τον Πειραιά έως το Σούνιο επί του Σαρωνικού κόλπου. Υποστηρίχθηκε ότι με την ανάπλαση αυτή θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής, θα υπάρξει προσέλκυση επενδύσεων και παράλληλα θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας (Μηταράκης, 2014).

Μέχρι σήμερα, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι ο στόχος αυτός έχει εν μέρει υλοποιηθεί – αναφορικά με την προσέλκυση των επενδύσεων – και αυτό μελετάται και στην παρούσα εργασία.

## 1. Σύγχρονες αντιλήψεις ανάπτυξης και σχεδιασμού του παράκτιου χώρου

### 1.1 Το εύρος των ενδιαφερόντων στον ανασχεδιασμό των παράκτιων ζωνών

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με πλούσιο γεωμορφολογία φυσικό πλούτο. Το πιο χαρακτηριστικό της όμως, είναι η νησιωτικότητα και ο μεγάλος αριθμός ακτογραμμής. Πρόκειται για μια ζώνη που ιστορικά συγκέντρωνε μεγάλο αριθμό ανθρώπων, διότι η χρήση της θάλασσας και των ακτών ήταν ιδιαίτερα αυξημένη σε σχέση με τις μεταφορές, το εμπόριο και τη μεταφορά τροφίμων και πρώτων υλών.

Η πόλη ως σύνολο, είτε ως αστικό φαινόμενο, είτε ως στιγμιαία εικόνα σύμβολο, συναλλάσσεται με τη θάλασσα, άλλοτε με την ιδιότητα ως δυναμικού αστικού κενού και άλλοτε, ως διακεκριμένο φυσικό στοιχείο της τοπιογραφίας (Γιαπρακτής κ.α., 2011). Οι παράκτιες ζώνες εξακολουθούν να αποτελούν περιοχές μεγάλων δυνατοτήτων και για τη σύγχρονη κοινωνία. Ο ρόλος των παράκτιων ζωνών είναι πολύ πιο ευρύς και ποικίλος, καθώς η διαφορετικότητα των δραστηριοτήτων που συγκεντρώνουν, γεννούν μεγαλύτερα πολλαπλασιαστικά οφέλη και για την ευρύτερη περιοχή, με αποτέλεσμα να διευρύνεται και το ενδιαφέρον τους. Πιο συγκεκριμένα, τα βασικά είδη των ενδιαφερόντων που μπορεί να συναντώνται είναι:

- Χωρικό ενδιαφέρον

Παρουσιάζει μεγάλο χωρικό ενδιαφέρον, καθώς πρόκειται για μία μεταβατική ζώνη, η οποία όμως στοχεύει στην ενοποίηση του αστικού χώρου με το παραλιακό μέτωπο. Έτσι η πόλη αντιμετωπίζεται ως σύνολο και όχι αποσπασματικά. Συγχρόνως, είναι αυτό που μέσω μιας πολεοδομικής – αναπτυξιακής παρέμβασης, ενσωματώνει το φυσικό περιβάλλον, αλλά ταυτόχρονα φιλοξενεί και ανθρωπογενείς χρήσεις υψηλής αξίας.

- Κοινωνικό ενδιαφέρον

Η άμεση επαφή των κατοίκων με το φυσικό περιβάλλον είναι απαραίτητη καθώς η ανάγκη για αναψυχή και ελεύθερο χρόνο αυξάνεται συνεχώς σε μια κοινωνία που δημιουργεί συνεχώς πιέσεις παντός τύπου.

- Περιβαλλοντικό ενδιαφέρον

Συμβάλλει στη δημιουργία πράσινων θυλάκων εντός του αστικού ιστού και είναι ένας σημαντικός τόπος συγκέντρωσης των τοπικών ενδιαιτημάτων. Πρόκειται επίσης, για μια περιοχή με



δυναμικές βιογεωχημικές διεργασίες, ενώ παράλληλα συμβάλλει και στη διατήρηση του μικροκλίματος της περιοχής.

- ο Επενδυτικό ενδιαφέρον

Αποτελεί σημαντικό θέλγητρο για τουριστικές επιχειρήσεις, σε συνδυασμό με τα συνοδά έργα υποδομών, ενώ ταυτόχρονα καθίσταται ένα αξιόλογο κεφάλαιο ανάπτυξης ενεργοποιώντας την αγορά ακινήτων.

## 1.2 Συμβατότητες και Ασυμβατότητες του παράκτιου χώρου

Η σημερινή εικόνα της παραλιακής αυτής ζώνης χαρακτηρίζεται όμως και από πλέον έντονη παρέμβαση του ανθρώπου στο φυσικό χώρο της ακτής, κυρίως μέσω της αλλοίωσης της μορφολογίας της, αλλά και της έντονης τάσης για δέσμευση αυτού του χώρου και μάλιστα από λειτουργίες<sup>1</sup>, που είτε είναι απαραίτητες για την τοπική κοινωνία, και για τις οποίες δεν διατίθενται άλλες κατάλληλες θέσεις στον αστικό ιστό, είτε είναι ξένες προς την περιοχή και έχουν έντονο υπερτοπικό χαρακτήρα, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται έντονες συγκρούσεις και πιέσεις στον παράκτιο χώρο (Ιωάννου & Σερράος, 2006).

Είναι γεγονός, ότι τα τελευταία χρόνια οι συνεχείς αυξανόμενες ανθρωπογενείς δραστηριότητες έχουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ειδικότερα, στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο ασκούνται πιέσεις από δραστηριότητες (όπως η αλιεία, οι υδατοκαλλιέργειες, ο τουρισμός, οι μεταφορές), οι οποίες δεν ασκούνται σύμφωνα με στοιχειώδεις κανόνες ασφαλείας και βιωσιμότητας, με αποτέλεσμα να μην έχουν ούτε αναπτυξιακά, ούτε περιβαλλοντικά οφέλη (Μπεριάτος & Παπαγεωργίου, 2012). Η υπερεκμετάλλευση, αλλά και η κακή χρήση των πόρων (μόλυνση, ρύπανση κλπ.) στις παράκτιες ζώνες γίνονται όλο και πιο συχνή και έντονη. Επίσης, η διάβρωση των εδαφών λόγω της κλιματικής αλλαγής είναι ένα ακόμα φαινόμενο που δημιουργεί πιέσεις στον παράκτιο χώρο.

## 1.3 Αρχές και Κατευθύνσεις σχεδιασμού

Η επιστήμη της πολεοδομίας θέλει την πόλη να αποτελεί έναν υποδοχέα διαφορετικών χρήσεων, που παίρνουν χωρικές διαστάσεις στα πλαίσια αυτής. Οι χρήσεις και οι συγκεντρώσεις, στα διάφορα τμήματα του αστικού ιστού, προσδιορίζουν το χαρακτήρα περιοχών, καθορίζοντας τη μορφή και τις ιδιαιτερότητες τους. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής είναι αυτά που αποτελούν τις βασικές παραμέτρους στις μελέτες, κατευθύνοντας τους στόχους και τους σκοπούς της πολεοδομικής παρέμβασης (Γιαπρακτής κ.α., 2011).

Τα σχέδια παρέμβασης στα παράκτια μέτωπα επαναπροσδιορίζουν τη σχέση ανάμεσα στη πόλη και το υδάτινο στοιχείο. Η ανάγκη για την εισαγωγή νέων χρήσεων στις περιοχές των θαλάσσιων μετώπων των πόλεων, λόγω της παγκοσμιοποίησης και της αλλαγής του οικονομικού μοντέλου ανάπτυξης των πόλεων από βιομηχανικό, σε μοντέλο στηριζόμενο στην παροχή υπηρεσιών, αύξησε κατακόρυφα τον ανταγωνισμό με την είσοδο των παραθαλάσσιων αστικών κέντρων στη διεθνή αγορά. Σήμερα, τα αστικά παράκτια μέτωπα συνεχίζουν να φιλοξενούν δραστηριότητες σχετικές με τις θαλάσσιες μεταφορές, ωστόσο μπορούν να αναπτύξουν δυναμικά και δραστηριότητες κατοικίας, αναψυχής/τουρισμού, πολιτισμού και έρευνας (Ασπρογέρακας κ.α., 2007). Κι αυτό εν γένει δημιουργεί κι άλλες συγκρούσεις και πιέσεις.

Γενικότερα, οι χρήσεις γης – στις παράκτιες και όχι μόνο περιοχές και ζώνες – αποτελούν τομέα μελέτης του χωρικού σχεδιασμού και βασική συνιστώσα της αναπτυξιακής πολιτικής. Με δεδομένη λοιπόν, την αμοιβαία σχέση «οικονομίας – χώρου», υποστηρίζεται ότι η ρύθμιση των χρήσεων γης δεν μπορεί να επιχειρείται μονοσήμαντα, αλλά σε άμεση σύνδεση με το αναπτυξιακό

<sup>1</sup> Πρόκειται για μία ζώνη, στην οποία δημιουργούνται συγκρούσεις χρήσεων γης, λόγω των ποικίλων ανθρωπογενών δραστηριοτήτων που προσελκύει (π.χ. τουρισμός, βιομηχανία κλπ.).

πρότυπο. Η σχέση μεταξύ χρήσεων γης και αναπτυξιακού προτύπου είναι ιδιαίτερα δυναμική και χαρακτηρίζεται από έντονη πολλαπλότητα και πολυπλοκότητα (Θεοδωρά, 2014).

### 1.4 Η ανάπλαση ως μέσο αστικής ανάπτυξης

Η ανάπλαση του παράκτιου μετώπου μιας πόλης ανακλύπτει όλο και συχνότερα, είτε με τη μορφή αιτήματος της ίδιας της κοινωνίας, είτε με τη μορφή κρατικών προτάσεων αναβάθμισης. Πρόκειται για ένα μηχανισμό ο οποίος βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τις σύγχρονες μεταβολές στη δομή των πόλεων, αλλά και στις αντιλήψεις και τις ιδέες γύρω από αυτήν, οι οποίες με τη σειρά τους διαρθρώνονται στο πλαίσιο των οικονομικών μεταβολών των τελευταίων δεκαετιών.

Ο όρος της ανάπλασης, με τη μορφή που εφαρμόζεται στη χώρα μας, δεν ανταποκρίνεται πλήρως στην καθολική έννοια του όρου κι αυτό διότι, τείνει να λειτουργεί σαν μία μορφή τοπικής ανάπτυξης και εξευγενισμού, καθώς και διοχέτευσης χρήματος από τους αρμόδιους φορείς.

Στην ιδεατή περίπτωση όμως που αυτό το εργαλείο παρέμβασης λειτουργήσει ολοκληρωμένα και αποτελεσματικά, οι συνέπειες αυτής διαχέονται σε διάφορους τομείς της κοινωνίας και της οικονομίας. Οι συνέπειες αυτές μπορούν έμμεσα να λειτουργήσουν και σαν παράγοντες – κριτήρια του βαθμού επίτευξης της ανάπτυξης. Στη συνέχεια αναφέρονται ενδεικτικά:

**Οικονομικές συνέπειες:** προσέλκυση και ανάπτυξη τουρισμού, υψηλού επιπέδου κατασκευαστικές υποδομές, δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης (φάση κατασκευής και φάση λειτουργίας), ανταγωνιστικές επιχειρήσεις, αύξηση τιμών γης, επενδυτικό ενδιαφέρον που αφορά τον πολιτισμό και τον τουρισμό.

**Κοινωνικές συνέπειες:** άρση των κοινωνικών ανισοτήτων μέσω καθορισμού διαφορετικών χρήσεων γης, γενικότερη αλλαγή της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης, καλύτερες συνθήκες ζωής, διατήρηση της εκάστοτε πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής.

**Περιβαλλοντικές συνέπειες:** αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, προστασία των τοπικών ενδιαιτημάτων, αειφορική διαχείριση, μέριμνα για τη διαχείριση των αστικών λυμάτων και των στερεών αποβλήτων, δημιουργία πράσινων θυλάκων.

**Πολεοδομικές συνέπειες:** επανάχρηση οικιστικού αποθέματος, εξευγενισμός υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, πλεονάζοντες κοινόχρηστοι χώροι, χαμηλές κτιριακές πυκνότητες.

Σημαντική προϋπόθεση για την επιτυχημένη ανάπλαση του παραλιακού μετώπου είναι η ύπαρξη πετυχημένου σχεδίου οργάνωσης, με άξονες στρατηγικής και σαφείς στόχους.

### 1.5 Διεθνείς και ευρωπαϊκές πρακτικές

#### 2.5.1. Μελβούρνη

Η Μελβούρνη χαρακτηρίζεται ως μια πόλη με τις υψηλότερες πυκνότητες συγκέντρωσης εμπορικών γκαλερί, κυρίως στο κέντρο. Αξιόλογα δημόσια ιδρύματα, καλλιτεχνικοί συνεταιρισμοί και υπαίθριες αγορές τέχνης αποτελούν αξιόλογους αστικούς πόλους έλξης. Δίνεται μεγάλη σημασία στον καινοτόμο σχεδιασμό που συνδυάζεται με το διατηρητέο αστικό ιστό και τα αναπλασμένα κτίρια (Νικολακοπούλου, 2011). Το Port Melbourne αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα που φανερώνει αυτή την πρακτική και συνιστά παραλιακό επίκεντρο πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου. Η πολιτική του σχεδιασμού του αντικατοπτρίζει τα τρέχοντα ζητήματα που επηρεάζουν την περιοχή (City of Port Phillip, 2011).

Εικόνα 1. Το λιμάνι της Μελβούρνης



Πηγή: BCC Australia (2016)

### **2.5.2. Βαρκελώνη**

Η υποψηφιότητα της Βαρκελώνης για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992, έθεσε καινούργιους στόχους για μια μεγαλύτερης κλίμακας, πιο ριζική επέμβαση (Μοσχίδου, 2011). Η Βαρκελώνη είναι ένα από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα πόλεων που εκμεταλλεύτηκαν στο έπακρο την ανάληψη διεθνούς διοργάνωσης, αναβαθμίζοντας την εικόνα της με νέα έργα υποδομής, σωρεία εντυπωσιακών αρχιτεκτονικών νεωτερισμών, νέα τοπόσημα και βεβαίως επενδύοντας στο παραλιακό μέτωπο, όπου οι υπερσύγχρονες αθλητικές εγκαταστάσεις, οι χώροι αναψυχής και περιπάτου και τα επιχειρηματικά κέντρα γρήγορα αναπτύχθηκαν (Πατεράκη, 2010). Τέτοιου είδους μεγάλες διοργανώσεις κρατούν υψηλά τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας των πόλεων και αποτελούν και ένα κίνητρο βελτίωσης της εικόνας τους και του αστικού τους περιβάλλοντος.

Εικόνα 2. Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης



Πηγή: Bru Lacombe Setoain (2016)

Μελετώντας τα επιτυχημένα παραδείγματα των αναπλάσεων από τη διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία, παρατηρούνται στοιχεία που μπορούν να ληφθούν υπόψη και στην περίπτωση του παράκτιου μετώπου της Αττικής, όπως για παράδειγμα, η ανάγκη δράσεων παρέμβασης για τη σύνδεση του αστικού ιστού με το παραλιακό μέτωπο, ο ορθολογικός πολεοδομικός και αστικός σχεδιασμός, που στοχεύει στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων γης και τέλος η λειτουργική σύνδεση και ομαλή ένταξη των αναπλάσεων μεγάλης κλίμακας σε περιοχές που επωφελούνται των συγκριτικών τους πλεονεκτημάτων.

## 2. Διερεύνηση τριών περιπτώσεων παρέμβασης στο Αττικό θαλάσσιο μέτωπο

### 2.1 Βασικά ζητήματα / Παράμετροι / Χωρικές συσχετίσεις

Η συνολική διερεύνηση των περιπτώσεων / μοντέλων / επιλογών / στρατηγικών ανάπτυξης προκύπτει από έξι βασικούς άξονες: το περιβάλλον (φυσικό και πολιτιστικό), το χώρο γενικότερα (χωρικές συσχετίσεις και χωρικό αποτύπωμα), την κοινωνία, την οικονομία, το θεσμικό πλαίσιο και την επενδυτική πολιτική. Πρόκειται για έξι συνιστώσες που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της γενικότερης προσέγγισης του θέματος, και με βάση αυτούς διαρθρώνεται και αναπτύσσεται όλη η παρούσα εργασία.

Οι παράμετροι αυτοί οδήγησαν στην διάπλαση των παρακάτω κριτηρίων, βάση των οποίων επιλέχθηκαν οι τρεις περιπτώσεις. Επομένως, ως απόρροια αυτών των έξι αξόνων είναι και η προσέγγιση θεώρησης, η οποία όπως αποδεικνύεται είναι πολυδιάστατη, λόγω των όσων άπτεται, πολυεπίπεδη, γιατί αναφέρεται σε μεγάλο εύρος κλίμακας, από τοπικό, έως μητροπολιτικό επίπεδο) και τέλος, πολυτομεακή, διότι αφορά διαφόρους κλάδους οικονομίας και δραστηριοτήτων. Αυτό, έχει σαν αποτέλεσμα τα διαφορετικά πρότυπα χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης που υπάρχουν.

Οι συγκεκριμένες, λοιπόν, στρατηγικές ανάπτυξης διαμορφώνουν ένα ευρύτερο πρότυπο χωρικής οργάνωσης για το σύνολο του Αττικού παράκτιου χώρου, το οποίο αξίζει να μελετηθεί.

### 2.2 Κριτήρια επιλογής παραδειγμάτων

Τα κριτήρια τα οποία εξετάστηκαν, προκειμένου να επιλεγθούν οι στρατηγικές ανάπτυξης που θα μελετηθούν, προκύπτουν από τους έξι άξονες που προαναφέρθηκαν και ομαδοποιούνται σε τρεις βασικές κατηγορίες:

Τα **χωρικά**, που άπτονται θεμάτων όπως η θέση, δηλαδή και οι τρεις περιπτώσεις παρέμβασης βρίσκονται στην μητροπολιτική περιοχή της Αττικής, αλλά και εντός του αστικού περιβάλλοντος, καθώς πρόκειται για έργα που έγιναν ή θα γίνουν μέσα στις περιοχές της Αττικής. Από την άποψη των ίδιων των εργαλείων, υπάρχει διαφοροποίηση, καθώς η κάθε περίπτωση είναι ιδιαίτερη και ως τέτοια εξετάζεται. Επίσης, η διαφορετικότητα των χρήσεων γης που προωθούνται και προτείνονται σε κάθε περίπτωση λήφθηκαν υπόψη για την επιλογή της.

Άλλη κατηγορία κριτηρίων είναι τα **κοινωνικά**. Εδώ, μελετήθηκαν στοιχεία που αφορούν τη συχνή επισκεψιμότητα στις εν λόγω περιοχές, το κατά πόσο η κάθε παρέμβαση ρυθμίζει και αποτρέπει φαινόμενα κοινωνικού διαχωρισμού και εγκληματικότητας, και κατ' επέκταση μειώνει τον αστικό φόβο, ενώ ταυτόχρονα τυγχάνει ή όχι κοινωνικής απήχησης.

Τέλος, τα **οικονομικά** κριτήρια. Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται οι νέες μορφές διακυβέρνησης που προωθούνται από τα μοντέλα ανάπτυξης, οι πηγές χρηματοδότησης που χρησιμοποιούν, το αν υπάρχουν συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και το κατά πόσο εμπλέκονται διάφοροι φορείς σε όλες τις φάσεις της οικονομικής εκμετάλλευσης.

Έπειτα, λοιπόν, από την εξέταση αυτών των κριτηρίων, επιλέχθηκαν τα παραδείγματα που ακολουθούν.



## 2.3 Περιπτώσεις παρέμβασης

### 3.3.1. Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση | Δήμος Πειραιά

#### Το εργαλείο σχεδιασμού<sup>2</sup>

Στο νέο ΕΣΠΑ 2014-2020 η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε στη δημιουργία κάποιων νέων εργαλείων που σκοπό έχουν να τονώσουν την τοπική ανάπτυξη με ολοκληρωμένο τρόπο. Ένα από αυτά είναι η Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση. Ένα τέτοιο αναπτυξιακό σχέδιο για έναν Δήμο μπορεί να αφορά σε έργα και δράσεις που έχουν να κάνουν με την καθαριότητα και το περιβάλλον, με την επιχειρηματικότητα, με την απασχόληση, με τον πολιτισμό, με τον τουρισμό κλπ.

Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ) αποτελούν εργαλείο ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης για την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών συγκεκριμένων χωρικών ενοτήτων. Οι περιοχές αυτές είτε παρουσιάζουν συγκεκριμένα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν με συνολικό τρόπο, είτε διακρίνονται από σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν με βάση ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο.

Βασική παράμετρος επιτυχίας ενός τέτοιου στρατηγικού προγράμματος είναι να έχει στο σχεδιασμό του δράσεις από πολλούς τομείς πολιτικής (άρα Επιχειρησιακά Προγράμματα) που θα οδηγήσουν σε ένα συγκεκριμένο αναπτυξιακό αποτέλεσμα (Όραμα), ενώ διακρίνονται σε: ΟΧΕ για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ), και ΟΧΕ για άλλες χωρικές στρατηγικές.

#### Περίπτωση παρέμβασης

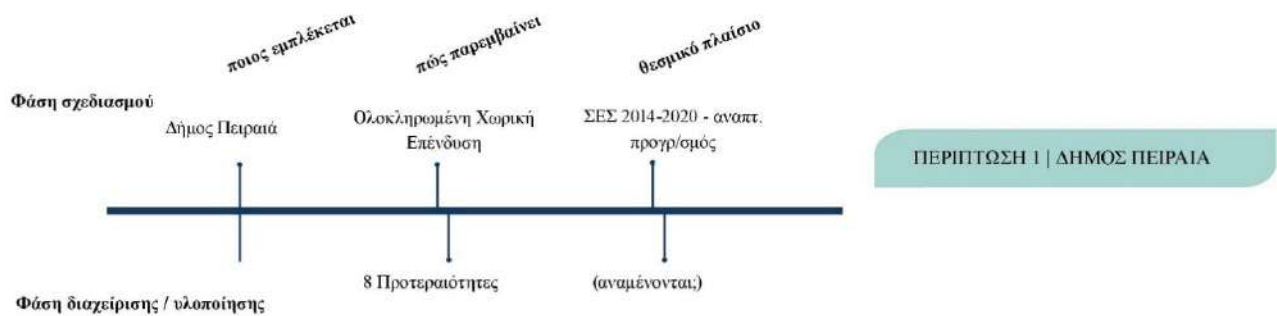
Το συγκεκριμένο εργαλείο ανάπτυξης προτείνεται από το Δήμο Πειραιά και βρίσκεται σε φάση διαβούλευσης. Η στρατηγική για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά εντάσσεται στην «Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη» του ΕΣΠΑ 2014-2020, σχεδιάζεται δε και εφαρμόζεται μέσω του χωρικού εργαλείου της «Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης» (Ο.Χ.Ε.) αξιοποιώντας τις σχετικές προβλέψεις του εγκεκριμένου ΠΕΠ Αττικής.

Η αναπτυξιακή στρατηγική του Πειραιά διαρθρώνεται σε επιμέρους στρατηγικές και πολιτικές, οι οποίες συνθέτουν ένα ενιαίο και αλληλοσυμπληρούμενο «μίγμα» παρεμβάσεων (Δήμος Πειραιά, 2016). Για πρώτη φορά οι σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις εκλαμβάνονται ως μέρος μιας ευρύτερης φιλοσοφίας για τη φυσιογνωμία του Πειραιά με σκοπό να αρθεί η αποσπασματικότητα και αντιφατικότητα που συνήθως χαρακτηρίζει τέτοιου είδους παρεμβάσεις στη χώρα μας. Για τον λόγο αυτό η χρήση της «Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης» (Ο.Χ.Ε.) επικοινωνεί και υποστηρίζεται από όλα τα υπερκείμενά της στρατηγικά σχέδια και εργαλεία σχεδιασμού (το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (Ρ.Σ.Α.), το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Σ.Ο.Α.Π.) Πειραιά και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Πειραιά.

Παρακάτω παρουσιάζονται σχηματικά οι φορείς που εμπλέκονται, πως παρεμβαίνουν και από ποιο θεσμικό πλαίσιο προωθούνται οι περιπτώσεις παρέμβασης, τόσο στη φάση σχεδιασμού, όσο και στη φάση διαχείρισης και υλοποίησης.

<sup>2</sup> Τα αναφερόμενα στοιχεία για την έννοια και το περιεχόμενο των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων αντλήθηκαν από την υπ.αρ.πρ. 81168/ΕΥΣΣΑ 1796/30-7-2015 Εγκύκλιο «Σχεδιασμού, υλοποίησης και παρακολούθησης των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων ως εργαλείων Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2014-2020» της Ειδικής Υπηρεσίας Στρατηγικής, Σχεδιασμού & Αξιολόγησης (ΕΥΣΣΑ).

Γράφημα 1. Οι εμπλεκόμενοι φορείς ανά στάδιο σχεδιασμού



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### 3.3.2. Αττικό Παράκτιο Μέτωπο | Φαληρικός όρμος & Μαρίνα Φλοίσβου

#### Η διαχειριστική αρχή (αναπτυξιακή εταιρεία)

Η ‘Αττικό Παράκτιο Μέτωπο’ είναι μία ανώνυμη εταιρεία του δημοσίου, που συστάθηκε με τον ν. 4146/2013 “Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις” (ΦΕΚ Α’ 90/18.04.2013), με σκοπό τη διοίκηση, διαχείριση και αξιοποίηση ακινήτων του Δημοσίου, ΝΠΔΔ και ιδιωτών, στην περιοχή μεταξύ του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ) και του Σουνίου (πλην του Ελληνικού-Αγίου Κοσμά, του ΣΕΦ, του Αστέρα Βουλιαγμένης και των μαρινών Αλίμου και Γλυφάδας). Στα ακίνητα που είτε θα παραχωρούνται σ’ αυτήν με κοινές υπουργικές αποφάσεις, είτε θα μεταβιβάζονται με άλλο τρόπο, η εταιρεία θα μπορεί να εκτελεί οποιαδήποτε διαχειριστική πράξη, με μόνο περιορισμό ότι η τυχόν μεταβίβαση κυριότητας θα γίνεται με τη σύμφωνη γνώμη του ΤΑΙΠΕΔ (Φίλιππου, 2014).

Με τον ν. 4321/2015, η Παράκτιο Μέτωπο Α.Ε. καταργείται και απορροφάται από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. Α.Ε.), ενώ το σύνολο των εκτάσεων, κτιρίων και εγκαταστάσεων, επανέρχονται από το χρόνο μεταβίβασής τους, στον φορέα από τον οποίο παραχωρήθηκαν.

#### Περίπτωση παρέμβασης

Οι ουσιαστικές αλλαγές για την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου ξεκίνησαν μετά τη δεκαετία του 80’. Στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΡΣΑ, Ν.1515/85) πραγματοποιήθηκε η πρώτη προσπάθεια για συνολικό σχεδιασμό της περιοχής, χαρακτηρίζοντας την ευρύτερη περιοχή του Φαληρικού Όρμου, ως υπερτοπικό πόλο αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών. Στη συνέχεια, αξιοποιώντας την ευκαιρία της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων και με τη διαμόρφωση του Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξης και Ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου.

Οι μελέτες ανάπλασης, υπό την επίβλεψη του αρχιτέκτονα Renzo Piano και με χρηματοδότηση από το Ίδρυμα Νιάρχου, περιελάμβαναν παράκτιο άλσος, αξιοποίηση των ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων, τεχνητούς λόγους και εγκαταστάσεις αναψυχής. Οι στόχοι του Μητροπολιτικού πάρκου που προτείνεται στο Φαληρικό όρμο έχουν ως εξής:

- Περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής και δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου έκτασης περίπου 600 στρεμμάτων με άξονες τη φύση, τον πολιτισμό την άσκηση-άθληση και την ψυχαγωγία.
- Αποκατάσταση της απρόσκοπτης επικοινωνίας του αστικού ιστού με το θαλάσσιο μέτωπο, με τη λειτουργική αναδιάταξη των τεχνικών υποδομών και ειδικώς των συγκοινωνιακών έργων της παράκτιας ζώνης.
- Αποτελεσματική αντιπλημμυρική προστασία της άμεσης και ευρύτερης περιοχής.

- ο Λειτουργική και αισθητική συνοχή της παραλιακής ζώνης του Παλαιού Φαλήρου με το Πάρκο Πολιτισμού Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος» και με το πράσινο του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.

Εικόνα 3. Η ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου



Πηγή: Piraeusview.gr (2016)

Γενικότερα, το Μητροπολιτικό Πάρκο στοχεύει σε μια αιεφόρο παρέμβαση στο χώρο σε περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική διάσταση. Οι δράσεις ικανοποίησης των στόχων είναι η ανάδειξη της φύσης και απομάκρυνση των αυτοκινήτων, η αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, συνδέοντας το Παλαιό με το Νέο Φάληρο, τον Πειραιά, τα Δυτική και Ανατολική Αθήνα, δίνοντας του μητροπολιτική διάσταση και τέλος η διασφάλιση της βιωσιμότητας προσελκύοντας άτομα όλων των ηλικιών διάφορες ώρες τη μέρα και βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα της περιοχής (Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2007-2013). Αναμένονται να φανούν και οι συνέπειες έπειτα από την ολοκλήρωση της ανάπλασης.

Γράφημα 2. Οι εμπλεκόμενοι φορείς ανά στάδιο σχεδιασμού



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### 3.3.3. Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Α.) | Ελληνικό

#### Η διαχειριστική αρχή (αναπτυξιακή εταιρεία)

Με την Κοινή Υπουργική Απόφαση υπ' αριθ. 187/6.9.2011 που εκδόθηκε από τη Διυπουργική Επιτροπή Αναδιρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) (ΦΕΚ 2061Β/16.9.2011), το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου της Ελληνικό Α.Ε. μεταβιβάστηκε στο Ταμείο και ορίστηκε ότι η διοίκηση και διαχείριση των δικαιωμάτων που απορρέουν από αυτό θα ασκείται από το Ελληνικό Δημόσιο για λογαριασμό του Ταμείου, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 7 του



Νόμου 3986/2011. Συνεπώς, το μετοχικό κεφάλαιο της Ελληνικό Α.Ε. ανήκει σήμερα εξ ολοκλήρου στο Ταμείο (Χελιώτη, 2014).

Το ΤΑΙΠΕΔ είναι ανώνυμη εταιρεία η οποία έχει συσταθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.3986/2011 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015» (ΦΕΚ Α' 152/1.7.2011) αξιοποιεί την ιδιωτική περιουσία του Δημοσίου, που του έχει ανατεθεί σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας και τις προβλέψεις των Μεσοπρόθεσμων Πλαισίων Δημοσιονομικής Στρατηγικής. Το Ταμείο αποφάσισε να πωλήσει την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας «Ελληνικό Ανώνυμη Εταιρεία» («Ελληνικό Α.Ε.»). Έτσι, ξεκίνησε η διαδικασία επιλογής του ενδιαφερόμενου επενδυτή.

### Περίπτωση παρέμβασης

Το καλοκαίρι του 2016, υπεγράφη μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ, της HELLINIKON Global I. S.A. και της Lamda Development S.A. Μνημόνιο Συναντίληψης (Memorandum of Understanding) - οριοθετούνται ορισμένα σημαντικά τεχνικά χαρακτηριστικά της αξιοποίησης της έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, με γνώμονα την πλήρη ευθυγράμμιση του Έργου με τις προσδοκίες των πολιτών, των τοπικών κοινωνιών και της ευρύτερης περιοχής της μητροπολιτικής Αθήνας.

Οι προδιαγραφές για την εκπόνηση του σχεδίου ανάπτυξης βασίζονται σε αυτά που ορίζει ο ν. 4062/2012, ο οποίος περιγράφει το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά. Το 2014 η Lamda Development καταθέτει δεσμευτική προσφορά για την απόκτηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Ελληνικό Α.Ε. Λίγο αργότερα, το ΤΑΙΠΕΔ ανακοινώνει ότι γίνεται αποδεκτή η τεχνική προσφορά της Lamda Development για την ανάπτυξη της έκτασης στο Ελληνικό (Χελιώτη, 2014).

Πρόκειται για μία πρότυπη αστική ανάπτυξη, που θα σέβεται το πολεοδομικό και περιβαλλοντικό ισοζύγιο, θα διαχέει τα οφέλη του σε ευρύτερες περιοχές του Λεκανοπεδίου Αττικής και θα χαρακτηρίζεται από πολυσυλλεκτικότητα λόγω του ισορροπημένου μείγματος χρήσεων γης, όσο και λόγω της διαμόρφωσης ενός διαμπερούς μητροπολιτικού πόλου, ανοιχτό σε όλους τους κατοίκους (Lamda Development, 2016).

Εικόνα 4. Η περιοχή του Ελληνικού μετά την ανάπλαση



Πηγή: Lamda Development (2016)



Γράφημα 3. Οι εμπλεκόμενοι φορείς ανά στάδιο σχεδιασμού



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### 3. Αξιολόγηση των περιπτώσεων παρέμβασης

#### 3.1 Επιλογή παραμέτρων αξιολόγησης

Για τη διαμόρφωση των κριτηρίων αξιολόγησης των προτάσεων λήφθηκαν στοιχεία από την ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία περί των αστικών υπαίθριων χώρων, των χώρων πρασίνου και των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης. Τα κριτήρια διαρθρώνονται έτσι, σε κατηγορίες, ώστε να καλυφθούν όλα τα επιμέρους θέματα και να υπάρξει μια συνολικότερη προσέγγιση και αξιολόγηση των επιμέρους περιπτώσεων παρέμβασης.

Πιο συγκεκριμένα:

#### Περιβαλλοντικές παράμετροι

- ο περιβαλλοντική αναβάθμιση ευρύτερης περιοχής
- ο διατήρηση και προστασία οικολογικών ενδιατημάτων

#### Χωρικές παράμετροι

- ο ομαλή ένταξη στην ευρύτερη περιοχή
- ο πρόβλεψη για σύνδεση με τα υπόλοιπα αναπτυξιακά έργα
- ο ορθή κατανομή χρήσεων γης
- ο αναβάθμιση κτιριακού αποθέματος
- ο αξιοποίηση βιοκλιματικών παραμέτρων σχεδιασμού

#### Κοινωνικές παράμετροι

- ο εξασφάλιση κοινωνικής συνοχής και ευημερίας
- ο παροχή ίσων ευκαιριών πρόσβασης

#### Οικονομικές παράμετροι

- ο οικονομική βιωσιμότητα
- ο ίση διάχυση των οικονομικών οφειλών

#### Παράμετροι Θεσμικού πλαισίου

- ο ύπαρξη ή μη νέων νόμων και διατάξεων

#### Εμπλεκόμενοι φορείς

- ο κεντρικό κράτος \_ τοπικές αρχές \_ ιδιώτες επενδυτές

#### Ύπαρξη μελετητικού ενδιαφέροντος

### 3.2 Αξιολόγηση των προτάσεων

Σε αυτό το στάδιο, πραγματοποιείται η αξιολόγηση<sup>3</sup> των προτάσεων παρέμβασης, βάσει των κριτηρίων που προαναφέρθηκαν. Για την καλύτερη κατανόηση της αξιολόγησης των περιπτώσεων παρέμβασης που μελετήθηκαν, συστάθηκε η παρακάτω κλίμακα.

- καθόλου
- + μέτρια
- ++ πολύ
- +++ πάρα πολύ
- +/- κατά περίπτωση

Πίνακας 1. Η αξιολόγηση των περιπτώσεων παρέμβασης

	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	Ο.Χ.Ε.	ΑΤΤΙΚΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ	Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.
<b>Περιβαλλοντικά</b>	περιβαλλοντική αναβάθμιση ευρύτερης περιοχής	++	++	+++
	διατήρηση και προστασία οικολογικών ενδιαιτημάτων	-	+/-	++
<b>Χωρικά</b>	ομαλή ένταξη στην ευρύτερη περιοχή	+	++	++
	πρόβλεψη για σύνδεση με τα υπόλοιπα αναπτυξιακά έργα	-	++	+++
	ορθή κατανομή χρήσεων γης	+/-	+/-	++
	αναβάθμιση κτιριακού αποθέματος	-	-	++
	αξιοποίηση βιοκλιματικών παραμέτρων σχεδιασμού	-	+	+++
<b>Κοινωνικά</b>	εξασφάλιση κοινωνικής συνοχής και ενημερίας	+	+	++
	παροχή ίσων ευκαιριών πρόσβασης	++	++	+++
<b>Οικονομικά</b>	οικονομική βιωσιμότητα	+	+	+++
	ίση διάχυση των οικονομικών οφελών	+/-	+/-	+/-
<b>Θεσμικό Πλαίσιο</b>	ύπαρξη νέων νόμων και διατάξεων	+/-	++	+++
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>	κεντρικό κράτος - τοπικές αρχές - ιδιώτες επενδυτές	τοπικές αρχές	κεντρικό κράτος	κεντρικό κράτος + ιδιώτες επενδυτές
	Υπαρξη μελετητικού ενδιαφέροντος	-	+	+++

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Προφανώς, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν ήταν πάντα εύκολο να αξιολογηθεί βάση αυτής. Επίσης, άλλη προφανής δυσκολία είναι το γεγονός ότι δεν έχουν όλα οι στρατηγικές ανάπτυξης ολοκληρωθεί. Να επισημανθεί πως δεν υπάρχει συντελεστής βαρύτητας στα κριτήρια. Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας, θεωρείται ότι όλα τα κριτήρια είναι ισάξια.

Τα περισσότερα θετικά στοιχεία σε συνολικό επίπεδο, φαίνεται να συγκεντρώνει η περίπτωση του Ελληνικού, πάντα όμως πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το ευρύτερο πλαίσιο εντός του διαμορφώνεται, προτείνεται, ή ακόμα και υλοποιείται κάθε παρέμβαση. Παρόλο, που πρόκειται για διαφορετικές επιλογές στρατηγικής, είναι σημαντικό να υπάρχει πρόβλεψη σύνδεσης μεταξύ

<sup>3</sup> Η αξιολόγηση βασίζεται σε προσωπικές απόψεις και κρίσεις της συγγραφέως και είναι καθαρά υποκειμενική.

των αναπτυξιακών έργων και σε περιφερειακή, αλλά και σε εθνική κλίμακα, πόσο μάλλον ειδικά για την παράκτια ζώνη της Αττικής με όλες τις ιδιαιτερότητες και τη χαρακτηριστική φυσιογνωμία που έχει.

### 3.3 Αντιστοίχιση του βαθμού ικανοποίησης των ομάδων συμφερόντων

Σε αυτό το σημείο, είναι απαραίτητο, να διαπιστωθεί αν υπάρχει αντιστοίχιση του βαθμού ικανοποίησης των ομάδων συμφερόντων, δηλαδή αν η καλύτερη πρόταση (σύμφωνα με την προηγούμενη αξιολόγηση) ικανοποιεί και τους κατοίκους, το κράτος και τους εκάστοτε Δήμους, και σε ποιο βαθμό συμβαίνει αυτό.

Η ανάλογη κλίμακα που συστάθηκε για το σκοπό αυτό είναι η παρακάτω. Αναφέρεται κι εδώ ότι η αξιολόγηση βασίστηκε σε βιβλιογραφικές πηγές, καθώς και δημοσιεύματα από τον ημερήσιο τύπο.

- + Μέτρια ικανοποιημένοι
- ++ Αρκετά ικανοποιημένοι
- +++ πάρα πολύ ικανοποιημένοι
- +/- κατά περίπτωση

Πίνακας 2. Αντιστοίχιση των βαθμών ικανοποίησης.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΚΡΑΤΟΣ	ΔΗΜΟΣ	ΚΑΤΟΙΚΟΙ
<b>ΟΧΕ</b>	+	+++	++
<b>ΑΤΤΙΚΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ</b>	++	+/-	+/-
<b>ΤΑΠΠΕΔ</b>	++	+/-	+/-

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τα πράγματα εδώ, είναι εν μέρει διφορούμενα, κι αυτό διότι το κράτος και η κεντρική διοίκηση φαίνονται ως το πιο ικανοποιημένο, καθώς πρόκειται για μεγάλου οικονομικού μεγέθους επενδύσεις, ενώ αντίθετα ο κάθε Δήμος και οι κάτοικοι δεν έχουν την ίδια άποψη. Ορισμένες κινήσεις που έγιναν σαν «αντίδραση» στις περιπτώσεις μελέτης, κυρίως από τους επιμέρους Δήμους, είναι η προσφυγή στο ΣτΕ για την ακύρωση παραχώρησης των επίμαχων εκτάσεων στην εταιρεία Αττικό Παράκτιο Μέτωπο, με την θέση ότι τα ορισμένα ακίνητα προστατεύονται από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και απαγορεύεται οποιαδήποτε εμπορική και οικοδομική δραστηριότητα. Επιπλέον, αυτού του είδους οι παρεμβάσεις έχουν οδηγήσει σε μεγάλες κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες, οι οποίες είτε ήδη έχουν εκδηλωθεί, είτε μένουν να φανούν έπειτα από την ολοκλήρωση των στρατηγικών ανάπτυξης.

Πιο συγκεκριμένα, όπως υπογραμμίζεται στις προσφυγές, με την παραχώρηση των φιλέτων στην επίμαχη εταιρεία, η οποία δεν έχει «ως σκοπό την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, το κράτος απεκδύεται της συνταγματικής υποχρέωσης το να δημιουργεί συνθήκες ευθείας παραβίασης του νόμου 4277/2014 για το νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας-Αττικής» (Τσιμπούκης, 2014).

Ακόμα, το καλοκαίρι του 2016, πέντε Δήμοι των Μεσογείων (Δήμοι Κρωπίας, Μαρκοπούλου, Παιανίας - Γλυκών Νερών, Ραφήνας - Πικερμίου, Σπάτων – Αρτέμιδος) διεκδικούν τουλάχιστον 10% των εσόδων από την αξιοποίηση της εκτάσεως του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού, με εξώδικη Δήλωση - Πρόσκληση στον Πρόεδρο του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ., θέτοντας δια της νομικής οδού το αίτημά τους (Μπίτσικα, 2016).

#### 4. Διαπιστώσεις και κρίσιμα ζητήματα προς διερεύνηση

Από την παρούσα έρευνα και μελέτη που πραγματοποιήθηκε στην παρούσα εργασία διαπιστώθηκαν ορισμένα βασικά θέματα που είναι σκόπιμο να αναφερθούν. Το παράκτιο μέτωπο αποτελεί πλέον το νέο στοιχείο αστικής ανάπτυξης κυρίως στην περίπτωση της Αθήνας. Οι αστικές περιπτώσεις ανάπτυξης είναι μητροπολιτικού χαρακτήρα και βέβαια, υπερτοπικής εμβέλειας, καθώς αντανακλούν και διαχέουν τα οφέλη τους και οι συνέπειές τους είναι εμφανείς σε όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής. Περιλαμβάνουν τη χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων σε τοπικές κοινωνίες, με αποτέλεσμα να υπάρχουν ποικίλα οφέλη ήδη από τη μικρή κλίμακα. Επιπλέον, είναι γεγονός ότι ανακύπτουν νέες μορφές διακυβέρνησης, καθώς ποικίλλουν οι εμπλεκόμενοι φορείς σε όλες τις φάσεις των διεργασιών και αυτό φαίνεται να δημιουργεί νέες σχέσεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Τέλος, διαπιστώνεται η ενίσχυση της σύνδεσης μεταξύ χωρικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προτύπου, καθώς το επενδυτικό ενδιαφέρον φαίνεται να καθορίζει το σχεδιασμό με μία άλλη σχέση, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να υπάρχει συντονισμός μεταξύ χερσαίου και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Από την άλλη, τα κρίσιμα ζητήματα προς διερεύνηση διατυπώνονται υπό τη μορφή ερωτήσεων. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχει συμμετοχικότητα στο σχεδιασμό; Από τα μοντέλα που μελετήθηκαν, η συμμετοχικότητα φαίνεται να περνά σε δεύτερη μοίρα και κύριο μέλημα γίνεται η μεγιστοποίηση των κερδών μέσω των επενδύσεων. Ο σχεδιασμός γίνεται με όρους βιωσιμότητας; Αν και προβάλλονται αρκετά τα περιβαλλοντικά οφέλη, αμφισβητείται το κατά πόσο η διαδικασία του σχεδιασμού πραγματοποιείται με όρους βιωσιμότητας. Ακόμα, πόσο εύκολη και γρήγορη είναι η κινητοποίηση και η ενεργοποίηση του θεσμικού πλαισίου, όταν πρόκειται για τέτοιες μεγάλες παρεμβάσεις, ενώ σε άλλες περιπτώσεις η ακαμψία του θεσμικού πλαισίου αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα των εξελίξεων και των διαδικασιών παρέμβασης.

#### Βιβλιογραφία

##### Ελληνόγλωσση

- Ασπρογέρακας, Ε., Σερράος, Κ. και Σοφιανόπουλος Δ. (2007) 'Χωρικές μεταβολές και πολιτικές ανασχεδιασμού παράκτιων αστικών περιοχών. Διερεύνηση δυνατοτήτων αστικής αναβάθμισης στις περιπτώσεις της Αθήνας και του Αμβούργου' στο 8ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο της Ελληνικής Γεωγραφικής Εταιρείας, Αθήνα: 4-7 Οκτωβρίου.
- Γιαπρακτής Ι., Σαλτατζόγλου Α., Τσώνη Ε. (2011) 'Ανάπλαση παραλιακού μετώπου Καλαμαριάς στην πόλη της Θεσσαλονίκης – Περίπτωση Αρέτσου – Καραμπουρνάκι', Δράμα: Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Καβάλας.
- Δήμος Πειραιά (2016) *Κείμενο Διαβούλευσης για τη Στρατηγική της ΟΧΕ του Δ. Πειραιά*. Διαθέσιμο στο: <http://www.pireasnet.gr/LinkClick.aspx?fileticket=H5OXriEgajw%3D&tabid=36> (τελευταία πρόσβαση 10/01/2017)
- Θεοδωρά, Γ. (2014) 'Οι χρήσεις γης ως έκφραση του αναπτυξιακού προτύπου στο χώρο. Ζητήματα μεθοδολογικής θεώρησης για χωρική ανάπτυξη και ρύθμιση', Εισήγηση στην Επιστημονική εσπερίδα Ρύθμιση του χώρου για την ανάπτυξη, Αθήνα: 26 Ιουνίου.
- Ιωάννου, Β. & Σερράος, Κ. (2006) Μετασχηματισμοί της ελληνικής πάλης. Επιπτώσεις στην εικόνα του αστικού τοπίου, στο Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος Η. (επιμ.) Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη, Αθήνα: Κριτική.
- Μηταράκης, (2014, 9 16) 'Στόχος να αναδείξουμε την Αθηναϊκή Ριβιέρα', Το Βήμα.
- Μπεριάτος Η. και Παπαγεωργίου Μ. (2012) 'Η χωροταξία του παράκτιου και θαλάσσιου χώρου: η περίπτωση της Ελλάδας στη Μεσόγειο' στο Μπεριάτος Η. και Παπαγεωργίου Μ. (επιμ.) Χωροταξία - Πολεοδομία - Περιβάλλον στον 21ο αιώνα: Ελλάδα - Μεσόγειος, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Μπίτσικα, Π. (2016) Εξώδικο σε ΤΑΙΠΕΔ για Ελληνικό από πέντε δήμους των Μεσογείων. Διαθέσιμο στο: <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=807995> (τελευταία πρόσβαση 27/01/2017).



- Μοσχίδου Α. (2011) Η αστική ανάπτυξη στον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο – Παράδειγμα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- Νικολακοπούλου Χ. (2011) Δημιουργικές πόλεις: Η περίπτωση της Μελβούρνης. Διαθέσιμο στο: <http://www.citybranding.gr/2011/03/creative.html> (τελευταία πρόσβαση 27/12/2016).
- Πατεράκη, Μ. (2010) ‘Οι αναπλάσεις παρακτίων μετώπων στο πλαίσιο της παραγωγής δημόσιου χώρου μέσα από μεγάλες διοργανώσεις. Το παράδειγμα της Λισσαβόνας’ Προπτυχιακή εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2007-2013. Ανάκτηση από Πρόγραμμα Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης Φαληρικού Όρμου. Διαθέσιμο στο: [www.perattikis.gr/](http://www.perattikis.gr/) (τελευταία πρόσβαση 23/12/2015).
- Τσιμπούκης, Τ. (2014) Δήμοι και κάτοικοι κατά της αξιοποίησης των φιλέτων της Αθηναϊκής «Ριβιέρας» Διαθέσιμο στο: <http://www.protothema.gr/greece/article/429251/dimoi-kai-katoikoi-kata-tis-axiopoiesis-ton-fileton-tis-athinaikis-rivieras/>, 24 Νοεμβρίου (τελευταία πρόσβαση 22/01/2017).
- Φιλιππούλου, Ε. (2014) Το παραλιακό μέτωπο της Αθήνας: δημόσιες πολιτικές διαχείρισης του χώρου. Διαθέσιμο στο: <http://www.sadas-pea.gr/to-paraliako-metopo-tis-athinas-dimosies-politikes-diachirisis-tou-chorou-architektones/> (τελευταία πρόσβαση 22/12/2016).
- Χελιώτη, Α. (2014) ‘Προοπτικές Ανάπτυξης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου Του Ελληνικού’, Διπλωματική εργασία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

### Ξενόγλωσση

- City of Port Phillip (2011) ‘Port Melbourne Waterfront - Urban Design Framework’ Available at: <http://www.portphillip.vic.gov.au/portmelb-udf-draft-v21-091211.pdf> (τελευταία πρόσβαση 27/12/2016).

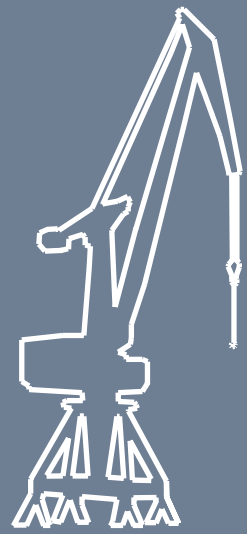
### Θεσμικά κείμενα

- Νόμος 3986/2011 (ΦΕΚ Α’ 152/1.7.2011) «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015».
- Νόμος 4062/2012 (ΦΕΚ Α’ 70/30-03-2012) «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού».
- Νόμος 4146/2013 (ΦΕΚ/Α’90/18.04.2013) «Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις».
- Νόμος 4321/2015 (ΦΕΚ32/Α’/21.03.2015) «Ρύθμιση ασφαλιστικών οφειλών».
- Κοινή Υπουργική Απόφαση 187/6.9.2011 (ΦΕΚ 2061B/16.9.2011).
- Εγκύκλιος υπ.αρ.πρ. 81168/ΕΥΣΣΑ 1796/30-7-2015 «Σχεδιασμού, υλοποίησης και παρακολούθησης των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων ως εργαλείων Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2014-2020» της Ειδικής Υπηρεσίας Στρατηγικής, Σχεδιασμού & Αξιολόγησης (ΕΥΣΣΑ).

### Διαδικτυακές Πηγές

- BCC Australia. (2016c). Διαθέσιμο στο: <http://www.bccaustralia.com.au/> (τελευταία πρόσβαση 27/12/2016).
- Bru Lacombe Setoain. (2016c). Διαθέσιμο στο: <http://www.blsbcn.com/> (τελευταία πρόσβαση 27/12/2016).
- Lamda Development (2016c). Διαθέσιμο στο: <http://www.lamdadev.com/> (τελευταία πρόσβαση 17/01/2017).
- Piraeusview.gr (2016). Διαθέσιμο στο: <https://piraeusview.gr/2016/05/i-periferia-attikis-piezi-gia-tin-anaplasti-tou-falirikou-ormou/> (τελευταία πρόσβαση 20/01/2017).





Πόλεις Λιμάνια



Λιμένας Βόλου \_ Β.Χ.



# Το παλιό εμπορικό λιμάνι της Καβάλας. Αξιοποίηση του χώρου των λιμενικών εγκαταστάσεων - Σχέση με την πόλη

## Αναπτυξιακές πολιτικές και προοπτικές

### ΒΛΑΧΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ

Αρχιτέκτων Μηχανικός Δ.Π.Θ.

Σπουδάστρια ΔΠΜΣ Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Ε.Μ.Π.

\* Ερευνητική εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία», 2015-2016

## Θεματικές Ενότητες

- \_ Το παλιό εμπορικό λιμάνι της Καβάλας
- \_ Η εμπειρία μας για τα αστικά υδάτινα μέτωπα
- \_ Χωρικός σχεδιασμός και πολιτικές διαχείρισης του χώρου
- \_ Τάσεις μετεξέλιξης

## Περίληψη

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του χωρικό-οικονομικού μετασχηματισμού του παλιού εμπορικού λιμανιού της Καβάλας από σημαντικό εμπορικό πόλο σε τουριστικό πόλο ανάπτυξης. Γίνεται μία προσπάθεια να εντοπιστούν και να αξιολογηθούν οι πολιτικές ανάπτυξης που ευνοούν τον μετασχηματισμό αυτό με σκοπό να προσεγγισθεί η νέα σχέση του λιμανιού με την πόλη και τον κάτοικο. Βασικός στόχος της έρευνας είναι να αναδειχθούν προβληματισμοί που αφορούν στη σύνδεση της προβλεπόμενης ανάπτυξης με τις ανάγκες του τοπικού πληθυσμού, τις προοπτικές εξέλιξης της πόλης και την προβολή των δυναμικών του χώρου. Υπό το πρίσμα αυτό, η έρευνα, μέσω της χωρικής κλίμακας εστίασης στον χώρο των παρακμάζουσων λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμανιού της Καβάλας, θέτει ζητήματα παγκόσμιων και ευρωπαϊκών τάσεων για την τουριστική αναπτυξιακή στρατηγική και την προσάρτησή αυτής, στην εθνική στρατηγική για τα λιμάνια της χώρας. Περίοδο αναφοράς αποτελεί το σήμερα, με παράλληλη προσπάθεια προσέγγισης των κινδύνων και των προοπτικών, που επισημαίνονται στις επενδυτικές πολιτικές που βρίσκονται σε εξέλιξη, για το μέλλον της πόλης.

**Λέξεις – κλειδιά:** Τουριστικός Πόλος Ανάπτυξης, Δυναμικές του Χώρου, Παρακμάζουσες Λιμενικές Εγκαταστάσεις, Τουριστική Αναπτυξιακή Στρατηγική, Επενδυτικές Πολιτικές

## Abstract

The purpose of this study is the investigation of the territorial-social transformation of the old commercial harbor of Kavala from a major commercial pole to a pole of tourist development. An attempt is made to identify and evaluate the development policies that favor this transformation in order to approach the new relationship of the harbor with the city and the habitant. The basic aim of this research is to raise concerns regarding the connection of the predicted development with the needs of local population, the evolution prospects of the city and highlighting the dynamic of the area. Under this prism, the research, through the spatial scale focus in the declining port facilities of the Kavala harbor poses issues of global and European trends for the touristic development strategy and its attachment, to the national strategy of the country's ports. Reference period of the study is today, while attempting to approach the dangers and prospects which are highlighted in the ongoing investment policies for the future of the city.

**Keywords:** Pole of tourist development, Dynamics of the area, Declining Port Facilities, Touristic Development Strategy, Investment Policies

## 1. Το παλιό εμπορικό λιμάνι της Καβάλας

### 1.1. Κριτήρια επιλογής του θέματος

Βασικό κριτήριο επιλογής του θέματός είναι η ιστορικής και κομβικής σημασίας λειτουργία και θέση, αντίστοιχα, του χώρου του λιμανιού για την ανάπτυξη της πόλης της Καβάλας. Η θάλασσα ήταν πάντοτε το κυρίαρχο στοιχείο της πόλης στην διάρκεια των 40 αιώνων της ύπαρξης της και μέσω του λιμανιού της αποτέλεσε τροφοδότη της οικονομίας της.

Έναυσμα για τη μελέτη αυτή ωστόσο, αποτέλεσε το αναπτυξιακό σχέδιο που βρίσκεται σε εξέλιξη στο παλαιό λιμάνι της Καβάλας και οι μετασχηματισμοί που προκύπτουν σε χωρικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο στην πόλη τα τελευταία χρόνια.

### 1.2. Δυναμικές διαμόρφωσης του λιμανιού και αξιολόγησή τους

#### 1.2.1. Χρονική - Ιστορική διάσταση

Η παράλληλη εξέλιξη, μέσα στον χρόνο, του αστικού ιστού και του λιμανιού είναι φανερή στον χώρο, την κοινωνία, την οικονομία, την απασχόληση και κάθε τομέα παραγωγικής δραστηριότητας του τοπικού πληθυσμού.

Επιλέγοντας χρονικές τομές στην παράλληλη αυτή εξέλιξη διαπιστώνουμε την πορεία ανάπτυξης και τις προερχόμενες, από την σχέση της με το υδάτινο στοιχείο, δυναμικές της πόλης.

Η πόλη της Καβάλας είναι η αρχαιότερη παραλιακή πόλη της Βόρειας Ελλάδας και ήταν πάντα άρρηκτα συνδεδεμένη με την θάλασσα μέσω του λιμανιού της. Σαν κυρίαρχο στοιχείο της πόλης, η θάλασσα υπήρξε ζωτικής σημασίας και προσέφερε τη δυνατότητα για εμπορικές συναλλαγές, με εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων. Το 16ο και 17ο αιώνα η πόλη αντιμετώπισε πειρατικές επιδρομές που επιβράδυναν την ανάπτυξή της, αλλά από τον 18ο αιώνα και μετά, ο λιμένας της πόλης παρουσίασε ραγδαία ανάπτυξη, με τα πλοία να διασχίζουν την Ανατολική Μεσόγειο και να φτάνουν μέχρι την Αίγυπτο και τη Σμύρνη. Μετά την ανάκτηση της πόλης από τους Έλληνες, το 1913, σημειώθηκε η πρώτη μορφή κινητικότητας προς την κατασκευή νέου λιμένα, λόγω της ακμής στην παραγωγή και επεξεργασία καπνού. Από τα μέσα του 19ου αιώνα, η πόλη της Καβάλας προσέλκυσε ένα μεγάλο αριθμό καπνεμπορικών επιχειρήσεων τοπικής, ευρωπαϊκής και παγκόσμιας εμβέλειας και προέλευσης, με αποτέλεσμα το λιμάνι να μετατρέπεται σταδιακά σε κέντρο αλιείας και εμπορίου.

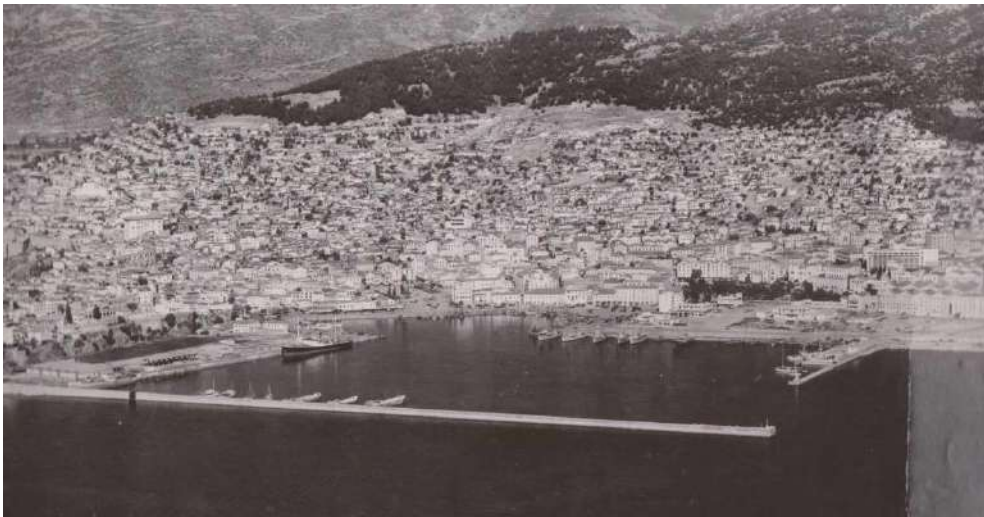
Η δεκαετία του 1920 ήταν η περίοδος της ακμής της καπνοβιομηχανίας και στην πόλη υπήρχαν πάνω από 60 μεγάλες καπνεμπορικές εταιρείες. Η εμπορική ανάπτυξη έδειξε να μεταμορφώνει μέσα σε λίγες δεκαετίες την ασήμαντη κωμόπολη σε εύρωστη πόλη. Η Καβάλα γίνεται πόλος έλξης για Έλληνες, Εβραίους και Ευρωπαίους εμπόρους αλλά και για εργάτες που αναζητούν δουλειά στα καπνομάγαζα. Η κοινωνική φυσιογνωμία της πόλης αλλάζει, με την απότομη αύξηση του πληθυσμού και την συγκρότηση μιας πλούσιας αστικής τάξης καπνεμπόρων, ενώ στον αντίποδα βρίσκεται μια πολυπληθής εργατική τάξη, των εποχιακά απασχολούμενων καπνεργατών. Την περίοδο αυτή η ανεπάρκεια του παλιού λιμανιού ήταν φανερή και η ανάγκη για τα πρώτα τεχνικά έργα και επιχώσεις πιο επιτακτική από ποτέ. Έτσι, συντάσσεται η πρώτη Λιμενική Επιτροπή με αποκλειστικό σκοπό την κατασκευή ενός νέου λιμανιού, ανταποκρινόμενου στις αυξανόμενες ανάγκες.

Το έργο δρομολογήθηκε και τα επόμενα χρόνια, ο αιγιαλός απέκτησε κρηπίδωμα και διαμορφώθηκε στοιχειωδώς ολόκληρο το παλιό λιμάνι, με την επέκταση του προσήνεμου μόλου του και την κατασκευή πρόχειρου μικρού υπήνεμου στα δυτικά, ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις αυξημένες εμπορικές απαιτήσεις της πόλης αλλά και στις τεράστιες ανάγκες που παρουσίαζε, η ελληνική πλέον, Ανατολική Μακεδονία και η Θράκη.

Αργότερα, κατά το 1960, ολοκληρώθηκαν οι βασικές υποδομές για την ασφαλή λειτουργία του λιμανιού. Το λιμάνι της Καβάλας, από τότε που άρχισαν τα έργα μέχρι την ολοκλήρωσή τους, πέρασε από κλιμακωτές φάσεις ανάπτυξης και εμπορικής κίνησης.

Μετά την ανεξαρτητοποίηση του λιμανιού και την εύρυθμη λειτουργία του, οι έννοιες του ανταγωνισμού και της εξειδίκευσης που εισάγονται στα λιμάνια, λόγω της παράλληλης εξέλιξης των εμπορευμάτων, οδήγησαν σταδιακά στο μοντέλο του λιμανιού εκτός πόλης. Η ανάγκη για μεγαλύτερους και εξοπλισμένους με νέες τεχνολογίες λιμενικούς χώρους και εγκαταστάσεις, είχε ως αποτέλεσμα την αναζήτηση κατασκευής νέου εμπορικού λιμένα σε απόσταση από τον αστικό χώρο. Γενικές και ειδικές μελέτες, που εκπονήθηκαν ήδη από το 1966, προέβλεπαν την ανάγκη απομάκρυνσης του εμπορικού λιμένα από την πόλη με αποτέλεσμα να εγκριθεί η πρόταση για κατασκευή ενός νέου σύγχρονου λιμανιού στην Νέα Καρβάλη, σε απόσταση 8 χιλ. ανατολικά της πόλης. Τελικά, το 1990 ξεκινούν οι εργασίες κατασκευής του εμπορικού λιμένα «Φίλιππος Β'» ενώ η μεταφορά της εμπορευματικής κίνησης στο νέο λιμάνι επιτυγχάνεται, μόλις, τον Οκτώβριο του 2002. Ως άμεση συνέπεια, το ιστορικό λιμάνι που αποτελούσε τον προγενέστερο πυρήνα ανάπτυξης της πόλης, πέφτει σε μερική αχρηστία, ενώ, οι αναπτυξιακές πολιτικές για τον χώρο του παλιού λιμανιού προχωρούν παράλληλα, και το 2006 εγκρίνεται το σχέδιο ανάπτυξης για την περιοχή με προβλεπόμενα τεχνικά έργα και δραστηριότητες.

Φωτογραφία 1. Καβάλα, αεροφωτογραφία: Λιμένας Καβάλας, ασπρόμαυρη, 1960.



Πηγή: <http://www.old-books.gr/files/image/cover/2092.jpeg>

### **1.2.2. Χωρική και κοινωνική διάσταση**

Σε χωρικό-κοινωνικό επίπεδο, εκτός από τομέα απασχόλησης το λιμάνι προσφέρει ποιότητα ζωής στον κάτοικο, καθώς η χερσαία ζώνη του αποτελεί σε ένα μεγάλο βαθμό την έξοδο της αστικής ζωής προς τη θάλασσα. Συνδυάζει ακόμη, την άμεση εκτόνωση του εμπορικού κέντρου του αστικού ιστού αλλά και του ιστορικού κέντρου της πόλης, καθώς γειτνιάζει με την δυτική πλευρά της ιστορικής συνοικίας της Παναγίας.

Η χωρική, όμως, εμβέλεια του λιμανιού δεν περιορίζεται αποκλειστικά στην τοπική σημασία για την εξέλιξη της πόλης, αλλά παρουσιάζει ταυτόχρονα διαχρονικό ενδιαφέρον και σε υπερτοπικό επίπεδο. Σε περιφερειακή κλίμακα, η πόλη της Καβάλας αποτελεί τον κόμβο του ευρύτερου αστικού συσχετισμού(αστικό τρίγωνο) Δράμα- Καβάλα- Ξάνθη, με το λιμάνι της να χαρακτηρίζεται ως αναπτυξιακός κόμβος και να συμβάλει στην προώθηση και την ενδυνάμωση της συμπληρωματικότητας και της συνεργασίας του περιφερειακού αυτού συσχετισμού. Επιπρόσθετα, η Καβάλα ως πόλη-λιμάνι, φαίνεται να συνέβαλε ιστορικά, στη διαμόρφωση της χωρικής μορφής του προτύπου ανάπτυξης στην Ελλάδα, με το ιστορικά διαμορφωμένο “αναπτυξιακό S” (Πάτρα, Αθήνα, Βόλος Λάρισα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα). Τέλος, σε παγκόσμια

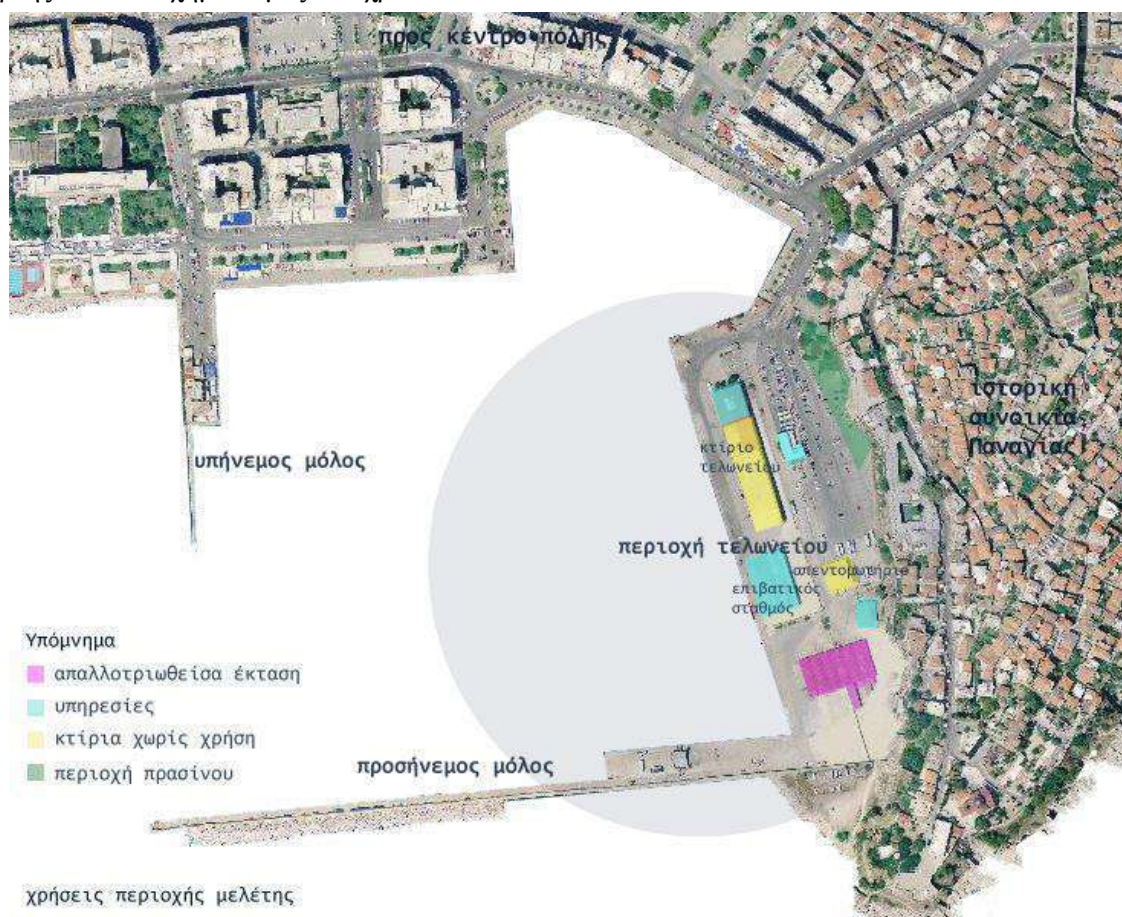


κλίμακα αποτέλεσε και αποτελεί ακόμη, σημείο σύνδεσης της Βαλκανικής ενδοχώρας με το Αιγαίο, την Μέση Ανατολή και την Αίγυπτο.

Συμπερασματικά, αξιολογώντας τις δυναμικές του χώρου και της διαχρονικής σχέσης πόλης και λιμένα προκύπτει η ανάγκη για τη συσχέτιση αυτών, με τις κατευθύνσεις του σχεδιασμού για - τον ζωτικό, αυτό, - χώρο του λιμανιού. Ποιοτικά χαρακτηριστικά όπως η πλεονεκτική θέση, η ιστορική παράδοση και η περιφερειακή εμβέλεια, ως κόμβος δραστηριοτήτων, που σχετίζονται με το λιμάνι, αποτελούν βασικά στοιχεία προβληματισμού για την μετέπειτα συνεισφορά του χώρου του λιμένα στην εξέλιξη της πόλης.

### 1.3. Πλαίσιο υφιστάμενων συνθηκών-Οριοθέτηση

Χάρτης 1. Μετασχηματισμός στο χρόνο.



Πηγή: google maps, ίδια επεξεργασία.

Σήμερα, στο λιμάνι της Καβάλας λαμβάνουν χώρα χωρικοί μετασχηματισμοί που διαμορφώνουν την κοινωνική φυσιογνωμία της πόλης. Είναι πλέον φανερό πως μία νέα σχέση του λιμανιού με την πόλη και το αστικό υδάτινο μέτωπο βρίσκεται σε εξέλιξη. Το λιμάνι σήμερα, εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση από και προς τα νησιά της Βορείου Ελλάδος, τον ναυταθλητισμό καθώς και την πρόσφατη τουριστική κίνηση σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων.

Παράλληλα, η χερσαία ζώνη του λιμανιού εξυπηρετεί την ψυχαγωγία και την εμπορική, επιχειρηματική και τουριστική δραστηριότητα. Ο χώρος των λιμενικών εγκαταστάσεων του εμπορικού λιμανιού, ωστόσο, παραμένει στο μεγαλύτερο του ποσοστό αναξιοποίητος, με εξαίρεση το κρηπίδωμα υποδοχής των πλοίων της ακτοπλοΐας και των νεο-αφιχθέντων κρουαζιερόπλοιων, που εξυπηρετούν τις ανάγκες αποβίβασης και επιβίβασης επιβατών και



τουριστών. Η περιοχή του Τελωνείου βρίσκεται νοτιοανατολικά του κέντρου της πόλης και δυτικά της παλιάς πόλης, σε άμεση σχέση με αυτή, καθώς οριοθετείται από το παράλιο ενετικό τείχος και τη θάλασσα.

Αν θεωρήσουμε, μάλιστα, ότι η παραλιακή ζώνη αποτελεί μία συνεχόμενη βόλτα, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η περιοχή του Τελωνείου είναι η κατάληξή της, αποτελώντας ένα από τα λιγοστά αλλά και μεγαλύτερα ανοίγματα της. Ωστόσο, παρά τις αυξημένες δυνατότητές της, η περιοχή παραμένει ακόμα και σήμερα αποκομμένη από τους κατοίκους της πόλης. Το γεγονός αυτό οφείλεται αφενός στο ότι απουσιάζουν οι διαδρομές για τους πεζούς και αφετέρου στο ότι τα κτίρια είτε δε φιλοξενούν πλέον κάποια χρήση είτε στεγάζουν υπηρεσίες και επομένως λειτουργούν μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Πιο συγκεκριμένα, ένα τμήμα του κτιρίου του τελωνείου χρησιμοποιείται πλέον από το ΣΔΟΕ και από τις λιμενικές υπηρεσίες, ενώ, το υπόλοιπο τμήμα του, παραμένει ανεκμετάλλευτο. Στη συνέχεια, υπάρχει το κτίριο των λιμενεργατών, ο επιβατικός σταθμός και η απαλλοτριωθείσα έκταση των παλιών αποθηκών. Τέλος, αναξιποίητο παραμένει και το παλιό απεντομωτήριο, που φιλοξενεί περιοδικά κοινωφελείς δραστηριότητες.

Με την απομάκρυνση του εμπορικού λιμένα, εμφανίζεται σε έναν βαθμό και το χωρικό αποτύπωμα στην πόλη - η δυνατότητα, δηλαδή, προσφοράς στον χώρο της πόλης μιας νέας σχέσης με το θαλάσσιο μέτωπο καθώς και η δυνατότητα αξιοποίησης εκτάσεων και κτιριακού αποθέματος, με στόχο την ανάπτυξη και βελτίωση των αστικών λειτουργιών. Παρατηρείται, εδώ-μέσω ενός απλουστευμένου διαγράμματος - ο παρακάτω χωρικό-οικονομικός μετασχηματισμός του λιμανιού μέσα στο χρόνο:

Γράφημα 1. Μετασχηματισμός στο χρόνο.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα το μετασχηματισμό αυτό, κρίθηκε σκόπιμο να εξετασθεί η πόλη-λιμάνι, σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς και οι αναπτυξιακές πολιτικές των αναπλάσεων του παρυδάτιου μετώπου σε αυτή. Ακόμη, αναζητήθηκαν οι πρόσφατες αναπτυξιακές ευρωπαϊκές κατευθύνσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης για τα ευρωπαϊκά λιμάνια. Η έρευνα αυτή, αποτελεί μια προσπάθεια κατανόησης και πιθανής σύνδεσης των παράλληλων αναπλάσεων που πραγματοποιούνται στο λιμάνι της Καβάλας και σε άλλα ελληνικά λιμάνια, με τις ευρωπαϊκές και παγκόσμιες τάσεις σχεδιασμού.

## 2. Η εμπειρία μας για τα αστικά υδάτινα μέτωπα

### 2.1. Πόλεις-λιμάνια

Από χωρική άποψη, ο άνθρωπος χρειάζεται ένα οριοθετημένο πεδίο, που πριν απ' όλα του προσφέρει ένα φιλικό περιβάλλον εγκατάστασης, με προϋπόθεση τη συντήρηση της ζωής. Στην πορεία δημιουργίας των οικισμών φαίνεται η τάση του ανθρώπου να εγκαθίσταται εκεί όπου η φύση του προσέφερε ένα σαφώς διαγραφόμενο χώρο, έναν φυσικό τόπο που περιελάμβανε βράχους, δέντρα και νερό, στοιχεία με νόημα για την ζωή (Αλέξανδρος Ι. Ζάννος, 1995). Η

ποιότητα του περιβάλλοντος φυσικού τοπίου της πόλης, δεν έγκειται μόνο στο χερσαίο τοπίο λοιπόν, αλλά σε σημαντικό βαθμό και στο θαλάσσιο- υδάτινο τοπίο της.

Οι πρώτοι οικισμοί ιδρύθηκαν και διαμορφώθηκαν κατάλληλα, ώστε να καλύψουν πρωταρχικές ανάγκες επιβίωσης, ασφάλειας, άνεσης και κοινωνικής οργάνωσης. Οι ανάγκες επιβίωσης συνδυάστηκαν με την αποίκηση σε περιοχές με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που προσέφεραν ευκαιρίες για αγροτική και εμπορική ανάπτυξη. Οι παρυδάτιες πόλεις - κράτη, οι πόλεις δηλαδή που δημιουργήθηκαν στις εκβολές ποταμών ή δίπλα σε λίμνες και θαλάσσια ύδατα - αξιοποίησαν το υδάτινο στοιχείο, που εκτός της ζωτικής του σημασίας, προσέφερε τη δυνατότητα για εμπορικές συναλλαγές. Σταδιακά, οι λειτουργίες της πόλης αυξήθηκαν ώστε να ικανοποιήσουν πιο σύνθετες ανάγκες τους.

Έτσι, κατά την αρχαιότητα, ιδρύθηκαν οι πρώτες πόλεις - λιμάνια, που ανέπτυξαν μια ιδιαίτερη, εμπορική, επεκτατική και αποικιακή σχέση με τη θάλασσα. Τα λιμάνια δημιουργήθηκαν σε φυσικά προστατευμένες περιοχές μέσα στην πόλη, για λειτουργικούς ρόλους διευκόλυνσης της προσάραξης των πλοίων και των διάφορων ναυπηγικών δραστηριοτήτων. Αργότερα, με τις ανακαλύψεις νέων ηπειρών, το διεθνές εμπόριο αυξήθηκε και οι πόλεις - λιμάνια γνώρισαν μεγάλη ανάπτυξη, διατηρώντας μια στενή σχέση με τα λιμάνια τους.

Το αστικό υδάτινο μέτωπο είναι μία ζώνη στα όρια της πόλης με το υδάτινο στοιχείο της(θάλασσα, λίμνη, ποτάμι, κανάλια), που αποτελεί πλέον μία νέα κατηγορία αστικού χώρου με ιδιαίτερη περιβαλλοντική και αισθητική αξία.

Η ανάπλαση του αστικού υδάτινου μετώπου στην πόλη-λιμάνι, έχει τις ρίζες της στον τομέα της θαλάσσιας τεχνολογίας, ως ο απόλυτος αιτιώδης παράγοντας. Το γεγονός αυτό, ωστόσο, δεν αποτελεί μία ολοκληρωμένη εξήγηση όσο αφορά στην ανάπλαση του αστικού υδάτινου μετώπου. Η ανάπλαση της παρυδάτιας πόλης, στα τέλη του 20ου αιώνα αναφέρεται στην αναγέννηση των οικισμών όλων των ειδών, που βρίσκονται στα όρια με το νερό. Αναπλάσεις τέτοιου είδους, δεν εξαντλούνται δηλαδή αποκλειστικά σε πόλεις-λιμάνια αλλά παρουσιάζονται μέχρι και σε πόλεις που έχουν επεκταθεί σε αγροτικές θαλάσσιες τοποθεσίες.

## 2.2. Τάσεις και αναπτυξιακές πολιτικές

### 2.2.1. Παγκόσμια τάση

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος βρήκε ολόκληρες πόλεις ισοπεδωμένες ή μεγάλα κομμάτια τους κατεστραμμένα και βομβαρδισμένα. Οι πόλεις κλήθηκαν να ανασυνταχθούν με βάση την κοινωνική πολιτική. Η μεταβιομηχανική κοινωνία μετατράπηκε σε μια προηγμένα τεχνολογικά κοινωνία και η μεταβιομηχανική χώρα σε ένα πολύ-λειτουργικό τοπίο.

Στην κοινωνία κατανάλωσης, τα εισοδήματα απέκτησαν αξία ως δυνατότητα κατανάλωσης και αυτή η δυνατότητα ισοδυναμούσε με την αποδοχή από το κοινωνικό σύνολο και την ένταξη σε αυτό. Σταδιακά, πολλές εναλλακτικές προσφερόμενες υπηρεσίες αναψυχής και κοινωνικής συμμετοχής κατέκλιναν την πόλη και δημιουργήθηκαν νέα επιχειρησιακά κέντρα.

Στην περίπτωση των πόλεων-λιμένων, όπως θα μπορούσε να θεωρηθεί και η πόλη της Καβάλας, η ανάπλαση συνεπαγόταν τη στροφή της πόλης στο αποσχισμένο μέχρι τότε λιμάνι. Οι αναπλάσεις των υδάτινων μετώπων και πιο συγκεκριμένα των παρακμάζουσων λιμενικών περιοχών αποτέλεσαν πλέον ένα παγκόσμιο φαινόμενο.

Η αλλαγή του οικονομικού μοντέλου ανάπτυξης των πόλεων από βιομηχανικό σε παροχής υπηρεσιών δημιούργησε την ανάγκη εκσυγχρονισμού των δραστηριοτήτων, ώστε να είναι πιο συμβατές με την εξέλιξη της παγκοσμιοποιημένης κοινωνίας. Παράλληλα, η τουριστική βιομηχανία κέρδισε έδαφος στο σύγχρονο παγκόσμιο σκηνικό. Στα πλαίσια αυτής της κοινωνίας εμφανίζεται η προσπάθεια της πόλης να γίνει ανταγωνιστική. Παρουσιάστηκε έτσι, μία νέα τάση επανασύνδεσης της πόλης με το υγρό στοιχείο, ώστε η ίδια να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της, ως ένας πιο ελκυστικός και δημοφιλής τουριστικός προορισμός.

Ακόμη, την περίοδο αυτή, επιχειρείται η προβολή της πόλης μέσω της προβολής της πολιτισμικής της κληρονομιάς - ένα ελκυστικό στοιχείο της ιδιαιτερότητάς της. Μια προβολή, που δεν αναφερόταν αποκλειστικά στην αποκατάσταση των εγκαταστάσεων της βιομηχανικής αρχαιολογίας στα όρια με το υδάτινο στοιχείο, αλλά, μπορούσε να επιτευχθεί και με την ανάδειξη του ιστορικού κέντρου της πόλης μέσω των άμεσων προσβάσεων της από το χώρο του μετώπου. Ακόμη, επιδίωξη της αστικής ανάπτυξης υπήρξε η δημιουργία νέων επιχειρηματικών κέντρων για την προσέλκυση δυναμικών επιχειρήσεων σε κλάδους συμβατούς με την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς και η κατάρτιση εξειδικευμένου προσωπικού που θα συνέβαλλε στην ανταγωνιστικότητα της τοπικής εργασίας. Τέλος, επιδιώχθηκε η δημιουργία πρόσφορου εδάφους, για τη φιλοξενία πολιτιστικών δραστηριοτήτων, μέσω του σχεδιασμού σύγχρονων κτιριακών εγκαταστάσεων υψηλής ποιότητας, με σκοπό την προσέλκυση πολιτιστικού τουρισμού.

Στα περισσότερα προγράμματα ανάπλασης επιδιώχθηκε ένας πολύ-λειτουργικός χαρακτήρας για την περιοχή ανάπλασης, που οφειλόταν σε ειδικές ανάγκες της πόλης ή διαμορφώθηκε μέσα από γενικές αναγκαιότητες, μέσω της παρατήρησης της εξέλιξης του αστικού χώρου σε διεθνές επίπεδο. Ειδικότερα, ο αστικός ιστός ο οποίος γειτνιάζε με το θαλάσσιο μέτωπο θεωρήθηκε προνομιάς και παρουσίαζε αυξημένες τιμές στην κτηματαγορά. Έτσι, και η αρχιτεκτονική των αναπλάσεων, στην προσπάθεια ανασχεδιασμού των υπό-λειτουργικών αυτών σημείων της πόλης, ασπάστηκε καινοτόμες σχεδιαστικές λύσεις και πολλές φορές χρησιμοποίησε εμβληματικές μορφές με σκοπό την δημιουργία νέων τοποσημών για την ενίσχυση της ταυτότητας της πόλης. Η αρχιτεκτονική των αναπλάσεων, υποκινούμενη από της νέες αναπτυξιακές στρατηγικές, ασπάστηκε καινοτόμες σχεδιαστικές λύσεις. Παρήγαγε νέες μορφολογίες κτιρίων και καινοτόμα αρχιτεκτονικά συστήματα για τους υπαίθριους χώρους. Νέα κτίρια-σύμβολα τοποθετήθηκαν στην ακτογραμμή και κατασκευάστηκαν κάτω από ένα εξελιγμένο αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο. Η χρήση διαφορετικών υλικών και ο πρωτοποριακός σχεδιασμός τους συγκρούονται πολλές φορές με τις παραδοσιακές αρχιτεκτονικές μορφές. Αυτή η επώνυμη αρχιτεκτονική μεταμόρφωσε σε πολλές περιπτώσεις τα όρια των πόλεων. Χαρακτηριστικά τέτοιου είδους παραδείγματα είναι το μουσείο Guggenheim στο Μπιλμπάο και το ξενοδοχείο Burj Al Arab στο Ντουμπάι. Ένα ζήτημα που παρουσιάζεται εδώ, είναι η στάση των νέων κτιρίων απέναντι στις τυχόν διατηρητέες κτιριακές εγκαταστάσεις της βιομηχανικής κληρονομιάς, αλλά κυρίως απέναντι στην πόλη. Σε ένα γενικότερο συμπέρασμα, το σύγχρονο αυτό φαινόμενο, με τέτοιου είδους αρχιτεκτονικές επιλογές μπροστά στο νερό, υποκινήθηκε και υποκινείται από νέες αναπτυξιακές στρατηγικές μεγάλων και μικρών συμφερόντων και από μηχανισμούς που δεν σχετίζονται πολύ με τις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων της πόλης. Η αρχιτεκτονική εμφανίζεται να χάνει τον κοινωνικό προσανατολισμό της και να μετατρέπεται σε υποχείριο της αστικής ανάπτυξης με την μορφή του προϊόντος εμπορικής διαφήμισης.

Τα τελευταία χρόνια, η παγκόσμια βιομηχανία στρέφεται ειδικότερα στον τουρισμό κρουαζιέρας. Ο τομέας της κρουαζιέρας παρουσιάζει μια δυναμική ανάπτυξη κατά την διάρκεια μιας περιόδου 30 ετών, οδηγούμενη αρχικά από τη ζήτηση από την Βόρεια Αμερική και πιο πρόσφατα από την αυξανόμενη ζήτηση από την Ευρώπη.

Σύμφωνα και με τα πρότυπα, λοιπόν, της Ευρωπαϊκής Ένωσης Λιμένων, τα τελευταία χρόνια δίνεται έμφαση στον τουρισμό κρουαζιέρας, με την Μεσογειακή κρουαζιέρα να ωθείται προς την ανατολή, όπου παρουσιάζεται η προοπτική ανάπτυξης των αναδυόμενων αγορών γύρω από την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Σε αυτό το πλαίσιο κινείται πλέον και η Εθνική στρατηγική για την ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων - λιμένων, με το λιμάνι της Καβάλας να αποτελεί σημαντικό κομμάτι αυτής της στρατηγικής.

### **2.2.2.Ελληνικά λιμάνια - το λιμάνι της Καβάλας**

Η Ελλάδα, κατέχει στρατηγική θέση στην Ανατολική Μεσόγειο και περιλαμβάνει πάνω από 16,000 χιλιόμετρα ακτογραμμής και πάνω από 6.000 νησιά, και πολυάριθμα λιμάνια, που της

δίνουν την δυνατότητα να προσεγγίσει την παγκόσμια αγορά τουρισμού κρουαζιέρας. Στην περίοδο οικονομικής κρίσης που βιώνει η χώρα, με πρωταρχική την ανάγκη για ενίσχυση της οικονομίας της, παρουσιάζει επενδυτικές κινήσεις στον συγκεκριμένο κλάδο και τα λιμάνια της παρουσιάζουν ιδιαίτερο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Η εγχώρια τάση βλέπει τα λιμάνια των πόλεων ως τουριστικούς πόλους έλξης και προσεγγίζει τις ιδιαιτερότητες λιμένων της περιφέρειας οι οποίοι παρουσιάζουν μεγάλη κίνηση από πλευράς προσέγγισης- υποδοχής κρουαζιερόπλοιων.

Σύμφωνα με την Εθνική Στρατηγική Λιμένων, η Ένωση λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε) παρουσιάζεται ως ο συλλογικός εκφραστής όλων των Ελληνικών Λιμενικών Οργανισμών, ανεξάρτητα της νομικής τους μορφής. Η Ε.ΛΙ.Μ.Ε, στην συνεδρίαση του Διοικητικού της Συμβουλίου (15 Σεπτεμβρίου 2011), αποφάσισε να δώσει έμφαση στη νέα μορφή οργάνωσής της, κατά τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης Λιμένων της οποίας είναι μέλος. Ακόμη, στα ίδια πρότυπα κινήθηκε ο «ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ» με την παροχή υπηρεσιών συμβούλου στρατηγικού σχεδιασμού ανάπτυξης λιμένων στα πλαίσια υλοποίησης του Χρηματοδοτικού Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Είναι φανερό πως δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα σε ένα οργανωτικό πλάνο που θα επιτρέψει να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η ανάπτυξη της κρουαζιέρας από τα Ελληνικά Λιμάνια, στοχεύοντας στο μέλλον και υποστηρίζοντας πώς ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ο πλέον δυναμικός και ανερχόμενος κλάδος της τουριστικής βιομηχανίας της χώρας.

Στο πλαίσιο της νέας στρατηγικής ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος λόγω της εγγύτητάς τους στις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Κίνας και της Ινδίας, μιας και διασφαλίζουν οικονομία καυσίμων στα πλοία, που αποφεύγουν τη διέλευση της Μεσογείου μέχρι να φτάσουν στα λιμάνια του βορρά. Επιπλέον για τις προβλεπόμενες μαρίνες αυξημένο παρατηρείται και το ενδιαφέρον Τούρκων επενδυτών.

Το λιμάνι της Καβάλας ανήκει στα Ελληνικά λιμάνια, προορισμού κρουαζιέρας, που είναι στα ιδρυτικά μέλη της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.), μαζί με τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, του Ηρακλείου, του Βόλου, της Κέρκυρας και της Ηγουμενίτσας και συγκαταλέγεται στα λιμάνια μείζονος ενδιαφέροντος<sup>1</sup>. Η εξέλιξη της πόλης ως τουριστικό προορισμό κρουαζιέρας, επικαιροποιήθηκε ήδη από το 2010 όταν υπογράφηκε και το «Πρωτόκολλο Συνεργασίας των Δήμων Ηρακλείου, Βόλου και Καβάλας», με στόχο να είναι οι πρώτοι ελληνικοί προορισμοί που θα αποκτήσουν και θα λειτουργήσουν πλήρες σύστημα City Branding, για της ανάγκες της κρουαζιέρας.

Πιο συγκεκριμένα, το παλιό εμπορικό λιμάνι της Καβάλας, ως λιμάνι μείζονος ενδιαφέροντος, σύμφωνα με την Εθνική στρατηγική λιμένων<sup>2</sup>, παραλαμβάνει τις πέντε από τις επτά χρήσεις που υποστηρίζονται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» του ΕΣΠΑ 2007 – 2013.

Σήμερα, τα προβλεπόμενα αναπτυξιακά σχέδια του λιμανιού της Καβάλας είναι σε εξέλιξη, με μεγάλο μέρος τους να έχει ήδη υλοποιηθεί. Η προβλεπόμενη ανάπτυξη εντάσσεται στην νέα τάση, ακολουθώντας τα παγκόσμια και ευρωπαϊκά πρότυπα για την τουριστική ανάπτυξη, γεγονός που εγείρει προβληματισμούς σχετικά με το είδος της ανάπτυξης που επιχειρείται, ως προς τη σύνδεσή της με την πόλη και τον κάτοικό.

<sup>1</sup> Από Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.), Υπουργών Εσ. Δ.Δ.Α., Υπ.Οι.Ο., Πε.Χω.ΔΕ. και Ε.Ν.Α.Ν.Π. Αρ. 8315, 02/02/07, Φ.Ε.Κ. Β 202/16-2-2007

<sup>2</sup> «εθνική Στρατηγική Λιμένων», σελ.27 για το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα



### 3. Χωρικός σχεδιασμός και πολιτικές διαχείρισης του χώρου

#### 3.1. Το Σχέδιο ανάπτυξης για το λιμάνι της Καβάλας και τον χώρο του Τελωνείου - στόχοι και στάδια μελέτης του

Είναι φανερό πως τα τελευταία χρόνια το λιμάνι της Καβάλας αλλάζει, σημειώνοντας αξιόλογες προσπάθειες ώστε να αποτελέσει κάποια στιγμή την κύρια πύλη της Βαλκανικής στη Μεσόγειο. Σήμερα, είναι σε εξέλιξη το πρόγραμμα ανάπτυξης του λιμένα με βάση το γενικό προγραμματικό σχέδιο του 2006.

Το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο για το λιμάνι προβλέπει μία σειρά σχεδίων με σκοπό να αποκτήσει η πόλη ένα καθαρά επιβατικό - τουριστικό λιμάνι. Στο σχέδιο προβλέπεται η ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση επιβατικών και τουριστικών σκαφών, προωθούνται οι ξενοδοχειακές επενδύσεις στα όρια της χερσαίας ζώνης, και παράλληλα υποστηρίζονται δραστηριότητες αναψυχής, εμπορικές και πολιτιστικές.

Πιο συγκεκριμένα, στην περιοχή του τελωνείου -περιοχή μελέτης- προβλέπονται οι δραστηριότητες που θα παραλάβουν τα κτήρια καθώς και οι δράσεις που σχετίζονται με τον επιβατικό και τουριστικό χαρακτήρα του χώρου. Για την προβλεπόμενη ανάπτυξη δρομολογούνται έργα για την κρουαζιέρα, ενώ ως προς την ποικιλία δραστηριοτήτων, προβλέπεται η αποκατάσταση και επαναχρησιμοποίηση των κτιρίων του απεντομωτηρίου και του τελωνείου, σε χώρο αναψυχής και επιβατικό λιμάνι αντίστοιχα. Επιπρόσθετα, όσο αφορά στο χώρο της απαλλοτριωθείσας έκτασης των παλιών αποθηκών, έχει παραχωρηθεί σε τοπικό επιχειρηματία, ο οποίος είχε καταθέσει επενδυτική πρόταση σχετική με την αξιοποίηση του χώρου. Πιο συγκεκριμένα, η Γεωργούλιας Α.Ε. υπέγραψε σύμβαση 30 ετών με τον Ο.Λ.Κ. (ελληνικό δημόσιο) για την κατασκευή και εκμετάλλευση ενός εμπορικού κέντρου 4000τ.μ. στεγασμένου χώρου για λειτουργία εμπορικών καταστημάτων και 4000τ.μ. υπαίθριου χώρου, ο οποίος προορίζεται για εμπορική χρήση, εκδηλώσεις και αναψυχή.

Οι Βασικοί στρατηγικοί στόχοι που θέτει το Master Plan, αναφέρονται στη δημιουργία ενός σύγχρονου λιμανιού που θα αξιοποιεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματά του (ιστορικά, γεωπολιτικά κ.ά.) και θα διαμορφώνει, μέσα στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον της λιμενικής βιομηχανίας, ελκυστικά λιμενικά προϊόντα. Στοχεύει ακόμη, στην επίτευξη παροχής σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου καθώς και στη σύνδεση της λειτουργίας του λιμανιού με τον τοπικό αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή για την εξυπηρέτηση των τοπικών κοινωνιών, στα πλαίσια της ενίσχυσης της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης. Τέλος, αναφέρεται η συμβολή του λιμανιού για την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας καθώς και την προβλεπόμενη ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, με στόχο την επιχειρηματική ανεξαρτησία του ΟΛΚ.

Φωτογραφία 2. Το master plan για το λιμάνι, 2006



Πηγή: <https://www.k-tipos.gr/wp-content/uploads/2017/02/KABALA-LIMANI-1.jpg>.

Σε μία γενική παρατήρηση διαπιστώνεται πως το αναπτυξιακό σχέδιο για το λιμάνι της Καβάλας υποστηρίζει την προβλεπόμενη τουριστική ανάπτυξη για τα λιμάνια σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Το σχέδιο παρουσιάζει τη λειτουργία του οργανισμού, τις δράσεις του, την οργάνωσή του και τα έργα που θα αναλάβει να εκτελέσει τα επόμενα χρόνια.

### **3.1.1. Η εξέλιξη των έργων\_ Χρονικό υλοποίησης**

Το 2005, το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών ζήτησε από τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. να εκπονήσουν Επιχειρησιακά-Στρατηγικά και Προγραμματικά Σχέδια Ανάπτυξης. Στις 31-7-2006 αποστέλλεται στο Υ.Ε.Ν. το πρώτο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κεντρικού Λιμένα Καβάλας, που εκπονήθηκε από τον Ο.Λ.Κ., το οποίο θεωρείται ελλιπές και δεν εγκρίνεται. Τον Οκτώβριο του 2006 ζητείται εκ νέου η εκπόνηση Master Plan, συμπληρωμένου, σύμφωνα με τις οδηγίες της σχετικής εγκυκλίου. Έτσι, το σχέδιο αναπροσαρμόζεται και κατατίθεται ένα νέο σχέδιο<sup>3</sup> αναθεωρημένο για να εγκριθεί, τελικά, το Καλοκαίρι του 2007.

Το σχέδιο υλοποίησης εγκαινιάστηκε με τον επιβατικό σταθμό λιμένα Καβάλας, ο οποίος δόθηκε στη χρήση ήδη από το 2009. Η πρώτη αιρετή Περιφέρεια, το 2011 έβαλε σε πρώτη προτεραιότητα το έργο των πλωτών εξέδρων και της τελειοποίησης των έργων που αφορούν το χώρο του τελωνείου, εφόσον στην Καβάλα χρηματοδοτούνταν ήδη τα έργα Λιμενικής σημασίας. Παράλληλα, ο Δήμος ξεκίνησε τις ενέργειες ένταξής του στο πρόγραμμα προβολής για τον τουρισμό κρουαζιέρας στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Από τότε έχουν υλοποιηθεί μία σειρά έργων που αφορούν την ασφάλεια και θωράκιση του λιμανιού, με την ενίσχυση και προέκταση του προσήνεμου μόλου καθώς και τη διαμόρφωση ενός χώρου πρασίνου ως χώρου περιπάτου και αναψυχής στο κομμάτι της περιοχής του τελωνείου παράλληλα στο δυτικό τμήμα του παράλιου ενετικού τείχους. Ο φωτισμός του δυτικού μεσαιωνικού τείχους στο λιμάνι καθώς και ο χώρος πρασίνου ολοκληρώθηκαν το 2013. Ενώ, τα έργα της θωράκισης της προβλήτας με την επέκταση του προσήνεμου και υπήνεμου μόλου, μήκους 560μ. και 230μ. αντίστοιχα, καθώς και της επέκτασής της κατά 80μ., στο χώρο του τελωνείου, ολοκληρώθηκαν μέσα στο 2016.

Τον Ιανουάριο του 2016 ξεκίνησε και η κατασκευή της ανατολικής μαρίνας σκαφών αναψυχής 200 θέσεων - πλωτές εξέδρες- που γειτνιάζει με την περιοχή του τελωνείου. Το έργο αυτό τελειοποιήθηκε το καλοκαίρι του 2016, ενώ σε αναμονή βρίσκονται οι κατασκευές δικτύου ύδρευσης, ηλεκτροφωτισμού, επιστρώσεων και οι αλλαγές των χρήσεων και των δραστηριοτήτων στο σύνολο του έργου. Η πρόοδος του έργου παραμένει άγνωστη, γεγονός που οφείλεται τόσο στην καθυστέρηση απαλλοτρίωσης των παλαιών αποθηκών που υπήρχαν στο χώρο - ενώ η άδεια κατεδάφισης εγκρίθηκε από το καλοκαίρι του 2014, πραγματοποιήθηκε μόλις στα τέλη του 2015 - όσο και στο μέγεθος του προβλεπόμενου έργου.

## **3.2. Εμπλεκόμενοι φορείς και χρηματοδότηση**

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής μελέτης είναι περίπλοκο, καθώς, σημαντικό τμήμα της ανήκει "κατά κυριότητα" στο Ελληνικό Δημόσιο αλλά έχει παραχωρηθεί "κατά χρήση" στον Οργανισμό Λιμένα Καβάλας (Ο.Λ.Κ.), ως φορέα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, που έχει σήμερα μετατραπεί σε Ανώνυμη Εταιρεία. Το 2001 το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.), μετατρέπει 10 σημαντικά λιμενικά ταμεία της χώρας, συμπεριλαμβανομένου της Καβάλας σε Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. (Δ.Ε.Κ.Ο.). Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την

<sup>3</sup> Το νέο σχέδιο δεν ανατέθηκε στο Γραφείο Συμβούλων που είχε εκπονήσει το πρώτο σχέδιο, αλλά από τις υπηρεσίες του Ο.Λ.Κ. και εξωτερικούς συνεργάτες του. Σύμφωνα με τον Ο.Λ.Κ. η νέα μελέτη έχοντας εντοπίσει τις ελλείψεις και αδυναμίες του αρχικού Σχεδίου, επικεντρώθηκε στην ανάδειξη των κύριων στοιχείων του προγραμματικού σχεδιασμού του επενδυτικού προγράμματος του Ο.Λ.Κ. και τον προσδιορισμό των βασικών του στόχων.

επιχειρησιακή ανεξαρτησία τους και την ενίσχυση της αναπτυξιακής τους δραστηριότητας, με σκοπό την υλοποίηση αναπτυξιακών σχεδίων για την δημιουργία υποδομών και λειτουργιών για υψηλή ποιότητα και ανταγωνιστικές υπηρεσίες. Στον Ο.Λ.Κ. λοιπόν, έχει ανατεθεί η διαχείριση κοινοχρήστων πραγμάτων, συνιστά πλέον διφυές νομικό πρόσωπο και ενεργεί ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Επιπλέον, η συμμετοχή των ιδιωτών προβλέπεται να επιτευχθεί κυρίως μέσω συμβάσεων παραχώρησης σε συνάφεια με τους «κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων», σύμφωνα με την πολιτική για την αξιοποίηση των λιμανιών της χώρας. Ωστόσο, το ΓΑΙΠΕΔ κατέχει τον τελικό λόγο για τη διαδικασία και τη μορφή παραχώρησης.

Από την αρχή της υλοποίησης του έργου, παρατηρήθηκε μια αντιπαράθεση του Δήμου Καβάλας και του Οργανισμού Λιμένα Καβάλας. Με εκτενή έρευνα στον διαδικτυακό τύπο και σε πρακτικά του δημοτικού συμβουλίου Καβάλας της περιόδου 2011 έως σήμερα, διαπιστώθηκε πως ο Δήμος Καβάλας, στα πλαίσια διεκδίκησης ελέγχου της περιοχής του παλαιού λιμανιού, προς όφελος των πολιτών, αλλά και στα πλαίσια παραχώρησης δημοτικών εκτάσεων για την ικανοποίηση των αναγκών του εμπορικού λιμανιού (περιοχή Εσκή Καπού δήμου Καβάλας), ήρθε σε αντιπαράθεση με τον Οργανισμό Λιμένα διεκδικώντας την αξιοποίηση του τελωνείου και του χώρου των τελωνειακών αποθηκών και έναν γενικότερο έλεγχο των μετασχηματισμών που λαμβάνουν χώρα στο λιμάνι.

Στην αντιπαράθεση αυτή, ομάδες πολιτών και μη οργανωμένοι κάτοικοι, πήραν θέση και διεκδίκησαν χώρο και λόγο στα πράγματα του λιμανιού. Τάχθηκαν υπέρ στα σχέδια δράσης του Ο.Λ.Κ. ή στις διεκδικήσεις του δήμου. Πιο συγκεκριμένα, το Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο Καβάλας (ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ. Καβάλας) με την υποστήριξη του δήμου, εκτέλεσαν τις εργασίες για τη δημιουργία ενός θεατρικού χώρου στο απεντομωτήριο, με στόχο τη δημιουργία ενός πολυχώρου εκδηλώσεων. Στον χώρο δαπανήθηκαν χρήματα του δήμου και ο χώρος επαναλειτούργησε για μικρό χρονικό διάστημα και προσέλυσε τους κατοίκους της Καβάλας εωσότου τον Ιούλιο του 2009 ο Ο.Λ.Κ. απαίτησε την επιστροφή του χώρου καθώς στο master plan του λιμανιού, το απεντομωτήριο είναι χαρακτηρισμένος ως χώρος για Ναυτικό Μουσείο. Την περίοδο αυτή, το Ναυτικό Μουσείο Καβάλας στον απόηχο των δηλώσεων σχετικά με τη λειτουργία του απεντομωτηρίου στο χώρο του λιμένας Καβάλας ως θεάτρου και λόγω των ερωτημάτων που εκφράστηκαν από τα μέλη του, τους συμπολίτες και ορισμένα από τα τοπικά ΜΜΕ, διευκρινίζει, μέσω του Δ.Σ. του, ότι το κτήριο έχει παραχωρηθεί - εκμισθωθεί από τον Ο.Λ.Κ. στο Ναυτικό Μουσείο<sup>4</sup> προκειμένου να λειτουργήσει ως εκθεσιακός χώρος. Από την άλλοι, οι άνθρωποι της ιστιοπλοΐας και ειδικότερα του Ν.Ο.Κ., (Ναυτικού ομίλου Καβάλας) συμπορεύτηκαν με το δήμο και τον Ο.Λ.Κ. στην δημιουργία των πλωτών εξεδρών στο λιμάνι της Καβάλας ένα έργο "σημαία" και πρώτης προτεραιότητας για αυτούς.

Σε αποτέλεσμα αυτών των αντιπαράθεσεων, πιέσεων και διεκδικήσεων από διαφορετικούς φορείς της πόλης, η αξιοποίηση του τελωνείου και των τελωνειακών αποθηκών, προβλέπεται να υλοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου Καβάλας και του Οργανισμού Λιμένα. Άξιο ιδιαίτερης προσοχής, θεωρείται το γεγονός ότι από το 2011 σε όλες τις φάσεις του σχεδίου και υλοποίησής του, η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένας Καβάλας, δηλαδή του φορέα διαχείρισης του λιμανιού, συμμετέχει ενεργά μαζί με τη διοίκηση της πόλης, την κοινωφελή εταιρία του Δήμου Καβάλας «Δημοφέλεια», το Ναυτικό Όμιλο Καβάλας (Ν.Ο.Κ.) και το Επιμελητήριο Καβάλας στη διεκδίκηση του στόχου η πόλη της Καβάλας να αναδειχθεί ως ένας σημαντικός προορισμός κρουαζιέρας και τουριστικός πόλος έλξης. Ακόμη, η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και

<sup>4</sup>ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΑΝΟΙΚΤΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ - ΕΙΔΟΣ: ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ (ΠΑΛΙΟ ΑΠΕΝΤΟΜΩΤΗΡΙΟ) ΕΜΒΑΔΟΥ 358.20 Τ.Μ.23/10/2011. Η διάρκεια παραχώρησης χρήσης ορίζεται στα πέντε (5) έτη και η χρήση του παραχωρηθέντος χώρου, ως χώρος αποθήκης ή άσκησης εμπορικών δραστηριοτήτων ή άλλων συναφών με την λιμενική ή τουριστική παροχή υπηρεσιών. Αποκλείονται οχλούσες βιοτεχνικές δραστηριότητες και καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος ψυχαγωγικής φύσεως (μπαρ νυκτερινά κέντρα διασκέδασης κ.λ.π.).

Θράκης (Α.Μ.Θ.) υποστηρίζει το έργο και αναφέρεται σε μια εξαιρετική θεσμική συνεργασία όλων των φορέων, γεγονός που αποτυπώνεται στην πορεία εξέλιξης των έργων καθώς, όπως αναφέρει, το επίπεδο των συμβασιοποιημένων έργων βρίσκονται σήμερα στο 92,5%, όταν ο 2011 ήταν στο 32%.

Τέλος, η τοπική κοινωνία, στο σύνολό της, υποστηρίζει θετικά την προβλεπόμενη ανάπτυξη. Το γεγονός αυτό, ωστόσο, δεν φανερώνει την επιτυχία της εν εξελίξει ανάπτυξης. Το λιμάνι είχε πέσει σε μερική αχρηστία για πάνω από μία δεκαετία, οι κτηριακές εγκαταστάσεις παρέμεναν για χρόνια εγκαταλελειμμένες και ο χώρος ήταν επισκέψιμος μόνο σε περιπτώσεις αποβίβασης και επιβίβασης επιβατών στο λιμάνι. Η απραγία αυτή, σε συνδυασμό πλέον με τις προοπτικές που προκύπτουν από τους στόχους που θέτει το master plan - και επαναφέρουν την ελπίδα για ανάπτυξη - φαίνεται να διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό την επικρατούσα άποψη των κατοίκων.

Από τα προβλεπόμενα αναπτυξιακά έργα, άλλα θα διεκδικήσουν χρηματοδότηση από το νέο ΕΣΠΑ, άλλα έχουν ήδη εξασφαλίσει χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ 2007 - 2013, και άλλα θα χρηματοδοτηθούν από το ταμείο του οργανισμού λιμένα Καβάλας. Το έργο επιβλέπουν στην κατασκευή του οι τεχνικές υπηρεσίες της Περιφέρειας- με πόρους του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Μακεδονίας Θράκης», ενώ ο Φ.Π.Α. πληρώνεται από το ταμείο του Ο.Λ.Κ.

### **3.2.1. Νομοθετικό πλαίσιο**

Αναμφισβήτητα, δεν μπορεί να υποστηριχθεί πως η Καβάλα δεν επεδίωξε ποτέ ξανά στην στροφή στον τουρισμό, καθώς ήδη από τις προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης του 1984 αναφέρεται, για το υφιστάμενο τότε λιμάνι της Καβάλας, «να εξυπηρετεί στο μέλλον την επιβατική κίνηση, τα αλιευτικά σκάφη και τον λιμενισμό σκαφών αναψυχής». Η ιδέα των πλωτών εξεδρών ξεκίνησε εδώ και δυο δεκαετίες και οι προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής σχετιζόταν από τότε, με τον θαλάσσιο τουρισμό.

Το Ρυθμιστικό σχέδιο Καβάλας, αντιμετωπίζει την πόλη της Καβάλας σαν μέρος του αστικού τριπόλου Δράμα - Καβάλα - Ξάνθη, με κοινή οργάνωση της αναπτυξιακής υποδομής των τριών αστικών πόλων και ενδυνάμωση της συμπληρωματικότητας, της συνεργασίας και της βέλτιστης προσβασιμότητας μεταξύ τους. Σύμφωνα με το Ρ.Σ. τριπόλου, η Καβάλα είναι η μόνη πόλη στην περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης για την οποία προβλέπεται Ρυθμιστικό Σχέδιο, και η οποία συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά σημαντικού αστικού κέντρου και τις δυνατότητες μετεξέλιξής της σε αναπτυξιακό πόλο με διεθνείς συνιστώσες στο χώρο της νότιας Βαλκανικής και της Παρευξείνιας ζώνης. Στο Ρ.Σ. του τριπόλου υποστηρίζεται η προβλεπόμενη τουριστική ανάπτυξη, ως ανάπτυξη υπερτοπικού χαρακτήρα και δρομολογούνται οι αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί για τμήματα του στρατηγικού σχεδίου.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καβάλας έχει ως βασικό στόχο τη διερεύνηση και προσδιορισμό των δυνατοτήτων ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και της εξέλιξης του πληθυσμού της πόλης στα πλαίσια των στόχων και κατευθύνσεων που θέτει το Ρυθμιστικό Σχέδιο. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, στο γενικό πολεοδομικό σχέδιο (Γ.Π.Σ.)<sup>5</sup> του Δήμου Καβάλας, στις ειδικές διατάξεις αναφέρεται πως «οι οριζόμενες χρήσεις στις περιοχές χερσαίων ζωνών του λιμανιού εναρμονίζονται με το εγκεκριμένο Σχέδιο Ανάπτυξης του Λιμένα Καβάλας (Master Plan), όπου τις χρήσεις και την διαμόρφωση καθορίζει Ειδική Πολεοδομική Μελέτη». Στο Γ.Π.Σ. λοιπόν, γίνεται σαφή αναφορά στην προσαρμογή του ιστορικού κεντρικού λιμένα της πόλης της Καβάλας σύμφωνα με το Σχέδιο Ανάπτυξης του Λιμενικού Συστήματος Καβάλας. Ως όργανο εφαρμογής του Γ.Π.Σ. προτάθηκε η σύσταση «Οργανισμού Εφαρμογής

<sup>5</sup> Το Γ.Π.Σ. περιλαμβάνει τον καθορισμό περιοχών στον αστικό χώρο που χρειάζονται ειδικές παρεμβάσεις, την οργάνωση των δικτύων μεταφορικής και τεχνικής υποδομής, καθώς και τον έλεγχο των χρήσεων γης και συντελεστών δόμησης στον χώρο σε περιοχές που δεν πρόκειται να πολεοδομηθούν.



Πολεοδομικού Σχεδιασμού»<sup>6</sup>, ώστε να διαχειριστεί την πολεοδομική μελέτη και να προχωρήσει σε πράξη εφαρμογής της.

Το σχέδιο αυτό, εντάσσεται στα Επιχειρησιακά Στρατηγικά και Προγραμματικά Σχέδια Ανάπτυξης που εκπονήθηκαν από τις Δ.Ε.Κ.Ο., σύμφωνα με το «Σύμβουλο Στρατηγικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων», που παρείχε τις υπηρεσίες στα πλαίσια υλοποίησης του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου που υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων και το Υ.Ε.Ν.. Ενώ, η έγκριση του σχεδίου αποτέλεσε αρμοδιότητα της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.).

Ακόμη, ο χρηματοδοτικός μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» {Connecting Europe Facility (CEF)}<sup>7</sup> αρμόδιος να συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη έργων υποδομής, στους τρεις τομείς των Μεταφορών, της Ενέργειας και των Τηλεπικοινωνιών, λειτουργεί συμπληρωματικά με τους πόρους του ΕΣΠΑ στα έργα σε εξέλιξη για τα λιμάνια της χώρας.

### **3.3. Είδος και προσανατολισμός της ανάπτυξης που επιχειρείται, Αναπτυξιακοί - επενδυτικοί νόμοι που προωθούν τη χωροθέτηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων**

Οι πολιτικές συνεργασίας εμπλεκόμενων φορέων και σύμπραξης πολιτών προς τον κοινό στόχο, που αναφέρθηκαν, θυμίζουν αναπλάσεις σε λιμάνια-πρότυπα για τα παγκόσμια δεδομένα. Κάνοντας μία αναφορά στη Βόρεια Αμερική και τη δεκαετία του '60, όπου ξεκινούν οι πρώτες αναπλάσεις των υδάτινων μετώπων των πόλεων, και συγκεκριμένα στο σχέδιο Inner Harbor<sup>8</sup> της Βαλτιμόρης, διαπιστώνουμε τη λογική του σχεδιασμού, ως αποτέλεσμα σκληρής προσπάθειας μιας σύμπραξης στελεχών, σχεδιαστών και πολιτικών. Στο πρόγραμμα ανάπτυξης Inner Harbor, και σε πολλά που ακολούθησαν σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι χαρακτηριστικό το γεγονός πως σε κάθε απόπειρα υλοποίησης του σχεδίου, κρίθηκε απαραίτητο να υπάρχει η δημόσια επένδυση, σαν στρατηγική σχεδιασμού, πριν έρθουν τα ιδιωτικά κεφάλαια, ώστε το σχέδιο να γίνεται αξιόπιστο για τους κατοίκους. Για να συμβεί αυτό, υπήρξε η οργανωτική επιλογή να ξεκινάνε όλα από το μηδέν, όσο μικρό ή προσωρινό κι αν είναι το κάθε εγχείρημα, ώστε να «κυκλοφορεί το νέο» και να εγκαθιδρύεται το «Inner Harbor» στη συνείδηση του κόσμου ως ένα αληθινό, επιτυχημένο εγχείρημα.

Διαπιστώνουμε, λοιπόν, πως η συλλογιστική πορεία δε διαφέρει πολύ και στην περίπτωση του σχεδίου για το λιμάνι της Καβάλας. Οι αντιδράσεις και διαμάχες που προκύπτουν φαίνεται να αντιμετωπίζονται στη βάση του «κοινού στόχου» για ένα τουριστικό λιμάνι υπερτοπικής εμβέλειας, όπως αυτό προβάλλεται από τον κυρίαρχο λόγο των επίσημων φορέων, των τοπικών Μ.Μ.Ε. αλλά και των κατοίκων - που μετατρέπονται σε υποστηρικτές του κυρίαρχου λόγου - και να υποστηρίζεται από το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, τους αναπτυξιακούς και επενδυτικούς νόμους.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο στο σύνολό του, υπόκειται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο πολιτικής για τους λιμένες, που διαμόρφωσε στην Ελλάδα την «Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018». Το

<sup>6</sup> σύμφωνα με τις διατάξεις του α.6 του Ν.2508/1997

<sup>7</sup> Ο χρηματοδοτικός μηχανισμός αυτός αποτελεί μια ακόμα πηγή εξασφάλισης πόρων από την ΕΕ. Οι πόροι αυτοί μπορούν να παράγουν επιπλέον προστιθέμενη αξία στους συγκεκριμένους τομείς, μέσω της ολοκλήρωσης σημαντικών έργων για την Ελλάδα, δημιουργώντας τις απαραίτητες συνέργιες και συμπληρωματικότητες με τους πόρους του ΕΣΠΑ.

<sup>8</sup> Κατά τη γνώμη του Αμερικανικού Ινστιτούτου Αρχιτεκτόνων (ΑΙΑ), το Inner Harbor της Βαλτιμόρης είναι ένα από τα κορυφαία επιτεύγματα μεγάλης κλίμακας αστικού σχεδιασμού και ανάπτυξης στην ιστορία των ΗΠΑ. η αστικές αναπλάσεις που πραγματοποιούνται όλα αυτά τα χρόνια έχουν αποτέλεσμα την εξοικείωση του κράτους και της κοινωνίας στο να εντοπίζουν τα σημάδια και να δέχονται τις αλλαγές. Έχουν θεθεί επομένως γερά θεμέλια για επόμενα βήματα εξέλιξης, ακόμη και σε περιόδους με χαμηλές προοπτικές ανάπτυξης.

γενικό στρατηγικό σχέδιο για το λιμάνι της Καβάλας βασίζεται στα νομοθετικά πλαίσια που το υποστηρίζουν και το προωθούν και έχει έναν σαφή προσανατολισμό τουριστικής ανάπτυξης. Ως αποτέλεσμα, η ειδική μελέτη για το «Σχέδιο Ανάπτυξης του Λιμένα Καβάλας» προσαρμόζει το Ρ.Σ. και κατ' επέκταση το Γ.Π.Σ., αντί να εντάσσεται και να προσαρμόζεται με βάση αυτό. Πιο συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός εντάσσεται στο γενικότερο εθνικό αναπτυξιακό πλαίσιο για τους λιμένες, το οποίο στρέφεται στον θαλάσσιο τουρισμό κρουαζιέρας και μαρίνων αναψυχής, με αναπτυξιακές προοπτικές οι οποίες τα τελευταία χρόνια αποκτούν βασική θέση στον παγκόσμιο χάρτη τουρισμού. Το ειδικό αυτό αναπτυξιακό πλάνο, ενσωματώνεται στο ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού για τον τουρισμό, υπερισχύει του σχεδιασμού και αναδιαμορφώνει τα δεδομένα. Έτσι, προβλέπει και προωθεί την ενεργό συμμετοχή των οικείων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.), των αρμόδιων κεντρικών, περιφερειακών και νομαρχιακών υπηρεσιών των Υπουργείων, των οργανισμών Κοινής Ωφέλειας καθώς και των μεμονωμένων πολιτών, με κάθε πρόσφορο τρόπο, για την υλοποίηση του στρατηγικού επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης.

Από την πλευρά του δήμου και της περιφέρειας, προωθούνται συστηματικά μια σειρά δραστηριοτήτων για την ένταξη της Καβάλας στον παγκόσμιο κατάλογο των προορισμών κρουαζιέρας. Με σημαία δύο βασικά συνθήματα «Kavala Greece: North Aegean's best kept secret finally revealed», και «Kavala Greece: Ideal for cruises, open for business», η Δημοτική Αρχή της πόλης σε συνεργασία με ειδικούς συμβούλους και τους τοπικούς παραγωγικούς και θεσμικούς φορείς, σχεδιάζει ένα οργανωμένο πρόγραμμα ώστε να καθιερώσει τη περιοχή ως προορισμό κρουαζιέρας. Στο πρόγραμμα αυτό, εντάσσονται παρουσιάσεις, έντυποι χάρτες και συμμετοχές σε εκθέσεις<sup>9</sup> και συνέδρια<sup>10</sup>, καθώς και η σύσταση του διαδικτυακού ιστότοπου κρουαζιέρας της Καβάλας<sup>11</sup>. Αντίστοιχες προωθητικές ενέργειες έχει αναλάβει και ο Ο.Λ.Κ. με τη συμμετοχή του σε συνέδρια<sup>12</sup> και τη δραστηριοποίησή του ως ενεργό μέλος του Συνδέσμου Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου (MedCruise), ήδη από το 2010. Ο Ο.Λ.Κ. στοχεύει στην ενημέρωση των εταιρειών κρουαζιέρας σχετικά με τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνει, ως προς την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών (μεταφορά των κρουαζιερόπλοιων σε νέα καταλληλότερη θέση, παροχή υπηρεσιών ασφάλειας, κλπ) και την παρουσίαση των δυνητικών προορισμών στην ευρύτερη περιοχή της Καβάλας.

Με αφορμή την παρουσία της πόλης στις ενέργειες αυτές, μελετήθηκε από τους αρμόδιους τοπικούς φορείς η συνολική προσέγγιση των εταιριών κρουαζιέρας. Σε συνεργασία, οι φορείς της πόλης στη συνέχεια, ανέλαβαν το έργο να εξετάσουν 'τα ποιοτικά χαρακτηριστικά' του τόπου, τα θετικά του ως τουριστικός προορισμός, τις σχετικές υποδομές, τα σημεία που υπερέχει, και να αναδιατάξουν το σύνολο των πληροφοριών στον άξονα των ζητούμενων που τίθενται από τις εταιρίες κρουαζιέρας.

<sup>9</sup>έκθεση «Sea trade Europe 2011», 27-29 Σεπτεμβρίου 2011, Αμβούργο Γερμανίας, <http://www.seatrade-europe.com/>), έκθεση «Cruise and Tourism 2011», 3-4 Οκτωβρίου 2011, Ηράκλειο Κρήτης, <http://www.cruiseandtourism.com/>).

<sup>10</sup> «1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Marketing & Branding Τόπου», Βόλος 30 Μαρτίου – 1 Απριλίου 2012

<sup>11</sup><http://www.kavalacruise.gr/>

<sup>12</sup> «3ο Διεθνές Συνέδριο με τίτλο «Black Sea Cruise 2012», Οδησός 21- 22 Σεπτεμβρίου 2012, διοργάνωση: λιμάνι Οδησού, Ένωση Λιμένων Μαύρης Θάλασσας (BASPA), Συνδέσμου Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου (MedCruise)

Φωτογραφία 3. Το εξώφυλλο της διαδραστικής προωθητικής παρουσίασης της πόλης ως προορισμού κρουαζιέρας



Πηγή: <http://rodopinews.gr/wp-content/uploads/2014/05/kavala.jpg>.

#### 4. Τάσεις μετεξέλιξης

Η Ελλάδα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να αξιοποιήσει κάθε μηχανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος μπορεί να συνεισφέρει με πρόσθετους πόρους στην ελληνική οικονομία, μεγιστοποιώντας τις δυνατότητες που παρέχονται μέσα από τα εργαλεία και τις επικρατούσες αναπτυξιακές πολιτικές. Στο πεδίο των ελληνικών πόλεων-λιμένων, αυτό αντικατοπτρίζεται στην αλλαγή του οικονομικού μοντέλου, των στάσεων και των απόψεων στις πόλεις- λιμάνια και στην στροφή τους προς την τουριστική ανάπτυξη. Έτσι, και στην πόλη της Καβάλας, η επιδίωξη αύξησης του τουριστικού ρεύματος προς την πόλη και η παράλληλη βελτίωση των τουριστικών υποδομών αποτελούν κινήσεις πρώτης προτεραιότητας τα τελευταία χρόνια, με στόχο τη δημιουργία ενός σύγχρονου λιμένα, και την ανάδειξή του ως πόλου έλξης υπερτοπικής εμβέλειας.

Η Καβάλα είναι μια περίπτωση ελληνικής πόλης που, για δύο σχεδόν αιώνες, δεν επένδυσε ποτέ στον τουρισμό. Παρόλα αυτά, η οικονομία της διαμορφωνόταν πάντα από τη σχέση της με τη θάλασσα και το λιμάνι της, καθώς, οι πλουτοπαραγωγικές πηγές τις συνδεόταν άμεσα ή έμμεσα με αυτή. Η ανάπτυξή της πόλης για πολλές δεκαετίες, στηρίχθηκε στην ναυτιλία, την αλιεία και το εμπόριο καπνού. Η τουριστική περίοδος της Καβάλας περιοριζόταν τους καλοκαιρινούς μήνες, με την πόλη να αποτελεί, συνήθως, έναν ενδιάμεσο σταθμό για το νησί της Θάσου ή έναν σταθμό του οδικού τουρισμού προς την Κωνσταντινούπολη. Την περίοδο αποβιομηχάνισης στην Ελλάδα, το οικονομικό μοντέλο της χώρας αναδιαμορφώθηκε και η έλλειψη αξιοποίησης πόρων ανέδειξε τον τουρισμό ως την κυριότερη οικονομική δραστηριότητα στη χώρα. Παράλληλα, στην Καβάλα, το εμπορικό λιμάνι είχε ήδη απομακρυνθεί από τον αστικό ιστό και η πόλη επαναδιαπραγματευόταν την σχέση της με το υδάτινο στοιχείο.

Σήμερα, η γενικευμένη οικονομική κρίση των τελευταίων ετών πρόβαλε επιτακτική την ανάγκη για εναλλακτικές βιώσιμες λύσεις με στόχο την οικονομική αναβίωση της πόλης. Στο πλαίσιο των δυσμενών οικονομικών συνθηκών σε εγχώριο και τοπικό επίπεδο, η στροφή προς τον τουρισμό προβάλλεται ως η σημαντικότερη πιθανή πηγή ανάπτυξης για τις επόμενες δεκαετίες. Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τα Λιμάνια της χώρας, σε συμφωνία με τις παγκόσμιες και ευρωπαϊκές τάσεις, υποστηρίζει για την Καβάλα δύο βασικούς τομείς τουριστικής ανάπτυξης, τον τουρισμό κρουαζιέρας και τον τουρισμό σκαφών αναψυχής. Το νέο στρατηγικό σχέδιο από τη μεριά του, πλήρως ενταγμένο σε αυτήν την κατεύθυνση, καθορίζει τις κατάλληλες υψηλού επιπέδου λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες που απαιτούνται. Παράλληλα, η διοίκηση της

πόλης, οι φορείς και η τοπική κοινωνία υποστηρίζουν την προβαλλόμενη δυνατότητα, που επιτρέπει στο λιμάνι της πόλης να συνεχίζει να αποτελεί διαχρονικά έναν παραδοσιακό οικονομικό πόλο για την πόλη. Η στροφή ενδιαφέροντος των γραφείων διαχείρισης κρουαζιερόπλοιων που αναζητούν νέους, ανεκμετάλλετους προορισμούς στο Βόρειο Αιγαίο και η ανάπτυξη σημαντικών λιμανιών στην ευρύτερη περιοχή, που λειτουργούν ως αφετηρίες / τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρων (home ports), όπως είναι η Κωνσταντινούπολη, δημιουργούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την Καβάλα ώστε να διεκδικήσει τον τίτλο ενός πρωτεύοντα προορισμού κρουαζιέρας μέσα στις επόμενες δεκαετίες.

Ωστόσο, ενώ οι συνθήκες κάνουν την ιδέα να δείχνει ολοένα και γοητευτικότερη, αυτή η σχετικά νέα τάση της ελληνικής τουριστικής πολιτικής, ωριμάζει τον προβληματισμό σχετικά με το είδος και τους ρόλους των «παικτών», της ανάπτυξης που επιχειρείται, και τους πιθανούς κινδύνους που μπορεί να επιφυλάσσει για την πόλη και τον κάτοικο. Ακόμη, η υλοποίηση του εν λόγω έργου αναμένεται να έχει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, γεγονός που εγείρει ερωτήματα και αμφιβολίες, γύρω από ένα σχέδιο που υποστηρίζει και δημιουργήθηκε κυρίως σύμφωνα με τα οικονομικό-πολιτικά και σε μικρότερο βαθμό τα κοινωνικά συμφέροντα.

#### **4.1. Παράμετροι Προβληματισμού για την εξέλιξη των αναπτυξιακών προτύπων\_ Κίνδυνοι και προοπτικές**

Μέσα από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε, με την ανάλυση των χαρακτηριστικών και των δυνατοτήτων της πόλης της Καβάλας και του λιμανιού της, καθώς και τη μελέτη του στρατηγικού αναπτυξιακού σχεδίου για το λιμάνι, διαπιστώθηκε ότι στο πρόγραμμα ανάπτυξης επιδιώκεται ένας πολύ-λειτουργικός χαρακτήρας για τον χώρο του λιμανιού. Ο χαρακτήρας αυτός, διαμορφώνεται κατά κύριο λόγο μέσα από γενικές αναγκαιότητες που προκύπτουν από την εξέλιξη του αστικού χώρου σε διεθνές επίπεδο ενώ, οφείλεται λιγότερο ή καθόλου σε ειδικές ανάγκες της ίδιας της πόλης.

Ως γενικότερος προβληματισμός που απορρέει από την μελέτη που αναλύθηκε, αξίζει να σημειωθεί το γεγονός πως το αναπτυξιακό πρότυπο που προωθεί την τουριστική ανάπτυξη, υπερσχύει του σχεδιασμού για το λιμάνι. Ουσιαστικά, το είδος της ανάπτυξης δεν προέκυψε αβίαστα από ένα σχεδιασμό σύμφωνα με τις ανάγκες και δυναμικές της πόλης, αλλά ήρθε να «κουμπώσει» σε ένα ευρωπαϊκό αναπτυξιακό πρόγραμμα. Έτσι, σε μία προσπάθεια εντοπισμού των κινδύνων για το μέλλον της πόλης, που προκύπτουν από το σχέδιο στο σύνολο του, γίνεται στη συνέχεια μία σκόπιμη αναφορά στον τουρισμό και τις διαστάσεις του, καθώς ο τουρισμός φαίνεται να αποτελεί την αφετηρία του σχεδιασμού για το λιμάνι. Ειδικότερα, σε μια προσπάθεια ομαδοποίησης των προβληματισμών, εντοπισμού και κατανόησης των προβλημάτων και διατύπωσης ερωτημάτων, αναζητήθηκαν οι τρεις διαστάσεις του τουρισμού: οικονομική, κοινωνική και χωρική-περιβαλλοντική και η συσχέτισή τους με το στρατηγικό αναπτυξιακό σχέδιο για το λιμάνι της πόλης.

##### **4.1.1. Οικονομική διάσταση**

Η ύπαρξη ενός σύγχρονου, ασφαλούς λιμανιού που μπορεί να φιλοξενήσει άνετα τα κρουαζιερόπλοια και διαθέτει τα εκπαιδευμένα στελέχη και τις αναγκαίες υποδομές ασφαλείας / υποδοχής που επιβάλλει η διεθνής νομοθεσία, αποτελεί ένα σημαντικό κριτήριο επιλογής ενός προορισμού από τις εταιρίες κρουαζιέρας. Το λιμάνι της Καβάλας έχει ήδη δρομολογήσει τις αναγκαίες εργασίες βελτίωσης και εκσυγχρονισμού του, αλλά, τα αποτελέσματα αυτού του εγχειρήματος παραμένουν αναμφίβολα. Η σύνδεση ανταποδοτικότητας της κρουαζιέρας με την εθνική και κυρίως την τοπική οικονομία, διαγράφει αφενός τον κίνδυνο υπερ-εξειδίκευσης του λιμανιού αλλά και των τομέων και θέσεων απασχόλησης, σε τεχνολογίες άγνωστες στον τοπικό πληθυσμό και αφετέρου την παράκαμψη άλλων πλουτοπαραγωγικών τομέων της πόλης, εκτός



του τουρισμού. Ακόμη, όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια, θα χρειαστούν μηχανισμοί συνεχούς παρακολούθησης της εξέλιξης του τομέα. Τα ανταγωνιστικά εγχώρια και ευρωπαϊκά λιμάνια και το ανειδίκευτο προσωπικό στον τομέα, σηματοδοτεί πως η πόλη θα χρειαστεί να καταβάλει προσπάθεια σε χρόνο και χρήμα στο βωμό μίας τουριστικής ανάπτυξης απομακρυσμένης από τις δυναμικές της πόλης και αναδυόμενης από ένα αμφίβολο αναπτυξιακό πλάνο χωρίς τοπική χροιά.

Ακόμη, η στροφή σε αυτή τη μορφή τουρισμού είναι πρωτόγνωρη για το σύνολο της εθνικής στρατηγικής, γεγονός που σε συνδυασμό με την κακή προϊστορία διαχείρισης στρατηγικών από τους επίσημους φορείς, σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, θέτει ζητήματα μελλοντικής συνεργασίας της κεντρικής και τοπικής διοίκησης καθ' όλη τη διάρκεια της εφαρμογής του έργου και της προσπάθειας ικανοποίησης των αναπτυξιακών του στόχων.

Συμπερασματικά, σε οικονομικό επίπεδο, το αναπτυξιακό σχέδιο σε εξέλιξη, εγείρει πιθανούς κινδύνους για τη μη κεφαλαιοποίηση της προσπάθειας από το δήμο και τους πολίτες του. Παράλληλα, η σχέση του «Δημόσιου-Ιδιωτικού» στην παραγωγή και κατανάλωση του χώρου, φαίνεται να διατηρεί ρευστό χαρακτήρα. Στον τομέα της παραγωγής, οι ιδιώτες εμφανίζονται στις επενδυτικές φάσεις του σχεδίου, με οικονομικά οφέλη και η κατανάλωση του χώρου αναφέρεται κυρίως στους τουρίστες της πόλης και λιγότερο στον τοπικό πληθυσμό και τις ανάγκες του και προβληματίζει σχετικά με την κοινωνική διάσταση του έργου.

#### **4.1.2. Κοινωνική διάσταση**

Στην παγκοσμιοποιημένη κοινωνία του σήμερα, η αλλαγή του κυρίαρχου κοινωνικού πλαισίου αξιών και επιλογών που επιβάλλονται πολιτικά, οικονομικά, τεχνολογικά και πολιτισμικά από τις «αγορές», είναι γεγονός. Στην περίπτωση της αναπτυξιακής πολιτικής για τα λιμάνια της χώρας, τίθεται το ερώτημα αν ο δημόσιος χώρος- αποτελεί αγαθό ή εμπόρευμα καθώς, η τάση μετεξέλιξης του χώρου του λιμανιού σε αναπτυξιακό τουριστικό πόλο συνδυάζεται με τη διαβρωτική επιρροή των παγιωμένων συμφερόντων και τις επιχειρηματικές και πολιτικές ελίτ. Ο αναπτυξιακός λόγος στην περίοδο της οικονομικής κρίσης που βιώνει η χώρα, αλλάζει με πολιτικές Fast track και πρακτικές εναρμονισμένες με τα παγκόσμια και ευρωπαϊκά πρότυπα.

Στο πλαίσιο αυτό, η ιστορική και πολιτιστική ταυτότητα της πόλης μετατρέπεται σε προϊόν τουριστικής προβολής. Το γεγονός αυτό, εξασθενεί τη σημασία της ίδιας της πόλης και διαμορφώνει τις δυναμικές της, με βάση εξωγενείς παράγοντες, που λίγο σχετίζονται με την «έξυπνη» - «δημιουργική» πόλη, με την κατάλληλη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της, την παροχή ποιότητας ζωής για τον κάτοικο και την αναβάθμιση του βιοτικού του επιπέδου.

#### **4.1.3. Χωρική- περιβαλλοντική διάσταση**

Η μελέτη της «ταυτότητας της πόλης» ξεκίνησε, ήδη, από τους τοπικούς φορείς για την προετοιμασία της προσπάθειας της πόλης της Καβάλας να ενταχθεί με ανταγωνιστικούς όρους στον τομέα της κρουαζιέρας. Το γεγονός αυτό, ενισχύει τους προβληματισμούς ως προς την έννοια της ταυτότητας της πόλης ως προϊόν τουριστικής εκμετάλλευσης.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον, θεωρείται το συμπέρασμα ότι η πόλη γύρω από κάθε λιμάνι, μάλλον δεν αξιολογείται ως σημαντική από τις εταιρίες κρουαζιέρας. Στα γραφεία κρουαζιέρας σημαντικό κομμάτι των εσόδων τους προέρχεται από τις οργανωμένες εκδρομές εκτός πόλης και όχι από την επίσκεψη και ξενάγηση των επιβατών στην ίδια την πόλη. Αυτό, έχει ως άμεσο αποτέλεσμα στην μελέτη περίπτωσης του λιμανιού της Καβάλας, η Χερσόνησος της Παναγίας- η ιστορική συνοικία της πόλης να παραμένει ουσιαστικά αποκομμένη, παρά τις πρακτικές προσπάθειες σύνδεσής της με το χώρο του λιμανιού, μέσω άμεσων προσβάσεων. Στον αντίποδα, δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην ενσωμάτωση του Δήμου Φιλίππων στον ιστό του Δήμου Καβάλας, στα

πλαίσια του προγράμματος «Καλλικράτης», που είχε ως αποτέλεσμα την άμεση ενίσχυση της τουριστικής πρότασης με σημαντικά μνημεία, ιστορικές αναφορές και πολιτιστικά δρώμενα.

Σήμερα, η Καβάλα διαμορφώνει τη σχετική μελέτη συστήματος Ταυτότητας Πόλης (City Branding), αναδιαμορφώνοντας την ταυτότητα της πόλης, στην προοπτική της πρωτοπορίας και της καινοτομίας στον τομέα της τουριστικής ανάπτυξης κρουαζιέρας. Στην προοπτική αυτή εμφανίζεται παράλληλα, ο κίνδυνος απομάκρυνσης της τοπικής κοινωνίας από το σύνολο των δρώμενων και των δραστηριοτήτων στο ζωτικό παράκτιο μέτωπο της πόλης.

*Σαν επίλογος*

Είναι γεγονός πως τα υδάτινα μέτωπα των πόλεων, ως χωρικές θέσεις στο εσωτερικό της πόλης είναι πάντα στο επίκεντρο αλλαγών και διαμάχης και προσφέρονται για ερευνητική δραστηριότητα. Με την αναζωογόνηση των κεντρικών υδάτινων μετωπίων ζωνών τους να προκαλεί το έντονο ενδιαφέρον και την ανησυχία των αρχών και των κοινοτήτων για τις προοπτικές ανάπτυξης τους, οι χωροταξικές προσεγγίσεις για τον εντοπισμό των προβλημάτων, περιλαμβάνουν την ανησυχία για τους τόπους και τις κοινωνίες και για την ανάπτυξη σε βάθος χρόνου. Ακόμη, θεμελιώδους σημασίας είναι και οι προβληματισμοί που σχετίζονται με την έννοια της κλίμακας, από το τοπικό έως το παγκόσμιο και με την ανησυχία για το περιβάλλον με την ευρύτερη έννοια. Τα θέματα που τίθενται από τον κυρίαρχο λόγο περιορίζονται στην κεφαλαιοποίηση των αποτελεσμάτων, ώστε το έργο να αποδώσει, να εξυπηρετήσει δηλαδή την τουριστική άνοδο και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της πόλης. Με μία κριτική ματιά όλων των παραπάνω, αξίζει να σημειωθεί πως η προσέγγιση της προσπάθειας ανάπτυξης της πόλης, θωρακίζεται, όταν διατυπώνεται στη βάση της αρχής ενός δημόσιου χώρου για την βελτίωση, πρωτίστως, της ποιότητας ζωής του τοπικού πληθυσμού.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

- Α.Π.Θ. - Επιτροπή Ερευνών, επιστημονικά υπεύθυνη: Παπαδοπούλου Τ. (2006) 'Kavala intra muros: Κινητικότητα, Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα αστικής ανάπτυξης, Δήμου Καβάλας ΠΕΠ ΑΜΘ 2000-2006', Καβάλα: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η. (2006) 'Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη', Αθήνα: Κριτική Α.Ε.
- Καρύδης Δ. Ν. (2008) 'Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας', Αθήνα: Εκδόσεις Παπασωτηρίου- 2η έκδοση
- Hall T. μετάφραση: Καραχάλης Ν.-Γ., (2005) 'Αστική Γεωγραφία', Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική, Οκτώβριος 2005
- Σφάελλος, Χ.Α. (1991) 'Αρχιτεκτονική, Η μορφή της σκέψης στο φυσικό χώρο', Αρχιτεκτονική, Αθήνα: Εκδόσεις Γνώση
- Ζάννος Α. Ι., (1995) 'Η σύνθεση με τα γύρω', Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη, Δεκέμβριος 1995
- Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Α.Π.Θ., Επανάχρηση της Βιομηχανικής κληρονομιάς, Θεσσαλονίκη: Οκτώβριος 2004
- Κωνσταντίνα Κ., (2013) 'Τουρισμός κρουαζιέρας, υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου στην Ελλάδα, η περίπτωση της πόλης των Χανίων', Ηράκλειο: Φεβρουάριος 2013
- Κασνή Ε., (2010) 'Στα ίχνη των λιμανιών...', Ξάνθη: ερευνητική εργασία, τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Δ.Π.Θ.
- Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Α.Π.Θ. (2012) 'Αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων: σύγχρονες τάσεις σχεδιασμού', Θεσσαλονίκη
- Διεθνές Αρχιτεκτονικό Forum, (2006) 'Παρεμβάσεις στο Ιστορικό Κέντρο της Καβάλας «Χερσόνησος Παναγίας»', Καβάλα: Δήμος Καβάλας, 1-2 Ιουνίου 2006
- ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΛΙΜΕΝΩΝ 2013-2018, Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου
- Πρακτικά της 6ης Τακτικής Συνεδρίασης της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ-ΑΜ, 11 Απριλίου 2011
- Κείμενο Παρουσίασης του master plan του Κεντρικού Λιμανιού της Καβάλας
- Γ.Π.Σ. Καβάλας
- Ρ.Σ. τριπόλου (Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης)
- ΥΣΑΠ03 Ανατολική Μακεδονία και Θράκη 73

1ο Ελληνοκινεζικό φόρουμ για το περιβάλλον (2009) 'Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ', Αθήνα: ΤΕΕ, 3-4/12/2009

### Ξενόγλωσση

Breen A., Rigby D., (1996) 'The new waterfront, a worldwide urban success story', New York: McGraw-Hill

Hoyle B.C. , Pinder D.A. (1992) 'European Port Cities in Transition' , London: Belhaven

Marshall R., (2001) 'Waterfronts in post-industrial cities', London: Spon Press

Brutomesso R., (1999) 'Aquapolis: The maturity of the waterfront, What outcome and prospect, after thirty years of projects and Work', International Centre Cities on Water

### Διαδικτυακές Πηγές

«Οι πλωτές εξέδρες στο λιμάνι της Καβάλας έχουν ιστορία... δύο δεκαετιών», Kavala News Τα Νέα της Καβάλας Online, 14 Σεπτεμβρίου 2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kavalanews.gr/4601-plotes-exedres-limani-kavalas-ehoyn-istoria-dyo-dekaetion.html>

WATERFRONTS AND OPEN SPACE open spaces and interfaces of edge environments, Seattle Open Space 2100 Waterfront Typology, Διαθέσιμο στο: [https://depts.washington.edu/open2100/pdf/2\\_OpenSpaceTypes/Open\\_Space\\_Types/waterfront.pdf](https://depts.washington.edu/open2100/pdf/2_OpenSpaceTypes/Open_Space_Types/waterfront.pdf)

Waterfront Revitalisation - a global perspective, ULI The urban land institute Asia, Διαθέσιμο στο: <https://uk.uli.org/>

Waterfront regeneration, Geo Factsheet, No 135, Διαθέσιμο στο: [www.curriculumpress.co.uk](http://www.curriculumpress.co.uk)

<http://www.e-themis.gov.gr/Portal/default.aspx?page=home>

<http://www2.unwto.org/en>

<http://212.205.106.126/natura>

<http://www.eea.europa.eu/policy-documents/european-spatial-planning-observation-network-espon>

<http://www.ikkik.gr/historical-retrospection>

<http://www.kavalagreece.gr/tourismos/touristikis-plirofories/periigisis/limani/>

<http://kavala.citypedia.gr/entousiasmenoi-apo-tin-kavala-oi-ollandoi/>

<http://www.anixneuseis.gr/?p=135905>

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

<http://www.academia.edu/>

[https://www.espa.gr/elibrary/2nd\\_Egkyklios\\_sxediasmou\\_2014\\_20.pdf](https://www.espa.gr/elibrary/2nd_Egkyklios_sxediasmou_2014_20.pdf)

[http://www.kavala.gov.gr/web/guest/citycouncil\\_decisions?p\\_p\\_id=EGOV\\_COUNCIL\\_MEETINGS\\_IN STANCE\\_7mZR&p\\_p\\_action=1&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_p\\_col\\_id=column-](http://www.kavala.gov.gr/web/guest/citycouncil_decisions?p_p_id=EGOV_COUNCIL_MEETINGS_IN STANCE_7mZR&p_p_action=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-)

<http://www.kavalapress.gr/stis-18-apriliou-to-proto-krouazieroplio-stin-kavala/>

<http://www.kavalapress.gr/epistrofi-stin-kerdoforia-gia-to-limani-tis-kavalas/>

[http://www.globalharbors.org/inner\\_harbor\\_story.html](http://www.globalharbors.org/inner_harbor_story.html)





Πόρο Κάγιο \_ Β.Χ.



# Το Λιμάνι και η Κοινωνία της Ραφήνας. Μία Προσέγγιση της Κοινωνικής, Πολιτιστικής και Αναπτυξιακής τους Αλληλεπίδρασης

ΓΙΑΚΟΥΒΑΚΗ ΖΩΓΡΑΦΙΑ

Κοινωνιολόγος

Σπουδάστρια ΔΠΜΣ Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Ε.Μ.Π.

\* Ερευνητική εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία», 2016-2017

## Θεματικές Ενότητες

- \_ Εισαγωγή
- \_ Θεωρητική Προσέγγιση
- \_ Μεθοδολογία
- \_ Τα αποτελέσματα της διερεύνησης
- \_ Συμπεράσματα – Παρατηρήσεις – Προτάσεις
- \_ Κρίσιμα ζητήματα προς αντιμετώπιση

## Περίληψη

*Λιμάνι Ραφήνας: υποδομή αλληλένδετη με τον τόπο και την διαχρονική εξέλιξή του, από την αρχική ψαρόσκαλα έως τον πολλαπλό λειτουργικό και συγκοινωνιακό κόμβο που αποτελεί σήμερα. Λιμάνι και αστικός ιστός αναπτύσσονται σε στενό εναγκαλισμό αλλά και με αντιθέσεις. Στην προσέγγισή μου δίνεται έμφαση στην έρευνα πεδίου, ιδιαίτερα στα πρωτότυπα στοιχεία της ποιοτικής έρευνας με ειδικούς της περιοχής. Αντιπαραβλήθηκαν ιστορικές περιόδους και χωροχρονικές συνθήκες με κριτήρια την αισθητική του τοπίου, τη λειτουργικότητα του λιμανιού ως προς τους σκοπούς που επιτελεί, τη σχέση του με τους κατοίκους και τους επισκέπτες, τις δυνατότητες ανάπτυξης, βελτίωσης και τα όριά τους. Η ερευνητική διαδικασία αποτύπωσε το κοινωνικό και πολιτιστικό στίγμα της Ραφήνας μεταπολεμικά και της ποιότητας ζωής στην πόλη με επίκεντρο το λιμάνι της, σε αλληλεπίδραση με τους υπερκείμενους αναπτυξιακούς σχεδιασμούς – ένα παράδειγμα σύγκρουσης του τοπικού με το υπερτοπικό. Αναδεικνύεται τελικά η σταδιακή αποξένωση του λιμανιού από την πόλη - τόπου καταγωγής μου – και η υποβάθμιση της σχέσης με την τοπική κοινωνία.*

**Λέξεις – κλειδιά:** Λιμάνι, Σχεδιασμός, Κοινωνία, Ραφήνα, Τόπος

## Abstract

*Rafina Port: infrastructure interlinked with the place and its evolution over time, from the initial fish market to the multifunctional transport hub it is today. The port and urban tissue are growing in tight embrace but also with contrasts. My approach focuses on field research, especially on the original data of qualitative research with area experts. Specific historical periods and spatiotemporal conditions were contrasted in view of the aesthetics of the landscape, the functionality of the port as to the purposes served, its relationship with residents and visitors, its potential for development, improvement and its limitations. The research process captured the social and cultural imprint of Rafina from the middle of the twentieth century, as well as the quality of life of the town focused on its harbor, in interaction with the overlying development plans - an example of conflict between the local and supralocal element. The overall view that emerges is that the harbor is gradually alienated from the city - the town I come from – and its relationship with the local community is deteriorating.*

**Keywords:** Port, Planning, Society Rafina, Place

## 1. Εισαγωγή

Το λιμάνι της Ραφήνας είναι ταυτισμένο με τον τόπο και την ιστορία του, από την ύπαρξη υποτυπώδους σκάλας για αλιεύματα και διάφορα άλλα είδη από τα κοντινά νησιά και την Εύβοια, μέχρι τη δημιουργία του συνοικισμού το 1923 (μέχρι τότε κτήμα Σκουζέ) για τους μικρασιάτες πρόσφυγες από την Τρίγλια Βιθυνίας.

Εικόνα 1: Το λιμανάκι της Ραφήνας περί τη δεκαετία του '40



Πηγή: Φωτ. Αρχείο Α.Λαζαρή

Το λιμάνι αποτέλεσε εξαρχής ζωτικό στοιχείο του τόπου, σε κάθε στιγμή της εξέλιξής του έως και την αλματώδη ανάπτυξή του μεταπολεμικά, συνδυάζοντας λειτουργίες της τοπικής κοινωνίας και της κρατικής πολιτικής η οποία πλέον από δεκαετίες επενδύει σχεδιασμούς εθνικής εμβέλειας.

Εικόνα 2: Το λιμάνι της Ραφήνας περί το 1970



Πηγή: <http://imagehost.arxipelagos.com>

Εικόνα 3: Η Ραφήνα και το λιμάνι της σήμερα (2016)



Πηγή: <https://www.facebook.com/rafinaport/> (Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας)

Ο πολιτισμός ανέκαθεν καταγράφονταν στην περιοχή, από τα νεολιθικά χρόνια όπως μαρτυρούν σημαντικότερα ευρήματα Ακρόπολης του 3.000 πχ (Ασκηταριό) και τα αρχαιότερα στην Ευρώπη εργαστήρια χαλκού, υλικού με προέλευση μάλλον τις Κυκλάδες και την Β.Ελλάδα, Επίσης από την ονοματοδοσία «Αραφήν» κατά τον χωρισμό των δήμων της Αττικής σε φυλές από τον Κλεισθένη.

Διαπερνώντας τα ρωμαϊκά και βυζαντινά χρόνια με σημαντικά υπολείμματα εγκαταστάσεων και λειτουργιών, η σύγχρονη εποχή επιφύλασσε έντονη εξέλιξη στον σημερινό Δήμο Ραφήνας-Πικερμίου, που περιλαμβάνεται στην αλματώδη ανάπτυξη της Ανατολικής Αττικής, οικιστικά, και ως τόπος αναψυχής και από άποψη νεότευκτων υποδομών, από τους σημαντικότερους της χώρας και σε γειτονία με την μητροπολιτική πρωτεύουσα (Διεθνές αεροδρόμιο ΕΛ. Βενιζέλος, Αττική οδός, προέκταση Προαστιακού).

Χάρτης 1. Αττική και συγκοινωνιακοί κόμβοι



Πηγή: <http://ess.gr/>

Είναι χαρακτηριστική η ακτογραμμή αυτού του τμήματος των ανατολικών παραλίων της Αττικής στον Νότιο Ευβοϊκό, με άγρια ομορφιά, με βραχώδεις σχηματισμούς, χαμηλή και θαμνώδη κυρίως βλάστηση και πολλούς ορμίσκους και λιμανάκια που είτε έχουν χρησιμοποιηθεί για τη στάθμευση πλεούμενων, ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε εποχής, είτε για χρήση αναψυχής, για μπάνια ή περιπάτους.

Εικόνα 4. Όμορφα λιμανάκια της ακτογραμμής



Πηγή: <http://www.in2life.gr>

## 2. Θεωρητική Προσέγγιση

Το λιμάνι της Ραφήνας είναι από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που προσδιορίζουν το αισθητικό και κοινωνικό στίγμα και την ποιότητα ζωής της μικρής αυτής πόλης, ιδιαίτερα μέσα στις μεταπολεμικές δεκαετίες της ανάπτυξής της.

Η μορφή και η λειτουργία του λιμανιού είναι έντονα μεταλλασσόμενη και εξαρτημένη από τις εκάστοτε ανάγκες της εποχής, είτε τοπικές είτε σε συνάρτηση με τις οικονομικοκοινωνικές εξελίξεις και τους γενικότερους σχεδιασμούς – ή την απουσία ολοκληρωμένων σχεδιασμών, πράγμα που δημιουργεί προβλήματα. Εξελικτικά, το λιμάνι της Ραφήνας διαφοροποιεί τη σχέση του με τον τόπο, όσον αφορά τον συγκεκριμένο χώρο όπου βρίσκεται αλλά και το ευρύτερο περιβάλλον της πόλης και της παράκτιας ζώνης, όπως και την κοινωνία της περιοχής.

Πρόκειται για ένα λιμάνι που βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό, κι αυτό το κάνει να επηρεάζει και να επηρεάζεται άμεσα από τις λειτουργίες της πόλης αλλά και να ασφυκτιούν μεταξύ τους, λόγω των πολλαπλών αναγκών και των δύο χώρων που παράλληλα αναπτύσσονται. Εκ του αποτελέσματος συνάγεται ότι από τους ισχυρότερους φορείς του σχεδιασμού, τους φορείς της Πολιτείας, και συνήθως όχι την τοπική κοινωνία, δίνεται προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση άμεσων και κερδοσκοπικών αναγκών εις βάρος του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στην περιοχή.



Πρόκειται άλλωστε για ένα πολύ σημαντικό λιμάνι επιβατικού κυρίως χαρακτήρα και εγγύτατο στην πρωτεύουσα της χώρας και τις κυριότερες υποδομές μετακίνησης και διακίνησης (Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, Αττική Οδός, Προαστιακός)

Η αφετηρία του ενδιαφέροντός μου για τη συγκεκριμένη έρευνα βρίσκεται στο ότι η Ραφήνα και το λιμάνι της βρίσκεται στο επίκεντρο πολλών εξελικτικών διαδικασιών καθώς επίσης ότι είναι ο τόπος καταγωγής μου και έχω βιώσει τις επιπτώσεις της στενής συνύπαρξής τους.

Εικόνα 5. Γραφικότητα αλλά και ογκώδεις λιμενικές εγκαταστάσεις



Πηγή : <http://www.irafina.gr>

Εικόνα 6. Συσσώρευση κίνησης και έλλειψη συντονισμού



Πηγή: <http://anatakti.blogspot.gr/>

### 3. Μεθοδολογία

Το ζητούμενο της διερεύνησης είναι η αποτύπωση του κοινωνικού και πολιτιστικού στίγματος της Ραφήνας μεταπολεμικά, και η ποιότητα ζωής στην πόλη, στο βαθμό που επηρεάζεται από το λιμάνι της, σε αλληλεπίδραση με τους υπερκείμενους αναπτυξιακούς σχεδιασμούς – ένα παράδειγμα σύγκρουσης του τοπικού με το υπερτοπικό.

Χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της ιστορικής συγκριτικής προσέγγισης

Για το σκοπό αυτό :

Αξιοποιήθηκαν δευτερογενείς πηγές

- ◇ **Αποδελτίωση Τύπου** (Τοπικά και Εθνικά μέσα)
- ◇ **Βιβλιογραφική Έρευνα – αναφορές** (σε αρχεία, εργασίες, μελέτες, οπτικοακουστικό υλικό)

Για την εμβάθυνση στα ιστορικά στοιχεία έγινε **ποιοτική έρευνα στο πεδίο**.

Αξιοποιήθηκαν **πρωτογενείς πηγές**

- ◇ με τη **μέθοδο της παρατήρησης**, με επισκέψεις στο χώρο
- ◇ με τη **μέθοδο των προσωπικών συνεντεύξεων** με σταθερό πλαίσιο επιλεγμένων ερωτήσεων, σε εκπροσώπους φορέων και ειδικούς. Πιο συγκεκριμένα, σε εκπροσώπους του Δήμου Ραφήνας, του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας, και κατοίκους που είναι μελετητές της Ιστορίας της Ραφήνας, συμμετέχοντες στα κοινά και ενεργοί πολίτες



και έμφαση δόθηκε στην **αντιπαραβολή ιστορικών περιπτώσεων (περιόδων) και χωροχρονικών συνθηκών**

Επιλέχθηκαν οι παρακάτω χρονικές περίοδοι εστίασης / σύγκρισης, χωρίς να παραβλέπεται βέβαια και η συνέχειά τους:

- ◇ **Δεκαετίες του '50-'60:** πρώτες αξιολογες υποδομές (μόλος) και την έναρξη της δημοφιλίας του παραλιακού συνοικισμού της Ραφήνας ως τόπου αναψυχής και διακοπών
- ◇ **Δεκαετίες του '80-'90:** με την πρόσδεση του Λιμανιού της Ραφήνας στην υπηρεσία των υπερτοπικών σχεδιασμών (τουρισμός, οικονομική μεγέθυνση και αίσθηση ευμερίας, ανεξέλεγκτη οικοδόμηση και κατασκευές για την εξυπηρέτηση νεότευκτων αναγκών που προβάλλονται στην περιοχή, ως επινεύου της πρωτεύουσας, και η τοπική κοινωνία συνήθως ανέχεται ,αλλά ορισμένες φορές προσπαθεί να ελέγξει)
- ◇ **Σήμερα:** όπου εμφανίζεται ως αναπόδραστη η καθυπόταξη της τοπικής λειτουργίας στην μεγάλη κλίμακα και η επιφόρτιση της πόλης με τις συνέπειες της ογκώδους δραστηριότητας του λιμανιού, χωρίς σχεδόν να έχει λόγο σε αυτό, και χωρίς να γίνεται αυτονόητα αντιληπτή η φυσική συνέχεια των δύο χώρων και των αναγκών τους

Η αντιπαραβολή των διαφορετικών χρονικών στιγμών έγινε με κριτήρια:

- Αισθητικής του Τοπίου
- Λειτουργικότητας για τους σκοπούς που επιτελούν
- Σχέσης με τους κατοίκους και τους επισκέπτες
- Δυνατοτήτων και ορίων

που συνιστούν ουσιώδεις παραμέτρους της ποιότητας ζωής στην πόλη.

**Για το σκοπό αυτό:**

Συλλέχθηκαν στοιχεία με τις παραπάνω μεθόδους ώστε να προσδιοριστεί ο χαρακτήρας του λιμανιού της Ραφήνας και η εμπλοκή του στη ζωή της πόλης στις μεταπολεμικές χρονικές περιόδους που αναφέρθηκαν, καταλήγοντας στο διαφιλονικούμενο Σήμερα.

## 4. Τα Αποτελέσματα της Διερεύνησης

### 4.1. «Ξεφυλλίζοντας» στο Διαδίκτυο και σε Έντυπα

Η έρευνα ανέδειξε έντονες χωρικές και λειτουργικές διαφοροποιήσεις και εντός και περιμετρικά του λιμανιού

**Δεκαετία του '50:** Εγκαταστάθηκαν τα πρώτα βασικά στοιχεία υποδομής για την υποστήριξη του ντόπιου στοιχείου (κτιστά καταστήματα, μόλος). Η πόλη είχε την προνομιακότητα και τα οφέλη που έδινε η εγγύτητα με την πρωτεύουσα (τροφοδοσία της παραγοράς της Αθήνας, επισκέψεις από Αθηναίους, κόμβος επικοινωνίας πρωτεύουσας με τα νησιά)

- ❖ Το 1948 έγινε η εγκατάσταση του τσιμεντόπλοιου ως βασικής προβλήτας του λιμανιού και φάρου (γραφική, πρωτότυπη και λειτουργική εγκατάσταση). Στο εσωτερικό του εγκαταστάθηκε το μπαρ και ταβέρνα «Ο Φάρος» του Α.Καλλάκη που λειτούργησε με επιτυχία αρκετά χρόνια, αλλά μεταφέρθηκε αργότερα στο λιμάνι καθώς πλημμύριζε συχνά από τα νερά της θάλασσας. Έπειτα το εσωτερικό του τσιμεντώθηκε αλλά διατηρείται ως σήμερα η χαρακτηριστική πλώρη στο μόλο.

Εικόνα 7. Το μπαρ-ταβέρνα «ο Φάρος» του Α. Καλλάκη



Πηγή: <http://www.trigilianoι.gr>

Εικόνα 8. Η Ραφήνα και το λιμάνι της κατά τις δεκαετίες '50-'60



Πηγή: <http://www.koolnews.gr>

- ❖ Αύξηση δρομολογίων και επικοινωνιών με Εύβοια (Κάρυστος, Μαρμάρι) και τα νησιά των Κυκλάδων, κυρίως με Άνδρο και Τήνο,
- ❖ Λειτουργία Παραλαβητηρίων (χαρακτηριστικές ξύλινες παράγκες αρχικά από δεκαετίες, ημιαυθαίρετα κτίσματα έπειτα, για την παραλαβή της ψαριάς των αλιέων και την συναλλαγή με τους ιχθυέμπορους με κατάληξη την αγορά της Αθήνας
- ❖ Μεταξύ των Παραλαβητηρίων και μπροστά στο λιμανάκι υπήρχαν ψαροταβέρνες και καφενεία με φρέσκα ψάρια και μεζέδες, πολυσύχναστα από ντόπιους και επισκέπτες
- ❖ Η Ραφήνα απέκτησε έντονο αρχαιολογικό ενδιαφέρον μετά τις ανασκαφές του Δ. Θεοχάρη με πρωτοελλαδικά ευρήματα (της Εποχής του Χαλκού) περιμετρικά του λιμανιού α) στο Ασκηταριό (η δεύτερη εναπομείνασα Ακρόπολη στην Αττική), β) στο λόφο του (σημερινού) Ταχυδρομείου (Τούμπα), γ) στην περιοχή Αλώνια. Κατά περίπτωση συναντά έντονη αντίδραση από ντόπιους. Μετά από εντυπωσιακά ευρήματα που καταγράφηκαν και μέρος του ς βρίσκεται στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο οι έρευνες σταμάτησαν και πολλά μετά την καταγραφή τους παραχώθηκαν.
- ❖ Η Ραφήνα έγινε τόπος αναψυχής για τους Αθηναίους, περιστασιακά ή και για καλοκαιρινές διακοπές, με προσόν όλη την παράκτια περιοχή, από το γραφικό λιμάνι, έως τις παρακείμενες παραλίες και την όμορφη εξοχή. Πολλές φορές ενοικίαζαν σπίτια ή δωμάτια του σταθερού συνοικισμού και δημιουργούνταν σχέσεις μεταξύ ενοικιαστών και ιδιοκτητών.
- ❖ Έγινε στέκι και δεχόταν επισκέψεις από ανθρώπους του πνεύματος που διατηρούσαν επαφές και φιλικό κύκλο, ή και διατηρούσαν σπίτια (Γουναρόπουλος, Εμπειρικός, Τσιτσάνης, Ρόζα Εσκενάζι, Φίλων Αρίας, ο εκδότης Μπότσης κα).
- ❖ Σημαντικοί φωτογράφοι απαθανάτισαν σε συλλογές στιγμές της ζωής και τοπία της Ραφήνας της εποχής: Τομπάζης, Εμπειρικός, Μεγαλοοικονόμου, Διρμίκης
- ❖ Γράφτηκαν τραγούδια με αναφορά στην αναψυχή στο λιμανάκι της Ραφήνας («Στου γιαλού τα βοτσαλάκια», «Δημητρούλα» κ.α.) ή και στην ιστορία της («Αγία Κυριακή» το καϊκι που διέσωζε έλληνες αγωνιστές προς Μέση Ανατολή στη διάρκεια της Κατοχής κάτω από τη

μύτη των Γερμανών, παρόλο που η Ραφήνα είχε γίνει πραγματικό φρούριο με μεγάλα οχυρωματικά έργα, τα οποία άλλαξαν ακόμη και τη μορφολογία της περιοχής ως σήμερα).

Εικόνα 9. Τα καΐκι «Αγία Κυριακή»



Πηγή: φωτ. Αρχείο Ηλία Μικρόπουλου

- ❖ Σκηνικό κινηματογράφησης ταινιών αποτέλεσε κυρίως το λιμάνι, ο συνοικισμός και οι παρακείμενες ακτές

Εικόνα 10. «Ο Ψαρογιαννος», ηθογραφική ταινία του Τ.Ψαρρά, 1966 με τους Γ.Φούντα, Α. Κατσέλη



Πηγή: <http://cinofil.pblogs.gr/2015>

Εικόνα 11, 12 «Η ζαβολιέρα», ταινία του 1959 του Μ.Αδάμη, με την Α.Βουγιουκλάκη, τον Γ.Φούντα



Πηγή: <http://www.irafina.gr>

Εικόνες 13, 14. «Το παρελθόν μιας γυναίκας», δράμα του Γ.Δαλιανίδη, 1968, με τη Μ.Χρονοπούλου, τον Κ.Καζάκο κ.ά





Πηγή : <http://finosfilm.com/gallery/movieGallery/108>

Αν και μεταξύ των ταινιών «Η ζαβολιάρρα» και «Το παρελθόν μιας γυναίκας» μεσολαβούν μόνο οκτώ χρόνια, τα πλάνα που εμφανίζουν το λιμάνι δείχνουν σημαντικές αλλαγές.

Εικόνα 15. Carte-postale με θέμα το λιμάνι της Ραφήνας του 1966-1967.



Πηγή: Η carte-postale προέρχεται από το αρχείο του Στάθη του Δημητρακού. Έκδοση του Χ. Λέου.

- ❖ Κάθε δύο χρόνια οργανωνόταν η Ναυτική Εβδομάδα, με πολλές πολιτιστικές εκδηλώσεις (μουσικές, χορευτικές, θεατρικές κλπ) όπου προσκαλούνταν σημαντικοί καλλιτέχνες αλλά και ομάδες της πόλης να εμφανίσουν τη δουλειά τους. Την παρακολουθούσε πλήθος κόσμου της πόλης και κοντινών περιοχών.
- ❖ Ήταν προσωπική η σχέση των ανθρώπων του λιμανιού, των ψαράδων, των ναυτικών, των εργατών. Ήταν ψυχική και η σύνδεση και οι αναμνήσεις των ντόπιων με τα καράβια

**Δεκαετία του '80: Από την κεντρική Διοίκηση και συνήθως με ανοχή από την ντόπια κοινωνία, η έννοια της ανάπτυξης βρίσκεται στο προσκήνιο και κάθε τοπική δυνατότητα για εγκαταστάσεις και πρόσκληση περισσότερου κόσμου και λειτουργιών μπαίνει σε προτεραιότητα.**

Εικόνα 16. Ένταση μετακινήσεων και κυκλοφοριακού φόρτου περί το '80

**Αρχείο Στάθη Δημητρακού**



Πηγή: Αρχείο Σ. Δημητρακού

- ❖ Τεχνικά έργα
- ❖ Εξυπηρέτηση τουρισμού κυρίως ως ενδιάμεσος τόπος πριν τον τελικό προορισμό στα νησιά



- ❖ Κατασκευή περισσότερων προβλητών
  - ❖ Ένταξη περισσότερων δρομολογίων προς Εύβοια, και κυρίως προς Άνδρο – Τήνο – Μύκονο, αλλά και μακρύτερα όπως Σαντορίνη, Κρήτη και Χίο-Μυτιλήνη
  - ❖ Εντονότερη αστικοποίηση, ένταση μετακινήσεων και κυκλοφοριακού φόρτου
  - ❖ Ξαφνική καταστροφή μέρους της ακτογραμμής (Βράχου Μύτης της Γριάς και μικρών γραφικών παραλιών (παραλίες Μπενάκη, Βούλγαρη) για την προέκταση του λιμανιού)
- Εικόνα 17. Ακατάλληλη η κεντρική παραλία για κολύμβηση



Εικόνα 18. Έντονη οικοδόμηση χερσονήσου «Νηρέα» ήδη από τη δεκ. '70



Πηγή εικόνων 17,18: <http://kitespots.gr/>

Εικόνα 19. Η παραλία Μπενάκη. Στη θέση της σήμερα έχει γίνει η προέκταση του λιμανιού, ο χώρος του αλιευτικού καταφυγίου.



Πηγή: Φωτ. Αρχείο Στάθη Δημητρακού, Παραχώρηση από Δ.Ο.Π.Α.Π.

- ❖ Έναρξη συγκρουσιακής σχέσης Τοπικής Διοίκησης και μικροκοινωνιών με την Κεντρική Διοίκηση που σχεδιάζει και υλοποιεί: αντίθεση τοπικής κοινωνίας στην ανάπτυξη του λιμανιού, με περιορισμένες επιτυχίες των τοπικών κινημάτων (πχ γεφυροπλάστιγγα φορτηγών που τελικά δεν εγκαθίσταται εντός του παράκτιου χώρου του λιμανιού αλλά στη λεωφόρο λίγο πριν τις παρυφές της πόλης).

**Σήμερα:** Η διερεύνηση του θέματος αναδεικνύει το γεγονός ότι το πολιτιστικό στίγμα του λιμανιού της Ραφήνας και η επικοινωνία του με την κοινωνία της φθίνει στο χρόνο, ταυτόχρονα με την αλματώδη ανάπτυξη των περιφερειακών υποδομών, την εξέλιξη της κοινωνίας της πόλης και τη στρατηγική του πλέον γεωγραφική θέση.

**Η σημερινή εικόνα του λιμανιού της Ραφήνας:**

- Λιμένας διεθνούς ενδιαφέροντος

- Λιμένας εθνικής σημασίας, και
- Διαθέτει 13 προβλήτες πρόσδεσης για ΕΓ/ΟΓ πλοία, 2 προβλήτες για ταχύπλοα σκάφη, αλιευτικό καταφύγιο και χερσαίους χώρους

Σε αυτήν την χρονική περίοδο έχουμε:

- ❖ Μεγάλες λιμενικές εγκαταστάσεις με την προοπτική της εξυπηρέτησης του τουρισμού, του αεροδρομίου, της (απομακρυσμένης) Αττικής Οδού και της πρωτεύουσας σε μία συνεχή ανοιχτή γραμμή επικοινωνίας, μετακίνησης και εξυπηρέτησης.
- ❖ Τεράστιο αριθμό επιβατών (πάνω από δύο εκατομμύρια ετησίως και αντίστοιχα οχήματα, ιδιωτικά και δημόσια για τη μεταφορά αγαθών)
- ❖ Ταυτόχρονα έλλειψη βασικών υποδομών για την εξυπηρέτηση των παραπάνω, με κυρίαρχη την έλλειψη βασικής οδού προσέλευσης και αποχώρησης από το λιμάνι με την παράκαμψη της ίδιας της πόλης της Ραφήνας, τον ανεπαρκή χώρο για πάρκινγκ, την έλλειψη βασικών υποδομών εξυπηρέτησης και αναμονής των επιβατών.
- ❖ Ελαχιστοποίηση γραφικότητας

Εικόνα 20. Ελαχιστοποίηση γραφικότητας



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Χάρτης 2. Σημαντικές υποδομές



Πηγή : Μελέτη Αρχιτεκτονικής Ομάδας, 1<sup>ο</sup> βραβείο Διαγωνισμού που προκήρυξε ο Οργανισμός Λιμένων Ραφήνας (Σεπτέμβριος 2012)

#### 4.2. Συζητώντας με Κατάλληλους Ανθρώπους (Προσωπικές Συνεντεύξεις με Σταθερό Πλαίσιο Ερωτήσεων)

- **Συνέντευξη της κ. Τσεβά Δήμητρας, αντιδημάρχου στο Δήμο Ραφήνας-Πικερμίου για σειρά ετών, και σήμερα.**

*Η κ. Τσεβά επεσήμανε την έλλειψη της φωνής του Δήμου εντός της Διοίκησης του Οργανισμού Λιμένος, την έλλειψη υποδομών στο λιμάνι και αυτοποδοτικότητα προς την πόλη της Ραφήνας, και το ενδιαφέρον του Δήμου για το ζήτημα του Λιμανιού, για την ιστορία και τον πολιτισμό της πόλης*

- **Συνέντευξη της κ. Χατζηπαράσχου Αικατερίνης, κάτοικου Ραφήνας και γηγενούς, που έχει διατελέσει:**

**Αντιπρόεδρος στον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας 2009-2016**

**Πρόεδρος στον Λιμενικό Ταμείο Ραφήνας 2002-2004**

» » **1993-2002**

*Η κ. Χατζηπαράσχου μίλησε για το ενδιαφέρον και τις δράσεις που κάνει ο Οργανισμός Λιμένος για την πόλη της Ραφήνας, τον πολιτισμό, την κοινωνία, καθώς και για τα σχέδια για το μέλλον του λιμανιού.*

- **Συνέντευξη του κ. Στάθη Δημητρακού, ιατρού και ντόπιου, Κοινοτικού Συμβούλου παλαιότερα, μελετητή της ιστορίας της Ραφήνας και τηρούντος αρχείου στοιχείων και φωτογραφιών**

*Το λιμάνι της Ραφήνας έχει σημαντική ιστορία αλλά όχι σημαντικές υποδομές για να αντέξει τον σύγχρονο φόρτο. Υπάρχουν τεχνικές λύσεις, όχι τέλειες, αλλά μπορούν να βελτιώσουν τις συνθήκες.*

- **Συνέντευξη του κ. Μεχτάρη Αναστάσιου, κάτοικου Ραφήνας και γηγενή, που έχει διατελέσει:**

**Πρόεδρος στο Λιμενικό Ταμείο Ραφήνας κατά τα έτη 1963-1965**

» » » **1990-1993**

**Πρόεδρος στον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας κατά τα έτη 2004-2009**

*Ο κ. Μεχτάρης ανέφερε έργα στα οποία ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας προχώρησε για τη βελτίωση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμανιού, ωφελώντας και το λιμάνι και την πόλη. Θεωρεί απαραίτητη την συνεννόηση του Οργανισμού με τον Δήμο με βάση μια χρυσή τομή. Έτσι κι αλλιώς όμως το σημαντικότερο γεγονός, όπως τονίζει, είναι πως το λιμάνι είναι υπό πώληση, από το ΤΑΙΠΕΔ στο οποίο ανήκει.*

- **Συνέντευξη με τον κ. Λαζαρή Αντώνη, εκπαιδευτικό, βιολόγο, μελετητή της ιστορίας της Ραφήνας, τηρούντα αρχείο στοιχείων και φωτογραφιών**

*Ο κ. Λαζαρής θεωρεί ότι το λιμάνι δίνει στην πόλη της Ραφήνας την ταυτότητά της, επισημαίνει τη συγκρουσιακή σχέση του Δήμου και της κοινωνίας με τον Οργανισμό Λιμένος και την απογοήτευση από την πνευματική ζωή στον τόπο, που υποσκελίζεται από την κακώς εννοούμενη, χωρίς σωστό σχεδιασμό, ανάπτυξη των μεγάλων έργων. Τονίζει την ανάγκη ενεργοποίησης των κατοίκων.*

## 5. Συμπεράσματα – Παρατηρήσεις

### Η καθημερινότητα του λιμανιού:

- ❖ Κυκλοφοριακή συμφόρηση και μεγάλα πάρκινγκ που καταλαμβάνουν χώρους ζωτικούς για την πόλη μπροστά στο θαλάσσιο μέτωπο, και πάλι είναι ανεπαρκή επεκτείνοντας το ανεξέλεγκτο παρκάρισμα σε όλη την πόλη της Ραφήνας



Εικόνα 21. Κυκλοφοριακή συμφόρηση και ανεξέλεγκτο παρκάρισμα



Πηγή : Μελέτη Αρχιτεκτονικής Ομάδας, 1<sup>ο</sup> βραβείο Διαγωνισμού που προκήρυξε ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Σεπτέμβριος 2012)

- ❖ Κατάπλους και απόπλους των περισσότερων πλοίων στις ώρες αιχμής – απουσία συντονισμού και καταμερισμού των δρομολογίων
- ❖ Έντονη ατμοσφαιρική ρύπανση
- ❖ Έλλειψη επαρκών υποδομών για την εξυπηρέτηση του τεράστιου αριθμού επιβατών (χώρων αναμονής, σκίασης, αποσκευών, τουαλέτες κλπ)
- ❖ Σταθερά προβλήματα ασφαλείας του λιμανιού, που λόγω προσανατολισμού και παρά τα έργα, είναι ανοιχτό όχι μόνο στο βορριά αλλά σε όλους τους καιρούς, ειδικά με την υπερσυσσώρευση πλοίων και δρομολογίων. Οι πολύ καλοί καπετάνιοι έσωζαν ανέκαθεν, και έως τώρα, την κατάσταση

### **Από τη μεριά του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας:**

- ❖ Έχουν γίνει κατά καιρούς μελέτες και έργα βελτίωσης του κεντρικού λιμανιού και της παράκτιας ζώνης από τον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας με έργα όπως διαπλάτυνση δρόμου με προέκταση προς τη θάλασσα, φωτισμού, συντήρησης παράκτιων μονοπατιών, διαμόρφωσης και συντήρησης πάρκου, ανακαίνισης παλιάς οικίας (πολύ εμφανούς στην πρόσοψη του λιμανιού) για δημόσιες χρήσεις
- ❖ Προκηρύχθηκαν και διενεργήθηκαν Αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί για τον Οργανισμό με θέμα α) την αισθητική βελτίωση του λιμανιού και β) της ευρύτερης περιβάλλουσας περιοχής και των υποδομών (παράκτια ζώνη, παρακείμενες παραλίες, οδοί εισόδου-εξόδου από το χώρο του λιμανιού, Προαστιακός). Είναι στη διάθεση του Οργανισμού για τυχόν μελλοντική εφαρμογή.
- ❖ Έγινε έκδοση από τον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας ιστορικής μελέτης και φωτογραφικού λευκώματος με τίτλο «Τα Πλοία και οι Άνθρωποι» (2015) με όλη την καταγεγραμμένη ιστορία του λιμανιού

### **Πρωτοβουλίες από τη μεριά της τοπικής κοινωνίας με ενδιαφέρον για τη συντήρηση και ανάπτυξη του παραθαλάσσιου πολιτισμού και δραστηριοτήτων:**

- ❖ «Πολιτιστικός σύλλογος ερασιτεχνών αλιέων»: Πολιτιστική διάδοση ερασιτεχνικής αλιείας και μύηση νεότερων – πρόταση για Μουσείο Αλιείας που μπορεί να αυξήσει την επισκεψιμότητα της περιοχής αλλά και τη γραφικότητα, με την έκθεση θαλάσσιων θησαυρών μοναδικής ναυπηγικής τέχνης
- ❖ Ναυτικός Όμιλος Ραφήνας «Αλκυόν»: εκπαιδευτικές και αγωνιστικές ναυαθλητικές δράσεις
- ❖ Σύλλογοι και πρωτοβουλίες ενεργών πολιτών παρεμβαίνουν για την προστασία παράκτιων περιοχών που θίγονται από αναπτυξιακές πρακτικές (πχ α) δράση Εξωραϊστικού Συλλόγου «Νηρέας» για την διατήρηση της φυσικής μορφής παραλίας παρακείμενης στο λιμάνι και την μη ενοικιάσή της για παραλιακή καφετέρια με εγκαταστάσεις για φιλοξενία



κατοικίδιων, β) δράση συλλόγου «Δασαμάρι SOS» για τον περιοδικό καθαρισμό της εκβολής του Μεγάλου Ρέματος στην κεντρική παραλία της Ραφήνας και τη διάσωση της χλωρίδας και της πανίδας του μικρού υγροβιότοπου, γ) δράση ειδικών μελετητών της σύγχρονης και της αρχαίας ιστορίας της περιοχής για ανάδειξη των καταχωμένων αρχαιολογικών ευρημάτων πριν την ανάπλαση σε πλατεία άνωθεν του λιμανιού δ) εκπαιδευτικά παιχνίδια στους μαθητές «Ανακάλυψη θησαυρού» με στοιχεία και έρευνα της τοπικής ιστορίας και χωρικές εξερευνήσεις ε) ξεναγήσεις σε τόπους ιστορικού, επιστημονικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος)

#### **Συμπερασματικά θα λέγαμε για το σήμερα:**

- Είναι κατάδηλη η **αποξένωση του Λιμανιού της Ραφήνας από την πόλη και τους κατοίκους της**. Ενώ πρόκειται για σώμα από το σώμα της πόλης, και χωρικά και ιστορικά και βιωματικά, οι εκάστοτε νέοι Σχεδιασμοί το προσδένουν στην εξυπηρέτηση των εθνικών στόχων ανεξαρτήτως βουλήσεων της τοπικής κοινότητας
- Ήδη από το γεγονός ότι στην **νέα σύνθεση της Διοίκησης του Οργανισμού Λιμένος (από 1/1/2017)** δεν μετέχουν εκπρόσωποι του Δήμου, όπως και πριν, αλλά για πρώτη φορά ούτε γηγενείς σε οποιοδήποτε επιτελεστικό ρόλο, δείχνει την επιπλέον **υποβάθμιση και παράκαμψη της τοπικής κοινωνίας**, των αναγκών και προτεραιοτήτων της
- **Οι σχεδιασμοί πρώτα γίνονται από την Κεντρική Διοίκηση** και υλοποιούνται εγκαταστάσεις και έργα, κι **έπειτα καλούνται οι κοινωνίες να προσαρμοστούν**. Εξίσου άλλωστε γίνεται αντιληπτή η απουσία συγκεκριμένου σχεδιασμού και η τυχαία εξέλιξη των πραγμάτων.
- Υπάρχει η **διάθεση από τον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας για περαιτέρω εξέλιξη** κάθε δυνατότητας που δίνει το λιμάνι, όχι τόσο με τη μορφή πλέον της χωρικής επέκτασης όσο της **αξιοποίησης κι άλλων πιθανών λειτουργιών** (πχ καταφύγιο τουριστικών σκαφών), και σίγουρα στην κατεύθυνση του **περαιτέρω εκσυγχρονισμού**
- Η **ανταποδοτικότητα προς την πόλη** για τις παραπάνω παρεμβάσεις εμφανίζεται μεν στις **προθέσεις του Οργανισμού Λιμένος**, όμως είναι **περιορισμένη, ενώ τα οφέλη είναι τεράστια** από τη λειτουργία του λιμανιού. Δίνονται επιχορηγήσεις σε συλλόγους (χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση ο βαθμός), γίνονται ενέργειες ανάπλασης και καλλωπισμού στο χώρο του λιμανιού, την χερσαία και την παράκτια ζώνη, συχνά ενδιαφέρουσες. Επίσης όμως είναι σχετικά απλές, μη εξοδευτικές ιδιαίτερα και συχνά δεν έχουν συνέχεια.
- Αντίστοιχα **μελέτες για εις βάθος βελτιώσεις και επίλυση προβλημάτων αφήνονται στο μέλλον**.
- **Πολλά προβλήματα διαιωνίζονται γιατί αποτελούν μέρος γενικότερων δυσλειτουργιών και έλλειψης ευρύτερων υποδομών** (βιολογικού καθαρισμού, χάραξης ρέματος, σχεδίου πόλης), οπότε λειτουργούν ή επιδιώκονται επιμέρους λύσεις
- **Το μνημονιακό ιδιοκτησιακό καθεστώς της παράκτιας ζώνης από το ΤΑΙΠΕΔ**, που περιλαμβάνει κυριαρχικά πλέον το λιμάνι και την χερσαία ζώνη, **υποσκάπτει την οποιαδήποτε διεκδίκηση** και πρόταση από τους κατοίκους, συλλογικότητες και πρωτοβουλίες, και από τον ίδιο το Δήμο.

#### **Αντίστοιχα**

- **Η ενεργής τοποθέτηση του κόσμου είναι ισχνή** και αφορά συνήθως σε μειωψηφίες
- **Λείπει ο αναγκαίος συνασπισμός του Δήμου με την κοινωνία**, με βάση μελετημένους ενιαίους στόχους ώστε να επιτευχθεί μαζικότητα στις διεκδικήσεις.
- Μία από τις αιτίες φυσικά της αδράνειας αυτής είναι η **έκπτωση της παιδείας** και του πολύπλευρου πνευματικού παραδείγματος στη ίδια την πόλη της Ραφήνας, με τις φτωχές πολιτιστικές λειτουργίες, που θα διαμόρφωναν κριτική σκέψη και αποφασιστικότητα.

- Πολλοί μάλιστα θεωρούν την εξέλιξη της μεγέθυνσης και μεγιστοποίησης του κέρδους ως αυταπόδεικτο σημείο προόδου, και γι'αυτό την αποδέχονται.

## 6. Κρίσιμα ζητήματα προς αντιμετώπιση

Είναι πανίσχυρα τα πειστικά πλαίσια που θέτουν οι από πάνω Σχεδιασμοί, καθώς έχουν εθνική εμβέλεια και κεντρική ισχύ.

Εντούτοις θεωρώντας την αισθητική του τοπίου και την αξιοβίωτη καθημερινότητα τεράστιο κριτήριο ειδικά στη χώρα μας, και σε έναν τόσο προνομιακό τόπο όσο η Ανατολική Αττική και ο πολυλειτουργικός κόμβος της Ραφήνας, η έμφαση πρέπει να τροποποιηθεί προς την πραγματική **ποιότητα ζωής** και να γίνουν οι απαραίτητοι συνυπολογισμοί του **τοπικού στοιχείου**. Οι στόχοι μπορούν να είναι:

- ◇ Η επανασύνδεση του λιμανιού με την πόλη, βιωματικά, λειτουργικά, οπτικά με τα αντίστοιχα έργα, την αλλαγή της χρήσης περιοχών (πχ απαλλαγή από το τεράστιο παρκινγκ μπροστά στην κεντρική παραλία) και διευκόλυνση των λειτουργιών της πόλης και των επισκεπτών.
- ◇ Η τοποθέτηση των κατοίκων της Ραφήνας, ως πολίτες και Συλλογικότητες, όπως και του Δήμου Ραφήνας-Πικερμίου στο επίκεντρο και στις διαδικασίες των διαβουλεύσεων για την εξέλιξη των Σχεδιασμών για το Λιμάνι και γενικά τις λειτουργίες της πόλης
- ◇ Η κατάληξη του Προαστιακού στην πόλη
- ◇ Να διατηρηθεί ο περιορισμός του χαρακτήρα του λιμανιού μόνο σε επιβατικό και αλιευτικό
- ◇ Να γίνει ουσιαστική αναβάθμιση του λιμανιού με υποδομές επαρκείς και σύγχρονες για τους επιβάτες και τους επαγγελματίες (χώρους αναμονής, τουαλέτες, χώρους αποσκευών)
- ◇ Να επιδιωχθεί η μείωση των δρομολογίων και ο καλύτερος συντονισμός τους, με κατανομή σε όλες τις ώρες της ημέρας
- ◇ Να διεκδικηθεί η χρησιμοποίηση του εκτεταμένου χώρου του λιμανιού και των εγκαταστάσεών του (αφού ολοκληρωθούν) ως τόπου συνάντησης συλλογικοτήτων και φορέων της πόλης με εκδηλώσεις και άλλες δημόσιες χρήσεις. Για παράδειγμα η μόνιμη επικοινωνία με τα νησιά μπορεί να δημιουργήσει μία σταθερή έκθεση προϊόντων τοπικής νησιώτικης παραγωγής
- ◇ Ανάδειξη πολιτιστικών στοιχείων Ραφήνας: της τοπικής ιστορίας της Ραφήνας, του φυσικού τοπίου και των αρχαιολογικών ευρημάτων με ξεναγήσεις, πολιτιστικούς και περιβαλλοντικούς περιπάτους, πολιτιστικά και περιβαλλοντικά παιχνίδια γνώσεων
- ◇ Η πολυπολιτισμικότητα στη σύνθεση των κατοίκων της Ραφήνας (έντονο το προσφυγικό στοιχείο αλλά όχι μοναδικό, σημαντική παρουσία κατοίκων βλάχικης, ηπειρώτικης, αρβανίτικης, σαρακατσάνικης καταγωγής και μεταναστών) αποτελεί καλό υλικό για παρουσίαση των παραδόσεων του τόπου προέλευσης αλλά και της δυνατότητας καλής συνύπαρξης και μίξης
- ◇ Συνεργασία με τους όμορους δήμους για την συνέχιση επιτυχημένων τοπικών έργων (παράκτιες διαδρομές, δημιουργία συνεταιρισμών για τοπικά είδη, παραγωγή πολιτιστικών και τουριστικών προγραμμάτων και διαδρομών)
- ◇ Κυρίως θα έπρεπε να γίνει αντιληπτή η εκπεφρασμένη αγωνία νέων γενιών στην περιοχή για την πολύπλευρη ένδεια που παρουσιάζει η πόλη ως προς την πνευματική ζωή.
- ◇ Οι εξελίξεις ή οι βελτιώσεις για το λιμάνι δεν μπορεί να αφορούν μόνο μια περιορισμένη ομάδα επαγγελματιών αλλά συνολικά και ουσιαστικά ανταποδοτικά οφέλη για το σύνολο. Διαφορετικά είναι φυσικά άδικες, ενώ λειτουργούν και διασπαστικά για το κοινωνικό σύνολο.

- ◇ Οι προτάσεις οφείλουν να είναι μικτές και πολύπλευρες, καθώς τα αναπτυξιακά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα καθίστανται πλέον κορυφαία και υποβαθμίζουν τον δυναμικό προνομιούχο Δήμο.
- ◇ Ουδεμία άλλωστε επένδυση δεν μπορεί ολοκληρωμένα να λειτουργήσει αν δεν συγκλίνει και δεν υποστηριχθεί από την τοπική κοινωνία.
- Σίγουρα η ίδια η **κοινωνία είναι αναγκαίο να μένει ενεργή** και να παρακολουθεί τις εξελίξεις, και ανάλογα να **τοποθετείται μελετημένα αλλά και πρωτοβουλιακά**, όχι με στείρες αρνήσεις αλλά με δημιουργικές προτάσεις για επιμέρους ή για συνολικά ζητήματα, καθώς το λιμάνι δημιουργεί πολυεπίπεδους προβληματισμούς και προκλήσεις.
- Χρειάζεται η **νεανική παρουσία** στις κοινωνικές δράσεις αυτές, ώστε να είναι πραγματικά καινοτόμες και γόνιμες για τον τόπο, να δημιουργούν έλξη προς πολύ κόσμο και αισιοδοξία για το μέλλον.

### Βιβλιογραφία - Αναφορές

Βουλγαρίδη Ε., 2015, «Τα Πλοία και οι Άνθρωποι» Έκδοση του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας

Ζάππα Γ., 1968, «Αλιευτικό χρονικό του Ευβοϊκού», μελέτη, τ. ΙΔ', Αρχεῖον Ευβοϊκῶν Μελετῶν

Κυριαζή Ν., 1999, «Η κοινωνιολογική έρευνα», εκδ. Ελληνικά Γράμματα

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΝΕΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΕ ΘΕΜΑ “ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΡΑΦΗΝΑΣ”, Δελτίο Τύπου Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας: <http://www.getyourspace.gr>

**2 Μελέτες** Αρχιτεκτονικών Ομάδων για τον παραπάνω Διαγωνισμό (Σεπτέμβριος 2012):

**1ο βραβείο** (Μέλη αρχιτεκτονικής ομάδας: Γεωργίου Γιώργος, Καρατόλου Αργυρώ, Μπουλουγούρα Κατερίνα, Νικητοπούλου Ευγενία, Ραυτοπούλου Ναταλία-Χριστίνα, Τσώλη Μαρία Αρχιτέκτονες Μηχανικοί,ΕΜΠ)

**3ο βραβείο** (Μέλη αρχιτεκτονικής ομάδας: Γ. Παπαϊωάννου, Α. Παππάς, Φ. Φωτοπούλου, Χ. Μπουραντάς) <http://www.archisearch.gr/>

<http://www.triglianoi.gr/index.php>

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

<http://www.koolnews.gr>

<http://cinefil.pblogs.gr>

<http://finosfilm.com/gallery/movieGallery/>

<http://www.antifonies.gr>

<http://imagehost.arxipelagos.com>

<http://kitespots.gr/>

<https://el.wikipedia.org/>

<http://ess.gr/>

<http://www.2steps.gr/>

<http://www.in2life.gr>

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

<http://www.irafina.gr>

<http://anatakti.blogspot.gr/>



Ναύπλιο\_ Β.Χ.



\* Ερευνητική εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία», 2016-2017

### Θεματικές Ενότητες

- \_ Εισαγωγή
- \_ Το λιμάνι ως στοιχείο της ανάπτυξης.
- \_ Κατηγορίες Λιμένων
- \_ Ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης
- \_ Η Δημοτική Ενότητα Βάρης
- \_ Η Δημοτική Ενότητα Βούλας
- \_ Η Δημοτική Ενότητα Βουλιαγμένης
- \_ Συμπεράσματα

### Περίληψη

Τα λιμάνια σε όλες τους τις εκφάνσεις, οικονομικές, τεχνολογικές, κοινωνικές και πολιτιστικές, είναι ένα ζωτικής σημασίας κομμάτι της αστικής κληρονομιάς. Είναι η μοναδική μετάβαση ανάμεσα στη γη και το νερό και ένα σημείο συνάντησης για τους ανθρώπους και τα εμπορεύματα. Τα λιμάνια αποτελούν για πολλούς τη βάση για τη γεωγραφία και την ιστορία μιας πόλης, καθώς αποτελεί τη δομή της αστικής περιοχής γύρω από αυτό. Τα σύγχρονα λιμάνια είναι συχνά ο τόπος των σκληρών αγώνων πάνω στην πολιτική των μεταφορών, των υποδομών, και του εμπορίου, για τις ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς. Η Ελλάδα είναι χώρα με μακρά ναυτική παράδοση που συνέβαλε σημαντικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με αποτέλεσμα να διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως. Με αμέτρητα λιμάνια μικρά και μεγάλα, να κατακλύζουν την ακτογραμμή της, η χώρα έχει μια μοναδική ευκαιρία αξιοποιώντας τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους να δώσει κίνητρα για την ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας.

**Λέξεις – κλειδιά:** Λιμάνια, ανάπτυξη, τοπική κοινωνία, Δήμος Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης

### Abstract

The harbors in all their aspects, economic, technological, social and cultural, are a vital part of the urban heritage. It is the only transition between earth and water and a meeting point for people and goods. The harbors are for many the basis for the geography and history of a city, as it is the structure of the urban area around it. Modern harbors are often the place of harsh struggles over transport, infrastructure, and trade policy for the needs of the global market. Greece is a country with a long naval tradition that has contributed significantly to the development of maritime transport and has one of the largest merchant fleets worldwide. With countless ports of small and large, flooding its coastline, the country has a unique opportunity to capitalize on their special characteristics to motivate the development of the local community.

**Keywords:** Harbors, development, local community, Municipality of Vari – Voula – Vouliagmeni

## 1. Εισαγωγή

Τα λιμάνια υπήρξαν προαιώνιος πόλος έλξης και σημαντικός σταθμός στην ζωή των Ελλήνων από την αρχαιότητα (από την εποχή του Ομήρου) έως σήμερα. Σε όλες τους τις εκφάνσεις, οικονομικές, τεχνολογικές, κοινωνικές και πολιτιστικές, είναι ένα ζωτικής σημασίας κομμάτι της αστικής κληρονομιάς. Είναι η μοναδική μετάβαση ανάμεσα στη γη και το νερό και ένα σημείο συνάντησης για τους ανθρώπους και τα εμπορεύματα. Τα λιμάνια αποτελούν για πολλούς τη βάση για τη γεωγραφία και την ιστορία μιας πόλης, καθώς αποτελεί τη δομή της αστικής περιοχής γύρω από αυτό. Τα σύγχρονα λιμάνια είναι συχνά ο τόπος των σκληρών αγώνων πάνω στην πολιτική των μεταφορών, των υποδομών, και του εμπορίου, για τις ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς. Είναι ένα πεδίο μάχης των αντιθέσεων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και αποτελεί το κέντρο των οικονομικών δραστηριοτήτων καθώς γύρω από αυτό αναπτύσσεται η οικονομία μιας πόλης. Οι λιμένες ως ο πιο αδηφάγος δέκτης της ευημερίας, απαιτεί συνεχή παροχή δημοσίου χρήματος για να παραμείνει ανταγωνιστικό (Wakeman, 2007).

## 2. Το λιμάνι ως στοιχείο της ανάπτυξης

Το λιμάνι σε όλες τις εκφάνσεις, οικονομικές, τεχνολογικές, κοινωνικές και πολιτιστικές, είναι ένα ζωτικής σημασίας κομμάτι της αστικής κληρονομιάς. Είναι η μοναδική μετάβαση ανάμεσα στη γη και το νερό και ένα σημείο συνάντησης για τους ανθρώπους και τα εμπορεύματα.

Η Ελλάδα είναι χώρα με μακρά ναυτική παράδοση. Η θέση της και η μορφολογία της συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με αποτέλεσμα να διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, ο ελληνόκτητος στόλος (για πλοία άνω των 1.000 gt) αποτελείται από 3.699 πλοία μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και χωρητικότητας 129.765.470 gt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου (ICAP, 2009).

## 3. Κατηγορίες Λιμένων

Οι κατηγορίες των λιμανιών κατά ιστορική – χρονολογική σειρά είναι οι εξής (Παρδάλη, 2001):

- 1) *Φυσικά λιμάνια*: διαμορφωμένοι όρμοι από τη φύση με το απαραίτητο βάθος και πλάτος έτσι ώστε να αγκυροβολούν τα πλοία.
- 2) *Παραδοσιακά λιμάνια*: παράκτια περιοχή όπου έχουν γίνει τεχνητές παρεμβάσεις για την ασφάλεια των πλοίων κατά την πρόσδεση ή την αναχώρηση. Οι παραδοσιακοί λιμένες αποτελούσαν κέντρα αγοραπωλησίας, εμπορίου και πόλοι έλξης για την τοπική βιομηχανία.
- 3) *Σύγχρονα λιμάνια*: βρίσκονται συνήθως μακριά από τα αστικά κέντρα, συνδέουν τη θάλασσα και τη χερσαία μεταφορά, αποτελούν σημαντικό κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας και συμβάλλουν στην μείωση του συνολικού κόστους μεταφοράς των προϊόντων.
- 4) *Σύγχρονοι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί*: αποτελεί τομέα του λιμανιού με μία ή περισσότερες θέσεις παραβολής για τη διαχείριση ενός συγκεκριμένου φορτίου.

Επίσης, τα λιμάνια μπορούν να διαχωριστούν ανάλογα με τη χρήση τους ή την υποδοχή διαφόρων εμπορευμάτων (cargo port) ή επιβατών (cruise ή passenger port). Όμως, οι διάφορες κατηγορίες λιμενικών εγκαταστάσεων που προορίζονται αποκλειστικά για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής είναι οι εξής (Αντωνόπουλος):

1. *Τουριστικός λιμένας*: Σύμφωνα με το άρθρο 29 του Ν.2160/93: «Τουριστικός λιμένας αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για την

- εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής είτε για αγκυροβόλημα είτε για μακροχρόνια ή παροδική χειρσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχομένων σκαφών».
2. *Καταφύγιο τουριστικών σκαφών*: Σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν.2160/93: «Το καταφύγιο τουριστικών σκαφών δημιουργείται εντός λιμένων ή προστατευμένων όρμων και σ' αυτό παρέχονται κατ' ελάχιστο οι παροχές και εξυπηρετήσεις νερού, ρεύματος, κοινοχρήστου τηλεφώνου, παροχή καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης και χώρων υγιεινής».
  3. *Ζώνη αγκυροβολίου*: Σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν.2160/93, ζώνη αγκυροβολίου με ελαφρύ εξοπλισμό δημιουργείται εντός προστατευμένων όρμων, όταν δεν θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία εγκαταστάσεων που μπορεί να επιφέρουν οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος. Στις ζώνες αυτές προβλέπεται ελαφρύς εξοπλισμός για την εξυπηρέτηση των σκαφών (παροχές νερού, καυσίμων, κοινοχρήστου τηλεφώνου, περισυλλογή απορριμμάτων κ.α.)
  4. *Λιμένας ξενοδοχειακής μονάδας*: Σύμφωνα με το άρθρο 35 του Ν.2160/93, οι ξενοδοχειακές μονάδες επιτρέπεται να δημιουργούν, στον αιγιαλό και την παραλία που βρίσκεται μπροστά από τις εγκαταστάσεις τους, τουριστικό λιμένα για την εξυπηρέτηση της πελατείας τους, με την προϋπόθεση ότι η δυναμικότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής δεν υπερβαίνει το 10% του αριθμού των δωματίων της ξενοδοχειακής μονάδας. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται μόνο σε ξενοδοχειακές μονάδες που διαθέτουν περισσότερα από 200 δωμάτια και βρίσκονται σε απόσταση πέρα του 1 χλμ. από υφιστάμενο τουριστικό λιμένα.
  5. *Μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό*: Υφιστάμενοι λιμένες μπορούν να μετατραπούν σε τουριστικούς, εφαρμοζόμενων των διατάξεων του άρθρου 31 του Ν.2160/93.

Τα λιμάνια μπορούν να καταταγούν σε τρεις γενιές ανάλογα με τις δραστηριότητες τους (Παρδάλη, 2001, και Χλωμούδης, 2011):

1. Τα λιμάνια πρώτης γενιάς, μέχρι και το 1950 συνέδεαν την ξηρά με τη θάλασσα, με κύρια δραστηριότητα την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να απομονώνονται από δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου, η προβολή του λιμανιού να μην έχει σημασία, να αγνοούν τις ανάγκες των χρηστών τους όταν η δύναμη είναι μονοπωλιακή, να θεωρούν τον εαυτό τους (οργανωτικά και διοικητικά) ως ανεξάρτητο βασίλειο, οι φορείς που εμπλέκονται να είναι απομονωμένοι, κ.ά.
2. Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς, μετά το 1950, χαρακτηρίζονται για τη διεύρυνση των υπηρεσιών τους και την επέκταση των συνεργασιών και εγκαταστάσεων τους προς το εσωτερικό της χώρας. Γενικότερα, θεωρούνται το κέντρο των μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών, με ιδιαίτερη ανάπτυξη των ναυτιλιακών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων.
3. Τα λιμάνια τρίτης γενιάς, μετά το 1980, παίζουν σχεδόν τον πιο σημαντικό ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα, λόγω της ευρείας χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων και των μεταφορών παγκοσμίως, καθώς αποτελούν κόμβο στο παγκόσμιο δίκτυο παραγωγής κατανάλωσης. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν είναι οι παραδοσιακές λιμενικές (φορτοεκφόρτωση και χειρισμός φορτίου μέσω σύγχρονου μηχανολογικού και τεχνικού εξοπλισμού), οι βιομηχανικές – περιβαλλοντικές (και για τα πλοία και για τα φορτία, εφαρμογή του green management), οι διοικητικές – εμπορικές (πολύπλοκες οργανωτικές δομές, μηχανογράφηση, μείωση της γραφειοκρατίας) και τέλος οι υπηρεσίες διανομής (αποθήκευση και μεταφορά).

#### 4. Ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης

Ο Δήμος Βάρης – Βούλας - Βουλιαγμένης συστάθηκε δυνάμει της παρ. 2, περ. 5.3, στ. Α, αρ.11 του άρθρου 1 του κεφαλαίου Α' Σύσταση – Συγκρότηση Δήμων, του ν. 3852/2010 (Α'87) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα

Καλλικράτης», και υπεισήλθε αυτοδικαίως από την έναρξη λειτουργίας του, την 30/12/2010, και χωρίς άλλη διατύπωση σε όλα τα ενοχικά και εμπράγματα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Δήμων που συνενώθηκαν, δηλαδή των τ. Δήμων Βάρης, Βούλας και Βουλιαγμένης. Είναι ένας ενιαίος πλέον δήμος της περιφέρειας Αττικής. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 33.94 τ.χλμ και βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο του Νομού Αττικής. Το σύνολο του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης σύμφωνα με την απογραφή του 2011 είναι 48.380 έναντι 42.308 κατοίκους το 2001. (Δήμος Βούλας, 2013).

### 5. Η Δημοτική Ενότητα Βάρης

Η δημοτική Ενότητα Βάρης βρίσκεται 26 χιλιόμετρα νότια του κέντρου της Αθήνας, στους νότιους ορεινούς όγκους του Υμηττού. Στα Βόρεια και ανατολικά συνορεύει με το Δήμο Κρωπίας, στα δυτικά με τη Δημοτική Κοινότητα Βούλας, στα βορειοδυτικά με το Δήμο Γλυφάδας και στα νοτιοδυτικά με τη Δημοτική Κοινότητα Βουλιαγμένης, ενώ νότια βρέχεται από τον Σαρωνικό κόλπο. Μέχρι το 1912 η Βάρη ήταν οικισμός του δήμου Κρωπίας, και μετά εντάχθηκε στην νεοσύστατη κοινότητα Κορωπίου, όπου παρέμεινε μέχρι το 1929. Το 1929 περιλάμβανε επίσης τους οικισμούς Βουλιαγμένη και Βούλα. Η Βούλα αποσπάστηκε από την κοινότητα Βάρης το 1934, ενώ η Βουλιαγμένη το 1935. Το 1940 μέσα στα όρια της κοινότητας Βάρης αναγνωρίστηκε ο οικισμός Βάρκιζα. Ώσπου, το 1990 η κοινότητα Βάρης αναγνωρίστηκε σε δήμο, ο οποίος διατηρήθηκε μέχρι το 2010. Με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης εντάχθηκε στον Δήμο Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης. Η έκταση της Δημοτικής Κοινότητας Βάρης, βάσει των στοιχείων του Υπουργείου Εσωτερικών, είναι 22.189 στρέμματα και πληθυσμό 10.998 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Στην περιοχή της Βάρης εδρεύει η Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων (Σ.Σ.Ε). Η Δημοτική Κοινότητα Βάρης αν και αποτελεί προάστιο του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας παρουσιάζει ιδιαιτερότητες ως προς τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της. Εμφανής είναι η τάση για αύξηση της πρώτης κατοικίας στην περιοχή (<http://el.wikipedia.org/>, Δήμος Βάρης, 2013).

#### 5.1 Το αλιευτικό καταφύγιο της Δημοτικής Ενότητας Βάρης

Το αλιευτικό καταφύγιο της Δημοτικής ενότητας Βάρης (ή αλλιώς ο μώλος αλιέων Βάρκιζας όπως αλλιώς ονομάζεται) κατασκευάστηκε το 1980 από την κοινότητα Βάρης, προκειμένου να καλυφθούν οι τοπικές ανάγκες των δημοτών, των κατοίκων και των παραθεριστών. Πιο συγκεκριμένα ο λιμενίσκος αυτός περιλαμβάνει α) Το κυρίως λιμάνι, και β) την λεκάνη που αρχίζει από τον αγωγό ομβρίων υδάτων νοτιοδυτικά των εγκαταστάσεων ΕΟΤ μέχρι την είσοδο του λιμανιού ως και τον θαλάσσιο και χερσαίο χώρο όπως προσδιορίζονται. Διαθέτει 116 αγκυροβόλια για σκάφη με μήκος μέχρι και 20 μέτρα. Η προτεραιότητα με την οποία δίνονται οι άδειες ελλιμενισμού είναι 1) δημότες και μόνιμοι κάτοικοι, 2) δημότες και μη μόνιμοι κάτοικοι, 3) μόνιμοι κάτοικοι κατά αρχαιότητα, και 4) ετεροδημότες και μη μόνιμοι κάτοικοι κατά την εκτίμηση της υπηρεσίας (Δήμος Βάρης, 2010).

Από το αρμόδιο Γραφείο του Λιμενικού Τμήματος Βουλιαγμένης για τον όρμο της Βάρκιζας δεν υπάρχει τοπική απαγόρευση όσον αφορά στην αλιεία ενώ τα αλιευτικά σκάφη διαχωρίζονται σε κατηγορίες ανάλογα με τα αλιευτικά εργαλεία που χρησιμοποιούν και πρέπει να τηρούνται κανόνες ανά είδος στην απόστασή τους από την ακτή. Όπως ορίζει ο κανονισμός, περιορισμοί υπάρχουν μόνο εφόσον υπάρχουν λουόμενοι οπότε ο ψαράς υποχρεούται βάσει νομοθεσίας να μαζέψει τα δίχτυα.

### 6. Η Δημοτική Ενότητα Βούλας

Το δημοτικό διαμέρισμα Βούλας είναι και αυτό κτισμένο στα παράλια του Σαρωνικού, 25 χιλιόμετρα νότια των Αθηνών. Σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ο πληθυσμός ανέρχεται στους 25.532 κατοίκους ([http://el.wikipedia.org](http://el.wikipedia.org/), δήμος Βούλας).



Από την αρχαιότητα η περιοχή της Βούλας είχε αγροτικό χαρακτήρα και μετά την Μικρασιατική καταστροφή και την ραγδαία ανάπτυξη της πρωτεύουσας, η Βούλα έγινε τμήμα της περιφερειακής ζώνης. Το 1934 εγκρίθηκε το σχέδιο του Οικοδομικού Συνεταιρισμού Βούλας (405 στρ.), το οποίο χαρακτηριζόταν από υψηλά πολεοδομικά πρότυπα. Παράλληλα, το 1920 ιδρύθηκε από τον ΕΕΣ το Ασκληπιείο Βούλας, το 1930 και την ίδια περίοδο η Βούλα επιλέχθηκε για την αποκατάσταση μιας προσφυγικής ομάδας. Οι μεγάλες κοινωνικοοικονομικές αλλαγές που ακολούθησαν μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο μετέτρεψαν σταδιακά την παραλιακή ζώνη σε παραθεριστικό οικισμό και κέντρο αναψυχής και την συνέδεσαν πιο στενά με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας ([www.dimosvoulas.gr](http://www.dimosvoulas.gr)).

Ο οικισμός αυτός δημιουργήθηκε το 1920 και μέχρι το 1929 ανήκε διοικητικά στην κοινότητα Κορωπίου. Από το 1929 μέχρι το 1935 αποτέλεσε οικισμό της κοινότητας Βάρης. Η περιοχή της Βούλας συστάθηκε ως κοινότητα το 1934, με την απόσπαση του οικισμού Βούλα από την κοινότητα Βάρης και με την Βούλα ως έδρα της κοινότητας. Το 1943 ο οικισμός Άνω Βούλα αποσπάστηκε από την κοινότητα Βάρης και προσαρτήθηκε στην κοινότητα Βούλας, παρ' όλα αυτά το 1951 καταργήθηκε. Η κοινότητα Βούλας αναγνωρίστηκε σε δήμο το 1982, διατηρήθηκε μέχρι το 2010 και με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης εντάχθηκε στον ενιαίο πια Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης (Δήμος Βούλας, 2013, [www.eetaa.gr](http://www.eetaa.gr)).

### **6.1 Οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Δημοτικής Ενότητας Βούλας**

Ο λιμενίσκος του Ναυτικού Αθλητικού Όμιλου Βούλας (ΝΑΟΒ) βρίσκεται στην παράλια ζώνη της Βούλας απέναντι από την νησίδα Υδρούσα. Ο Ν.Α.Ο.Β. αποτελεί σήμερα έναν από τους σημαντικότερους ομίλους της Αττικής στον τομέα της ιστιοπλοΐας, με έντονη αθλητική δραστηριότητα και ικανό αριθμό σκαφών, που συμμετέχουν τόσο σε αγώνες τριγώνου όσο και σε αγώνες ανοικτής θάλασσας. Οι εγκαταστάσεις του ΝΑΟΒ χρησιμοποιούνται κάθε χρόνο για την σειρά αγώνων ανοικτής θάλασσας –Πρωτάθλημα Άνοιξης– καθώς και για διάφορους διασυλλογικούς ή και πανελλήνιους αγώνες σκαφών τριγώνου. Επίσης στους χώρους του Ομίλου διοργανώνονται και διεθνείς αγώνες Eurolymp, Πανελλήνια πρωταθλήματα σκαφών κτλ.

Το 1950, με πρωτοβουλία των κατοίκων της Βούλας, με δικούς τους πόρους και προσωπική εργασία, δημιουργήθηκε ο πρώτος λιμενίσκος, σε έκταση νοικιασμένη από το Δημόσιο και με όλες τις απαραίτητες άδειες από τις κρατικές αρχές. Έπειτα από 60 χρόνια, ο ΝΑΟΒ είναι ο μόνος φορέας που υπηρέτησε τον ναυταθλητισμό στη Βούλα και φρόντισε να εξασφαλίσει στα παιδιά της περιοχής δωρεάν μαθήματα ιστιοπλοΐας, συμβάλλοντας στην εξοικείωση τους με ένα συγκεκριμένο άθλημα, στην ανάπτυξη της κοινωνικότητάς τους αλλά και της οικολογικής συνείδησής τους.

Το 1978 έγινε η διοργάνωση του πρώτου ιστιοπλοϊκού αγώνα ανοικτής θάλασσας για σκάφη μη αμιγώς αγωνιστικά (αγώνας του Πατρόκλου). Μέχρι τότε οι αγώνες ανοικτής θάλασσας ήταν μόνο για αγωνιστικά σκάφη καταμετρημένα κατά I.O.R. (International Offshore Regulation) με συμμετοχές που δεν ξεπερνούσαν τα 20 σκάφη ανά αγώνα. Σε νέο πρόγραμμα αγώνων, ο ΝΑΟΒ πρότεινε τον αγώνα της Τζιάς, ο οποίος είχε μεγάλη συμμετοχή, και το επόμενο έτος ο ΝΟΕ έγινε συνδιοργανωτής του αγώνα αυτού. Η συμφωνία αυτή διήρκεσε μέχρι το 1986, και δημιουργήθηκαν 2 αγώνες Τζιάς, ο ένας με διοργανωτή τον ΝΑΟΒ την άνοιξη και ο άλλος το φθινόπωρο με διοργανωτή τον ΝΟΕ. Το 1994 ο ΝΑΟΒ, συνεχίζοντας με επιτυχία τους καθιερωμένους του αγώνες Ανοικτής Θάλασσας, Πατρόκλου και Τζιάς, πρότεινε στην ΕΙΟ να συμπεριληφθεί στο ετήσιο πρόγραμμα και ο αγώνας «Παλινδρομικές Διαδρομές» και να δημιουργηθεί ένα σύνολο αγώνων για το οποίο θα απονέμεται το «Κύπελλο Άνοιξης». Επειδή οι συμμετοχές των σκαφών στους παραπάνω αγώνες κυμαίνονται συνήθως από 80 έως 120, καθιστά το Κύπελλο Άνοιξης ως την μεγαλύτερη, σε αριθμό συμμετοχών, διοργάνωση Ανοικτής Θάλασσας στην Ελλάδα. Σε αναγνώριση της επιτυχημένης αυτής διοργάνωσης η ΕΑΘ

περιλαμβάνει τους αγώνες αυτούς στους αγώνες κατάταξης Ranking List στο ετήσιο πρόγραμμα αγώνων για το Πρωτάθλημα του Σαρωνικού.

Στα 60 χρόνια λειτουργίας του ο όμιλος έχει να επιδείξει έντονη αθλητική δραστηριότητα και οργάνωση αγώνων στην αλιεία, την κολύμβηση, τις υποβρύχιες δραστηριότητες και την ιστιοπλοία.

Η πρώτη σχολή ιστιοπλοίας τριγώνου του Ν.Α.Ο.Β. ιδρύθηκε τον Σεπτέμβριο 1977, η οποία λειτουργεί και σήμερα για μικρούς αθλητές. Κάθε χρόνο περίπου 100 παιδιά της περιοχής φοιτούν δωρεάν, ενώ όλα τα έξοδα σκαφών και λειτουργίας τους, καθώς και οι μισθοί 3 μόνιμων προπονητών καλύπτονται από τον όμιλο. Επίσης λειτουργεί σχολή Lightning και Windsurf για παιδιά και ενήλικες.

### **7. Η Δημοτική Ενότητα Βουλιαγμένης**

Ο Δήμος Βουλιαγμένης βρίσκεται στη Νοτιοανατολική Αττική, χτισμένος στα παράλια του Σαρωνικού, θεωρείται προάστιο της Αθήνας, καθώς βρίσκεται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Η Βουλιαγμένη οφείλει το όνομά της στην ομώνυμη λίμνη που δημιουργήθηκε από καθίζηση του εδάφους. Η έκταση του Δήμου Βουλιαγμένης είναι 5840 στρέμματα. Ενώ η Βουλιαγμένη αναπτύχθηκε αρχικά ως παραθεριστική περιοχή, με ανεπτυγμένη τουριστική υποδομή και πολυτελή ξενοδοχεία, σταδιακά ενώθηκε με το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, λόγω αυξανόμενης οικιστικής επέκτασης ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

Η περιοχή της Βουλιαγμένης πρωτοσυστάθηκε σαν κοινότητα το 1935, το 1951 προσαρτήθηκαν στην κοινότητα οι οικισμοί Αγίου Νικολάου και Καβουρίου, ενώ το 1985 η κοινότητα μετατράπηκε σε Δήμο Βουλιαγμένης ([www.eetaa.gr](http://www.eetaa.gr)).

Ο Δήμος Βουλιαγμένης περιλαμβάνει μία μεγάλη παραλιακή ζώνη, στην οποία σχηματίζονται και οι χερσόνησοι του Μεγάλου Καβουρίου και του Μικρού Καβουρίου. Χαρακτηριστικό του Δήμου Βουλιαγμένης είναι ότι ένα μεγάλο μέρος του ήταν στην ιδιοκτησία της Εκκλησίας, και το 1932 με τη σύμβαση κράτους- Εκκλησίας, προσφέρθηκε στη Βουλιαγμένη ένας μεγάλος αριθμός οικοπέδων. Η Βουλιαγμένη είναι μία από τις ακριβότερες περιοχές της Ελλάδας αλλά και της Ευρώπης, και γίνεται προσπάθεια να διατηρηθεί η φυσιογνωμία της περιοχής χωρίς να γίνουν πολλές παρεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

#### **7.1 Η Μαρίνα της Δημοτικής Κοινότητας Βουλιαγμένης**

Η Μαρίνα της Βουλιαγμένης βρίσκεται στη ΝΑ ακτή του Μικρού Καβουρίου Αττικής, στο Λαιμό της Βουλιαγμένης, 20 χμ. από το λιμάνι του Πειραιά στον Κόλπο του Σαρωνικού. Έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει μέχρι και 106 σκάφη, μήκους έως και 45 μ., κυρίως ιδιωτικές θαλαμηγούς, γι' αυτό και έχει το χαρακτήρα VIP μαρίνας. Το μέγιστο βάθος της είναι 5,5 μ. Αποτελείται από το θαλάσσιο και τον χερσαίο περίφρακτο χώρο, εμβαδού περίπου 35 στρέμματα. Περιλαμβάνει γραφεία διοίκησης, εστιατόριο-café bar, καταστήματα και βοηθητικούς χώρους - οικίσκους – αποθήκες. Το σημείο που βρίσκεται σήμερα η Μαρίνα της Βουλιαγμένης ονομαζόταν το Λιμάνι του Χαράρ, ενώ ευρύτερα η περιοχή ονομαζόταν κόκκινα χώματα. Η σημερινή της μορφή προήλθε από τις δύο νησίδες που ενώθηκαν με την ξηρά. Αρχικά κατασκευάστηκε η προβλήτα της Μαρίνας, ενώ οι εγκαταστάσεις επεκτάθηκαν στην αριστερή είσοδο του λιμανιού ([www.etasa.gr](http://www.etasa.gr), [www.vouliagmeni-marina.gr](http://www.vouliagmeni-marina.gr)).

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 254/2004 για τις χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης στην παραλιακή ζώνη, στη μαρίνα Βουλιαγμένης επιτρέπονται χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης, όπως γραφείο διοίκησης, λιμενικό φυλάκιο, αναψυκτήριο - εστιατόριο, χώροι υγιεινής και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης. Την διαχείριση της Μαρίνας ανέλαβε από το 2001 η Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης, η οποία το 2008 προχώρησε σε επένδυση για την αναβάθμιση της Μαρίνας.

Η εταιρεία Αστήρ Παλλάς Βουλιαγμένης πλειοδότησε στο διαγωνισμό για την εκμίσθωση της Μαρίνας Βουλιαγμένης, έναντι 43 εκατ. ευρώ. Οι οικονομικές προσφορές των διαγωνιζομένων για την εκμίσθωση της Μαρίνας Βουλιαγμένης αποσφραγίστηκαν το Δεκέμβριο του 2011. Επισημαίνεται ότι στο μίσθωμα δεν συμπεριλαμβάνονται οι επενδύσεις, που η πλειοδότητρια εταιρεία έχει δεσμευθεί με την τεχνική προσφορά της ότι θα υλοποιήσει για την αναβάθμιση, ανακαίνιση και εκσυγχρονισμό της Μαρίνας σύμφωνα με την ΕΤΑ. Η μετοχή της Αστήρ Βουλιαγμένης κατέγραψε κέρδη 8,07% στο Χρηματιστήριο Αθηνών ([www.ethnos.gr](http://www.ethnos.gr), [www.enet.gr](http://www.enet.gr)).

Η ΕΤΑΔ στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου Βούλας – Βουλιαγμένης – Βάρης, έχει τη διοίκηση και διαχείριση 4 τμημάτων αιγιαλού στην περιοχή Βουλιαγμένης συνολικού μήκους 2.350 μ. και το Μικρό Καβούρι (Αστέρας, Μαρίνα Βουλιαγμένης, ΝΟΒ και Πλαζ Βουλιαγμένης). Στη προσπάθειά της να αξιοποιήσει τη Δημόσια τουριστική περιουσία, πάντα επιδιώκει τη συνεννόηση και τη συνεργασία με την τοπική κοινωνία και τους ΟΤΑ στα όρια των οποίων βρίσκονται τα εκάστοτε, υπό αξιοποίηση ακίνητα, σε συμφωνία βέβαια με τους ισχύοντες νόμους ([www.alkyonida-news.gr](http://www.alkyonida-news.gr)).

## 8. Συμπεράσματα

Ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης έχει το προνόμιο να περιλαμβάνει στα διοικητικά όρια του λιμένες που εξυπηρετούν διαφορετικές ανάγκες που μπορούν να αξιοποιηθούν από τον Δήμο και τους κατοίκους τους είτε για την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας είτε για τις δραστηριότητες που αυτοί επιτελούν. Η κατάλληλη αξιοποίηση και διαχείριση τους μπορεί να αποτελέσει το έναυσμα για την βιώσιμη ανάπτυξη ενός τόπου. Οι λιμένες του δήμου έχουν διαφορετικό ιδιοκτησιακό καθεστώς, διαφορετική υπόσταση και διαφορετική χρήση. Για το λόγο αυτό κάθε λιμένας θα πρέπει να είναι οικονομικά ανθηρός και περιβαλλοντικά βιώσιμος.

Το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης στην ανατολική Αττική με την βελτίωση των αλιευτικών υποδομών, αναβάθμιση και κατάλληλη ανάπλαση του με την παράλληλη υποστήριξη των αλιευτικών κοινοτήτων. Είναι απαραίτητη η προστασία και βιώσιμη διαχείριση των αλιευτικών αποθεμάτων με την ταυτόχρονη ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης.

Η μαρίνα της Βουλιαγμένης, ως τουριστικός λιμένας αναψυχής, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό συστατικό στοιχείο ανάπτυξης του τουρισμού, αφού μπορεί να διαμορφώσει, προωθήσει και ενισχύσει μια ολοκληρωμένη τουριστική πολιτική.

Η ανάπτυξη μιας μαρίνας, πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ενός τόπου. Είναι απαραίτητο ο χώρος να έχει προσωπικότητα, να πληροί όλες τις πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές απαιτήσεις, να συνδέεται με την ευρύτερη περιοχή και να διαθέτει κοινόχρηστους χώρους. Επιλεκτικά, με ποιοτικά κριτήρια και χωρίς απαραίτητα να δημιουργούνται τεράστια εμπορικά κέντρα, μπορούν να δοθούν ευκαιρίες επιχειρηματικής δραστηριότητας με ενίσχυση της απασχόλησης και αυτόματη αύξηση τόσο του τοπικού εισοδήματος όσο και της τοπικής κατανάλωσης.

Οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα αποτελούν κέντρο αθλητικών, πολιτιστικών, ιστορικών και κοινωνικών εκδηλώσεων με αναγνωρισμένη συνεισφορά.

Ο αθλητικός τουρισμός μπορεί να αναπτυχθεί συνδυαστικά με άλλες ήπιες μορφές τουρισμού όπως ο αλιευτικός τουρισμός, ο αγροτουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, κ.ά. Για την ανάπτυξη και ένταξη του αθλητικού τουρισμού, στο ευρύτερο φάσμα της τουριστικής πολιτικής, χρειάζεται κατάλληλος σχεδιασμός, προβολή και διαφήμιση, καθώς και παραγωγικές επενδύσεις, τόσο από πλευράς πολιτείας, όσο και από πλευράς ιδιωτών.

Ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης κυρίως με την αξιοποίηση κοινόχρηστων χώρων, υλοποιώντας έργα υποδομών και με

συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, αλλά και με την παροχή υπηρεσιών όπως η καθαριότητα, ανακύκλωση και η προστασία του πρασίνου.

Πολλές φορές προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της «βιώσιμης ανάπτυξης» είναι απαραίτητο να συνδυαστούν και να σταθμιστούν πολλοί παράγοντες, σε διαφορετικά επίπεδα, πολλές φορές μεταξύ αντιτιθέμενων ενδιαφερόντων και συμφερόντων, με διαφορετικό χρόνο, σε συνάρτηση με όσα επιβάλλει και επιτρέπει η νομοθεσία, συμπεριλαμβανόμενου και του παράγοντα της γραφειοκρατίας.

### Βιβλιογραφία

#### Ελληνόγλωσση

- ICAP (2009) «Μελέτη για σκάφη αναψυχής», Αθήνα Ιούνιος, ICAP, 2010, «Τουριστικοί Λιμένες», κλαδική μελέτη, Αθήνα: Φεβρουάριος.
- Βλιάμος, Σ. (2008) Περιφερειακή - Τοπική Ανάπτυξη. Αθήνα: Υ.Π.Ε.Π.Θ., Γενική Γραμματεία Εκπαίδευσης Ενηλίκων, Κ.Ε.Ε.
- Γιαννίτης, Γ. (1999) Οικονομικά μετασχηματισμού και ανάπτυξης, Σημειώσεις. Αθήνα: Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών, Τομέας Ανάπτυξης και Διεθνούς Οικονομικής.
- Δημάδαμα Ζ. (2008) «Οικονομία, Ανάπτυξη, Περιβάλλον, Θεωρητικές προσεγγίσεις και πολιτικές της αιεφόρου ανάπτυξης», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης, 2013, 2014
- Δήμος Βάρης (2010) Κωδικοποίηση κανονισμού λειτουργίας του μώλου αλιέων Βάρκιζας.
- Κόνσολας Ν. (1997) «Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Λαζαρέτου Θ., 2002, «Περιβαλλοντικά προβλήματα και δίκαιο», Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, Αθήνα.
- Μητούλα Ρ. (2006) «Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη στην ΕΕ & ανασυγκρότηση του Ελληνικού αστικού περιβάλλοντος», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Μητούλα Ρ., Αστάρας Ο., Καλδής Π. (2008) «Βιώσιμη Ανάπτυξη, Έννοιες, Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Διαστάσεις», Εκδόσεις Rosili, Αθήνα.
- ΝΑΟΒ, Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Βούλας, 2013.
- Ντούβας Λ., «Ψυχαγωγικές Δραστηριότητες - Αθλητικός Τουρισμός - Απασχόληση», Διευθυντής Ένωσης Ξενοδόχων Αττικής - Εργαστηριακός Συνεργάτης ΤΕΙ Αθηνών
- Παρδάλη Α. (2001) «Η λιμενική βιομηχανία», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Φλογαίτη Ε. (1998) «Περιβαλλοντική Εκπαίδευση», Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.
- Χλωμούδης Κ. (2011) «Τάσεις και εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Χριστοφάκης Μ. (2001) «Τοπική ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.



Ανατολικό Πήλιο \_ Β.Χ.





Φλοίσβος\_ Β.Χ.

# Χωροθέτηση Τουριστικού λιμένα και Επιτρεπόμενες Παραχωρήσεις Χρήσης. Μελέτη Περίπτωσης Μαρίνας Φλοίσβου

## ΞΕΝΙΤΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ

Νομικός

ΜΔΕ Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Ε.Μ.Π.

\* Ερευνητική εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία», 2016-2017

### Θεματικές Ενότητες

- Αντικείμενο μελέτης
- Ο ρόλος του τουριστικού λιμένα στην οικονομική ανάπτυξη
- Το θεσμικό πλαίσιο του ν. 2160/1993
- Ο αιγιαλός και η παραλία ως κοινόχρηστα πράγματα
- Παραχώρηση χρήσης και εκμετάλλευσης ζώνης λιμένα
- Φορέας Διαχείρισης και εκμετάλλευσης της Μαρίνας Φλοίσβου
- Σύμβαση Παραχώρησης Διαχείρισης και Εκμετάλλευσης-Πολεοδομικές και χωροταξικές διατάξεις
- Ειδικός Κανονισμός Λειτουργίας του τουριστικού λιμένα Φλοίσβου-Πολεοδομικές και χωροταξικές διατάξεις
- Συμπεράσματα

### Περίληψη

Ο τουριστικός λιμένας αποτελεί ουσιαστικό και αναπόσπαστο μέρος της παράκτιας ζώνης. Η θέση του αυτή στο γεωγραφικό χώρο τον καθιστά εν δυνάμει μέσο οικονομικής ανάπτυξης ενός τόπου, εφόσον αξιοποιηθεί κατάλληλα ως χώρος ανάπτυξης λιμενικών δραστηριοτήτων και επιχειρηματικής δραστηριότητας. Παράλληλα, η χερσαία αυτή παράκτια ζώνη αποτελεί και κοινόχρηστο χώρο η πρόσβαση στον οποίο σύμφωνα με τον νόμο πρέπει να είναι ακώλυτα προσβάσιμη στον καθένα. Ωστόσο τόσο ο χερσαίος όσο και ο θαλάσσιος χώρος του τουριστικού λιμένα αποτελούν αντικείμενο συμβάσεων παραχώρησης δικαιωμάτων χρήσης και εκμετάλλευσής τους. Στόχος της παρούσας εργασίας είναι, κατά πρώτον, η αναφορά στο νομικό καθεστώς του τουριστικού λιμένα αλλά και στο νομικό καθεστώς του ως κοινόχρηστου χώρου. Στη συνέχεια μέσα από την μελέτη περίπτωσης του τουριστικού λιμένα της Μαρίνας Φλοίσβου και της σύμβασης παραχώρησής της από το Κράτος στον ιδιώτη θα ερευνηθεί η δυνατότητα και το όριο της χρήσης και εκμετάλλευσης του τελευταίου στο κοινόχρηστο αυτό αγαθό. Μεθοδολογικά εργαλεία της μελέτης υπήρξαν η βιβλιογραφία, η νομοθεσία, η νομολογία και η σύμβαση παραχώρησης της μελέτης περίπτωσης.

**Λέξεις – κλειδιά:** Τουριστικός Λιμένας, Παράκτιο Μέτωπο, Οικονομική Ανάπτυξη, Κοινόχρηστος Χώρος, Σύμβαση Παραχώρησης

### Abstract

The tourist port is an essential and integral part of the coastal zone. Its location in the geographical area makes it a potential means of economic development of a place, since it is properly utilized as a space for the development of port activities and business activity. At the same time, this terrestrial coastal zone is also a communal area, access to which, according to the law, it must be accessible to everyone. However, both the land and sea areas of the tourist port are the subject of concession contracts for their use and exploitation rights. The aim of this work is, firstly, to refer to the legal status of the tourist port and its legal status as a communal space. Subsequently, the study of the case of the Marina of Flisvos Tourism Port and the contract of its concession by the State to the individual will be investigated the possibility and the limit of the use and exploitation of the latter in this communal good. Methodological tools of the study were literature, legislation, case law and contract case concession.

**Keywords:** Tourist port, Coastal Zone, Economic Development, Communal Area, Contract of Concession



## 1. Αντικείμενο μελέτης

Ερέθισμα της μελέτης αυτής αποτέλεσε η λειτουργικότητα του χώρου της χερσαίας ζώνης λιμένα (αιγιαλός και συνεχόμενοι παραλιακοί) ως χώρου προοριζόμενου να εξυπηρετήσει την εμπορική, επιβατική, ναυτιλιακή, τουριστική και αλιευτική κίνηση και γενικότερα τις λειτουργικές ανάγκες του λιμένα. Ο χώρος αυτός, ως χώρος της παράκτιας ζώνης, αποτελεί υψηλό αναπτυξιακό δυναμικό για τη σύγχρονη κοινωνία, αφού λειτουργεί ως χώρος ανάπτυξης λιμενικών δραστηριοτήτων και επιχειρηματικότητας. Το σύγχρονο λιμάνι και ειδικότερα, το σύγχρονο τουριστικό λιμάνι, αποτελεί ένα κρίκο του θαλάσσιου τουρισμού υψηλού εισοδήματος και εν γένει της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας .

Παράλληλα, όμως, ο χώρος της χερσαίας ζώνης του λιμένα αποτελεί και κοινόχρηστο χώρο, προορισμένο να εξυπηρετήσει το γενικότερο συμφέρον και ο οποίος είναι ανεπίδεκτος εξουσίας από τον άνθρωπο, στον οποίο αναγνωρίζεται μόνο δικαίωμα χρήσης. Όσον αφορά δε στο περιβάλλον, αποφασιστικό κριτήριο για τον χαρακτηρισμό ενός πράγματος ως κοινού σε όλους είναι κατά το πόσο το συγκεκριμένο πράγμα αποτελεί στοιχείο απαραίτητο για την υγιή διαβίωσή του μέσα στο ζωτικό του χώρο.

Με έναυσμα επομένως την διττή αυτή ιδιότητα του χώρου, προκύπτουν τα εξής ερωτήματα που θα προσπαθήσουμε να απαντήσουμε:

- Ποιοι είναι οι φορείς διαχείρισης του ιδιότυπου αυτού χώρου της χερσαίας ζώνης λιμένα και δη τουριστικού λιμένα;
- Τι περιλαμβάνει η εξουσία τους επ' αυτού;
- Ποιο είναι το περιεχόμενο της παραχώρησης της χρήσης και εκμετάλλευσής του σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα;
- Υπάρχουν όρια στην παραχώρηση αυτή όσον αφορά στο περιβάλλον και τον άνθρωπο;

Τα εν λόγω ερωτήματα θα γίνει προσπάθεια να απαντηθούν, κατά πρώτον, μέσα από την μελέτη της ιδιομορφίας του χώρου ως κοινόχρηστου χώρου δράσης, διεκδίκησης και οικειοποίησης αλλά και ως θύλακα επενδυτικού ενδιαφέροντος, ως αναπτυξιακού συντελεστή παροχής υπηρεσιών. Περαιτέρω, η διττή αυτή ιδιότητα του χώρου θα ερευνηθεί στη περίπτωση της Μαρίνας Φλοίσβου, μιας από τις χωροθετημένες μαρίνες της Αττικής, με ιδιαίτερο επενδυτικό και οικιστικό ενδιαφέρον.

Εργαλείο έρευνάς μου θα αποτελέσουν η σύμβαση της εταιρείας Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα (Ε.Τ.Α Α.Ε), νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου του Δημοσίου με την ανάδοχο εταιρεία καθώς και ο Ειδικός Κανονισμός Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου.

Εν κατακλείδι, θα καταλήξω στα συμπεράσματά μου αναφορικά με την συμβατότητα της διαχείρισης και της ιδιότητας του χώρου ως κοινόχρηστου μέσω του τύπου των συμβάσεων παραχώρησης χρήσης.

## 2. Ο Ρόλος του Τουριστικού Λιμένα στην Οικονομική Ανάπτυξη

**«Πρέπει να οργανώσουμε τον τουρισμό έτσι, ώστε να μην αποτελεί μόνο μια καλή εμπορική δοσοληψία, αλλά και μια ευκαιρία για να δημιουργηθεί ένας περισσότερο καλλιεργημένος και ειρηνικός κόσμος»**

**Arthur Haulot**

**π. Πρόεδρος**

**Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού**

Η διεθνής κρίση, που καθιστά πιο δύσκολη την αντιμετώπιση της ελληνικής κρίσης, καθιστά ακόμα περισσότερο επιτακτική την εξάντληση των περιθωρίων ενίσχυσης των λίγων τομέων της



ελληνικής οικονομίας, που έχουν περιθώρια ανταγωνιστικής παρουσίας στη διεθνή αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, ο τουρισμός, αποτελεί έναν από τους δυνατούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας που διατηρεί την δυναμική του κατά την περίοδο οικονομικής κρίσης, όντας ο μοναδικός τομέας που:

- Στηρίζει σταθερά την απασχόληση, περισσότερο από τον ιδιωτικό τομέα, συγκρατώντας την περαιτέρω αύξηση της ανεργίας.
- Η συνεισφορά του στο ΑΕΠ βρίσκεται, σε σύγκριση με τους λοιπούς τομείς, σε υψηλό ποσοστό με περαιτέρω δυναμική σε ορίζοντα πενταετίας.
- Καλύπτει σχεδόν το 40% του εξωτερικού ελλείμματος της χώρας
- Η διεθνής ανταγωνιστικότητα του προϊόντος είναι τουλάχιστον τριπλάσια από τον μέσο όρο της χώρας.

Τα ως άνω δεδομένα, τα οποία έχουν τεκμηριωθεί από πολλές επιστημονικές μελέτες καταδεικνύουν τη συμβολή της τουριστικής οικονομίας. Συγκεκριμένα, οι αλλοδαπές τουριστικές εισπράξεις αποτελούν σημαντικές οικονομικές εισροές, καθώς δημιουργούν σημαντική οικονομική δραστηριότητα, νέες θέσεις εργασίας και βοηθούν στην περιφερειακή ανάπτυξη και οικονομική σύγκλιση της χώρας (Παπανίκος Γ., 2005). Συγχρόνως, η τουριστική οικονομία αποτελεί και προϋπόθεση της κοινωνικής ανάκαμψης και παράγοντας κοινωνικής συνοχής, καθώς απευθύνεται σε μεγάλο βαθμό στην εξωτερική αγορά.

Παρά το γεγονός ότι το ελληνικό τουριστικό προϊόν κατέχει σημαντική θέση στην παγκόσμια τουριστική αγορά, ο ελληνικός τουρισμός παρουσιάζει δομικά προβλήματα, τα οποία γίνονται περισσότερο εμφανή λόγω κρίσης. Η μέση κατά κεφαλήν δαπάνη βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, ενώ παράλληλα υφίσταται ένας εντεινόμενος ανταγωνισμός από αναδυόμενους μεσογειακούς προορισμούς που προσφέρει παρόμοιες τουριστικές υπηρεσίες με το συγκριτικό πλεονέκτημα το πρωτευόντως το χαμηλό κόστος και δευτερευόντως την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

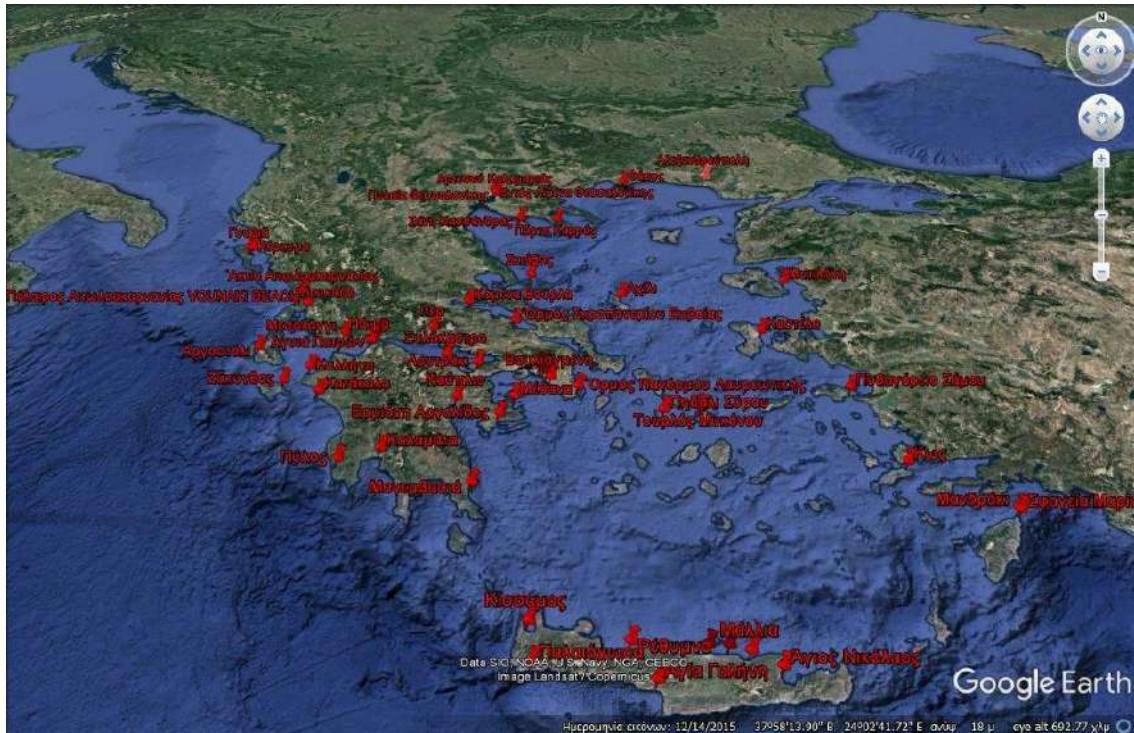
Επομένως, βασικό στοιχείο της σύγχρονης τουριστικής πολιτικής είναι η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και η μετάβαση σε έναν ποιοτικό και πολυθεματικό και οικονομικά αποδοτικότερο τουρισμό. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας για την ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος τουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός κ.α. Ωστόσο, η νέα αυτή αναπτυξιακή πολιτική, η οποία στηρίζεται στην δημιουργία σύνθετων και οργανωμένων τουριστικών αναπτύξεων θα πρέπει να λαμβάνει χώρα κατόπιν αυστηρού περιβαλλοντικού ελέγχου.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, το φυσικό της περιβάλλον και το γεωγραφικό της κλίμα την καθιστούν ιδανικό μέρος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος απευθύνεται σε υψηλά εισοδήματα και αποφέρει περίπου το 7% του τουριστικού συναλλάγματος. Με τον όρο θαλάσσιο τουρισμό εννοούμε κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές. Εκτός από τη χρήση σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρες, ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, όπως τα θαλάσσια σπορ, τις υποβρύχιες καταδύσεις και άλλα (Μυλωνόπουλος Δ. και Μοίρα Π., 2005),.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα είναι η λειτουργία σύγχρονων τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής με προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών. Οι τουριστικοί λιμένες σκαφών αναψυχής (μαρίνες) είναι μικρά λιμάνια ή τμήματα λιμανιού, που εξυπηρετούν τα σκάφη αναψυχής (ποντοπόρα, ανοικτού πελάγους, ακτοπλοϊκά και προφυλαγμένων υδάτων (Οδηγία 94/25/ΕΚ) για τουριστικές περιηγήσεις, ανεφοδιασμό, ελλιμενισμό, παραχείμαση και συντήρηση σε ειδικά τμήματα. Η μαρίνα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρει ένα σύνολο υπηρεσιών, που θα ικανοποιεί όλες τις υψηλές απαιτήσεις και ανάγκες της πελατείας του πλωτού τουρισμού και θα έχει ως άμεσα αποτελέσματα την προσέλκυση πελατείας υψηλής στάθμης, την ενθάρρυνση της εγκατάστασης μόνιμου τουρισμού στο νησί και την επιμήκυνση της διάρκειας της τουριστικής περιόδου. Οι χερσαίες εγκαταστάσεις, που επιτυχώς έχουν χαρακτηριστεί ως «σαλόνη» της μαρίνας, περιλαμβάνουν ιδίως κτίρια

διοικήσεως της μαρίνας, bar, καφεενεία, εστιατόρια, καταστήματα, χώρους υγιεινής, ήτοι συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους, χώρους στάθμευσης και ελεύθερους χώρους διαμορφωμένους.

Εικόνα 1: Τουριστικοί Λιμένες στην Ελληνική Επικράτεια



Πηγή : Google Earth

Στην Ελλάδα λειτουργούν σήμερα 19 μαρίνες, οι οποίες διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου ([www.nautilus-ribclub.gr](http://www.nautilus-ribclub.gr)). Τα τελευταία χρόνια η ιστιοπλοΐα και το γιώτινγκ είναι ιδιαίτερη δημοφιλείς τρόποι εξερεύνησης της Ελλάδας.

### 3. Το Θεσμικό Πλαίσιο του ν. 2160/1993

Σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος, αφενός επιβάλλεται στο κράτος η υποχρέωση προστασίας του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος, αφετέρου η χωροταξική οργάνωση της χώρας ανάγεται σε συνταγματική επιταγή, η οποία ανατίθεται στο κράτος. Οι δύο αυτές υποχρεώσεις προδήλως αλληλοεξαρτώνται, έτσι ώστε να μην νοείται προστασία του περιβάλλοντος χωρίς χωροταξικό σχεδιασμό και αντιστρόφως. Μέρος δε του φυσικού περιβάλλοντος και μάλιστα ευπαθές, είναι τα οικοσυστήματα των ακτών, τα οποία κατά την έννοια της ως άνω συνταγματικής επιταγής, να τελούν υπό ιδιαίτερο καθεστώς ήπιας διαχείρισης και ανάπτυξης, η οποία και μόνο τυγχάνει βιώσιμη. Το καθεστώς αυτό αποτελεί αντικείμενο ειδικού νόμου, ελλείψει δε αυτού, δύναται να συναχθεί αβίαστα από την προσήκουσα στις ακτές προστασία του άρθρου 24 του Συντάγματος, ερμηνευόμενου υπό το φως της Συνθήκης του Μάαστριχτ και των αρχών της Διακήρυξης του Ρίο και της Agenda 21.

Το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης και προστασίας των παράκτιων περιοχών διακρίνεται από έλλειψη ενιαίου νομοθετικού σχεδιασμού. Αποτέλεσμα αυτής της κωδικοποιημένης νομοθετικής ρύθμισης είναι, μεταξύ άλλων, και η δυσκολία από την πλευρά του εφαρμοστή του δικαίου να ερμηνεύσει συνδυαστικά διατάξεις διαφορετικών δικαικών κεφαλαίων, όπως είναι η νομοθεσία περί αιγιαλού, περί λιμενικών έργων, η πολεοδομική νομοθεσία, οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα για το Εμπράγματο δίκαιο, οι διατάξεις περί Δημοσίων ή περί Τουριστικών

Δημοσίων Κτημάτων, το Δίκαιο των Δημοσίων Έργων, οι περιβαλλοντικές ρυθμίσεις, οι οποίες προέρχονται από ενωσιακές ρυθμίσεις.

Ο ν. 2160/1993 αποτελεί τον ειδικό νόμο που ρυθμίζει την χωροθέτηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και διοίκηση Τουριστικού Λιμένα κάθε μορφής. Από την έναρξη ισχύος του μέχρι σήμερα, ο νόμος αυτός έχει υποστεί διάφορες τροποποιήσεις. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί πως στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω νόμου συναντώνται διατάξεις περί καθορισμού οριογραμμής αιγιαλού και παραλίας (ν. 2971/2001) οι διατάξεις περί διαδικασίας έγκρισης μελέτης περιβαλλοντικών όρων, οι διατάξεις περί αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, οι διατάξεις περί αρχαιοτήτων κλπ του ν. 1650/1986, οι διατάξεις περί δημοσίων συμβάσεων, καθώς και φορολογικές διατάξεις.

Πριν την αναφορά στις ουσιώδεις διατάξεις του εν λόγω νομοθετήματος, σκόπιμο είναι να προηγηθεί η αναφορά σε κάποιους βασικούς όρους. Συγκεκριμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 του ν. 2160/1993:

**«Τουριστικός λιμένας»** σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια.

**«Μαρίνα»** είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 31, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

**«Καταφύγιο»** είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριολογικές υποδομές εμβαδού μέχρι 300 τ.μ. και με ελάχιστες παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, διαδικτύου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαιτήσης και υγιεινής.»

**«Αγκυροβόλιο»** είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.»

### 3.1 Χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα

Όπως έχει κριθεί (ΣτΕ 4542/2009 7μ ) με τις διατάξεις του ν. 2160/1993 (άρθρα 29-37) με τις οποίες εισήχθησαν ρυθμίσεις για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας και ρυθμίστηκαν για πρώτη φορά ζητήματα σχετικά με τη δημιουργία και τη λειτουργία των τουριστικών λιμένων, ερμηνευόμενες υπό το φως των θεμελιωδών αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης, οι οποίες πηγάζουν από το άρθρο 24 του Συντάγματος, επιτρέπουν τη ίδρυση τουριστικών λιμένων, οποιασδήποτε κλίμακας και μορφής, μόνον κατόπιν τομεακού χωροταξικού σχεδιασμού, ο οποίος πρέπει να λάβει υπόψη του και να σταθμίσει τις αρχές αυτές. Από τη εισηγητική έκθεση του νόμου αυτού, συνάγεται ότι με τις διατάξεις του επιδιώχθηκε η αναδιοργάνωση και ο εκσυγχρονισμός των ήδη υφιστάμενων και η δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων αναψυχής, συμβατών με τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής χωροθέτησής τους.

**Πρωτοβουλία χωροθέτησης**, άλλως δικαίωμα υποβολής έχει είτε το δημόσιο μέσω του Υπουργείου Τουρισμού, είτε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Από αυτό συνάγεται ότι η χωροθέτηση με πρωτοβουλία ιδιώτη εξομοιώνεται με κάθε χωροθέτηση την πρωτοβουλία της οποίας δεν έχει το Υπουργείο Τουρισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι πλέον με την ισχύουσα μετά την τροποποίηση των διατάξεων του ν. 2160/1993 με τις διατάξεις του ν. 4276/2014 και όσον αφορά στο πρόσωπο του ιδιώτη **δεν υφίσταται πλέον η προϋπόθεση της κυριότητας ή της επικαρπίας** επί του παράκτιου ακινήτου.



**Η διαδικασία χωροθέτησης** τουριστικού λιμένα αποτελεί μία διοικητική διαδικασία και συγκεκριμένα μία σύνθετη διοικητική ενέργεια, Συγκεκριμένα, στο άρθρο 31 του ως άνω νόμου, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί με τις σχετικές διατάξεις του ν. 4276/2014 περιγράφεται αφενός η ειδική διαδικασία χωροθέτησης για συγκεκριμένες κατηγορίες μαρίνων που εμφανίζουν σημαντική σπουδαιότητα καθώς και η διαδικασία χωροθέτησης των λοιπών εκτός αυτών των κατηγοριών μαρίνων.

**A.** Όσον αφορά στην πρώτη περίπτωση, στην οποία περιλαμβάνονται σημαντικής σπουδαιότητας μαρίνες είτε λόγω του μεγέθους τους (χερσαία έκταση άνω των 20 στρεμμάτων) είτε από την άποψη της ένταξής τους σε περιοχή ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ή πολιτιστικού ενδιαφέροντος, η διαδικασία ξεκινά με την υποβολή πλήρους φακέλου δικαιολογητικών στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού, όπως αυτά περιγράφονται στην περ. δ της παρ. 1 του άνω άρθρου. Η χωροθέτηση γίνεται σε δύο στάδια: **Το πρώτο αφορά στην έκδοση προεδρικού διατάγματος** το οποίο αποτελεί το **γενικό σχεδιασμό της μαρίνας** και με το οποίο καθορίζονται τα όρια χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα, οι όροι και περιορισμοί δόμησης και οι ειδικότερες χρήσεις γης ανά ζώνη λειτουργίας μαρίνας και το οποίο υποστηρίζεται και από τις ειδικές μελέτες, την ειδική μελέτη χωροθέτησης και τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Το δεύτερο στάδιο αποτελεί την κατά κυριολεξία χωροθέτηση της μαρίνας. Ειδικότερα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου διαβιβάζει το φάκελο στους συναρμόδιους φορείς και στον οικείο δήμο προκειμένου να γνωμοδοτήσουν σχετικά με την αναγκαιότητα δημιουργίας και χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα και στη συνέχεια εισάγεται το θέμα στην Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, η οποία γνωμοδοτεί για τη συνδρομή των νομίμων προϋποθέσεων δημιουργίας μαρίνας. Επισημαίνεται, ότι η ως άνω γνωμοδότηση, αφού δεν αναφέρεται διαφορετικά στον νόμο είναι απλή, το οποίο σημαίνει πως το τελικό αποφασίζον όργανο, οι υπουργοί, δεν δεσμεύονται από αυτή, αλλά μπορούν να αποφανθούν και διαφορετικά, αρκεί να αιτιολογήσουν ειδικά την απόκλιση τους.

Μετά την γνωμοδότηση ακολουθεί η έκδοση της τελικής πράξης της εν λόγω διοικητικής διαδικασίας που είναι η κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής περί έγκρισης της χωροθέτησης των επιτρεπόμενων χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης, των απαιτούμενων προσχώσεων, των αναγκαίων έργων υποδομής, των εγκαταστάσεων και κτιρίων επί της χερσαίας ζώνης και των περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή, μετατροπή, μετασκευή, προσθήκη ή τροποποίηση και λειτουργία μαρίνας.

Με την νέα τροποποιημένη διάταξη **ενοποιείται η διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του έργου και χωροθέτησης του ίδιου έργου** και εξασφαλίζεται έτσι η εναρμόνιση μεταξύ της χωροθέτησης και της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου.

**B.** Όσον αφορά στην δεύτερη περίπτωση, η οποία αναφέρεται στους λοιπούς λιμένες, η νέα διαδικασία έγκρισης χωροθέτησης και περιβαλλοντικών όρων εναρμονίζει στο ίδιο πνεύμα της ειδικής κατηγορίας τουριστικών λιμένων την χωροθέτηση με την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου. Ειδικότερα, η αρμόδια Υπηρεσία (Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουρισμού), αφού ελέγξει τον πλήρη φάκελο δικαιολογητικών τον διαβιβάζει τον φάκελο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής για την γνωμοδότησή του. Παράλληλα διαβιβάζει τον πλήρη φάκελο δικαιολογητικών στον δήμο προκειμένου να εκφέρει την άποψή του για την σκοπιμότητα δημιουργίας του λιμένα.

Στη συνέχεια εισάγεται το θέμα στην Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων για την γνωμοδότησή της σχετικά με την συνδρομή των νομίμων προϋποθέσεων. Κατά της γνωμοδότησης της Επιτροπής χωρεί αίτηση θεραπείας εντός τριάντα ημερών από την κοινοποίηση της πράξης στον αιτούντα.



Μετά την γνωμοδότηση η σύνθετη αυτή διοικητική πράξη περατώνεται με την έκδοση της κοινής απόφασης των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής περί έγκρισης της χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα.

Περαιτέρω, με την παρ. 5 του ίδιου άρθρου χωροθετήθηκαν δεκαέξι τουριστικοί λιμένες, **μεταξύ των οποίων και η μαρίνα Φλοίσβου** και καθορίστηκαν τα όρια της χερσαίας ζώνης τους, οι προσχώσεις, οι χρήσεις γης και οι ισχύοντες για κάθε έναν από αυτούς όροι και περιορισμοί δόμησης. Σύμφωνα δε με τη εισηγητική έκθεση του ν. 2160/1993, οι εξαιρετικές αυτές ρυθμίσεις αφορούν σε συγκεκριμένους τουριστικούς λιμένες, η κατασκευή, η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των οποίων, κατά την εκτίμηση του νομοθέτη έχει ιδιαίτερη σημασία για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Η εκ της παρ. 5 του άρθρου 30 διαφοροποίηση δεν αναφέρεται στο περιεχόμενο και τις έννομες συνέπειες αλλά στην τήρηση της διαδικασίας εκτίμησης της σκοπιμότητας την οποία και μόνο ήθελε να αποφύγει ο νομοθέτης προς τον σκοπό της ταχύτερης περαίωσής της. Ως εκ τούτου, απαιτείται τόσο η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου όσο και η έγκριση από απόψεως περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Επισημαίνεται δε ότι με την νέα τροποποιημένη μορφή της παρ. 5 του άρθρου 30 η χωροθέτηση τουριστικών λιμένων μπορεί να τροποποιηθεί ως προς τα όρια χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, τις προσχώσεις, τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων και κοινή απόφαση των ως άνω υπουργών **εκτός των περιπτώσεων μαρίνων που αξιοποιούνται από το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ Α.Ε.), στις οποίες περιλαμβάνεται και η μελετώμενη περίπτωση της Μαρίνας Φλοίσβου.**

### 3.2 Ανάγκη οριοθέτησης Ζωνών Λιμένα και Περιορισμοί οριοθέτησης Ζώνης λιμένα

Η ανάγκη οριοθέτησης Ζωνών Λιμένα σε περιοχές σε περιοχές που λειτουργούν ή πρόκειται να λειτουργήσουν ως λιμένες κρίνεται επιβεβλημένη για λόγους που έχουν να κάνουν με την περιβαλλοντική διαχείριση του ευαίσθητου αυτού οικοσυστήματος αλλά και για διοικητικο-οικονομικούς λόγους:

Κατά κύριο λόγο με την οριοθέτηση θα υφίσταται μία ολοκληρωμένη χωροταξική διεύθυνση των απαιτούμενων έργων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμών λιμένα για την αναβάθμιση και την ανταγωνιστικότητά του και την καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων χώρων του και παράλληλα θα αποφεύγεται η σύγκρουση χρήσεων γης (κηρυγμένος αρχαιολογικός χώρος, παραδοσιακός οικισμός, προστατευόμενη περιοχή από διεθνείς συμβάσεις, ευπαθές οικοσύστημα, δάσος ή αναδασωτέα έκταση, περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους).

Επίσης, η παρουσία ενός λιμένα δρα αποτελεσματικά στη διαμόρφωση των δραστηριοτήτων και την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Περαιτέρω, η οριοθέτηση κρίνεται αναγκαία, προκειμένου:

- να υπάρχει ένας υπεύθυνος φορέας διοίκησης, εκμετάλλευσης και λιμενικής ανάπτυξης,
- να οριστεί και διευκρινιστεί η έκταση των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας εκ μέρους του εκτέλεσης έργων σε ορισμένη θέση,
- να αποφεύγονται καταπατήσεις των χώρων του Δημοσίου.

Επισημαίνεται ότι, δυνατότητα εξομοίωσης με Ζώνη Λιμένα υπάρχει μόνο εφόσον έχει αποφασιστεί η εκμετάλλευση υφιστάμενων λιμενικών έργων σε περιοχές που δεν εντάσσονται σε Ζώνες Λιμένα με σκοπό τη συντήρηση, βελτίωση ή ανάπτυξή τους από τον αρμόδιο φορέα διοίκησης λιμένα, ο οποίος καθίσταται φορέας διοίκησης χρήσης και εκμετάλλευσης αυτών.

Σε κάθε περίπτωση, η κατασκευή λιμένα οποιασδήποτε κατηγορίας πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού. Πρέπει δε να στηρίζεται σε πλήρως τεκμηριωμένη μελέτη στην οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη αφενός με το δημόσιο συμφέρον,

αφετέρου δε τις αρχές προστασίας του παράκτιου και του θαλάσσιου οικοσυστήματος που επηρεάζονται από αυτό, δηλαδή την αρχή της διαφύλαξης του αναγκαίου φυσικού κεφαλαίου, της αποφυγής βλάβης του τυχόν εκεί ενυπάρχοντος πολιτιστικού κεφαλαίου, του σεβασμού της γεωμορφολογίας και του φυσικού ανάγλυφου των ακτών και της μικρότερης δυνατής διατάραξης των οικείων οικοσυστημάτων και της υδροδυναμικής των ακτών που αποτελεί οπτικό πόρο. Μόνο όταν από την οικεία τεχνική μελέτη προκύπτει η τήρηση των αρχών δύναται να θεωρηθεί ως βιώσιμη και άρα νόμω επιτρεπτή (ΣτΕ 2506/2002).

#### 4. Ο αιγιαλός και η παραλία ως κοινόχρηστα πράγματα

Ο Αστικός Κώδικας (Α.Κ.) στο άρθρο 967 δίνει μια ενδεικτική απαρίθμηση των πραγμάτων κοινής χρήσης: τα ελευθέρως και αενάως ρέοντα ύδατα, οι οδοί και οι πλατείες, ο αιγιαλός, οι λιμένες και οι όρμοι κ.α. ανάλογα με τη μεταξύ τους συγγένεια, τα κοινόχρηστα πράγματα κατατάσσονται σε τέσσερις μεγάλες ομάδες: α) τα δημόσια ύδατα, β) αιγιαλοί και όχθες, γ) δημόσιες οδοί και ιδιωτικοί κοινόχρηστοι κήποι, άλση και δάση (Δαγτόγλου Π., 1992).

Περαιτέρω, το βασικό νομοθετικό πλαίσιο που εξειδικεύει την προστασία του αιγιαλού συγκροτείται από τις διατάξεις του ν. 2971/2001. Σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 1 του ν. 2971/2001 αιγιαλός είναι «η ζώνη της ξηράς, που βρέχεται από τη θάλασσα από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της», ενώ η παραλία ορίζεται ως «η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και πενήντα (50) μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα». Στη συνέχεια, ο ίδιος νόμος στα επόμενα άρθρα του αναφέρεται στο ιδιότυπο ιδιοκτησιακό καθεστώς επί του δημοσίου αυτού αγαθού: Αποτελούν κοινόχρηστα πράγματα τα οποία τελούν υπό την κυριότητα του Δημοσίου. Ακόμα προβλέπεται πως «ο κύριος προορισμός των ζωνών αυτών είναι η ελεύθερη και ακώλυτη πρόσβαση προς αυτές», ενώ κατ' εξαίρεση «μπορούν να χρησιμεύουν για κοινωφελείς περιβαλλοντικούς και πολιτιστικούς σκοπούς υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος».

Συγκεκριμένα, από τις ως άνω αναφερόμενες διατάξεις, οι οποίες επιβάλλονται να ερμηνεύονται υπό το πρίσμα ιδίως των αρχών της αειφορίας, της πρόληψης και της προφύλαξης, αρχές οι οποίες απορρέουν από το άρθρο 24 του Συντάγματος, προκύπτει ότι, κατ' αρχάς, η προστασία του αιγιαλού είναι σχεδόν απόλυτη. Η έννοια της κοινής χρήσης προϋποθέτει την κατ' αρχήν ίση αξίωση του οποιουδήποτε προς χρήση του κοινόχρηστου πράγματος. Στο πλαίσιο αυτό τα αρμόδια όργανα των ευαίσθητων οικοσυστημάτων της Διοίκησης οφείλουν να διασφαλίσουν το υψηλό επίπεδο προστασίας τους και να αποτρέπουν την υποβάθμισή τους. Συγχρόνως, σε περίπτωση υποβάθμισης ή αλλοίωσής τους από παράνομες ενέργειες τρίτων, οφείλουν να χωρήσουν σε επαναφορά της φυσικής κατάστασής με αποκατάσταση των πραγμάτων στην προγενέστερη κατάσταση, εντός ευλόγου χρόνου, ώστε να διασφαλίζεται η διατήρησή τους και το αισθητικό κάλλος της ακτής (ΣτΕ 2506/2002). Είναι σαφές ότι η απαγόρευση δόμησης στον αιγιαλό συνιστά εν πολλοίς απαράβατο κανόνα. Άλλωστε στην έννοια της επιτρεπόμενης (απλής) χρήσης του αιγιαλού δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να περιληφθεί η δόμηση. Ζήτημα γεννάται με τις επιτρεπόμενες χρήσεις που αποβλέπουν στην «εξυπηρέτηση υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος».

#### 5. Παραχώρηση χρήσης και εκμετάλλευσης ζώνης λιμένα

Στις ανωτέρω διατάξεις του ν. 2971/2001 περί κοινής χρήσης του αιγιαλού **προστίθενται οι ρυθμίσεις των παρ. 6-10 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993**, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν, **καθώς και η ρύθμιση του άρθρου 970 Α.Κ.** μέσω της οποίας τίθεται ο βασικός κανόνας δημοσίου δικαίου, κατά τον οποίο, η επί τη βάσει των κατ' ιδίαν διατάξεων, παραχώρηση από την οικεία διοικητική αρχή ιδιαίτερων δικαιωμάτων επί κοινόχρηστων πραγμάτων, σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα είναι νόμιμη μόνον εάν και εφόσον, και μετά την

παραχώρηση των εν λόγω δικαιωμάτων, **εξακολουθεί να εξυπηρετείται ή τουλάχιστον να μην αναιρείται η κατά τον προορισμό του πράγματος κοινή χρήση τους.**

Συγκεκριμένα, με τις ως άνω διατάξεις των παρ. 6-10 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993 προβλέπεται η παραχώρηση του ιδιαίτερου δικαιώματος χρήσης χώρων της Ζώνης Λιμένα σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα με δικαίωμα εκτέλεσης όλων των έργων που απαιτούνται για τη δημιουργία, λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα της μαρίνας. Ειδικότερα, η αρμοδιότητα για την έρευνα της συνδρομής των προϋποθέσεων της παραχώρησης ανήκει στον Υπουργό Τουρισμού υπό το πρίσμα των διατάξεων του άρθρου 24 του Συντ. , που απαιτούν ευρύτερο τομεακό χωροταξικό σχεδιασμό (ΣτΕ 2506/2002). Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του εν λόγω άρθρου, ακολουθείται μια σύνθετη διοικητική ενέργεια, η οποία αποτελείται από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, την διενέργεια δημοσίου διαγωνισμού τον οποίο θα διεξάγει η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, την εισήγηση της εν λόγω Επιτροπής και την απόφαση του Υπουργού κατακύρωσης του διαγωνισμού<sup>1</sup>. Στην ίδια ως άνω παράγραφο προβλέπεται και η δυνατότητα συγχρηματοδότησης του συνολικού κόστους εκτέλεσης των έργων από το δημόσιο με την προβλεπόμενη στις διατάξεις αυτές διαδικασία. Μετά την έκδοση της υπουργικής απόφασης κατακύρωσης του διαγωνισμού, ακολουθεί η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Υπουργού Τουρισμού και του φορέα διαχείρισης και στη συνέχεια ακολουθεί η μετά από σχετικό έλεγχο έκδοση των απαραίτητων αδειών από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Το περιεχόμενο της σύμβασης παραχώρησης αναφαίνεται ενδεικτικά ως προς τα ουσιώδη στοιχεία του στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 9 του άρθρου 31<sup>2</sup>.

Κατόπιν των ανωτέρω, το ουσιώδες ερώτημα που τίθεται είναι εάν οι προστατευτικές διατάξεις του ν. 2971/2001 σχετικά με την έννοια του αιγιαλού ως κοινόχρηστου αγαθού θεσπίζουν ένα «περιβαλλοντικό κεκτημένο», η απόκλιση από το οποίο δεν είναι θεμιτή (Παπακωνσταντίνου Απ.,1997). Κατά την ορθότερη άποψη, οι ρυθμίσεις του ν. 2971/2001 δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συγκροτούν ένα «περιβαλλοντικό κεκτημένο». Ο νομοθέτης έχει περιθώρια, έστω και οριακά να εισάγει παρεκκλίσεις στην εν λόγω προστασία, με βάση σταθμίσεις των διακυβευομένων αγαθών, όπως αυτές νοηματοδοτούνται από την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία αποβλέπει στην εξισορρόπηση ανάμεσα στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και την περιβαλλοντική προστασία. Υπό το πρίσμα αυτό, οι παρεκκλίσεις του νομοθέτη τελούν υπό την προϋπόθεση ότι: α) οι όποιες παρεμβάσεις δεν θα επιφέρουν ουσιώδη και, κυρίως, ανεπίτρεπτη βλάβη των παράκτιων οικοσυστημάτων, β) θα θεμελιώνονται σε επιστημονικές μελέτες, γ) θα εξυπηρετούν υπέρτερους λόγους δημοσίου συμφέροντος και δ) θα υπακούουν σε έναν ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο ρύθμισης των χρήσεων γης και δεν θα συνιστούν ευκαιριακές ή σημειακές παρεμβάσεις.

<sup>1</sup> Η περιγραφόμενη σύνθετη διοικητική ενέργεια έχει την έννοια ότι, μέχρι την έκδοση της τελικής απόφασης (υπουργική απόφαση κατακύρωσης της παραχώρησης) προσβαλλόμενες είναι οι ενδιάμεσες διοικητικές πράξεις (προκήρυξη, διαγωνισμού, εισήγηση της Επιτροπής). Με την έκδοση, όμως, της τελικής πράξης, οι ενδιάμεσες διοικητικές πράξεις χάνουν την εκτελεστότητά τους, δηλαδή δεν μπορούν να προσβληθούν στο δικαστήριο, παρά μόνο η τελική υπουργική απόφαση κατακύρωσης του διαγωνισμού.

<sup>2</sup> Η σύμβαση περιλαμβάνει, τουλάχιστον, λεπτομερή περιγραφή των έργων που αναλαμβάνει να κατασκευάσει ο φορέας διαχείρισης της μαρίνας, το ελάχιστο ποσό της επένδυσης που απαιτείται και τον τρόπο κάλυψης αυτής, τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 99 έτη κατ' ανώτατο όριο, το καταβλητέο στο Δημόσιο αντάλλαγμα για όλη τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης, τις ποινικές ρήτρες για παραβάσεις της σύμβασης, τους λόγους λύσης της σύμβασης, την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ του Δημοσίου και του φορέα διαχείρισης της μαρίνας ενώπιον των καθ' ύλην και κατά τόπο αρμόδιων Ελληνικών δικαστηρίων και οποιονδήποτε άλλο όρο συνδεόμενο με την παραχώρηση ή την εκμετάλλευση της μαρίνας και την εξασφάλιση των δικαιωμάτων του Δημοσίου. Στη σύμβαση προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της όλες οι μελέτες, τα σχέδια, το χρονοδιάγραμμα και λοιπά στοιχεία που ορίζονται στην απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού. Με τη σύμβαση μπορεί να καθορίζεται και αριθμός θέσεων για ελλιμενισμό ναυταθλητικών σκαφών.

### 5.1. Δικαιώματα και υποχρεώσεις του Φορέα Διαχείρισης

Στο άρθρο 31 παρ. 10-12 και 33 του ν. 2160/1993 περιγράφονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα.

Ειδικότερα, ο φορέας διαχείρισης υποχρεούται να υποβάλλει αίτηση στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού, στην οποία θα έχει επισυνάψει όλα τα αναφερόμενα στην παρ. 10.1 του άρθρου 31 δικαιολογητικά, προκειμένου να λάβει άδεια λειτουργίας του λιμένα. Στα εν λόγω δικαιολογητικά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι οικείες οικοδομικές άδειες, ο κανονισμός λειτουργίας του λιμένα, πιστοποιητικό πυρασφάλειας κ.α. Εν προκειμένω, εντός ορισμένων χρονικών ορίων, η Διοίκηση ελέγχει κατά πρώτον την πληρότητα των δικαιολογητικών προκειμένου να εκδώσει την προέγκριση της άδειας και στη συνέχεια ελέγχει τον τουριστικό λιμένα ως προς την συμβατότητά του με το περιεχόμενο της απόφασης χωροθέτησης προκειμένου να εκδώσει τη σχετική άδεια λειτουργίας του τουριστικού λιμένα.

Στη συνέχεια, μετά την λήψη άδειας λειτουργίας, ο φορέας διαχείρισης μεριμνά για τον οριστικό καθορισμό της νέας οριογραμμής του αιγιαλού και παραλίας και την καταγραφή του δημοσίου κτήματος που δημιουργήθηκε με την ολοκλήρωση των έργων της μαρίνας. Επίσης, ο φορέας μεριμνά για την συντήρηση των έργων και εγκαταστάσεων και την καθαριότητα της μαρίνας.

Περαιτέρω, ο φορέας διαχείρισης δικαιούται να παραχωρεί ή να μισθώνει σε τρίτους είτε την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα είτε την άσκηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ελλιμενισμού σε σκάφη αναψυχής εντός της ζώνης του τουριστικού λιμένα είτε την άσκηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο σύνολο του τουριστικού λιμένα.

Επισημαίνεται δε ότι η προβλεπόμενη από τις οικείες διατάξεις παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της χερσαίας ζώνης λιμένα επιτρέπεται μόνο και εφόσον **εξακολουθεί να εξυπηρετείται ή τουλάχιστον δεν αναιρείται η κατά τον προορισμό του πράγματος κοινή χρήση αυτού. Εξάλλου, η παραχώρηση ιδιαιτέρων δικαιωμάτων, τα οποία έχουν χαρακτήρα δημοσίου και όχι ιδιωτικού δικαίου, επί κοινοχρήστων πραγμάτων αποβλέπει στην εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος. Και δεν αποκλείεται μεν η επιδίωξη και ταμειευτικού σκοπού, μόνον, όμως, δευτερευόντως και εφόσον δεν αναιρείται ο κατά τα ανωτέρω προέχων σκοπός** (Ολομ, ΣτΕ 1211-1212/2010).

Η διάταξη δε της παρ. 4 του άρθρου 32 του ν. 2160/1993, κατά την οποία *«Η με οποιονδήποτε τρόπο χρήση της ζώνης του τουριστικού λιμένα από οποιονδήποτε τρίτο, χωρίς τη συγκατάθεση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα απαγορεύεται. Το Δημόσιο υποχρεούται στην έκδοση των αναγκαίων διοικητικών πράξεων και διαταγών, ώστε να παρέχεται αποτελεσματική προστασία στο φορέα διαχείρισης»* ερμηνεύεται κατά τον καθ. Δωρή ότι με τη διάταξη αυτή το Δημόσιο να συνδράμει τον φορέα διαχείρισης σε περιπτώσεις προσβολής της χρήσης του από κάθε τρίτο με την έκδοση πρωτοκόλλων και διαταγών. **Στον ιδιώτη-φορέα διαχείρισης δεν παρέχεται καμία περαιτέρω δυνατότητα «να απολαμβάνει την εις το Δημόσιο ιδιάζουσα έννομη προστασία κατά τρίτων»**, που είναι και ο αληθής κύριος και νομέας του αιγιαλού (Δωρής Φ., 1995).

### 6. Φορέας Διαχείρισης και Εκμετάλλευσης της Μαρίνας Φλοίσβου

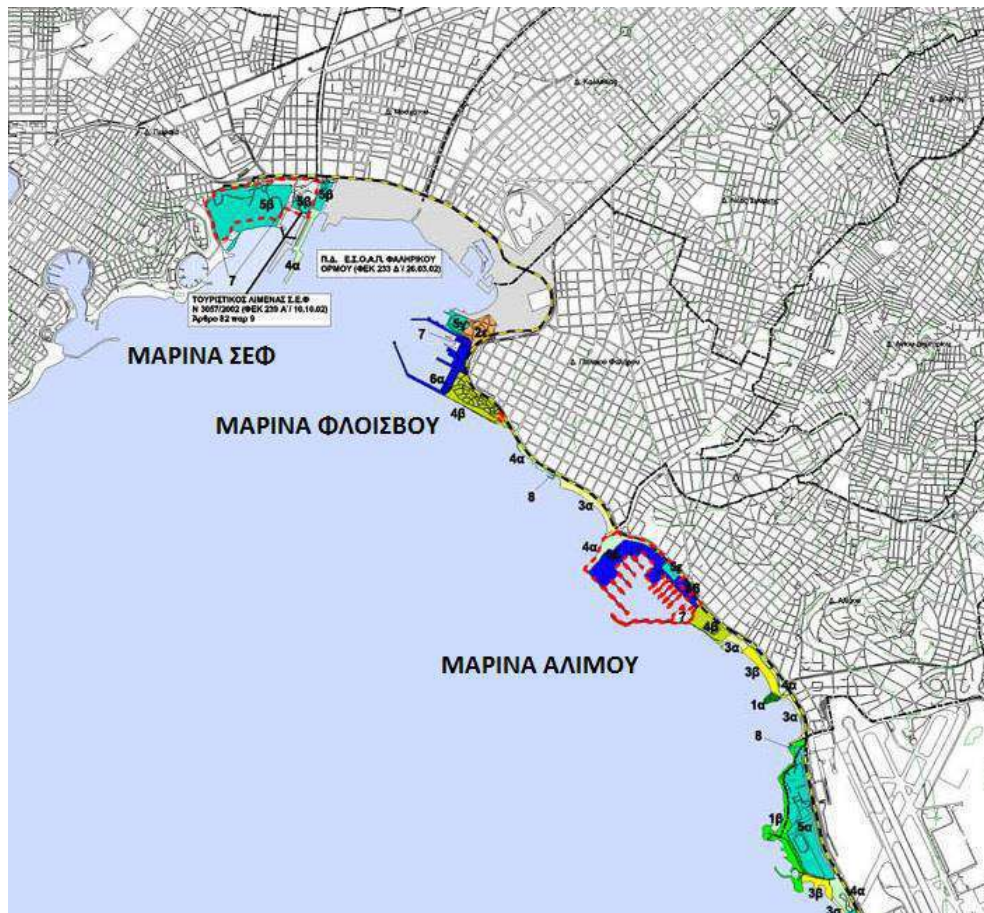
Σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 29 του ν. 2160/1993 ως φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα, κατ' αρχάς νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση μετά του Δημοσίου την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Με μεταγενέστερη δε τροποποίησης της διάταξης αυτής ως φορέας διαχείρισης νοείται **και το πρόσωπο που έχει αναλάβει την κατασκευή κ.λ.π. με σύμβαση με την εταιρεία “Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα”, (Ε.Τ.Α. Α.Ε )**, η οποία είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου που λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος και ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Βάσει του συστατικού της



νόμου ν. 2636/1998, έχει αναλάβει την αποτελεσματική διοίκηση, διαχείριση και αξιοποίηση της περιουσίας και των επιχειρηματικών μονάδων του Ε.Ο.Τ., με στόχο την εξάλειψη των ζημιών εκμετάλλευσης του προηγούμενου φορέα διοίκησης, του Ε.Ο.Τ καθώς και την προσέλκυση και υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων με στόχο πάντα την ανάπτυξη του τουρισμού της χώρας (Εισηγητική Έκθεση του ν. 2636/1998), εφόσον όμως εξυπηρετείται το δημόσιο συμφέρον και τηρούνται οι δημοσίου δικαίου δεσμεύσεις που απορρέουν από τη συναφή νομοθεσία περί κοινοχρήστων, περί προστασία του περιβάλλοντος, περί αρχαιολογικών χώρων κ.λ.π.. Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, η διοίκηση και διαχείριση των τουριστικών λιμένων δύναται είτε να ασκείται από τον ίδιο τον δημόσιο φορέα (δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου) με αυτεπιστασία, είτε να παραχωρηθεί σε τρίτον έναντι ανταλλάγματος, εφόσον στην τελευταία περίπτωση διασφαλίζεται ο έλεγχος από το Δημόσιο (ΣτΕ 2793-2797/2012).

Στην προκείμενη περίπτωση η Ε.Τ.Α, έχουσα την διοίκηση και διαχείριση του Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου, διενήργησε δημόσιο διαγωνισμό για την μακροχρόνια εκμίσθωσή του. Η διαδικασία επιλογής αναδόχου έγινε με διαπραγμάτευση ύστερα από προεπιλογή, διαδικασία η οποία εφαρμόζεται στις περιπτώσεις ενδιαφέρουσας για την εταιρία επένδυσης, που είναι αναγκαία για την εκμετάλλευση του ακινήτου από τον επενδυτή και περιλαμβάνει την κατασκευή έργων ή/και την εκτεταμένη ανακαίνιση υφισταμένων εγκαταστάσεων.

Εικόνα 2: Απόσπασμα από το διάγραμμα καθορισμού χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη από το Φαληρικό όρμο μέχρι Αγ. Μαρίνα Κρωπίας (ΦΕΚ 254 Δ/04), Προστασία ρυθμιστικού σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας



Αφού ολοκληρώθηκε η περιγραφόμενη στο σχετικό άρθρο του Κανονισμού διαγωνιστική διαδικασία, εκδόθηκε η κατακυρωτική απόφαση υπέρ του επιχειρηματικού σχήματος “TRAIANA MARINAS” τα μέλη του οποίου συνέστησαν την εταιρεία συμμετοχών “LAMDA TechnOL Flisvos Holding Ανώνυμη Εταιρία Ανάπτυξης, Αξιοποίησης Τουριστικών Λιμένων,

Παροχής Υπηρεσιών, Εμπορίας και Αντιπροσωπειών”. Στη συνέχεια η εν λόγω εταιρεία συνέστησε θυγατρική εταιρεία, την εταιρεία ειδικού σκοπού, την “LAMDA TechnOL Flisvos Marina Ανώνυμη Εταιρία Ανάπτυξης, Αξιοποίησης και Εκμετάλλευσης Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου”, οι οποίες αποτελούν και τις μισθώτριες εταιρείες και ως εκ τούτου τον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης.

## 7. Σύμβαση Παραχώρησης Διαχείρισης και Εκμετάλλευσης-Πολεοδομικές και χωροταξικές διατάξεις

Μετά την κατακύρωση του διαγωνισμού, υπογράφηκε η «Σύμβαση μίσθωσης και παραχώρησης δικαιωμάτων εκμετάλλευσης τουριστικού λιμένα Φλοίσβου» μεταξύ της εκμισθώτριας εταιρείας Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα (Ε.Τ.Α.) και της αναδόχου εταιρείας με την επωνυμία “LAMDA TechnOL Flisvos Holding Ανώνυμη Εταιρία Ανάπτυξης, Αξιοποίησης Τουριστικών Λιμένων, Παροχής Υπηρεσιών, Εμπορίας και Αντιπροσωπειών” και της θυγατρικής της “LAMDA TechnOL Flisvos Marina Ανώνυμη Εταιρία Ανάπτυξης, Αξιοποίησης και Εκμετάλλευσης Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου” (Α.Ε.Ε.Σ).

Στο άρθρο 1 της σύμβασης ορίζεται ότι αυτή διέπεται, μεταξύ άλλων, από τον Κανονισμό Εκμισθώσεων και Μισθώσεων της Ε.Τ.Α. Α.Ε, τις διατάξεις του ν. 2160/1993 και τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί μισθώσεων πράγματος και μίσθωσης έργου. Το αντικείμενο της σύμβασης προσδιορίζεται στο άρθρο 3 αυτής: πρόκειται για μικτή σύμβαση, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, (α) συμφωνία εκμίσθωσης της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του Τουριστικού Λιμένα μαζί με τα συστατικά και τα παραρτήματά του, κτίσματα και συναφείς εγκαταστάσεις (β) συμφωνία εκτέλεσης των προβλεπόμενων από τη Διακήρυξη του διαγωνισμού έργα ανάπτυξης και αναβάθμισης του Τουριστικού Λιμένα. Η σύμβαση έχει διάρκεια σαράντα ετών με δυνατότητα παράτασης επί μία πενταετία, προβλέπεται δε η καταβολή ανταλλάγματος από τον μισθωτή στον εκμισθωτή το οποίο συνίσταται σε εφάπαξ καταβλητέο χρηματικό αντάλλαγμα, ετήσιο εγγυημένο εισόδημα και πρόσθετο μίσθωμα.

Στη συνέχεια, η σύμβαση περιλαμβάνει και ειδικές διατάξεις που αναφέρονται στις δημοσίου δικαίου υποχρεώσεις της μισθώτριας Α.Ε.Ε.Σ.

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 10 «Χρήση και όροι λειτουργίας του τουριστικού λιμένα» και ειδικότερα στην πρώτη παράγραφο αυτού ορίζεται ότι ο μισθωτής υποχρεούται να χρησιμοποιεί τον λιμένα **κατά τη χρήση του και τον προορισμό του**, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2160/1993, την ισχύουσα νομοθεσία για τους Τουριστικούς Λιμένες και την σύμβαση και απαγορεύεται η οποιαδήποτε μεταβολή της χρήσης του, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του εκμισθωτή. Στην δεύτερη παράγραφο αναφέρεται στις ειδικότερες υποχρεώσεις της μισθώτριας εταιρείας: να λειτουργεί τον λιμένα καθ’ όλη την διάρκεια του έτους, να τον διατηρεί σε αξιοπρεπή κατάσταση αποφεύγοντας οποιαδήποτε υποβάθμισή του τόσο από πλευράς υλικοτεχνικής όσο και από παροχής υπηρεσιών, καθώς επίσης και να **συμμορφώνεται με τις αποφάσεις των αρμοδίων δημοσίων αρχών** (Υγειονομικών, Λιμενικών, Αγορανομικών, Αστυνομικών, τοπικών δημοτικών υπηρεσιών).

Στο άρθρο 12 ορίζεται ότι η λειτουργία του λιμένα υπόκειται στην **εποπτεία των αρμοδίων αρχών**, όπως αυτές καθορίζονται στον ν. 2160/1993 και στον Κανονισμό Λειτουργίας Λιμένων, ενώ όσον αφορά στην εκτέλεση των έργων υπόκειται στην εποπτεία των αρμοδίων αρχαιολογικών, λιμενικών και πολεοδομικών αρχών. Επιπλέον αναφέρεται και στις υποχρεώσεις της μισθώτριας περί προστασίας του περιβάλλοντος.

Τέλος, στο άρθρο 16 προβλέπεται η δυνατότητα της μισθώτριας εταιρείας, ύστερα από έγκριση της εκμισθώτριας εταιρείας Ε.Τ.Α. Α.Ε να **υπεκμισθώνει σε τρίτους καταστήματα ή άλλα ακίνητα για χρήση σύμφωνα με την κύρια χρήση** του Τουριστικού Λιμένα.

## 8. Ειδικός Κανονισμός Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου-Πολεοδομικές και χωροταξικές διατάξεις

Τα θέματα λειτουργίας και ασφάλειας τουριστικών Λιμένων ρυθμίζονται από το Γενικό Κανονισμό και τους Ειδικούς Κανονισμούς Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων. Ειδικότερα, ρυθμίζονται θέματα όπως:

- Τα μέτρα εν γένει ασφαλείας και προστασίας των σκαφών και των χρηστών του λιμένα
- Η προστασία του περιβάλλοντος, καθαριότητα και ευταξία του λιμένα
- Η κίνηση σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας τροχοφόρων, η διάταξη κυκλοφορίας, στάσης και στάθμευσης αυτών εντός του τουριστικού λιμένα
- Οι παρεχόμενες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις, συμπεριλαμβανομένων των εξυπηρετήσεων ατόμων με αναπηρία και ειδικότερα εκείνες που προβλέπονται « στις Υπουργικές Αποφάσεις χωροθέτησης με τις οποίες εγκρίθηκαν οι χρήσεις γης, στις εγκεκριμένες μελέτες καθώς και στις Υπουργικές Αποφάσεις και συμβάσεις παραχώρησης της χρήσης και εκμετάλλευσης αυτών».
- Ο είσπλους και ο έκπλους των σκαφών, η αγκυροβολία και η κατάληψη της θέσης αυτών στον τουριστικό λιμένα
- Κατ'εφαρμογή της εξουσιοδοτικής διάταξης της παρ. 1 του άρθρου 31<sup>α</sup> του ν. 2160/1993 εκδόθηκε ο γενικός Κανονισμός Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων<sup>3</sup>, ενώ κατ'εφαρμογή της παρ. 4 του ως άνω άρθρου θεσπίστηκε ο Ειδικός Κανονισμός Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου.

Τους Κανονισμούς αυτούς μαζί με την κείμενη νομοθεσία οφείλουν να τηρούν οι χρήστες των εγκαταστάσεων της εν λόγω μαρίνας, καθώς και οι με οποιονδήποτε τρόπο «*συναλλασσόμενοι ή κυκλοφορούντες*» **οι οποίοι οφείλουν να ακολουθούν τις οδηγίες και τις υποδείξεις του προσωπικού του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα καθώς και να συμμορφώνονται με τις οδηγίες και εντολές των αρμοδίων οργάνων.**

Ειδικότερα σύμφωνα με τον Ειδικό Κανονισμό της μαρίνας Φλοίσβου ορίζονται, ενδεικτικά, τα εξής:

### A. Κοινόχρηστοι χώροι

Στους κοινόχρηστους χώρους των χερσαίων εγκαταστάσεων καθώς και στη θαλάσσια ζώνη του λιμένα μπορούν να αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες (πολιτιστικές, εκπαιδευτικές, εμπορικές, τουριστικές, ψυχαγωγικές) που διοργανώνονται είτε από τον φορέα διαχείρισης είτε από τρίτους **στους οποίους ο φορέας έχει παραχωρήσει αυτό το δικαίωμα και οι οποίες εξυπηρετούν την λειτουργία του.** Επίσης, απαγορεύεται η παρασκευή φαγητών σε εξωτερικούς χώρους, χωρίς την έγγραφη άδεια του φορέα διαχείρισης.

### B. Είσοδος-Κυκλοφορία- Στάθμευση Αυτοκινήτων

Η στάθμευση των αυτοκινήτων επιτρέπεται μόνο σε ειδικά διαμορφωμένους για αυτό το σκοπό χώρους εντός του λιμένα από το φορέα διαχείρισης, ο οποίος διαθέτει ελεγχόμενη είσοδο για λόγους ευταξίας του τουριστικού λιμένα. Οι χρήστες και επισκέπτες του χώρου οφείλουν να τηρούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να συμμορφώνονται σε οποιαδήποτε σήμανση σχετικά με την καθαριότητα και ευταξία του. Επιπλέον, ο φορέας διαχείρισης δύναται να μην επιτρέπει την είσοδο, στάθμευση ή κυκλοφορία τροχοφόρων **εάν κρίνει ότι διαταράσσεται η τάξη, η ασφάλεια και η ομαλή λειτουργία του ή υπάρχει κίνδυνος ρύπανσης ή εάν ο κάτοχός του δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του Κανονισμού ή και να απομακρύνει /μετακινήσει το τροχοφόρο στις ως άνω περιπτώσεις.**

### Γ. Μέτρα Ασφαλείας και Προστασίας των Σκαφών και Χρηστών του Τουριστικού Λιμένα

<sup>3</sup> Αριθμ. Τ/9803/5.9.2003 κοινή απόφαση του Υφυπουργού Ανάπτυξης και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας «Γενικός κανονισμός Λειτουργίας Λιμένων» (ΦΕΚ Β'1323)



Ο φορέα διαχείρισης έχει τη διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων στη χερσαία ζώνη και διαθέτει τα μέσα ασφαλείας και λαμβάνει τα προσήκοντα προληπτικά μέτρα φύλαξης των σκαφών. Ο χώρος επιτηρείται σε 24ωρη βάση από το προσωπικό του φορέα ή από ιδιωτική εταιρεία στην οποία έχει ανατεθεί το έργο αυτό από τον φορέα. Επιπλέον, ο φορέας στα πλαίσια ασφάλειας ολόκληρης της χερσαίας ζώνης έχει το δικαίωμα να βάλει περίφραξη σε όλη την περίμετρο του λιμένα, να εγκαταστήσει ηλεκτρονικό σύστημα επιτήρησης της ζώνης καθώς και φυλάκια στις εισόδους για τον έλεγχο των εισερχομένων αυτοκινήτων. Στα πλαίσια των μέτρων ασφαλείας των χρηστών, δεν επιτρέπεται η κολύμβηση, το ψάρεμα και οι καταδύσεις και η διεξαγωγή θαλασσιών σπορ, χωρίς την γραπτή έγκριση του φορέα διαχείρισης.

#### **Δ. Άλλες Υποχρεώσεις Πελατών-Χρηστών του Τουριστικού Λιμένα**

Κατά αρχάς, ο ελλιμενισμός των σκαφών συνεπάγεται την ανεπιφύλακτη τήρηση των όρων του Κανονισμού. Περαιτέρω, οι πελάτες (μισθωτές χώρων και κάτοχοι σκαφών) υποχρεούνται να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αυστηρή τήρηση των όρων κοινής ησυχίας, ενώ απαγορεύεται η εκπομπή θορύβων ή μουσικής άνω των 60 db, η ανάρτηση διαφημιστικών πινακίδων ή άλλων σημειωμάτων στους χώρους του λιμένα, η εγκατάλειψη ειδών εξοπλισμού ή ασυνόδευτων ζώων στους χώρους του Τουριστικού Λιμένα.

### **9. Συμπεράσματα**

Όπως έχει αναλυθεί στα σχετικά χωρία, με τις ως άνω είδους συμβάσεις δεν παραχωρείται η κυριότητα των κοινόχρηστων χώρων του τουριστικού, οι οποίοι παραμένουν στο νομικό πρόσωπο του δημοσίου, αλλά παραχωρείται σε τρίτον έναντι ανταλλάγματος μόνο το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του χερσαίου και του θαλάσσιου χώρου του τουριστικού λιμένα με τη διαφύλαξη της εποπτείας και του ελέγχου από το δημόσιο<sup>4</sup>.

Άλλωστε ο μισθωτής-φορέας διαχείρισης υποχρεούται τόσο από το νόμο όσο και από τη σύμβαση τον Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων και τον Ειδικό Κανονισμό του εκάστοτε τουριστικού λιμένα να χρησιμοποιεί τον λιμένα κατά την φύση και τον προορισμό του ως κοινόχρηστο αγαθό.

Όσον αφορά δε στην περίπτωση του Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου, όπως προκύπτει από την Τεχνική προσφορά της η οποία αποτελεί και αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης, υιοθετήθηκε η πρόταση της «ανοιχτής μαρίνας» και διατηρείται, συνεπώς, ο κοινόχρηστος χαρακτήρας της ζώνης ως χώρος αναψυχής και περιπάτου. Επιπλέον, η σύμβαση περιέχει ρήτρες με τις οποίες εξασφαλίζεται η τήρηση των συναφών δημοσίου δικαίου δεσμεύσεων που απορρέουν από τις σχετικές νομοθεσίες και κανονιστικές διατάξεις καθώς και η συμμόρφωση της μεσίτριας εταιρείας με τις αποφάσεις των αρμοδίων δημοσίων και δημοτικών αρχών. Παράλληλα, επιβάλλονται στον παραχωρησιούχο φορέα διαχείρισης υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας υπό ουσιαστική έννοια, όπως η συνεχής λειτουργία του λιμένα. Όσον αφορά δε στην φύλαξη των χώρων του τουριστικού λιμένα, να μεν προβλέπεται η παροχή αυτών των υπηρεσιών από την παραχωρησιούχο εταιρεία, δεν υποκαθίσταται, όμως, ο ιδιωτικός φορέας διαχείρισης του λιμένα στις αστυνομικές αρμοδιότητες της κρατικής (ιδίως Λιμενικής) αρχής, οι οποίες και παραφυλάσσονται από το Σύνταγμα υπέρ της τελευταίας (ΣτΕ 1879/2012<sup>1</sup>).

Από την άλλη μεριά, ο χρήστης του τουριστικού λιμένα οφείλει να συμμορφώνεται προς τις οδηγίες και υποδείξεις του φορέα διαχείρισης, οι οποίες συνάδουν στην φύση του κοινόχρηστου αγαθού και αφορούν στην τήρηση των κανόνων ασφαλείας, κοινής ησυχίας, καθαριότητας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Επομένως, μια σύμβαση παραχώρησης που λαμβάνει χώρα για την ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, δεν συνιστά, εκ προοιμίου, πεδίο αναίρεσης του κοινόχρηστου χαρακτήρα της χερσαίας ζώνης λιμένα. **Υφίστανται όρια στην παραχώρηση του χώρου, τα οποία**

<sup>4</sup> Στην μελετώμενη περίπτωση, η Ε.Τ.Α. μετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο και την διοίκηση της μισθώτρια εταιρείας.



προφυλάσσουν τον, κατά τον προορισμό του, κοινόχρηστο χαρακτήρα του και τα οποία συνάδουν στην εξισορρόπηση ανάμεσα στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και την περιβαλλοντική προστασία όπως αυτές νοηματοδοτούνται από την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσσα

- Δαγτόγλου Π. , *Γενικό Διοικητικό Δίκαιο*, Τρίτη έκδοση, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1992
- Δωρής Φίλιππος., *Τα δημόσια κτήματα-αιγιαλός και παραλία- ρύπανσις θαλασσίου περιβάλλοντος*, Σάκκουλας 1995
- Μυλωνόπουλος Δ. και Μοίρα Π., *Θαλάσσιος Τουρισμός*, Interbooks, 2005
- Παπακωνσταντίνου Απ., *Δόμηση στον αιγιαλό; Προστασία Αιγιαλού και Σύνταγμα*, ΠερΔικ, 1997
- Παπανίκος Γρηγόρης., *Οι ελληνικές τουριστικές εισπράξεις*, Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, 2005

### Νομοθεσία

- Εισηγητική Έκθεση του ν. 4179/2013 «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ 175 Α΄)
- Τ/9803/5.9.2003 κοινή απόφαση του Υφυπουργού Ανάπτυξης και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας «Γενικός Κανονισμός Λειτουργίας Λιμένων» (ΦΕΚ Β΄1323)
- Οδηγία 94/25/ΕΚ
- Εισηγητική Έκθεση του ν. 2636/1998 «Σύσταση εταιριών για την οργάνωση καλλιτεχνικών εκδηλώσεων και για τη διαχείριση της περιουσίας του Ε.Ο.Τ., σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Τουρισμού και τροποποιήσεις της νομοθεσίας για τον τουρισμό» (ΦΕΚ 98Α΄)

### Νομολογία

- ΣτΕ 1879/2012
- ΣτΕ 2793-2797/2012
- Ολμ, ΣτΕ 1211-1212/2010
- ΣτΕ 4542/2009 7μ.
- ΣτΕ 2506/2002

### Διαδικτυακές πηγές

- [http://www.nautilus-ribclub.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=192:2014-04-27&catid=44&Itemid=206](http://www.nautilus-ribclub.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=192:2014-04-27&catid=44&Itemid=206)



Μαρίνα Αλιγίου\_ Β.Χ.

# Πόλεις - λιμάνια και διαχείριση παράκτιου μετώπου. Η περίπτωση του Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας

## ΠΙΤΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ

Αρχιτέκτων Μηχανικός  
Μ.Δ.Ε. Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Ε.Μ.Π.

\* Ερευνητική εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Εμπειρία», 2014-2015

### Θεματικές Ενότητες

- \_ Εισαγωγή
- \_ Βιβλιογραφική Ανασκόπηση
- \_ Μελέτη Περίπτωσης
- \_ Τελικές Παρατηρήσεις

### Περίληψη

Η παρούσα εργασία συντάχθηκε στα πλαίσια του μαθήματος «Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα» τον Φεβρουάριο του 2016 και έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση των παράκτιων αστικών μετώπων των πόλεων-λιμανιών, και συγκεκριμένα τις μεταλλαγές που υφίστανται λόγω της απομάκρυνσης λιμενικών λειτουργιών από αυτά. Αφορμή για την επιλογή του θέματος έδωσε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον μου για ζητήματα που αφορούν τις πόλεις-λιμάνια, και κατά κύριο λόγο της Ηγουμενίτσας η οποία πέρα από γενέτειρα μου αποτελεί και μια ιδιαίτερα παραστατική περίπτωση του πως η παρουσία ενός λιμανιού επηρέασε και διαμόρφωσε την ίδια την ιστορία αλλά και τη φυσιογνωμία της. Αρχικά, αποσαφηνίζονται έννοιες για τα παράκτια αστικά μέτωπα πόλεων-λιμανιών και η σχέση πρώην λιμενικών περιοχών με την πόλη, και στη συνέχεια διερευνάται η περίπτωση της Ηγουμενίτσας. Πιο ειδικά, εστιάζοντας στην πρόταση για την διαμόρφωση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα, σκοπό της εργασίας αυτής αποτελεί η διατύπωση συμπερασμάτων για τη μέχρι τώρα αντιμετώπισή του και η διερεύνηση των προοπτικών και δυνατοτήτων ανάδειξής της. Τέλος, διατυπώνονται κάποια κρίσιμα ζητήματα για περαιτέρω προβληματισμό.

**Λέξεις-κλειδιά:** Πόλεις-λιμάνια, Παράκτιο Αστικό Μέτωπο, Πρώην Λιμενικές Ζώνες, Ανάπλαση, Ηγουμενίτσα

### Abstract

This paper was written in February 2016, during my Postgraduate course “Design Approaches in Greece” and aims at exploring the urban coastal fronts of city ports, specifically the changes that take place due to the removal of port functions. Main reason for the selection of the topic was my particular interest in issues concerning city ports and especially Igoumenitsa. Other than the fact that it is my birthplace, Igoumenitsa is a particularly illustrative case of the fact that the presence of the port affected and shaped radically the history and countenance of the city. As an originative part, there are clarified the terms and notions that concern coastal urban fronts of city-ports and the relationship of former port areas with the city. Then, the project investigates the case of Igoumenitsa. Particularly, focusing on the proposal for the masterplan of the Old Port area, the aim of this paper is to utter conclusions on its so far exploitation, and furthermore to explore the perspectives and possibilities of the existing proposal. Finally, there are presented some critical issues, raised for further questioning.

**Keywords:** Port Cities, Waterfront, Former Port Areas, Redevelopment, Igoumenitsa

## 1. Εισαγωγή

Τα λιμάνια και οι πόλεις τους είναι στενά συνδεδεμένα γεωγραφικά και λειτουργικά από τις αρχές της ιστορίας της ναυσιπλοΐας. Η γεωγραφική εγγύτητα πόλεων και λιμανιών υπήρξε αναπόφευκτη, καθώς υπαγορεύτηκε από τη συμβατική ναυτιλιακή τεχνολογία, τη φύση του εμπορίου και το μέγεθος των πόλεων. Ιστορικά, πολλά λιμάνια ήταν τοποθετημένα μέσα σε αστικές περιοχές, κυρίως δίπλα από το εμπορικό κέντρο της πόλης και ταυτόχρονα πολλές πόλεις ήταν τοποθετημένες σε περιοχές που ευνοούσαν την εγκατάσταση ενός λιμανιού. Καθώς όμως, οι πόλεις αναπτύχθηκαν σε μέγεθος και τα λιμάνια εξάπλωσαν τις εγκαταστάσεις τους, αναδείχθηκε ένας αρχικός χωρικός και λειτουργικός διαχωρισμός μεταξύ λιμανιών και πόλεων. Η ανάπτυξη των «outports» στην βορειοδυτική Ευρώπη και η καθοδική ανάπτυξη των λιμανιών εικονογραφούν την τάση των λιμανιών να εγκαταλείπουν τις κεντρικές περιοχές των πόλεων (Hayuth, 1982). Η μετεγκατάσταση λιμενικών λειτουργιών επηρέασε αρνητικά την σχέση πόλης και λιμανιού, καθώς είχε ως αποτέλεσμα να μείνουν κενά, μεγάλα τμήματα αστικής γης, βαριάς βιομηχανίας, στα κέντρα των πόλεων. Έτσι, σε πολλές περιπτώσεις, το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης-λιμάνι έμεινε για πολλές δεκαετίες ανεκμετάλλευτο και αποτέλεσε ένα αντιαισθητικό, μη ελκυστικό τοπίο. Πρόσφατα όμως, καθώς ο πληθυσμός των πόλεων αυξήθηκε, η αστικοποίηση και η ζήτηση για επιπλέον εμπορικούς χώρους, προκάλεσαν αυξημένο ενδιαφέρον για την ανάπλαση των αστικών αυτών χώρων.

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση των παράκτιων αστικών μετώπων των πόλεων-λιμανιών, και συγκεκριμένα τις μεταλλαγές που υφίστανται λόγω της απομάκρυνσης λιμενικών λειτουργιών από αυτά. Η μετεγκατάσταση των λειτουργιών αυτών όχι μόνο δημιουργεί περιοχές με έντονα τα χαρακτηριστικά της οικονομικής, περιβαλλοντικής και αισθητικής παρακμής αλλά ταυτόχρονα στερεί την δυνατότητα της πόλης-λιμάνι να εκμεταλλευτεί ένα από τα πιο ιδιαίτερα φυσιολογικά της πλεονεκτήματα, τη σχέση της με το υδάτινο στοιχείο. Καθώς κάθε πόλη-λιμάνι παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά και αποτελεί ιδιαίτερη περίπτωση, δεν είναι δυνατό αλλά ταυτόχρονα ούτε επιδιώκουμε να καταλήξουμε σε κάποιο καθολικό συμπέρασμα. Για το λόγο αυτό, στα πλαίσια της εργασίας αυτής, εστιάζουμε σε συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης. Μελετάμε λοιπόν, το παράκτιο αστικό μέτωπο της Ηγουμενίτσας και συγκεκριμένα τις μεταβολές που προκλήθηκαν σε αυτό από την μετεγκατάσταση λιμενικών λειτουργιών λόγω της επέκτασης του λιμανιού προς τη νότια πλευρά της πόλης, μακριά από το κέντρο της.

Αφορμή για την επιλογή του θέματος έδωσε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον μου για ζητήματα που αφορούν τις πόλεις-λιμάνια, και κατά κύριο λόγο της Ηγουμενίτσας από όπου και προέρχομαι. Η πόλη της Ηγουμενίτσας αποτέλεσε πεδίο έρευνας και κατά τη διάρκεια των προπτυχιακών μου σπουδών, όπου μελέτησα τη σχέση του παράκτιου αστικού μετώπου της με την προβλεπόμενη τουριστική μαρίνα, αλλά και σε επίπεδο μεταπτυχιακών σπουδών, όπου το ερευνητικό μου ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στη σχέση της πόλης με το λιμάνι και στο κατά πόσο λιμάνι και πόλη λειτουργούν ανταγωνιστικά ή συμπληρωματικά. Στα πλαίσια αυτής της εργασίας όμως, εστιάζουμε σε ακόμα πιο μικρή κλίμακα, και συγκεκριμένα στην χερσαία λιμενική ζώνη της Ηγουμενίτσας και στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα.

Σκοπός της εργασίας είναι, αφού αποσαφηνίσει έννοιες για τα παράκτια αστικά μέτωπα πόλεων-λιμανιών και τη σχέση πρώην λιμενικών περιοχών με την πόλη, μελετώντας το παράκτιο αστικό μέτωπο της Ηγουμενίτσας και πιο ειδικά την πρόταση για την διαμόρφωση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα, να οδηγηθεί σε συμπεράσματα για τη μέχρι τώρα αντιμετώπισή του και να διερευνήσει τις προοπτικές και δυνατότητες ανάδειξης, ανάπλασης και αξιοποίησης του, με βασική αρχή τη σύνδεσή του με τον αστικό ιστό. Επιχειρεί επομένως να συμβάλει στη διατύπωση αρχών και προτάσεων, για τη βελτίωση της διαχείρισης και του σχεδιασμού της



περιοχής του Παλαιού Λιμένα της Ηγουμενίτσας, η οποία μέχρι πριν λίγα χρόνια φιλοξενούσε λιμενικές χρήσεις ενώ πρόσφατα ένα τμήμα της μετατράπηκε σε κέντρο προσωρινής κράτησης παράνομων μεταναστών. Τέλος, γίνεται μία προσπάθεια να αναδειχθεί η ιδιαίτερη βαρύτητα που πρέπει να δίνεται στον αναπτυξιακό προγραμματισμό και χωρικό σχεδιασμό τέτοιων περιοχών καθώς αποτελούν χώρους ζωτικής σημασίας για την πόλη.

Όσον αφορά τη δομή, η έρευνα χωρίζεται σε δύο βασικές ενότητες. Η ενότητα που προηγείται περιλαμβάνει την βιβλιογραφική ανασκόπηση ενώ η επόμενη την μελέτη περίπτωσης. Αφού παρουσιαστούν τα κρίσιμα σημεία της υπάρχουσας γνώσης που θεωρούμε πως μπορούν να πλαισιοθετήσουν την έρευνα μας, προχωράμε στην ανάλυση της περίπτωσης που έχουμε επιλέξει. Βασικότερη πηγή εργασίας αποτελούν δευτερογενή στοιχεία τα οποία συλλέγουμε από βιβλία, επιστημονικά άρθρα, άρθρα από τα τοπικά μέσα μαζικής ενημέρωσης, επιστολές των αξιωματούχων της τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά και από συλλόγους που σχετίζονται με το ζήτημα που μελετάμε (π.χ. σύλλογος ΟΜΟΝΟΙΑ), ΦΕΚ και άλλα επίσημα έγγραφα. Τέλος, κλείνουμε την εργασία αυτήν με ένα ξεχωριστό κεφάλαιο στο οποίο συνοψίζονται οι τελικές παρατηρήσεις και διατυπώνονται οι προτάσεις μας.

## 2. Βιβλιογραφική Ανασκόπηση

### 2.1 Σχέση πόλεων και λιμανιών

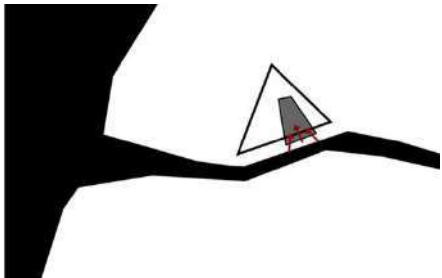
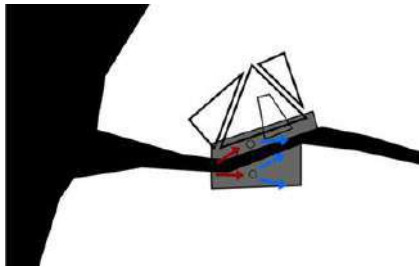
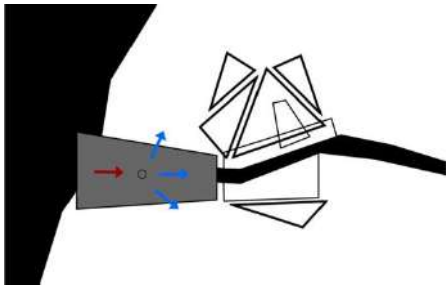
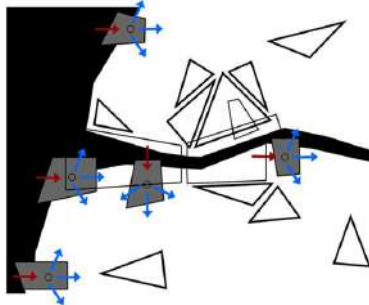
Κατά τον 19ο αιώνα - με την εισαγωγή της ατμομηχανής, με την Βιομηχανική Επανάσταση και την εμφάνιση των νέων μέσων μαζικής μεταφοράς (ατμόπλοιο, σιδηρόδρομοι), με τη δημιουργία νέων μορφών διακυβέρνησης και κυρίως με την εμφάνιση της μοντέρνας οικονομίας βασισμένη στο εμπόριο - εμφανίστηκε το φαινόμενο της μοντέρνας πόλης. Οι «μοντέρνοι καιροί» δεν υποδηλώνουν μια κατηγορηματική, ιστορική συνέχεια, αλλά αποτελούνται από τη διαδοχή ποικίλων φάσεων και περιόδων που σε κάποιες περιπτώσεις ρέουν ομαλά και σε άλλες φαίνεται να τελειώνει η μια και ύστερα να ξεκινάει η επόμενη. Σύμφωνα με την θεωρία του οικονομολόγου Kondratieff, «long-wave theory», η περίοδος μεταξύ 19ου και 20ου αιώνα μπορεί να χωριστεί σε πέντε φάσεις<sup>1</sup> (Meyer, 1999). Σε γενικές γραμμές, οι μεταβάσεις από τη μια φάση στην άλλη ταυτίζονται χρονικά με τις διαδικασίες μετασχηματισμού των πόλεων με λιμάνια και τις αλλαγές στις σχέσεις μεταξύ των πόλεων και των λιμανιών τους. Η δεύτερη φάση, η εποχή των υποδομών, είναι η περίοδος κατά την οποία εμφανίστηκαν οι λιμένες διέλευσης. Το διάστημα πριν από την εμφάνιση των μοντέρνων πόλεων-λιμανιών, τα λιμάνια αποτελούσαν τον τελικό σταθμό της μεταφορικής διαδρομής και οι υποδομές των λιμανιών οργανώνονταν μέσα στον έγκλειστο χαρακτήρα της πόλης. Το σύστημα αυτό αντικαταστάθηκε από ένα πιο ανοιχτό κατά το οποίο το λιμάνι μετατράπηκε σε έναν σύνδεσμο μιας μεγάλης αλυσίδας μεταφορών και πλέον τοποθετείται δίπλα στην πόλη και όχι μέσα σε αυτήν. Έτσι, οι νέες υποδομές άρχιζαν να κατασκευάζονται στην προηγούμενη ανεκμετάλλευτη υπαίθρια περιοχή έξω από την υπάρχουσα πόλη, γεγονός που καθιστά απαραίτητο των επαναπροσδιορισμό της σχέσης μεταξύ πόλης-τοπίου και υποδομών.

Κατά την τρίτη φάση, για πολλές πόλεις-λιμάνια, η παύση της λειτουργίας τους ως αποθήκη για τα λιμάνια και η κυριαρχία της διαμετακομιστικής λειτουργίας τους, σημαίνει πως το λιμάνι πια,

<sup>1</sup> 1<sup>η</sup> φάση (1782 – 1845): η ενεργειακή επανάσταση, αναδύονται νέες πόλεις ενώ οικονομικές λειτουργίες απελευθερώνονται, 2<sup>η</sup> φάση (1846 – 1892): η εποχή των υποδομών, η επέκταση και ανάπτυξη αστικών δομών απορροφούνται μέσα σε ένα εξελισσόμενο περιφερειακό και εθνικό αστικό σύστημα, 3<sup>η</sup> φάση (1893 – 1948): η αύξηση της κινητικότητας, παράλληλα με την ενίσχυση και συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων, βάση δίνεται στον σχηματισμό μητροπολιτικών συνοικιών, 4<sup>η</sup> φάση (1949 – 1998): η παγκοσμιοποίηση και διεθνοποίηση της βιομηχανίας, 5<sup>η</sup> φάση (1999 – 2048): μια ολοένα και αυξανόμενη συνυφασμένη ποιότητα, τα δίκτυα, των οποίων οι δομές αλλάζουν συνεχώς, γίνονται όλο και πιο σημαντικά στην εποχή της Πληροφορίας

παρέχει στην πόλη μικρότερη προστιθέμενη αξία. Επιπλέον, τα περισσότερα καινούρια βιομηχανικά συμπλέγματα τοποθετούνται ακόμα πιο μακριά από την πόλη και στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχει ισχυρός διαχωρισμός μεταξύ του βιομηχανικού τοπίου του λιμανιού και του αστικού τοπίου. Κατά τη διάρκεια της τέταρτης και πέμπτης φάσης, παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον για το ρόλο της ιεραρχίας και του διαχωρισμού των λειτουργιών μεταξύ των πόλεων-λιμανιών, το οποίο οδηγεί στην μετατροπή των μεγαλύτερων λιμανιών σε κύρια, «mainports», δηλαδή σε χερσαίες περιοχές από τις οποίες τα αγαθά θα μπορούσαν να συνεχίζουν να διανέμονται. Τα λιμάνια διανομής, δεν έχουν πια τον γραμμικό χαρακτήρα των διαμετακομιστικών λιμανιών, αλλά αποτελούνται από κόμβους διανομής με διαφορετική εξειδίκευση, οι οποίοι μαζί σχηματίζουν ένα δίκτυο. Η πόλη πια χάνει το συμπαγές σχήμα της και τον προσανατολισμό προς το ιστορικό της κέντρο. Τέλος, ούτε η πόλη ούτε το λιμάνι έχουν πια ξεκάθαρο σχήμα καθώς χωρίζονται σε ειδικευμένα θραύσματα τα οποία εξαπλώνονται.

Πίνακας 1: Η δομή της πόλης – λιμάνι

<p>1. Λιμάνι «αποθήκη», στα μέσα του 19ου αιώνα</p>  <p>Λιμάνι μέσα σε μια κλειστή πόλη. Τα προϊόντα αποθηκεύονται και διανέμονται στην πόλη. Η αποβάθρα του αποτελεί δημόσιο χώρο της πόλης.</p>	<p>2. Διαμετακομιστικό Λιμάνι, τέλος του 19ου αιώνα</p>  <p>Λιμάνι που αναπτύσσεται παράλληλα με την πόλη. Οι ροές αγαθών διαπερνούν την πόλη ενώ ο διαχωρισμός πόλης και λιμανιού έχει αρχίσει.</p>
<p>3. Βιομηχανικό Λιμάνι, μέσα του 20ου αιώνα</p>  <p>Το λιμάνι αναπτύσσεται παράλληλα με τη λειτουργική πόλη ενώ τα προϊόντα επεξεργάζονται στην περιοχή του. Πόλη και λιμάνι εμφανίζονται ως αυτόνομα φαινόμενα.</p>	<p>4. Λιμάνι Διανομής και Δίκτυο Πόλης</p>  <p>Το λιμάνι ανακαλύπτεται εκ νέου από την πόλη ως ένα κομμάτι του αστικού τοπίου και η πόλη ανακαλύπτεται εκ νέου από το λιμάνι ως ένα πιθανό κέντρο εφοδιαστικής οργάνωσης και τηλεπικοινωνιών.</p>

Πηγή: Meyer, 1999, Ίδια επεξεργασία

Η ανάδειξη λοιπόν, μιας νέας οικονομίας βασισμένης στο εμπόριο και οι νέες τεχνολογίες μεταφορών κατά τον 19ο αιώνα αποτέλεσαν κύριο παράγοντα στη θεμελιώδη αλλαγή της σημασίας των πόλεων καθώς και της σχέσης τους με τα λιμάνια. Τα νέα μεταφορικά δίκτυα που αναδείχθηκαν επικεντρώθηκαν πρωτίστως στην μεταφορά ακατέργαστων υλικών από το ένα



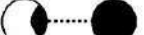



βιομηχανικό κέντρο στο άλλο. Αυτό δημιούργησε την ανάγκη για ανάπτυξη ενός νέου τύπου λιμανιού, το οποίο δεν θα λειτουργούσε πια ως ένα κέντρο διεθνούς εμπορίου, αλλά κυρίως ως ένα σημείο μεταφόρτωσης μέσα στην μεταφορική αλυσίδα (Meyer, 1999).

Σήμερα, η χωρική ανάπτυξη των μεγάλων λιμανιών της Ευρώπης επηρεάζεται από κάποιους κοινούς παράγοντες. Η παγκόσμια απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και η εκρηκτική ανάπτυξη των ασιατικών αγορών εξαγωγής, έχουν προκαλέσει τη διεύρυνση κλίμακας στον τομέα των θαλάσσιων λιμένων και ταυτόχρονα έχουν αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων που στοχεύουν στην ενδοχώρα. Η χρήση μεγαλύτερων πλοίων, ειδικά στον συνεχώς αναπτυσσόμενο τομέα των εμπορευματοκιβωτίων των θαλάσσιων μεταφορών, έχει οδηγήσει σε ζήτηση για βαθύτερα λιμάνια, για αποβάθρες μεγαλύτερων διαστάσεων, για μεγαλύτερους γεραμούς, και γενικά για αυξημένη ικανότητα των τερματικών σταθμών να χειριστούν αποτελεσματικά μεγάλες ποσότητες εμπορευματοκιβωτίων (Daamen, 2006). Οι εξελίξεις αυτές, στον τομέα της ναυτιλίας και της εφοδιαστικής τεχνολογίας, και η αναζήτηση για οικονομίες κλίμακας, έχουν μια κοινή απαίτηση – τη γη. Την ίδια στιγμή, οι περισσότερες πόλεις-λιμάνια σήμερα, συνεχίζουν να αναπτύσσονται γύρω από τα λιμάνια. Προκύπτει έτσι, η ανάγκη εύρεσης επιπλέον χώρου για τις αυξανόμενες αστικές λειτουργίες. Καθώς όμως η εξέλιξη της τεχνολογίας μπορεί να ικανοποιήσει την ανάγκη για επιπλέον διαθέσιμη γη μόνο ως ένα βαθμό, οι αστικές περιοχές καθίστανται λειτουργικά παρωχημένες. Εμφανίζεται λοιπόν ως λύση, η επέκταση των λιμένων προς τα ανοιχτά της θάλασσας.

## 2.2 Μεταβολές στο Παράκτιο Αστικό Μέτωπο λόγω μετεγκατάστασης λιμενικών λειτουργιών

Όπως ήδη αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, οι αλλαγές στις θαλάσσιες μεταφορές και στις χωρικές διαστάσεις των λιμενικών υποδομών επηρέασαν την χερσαία λιμενική ζώνη των πόλεων-λιμανιών δραματικά. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το λιμάνι ήταν παλαιότερα γνωστό ως ένα σημείο των εμπορευμάτων, το σύγχρονο λιμάνι εξελίχθηκε σε μια οριζόντια διατομή διαφορετικών αλυσίδων προϊόντος. Αν και το κάθε λιμάνι έχει τα δικά του χαρακτηριστικά (γεωγραφικά, πολιτικά, οικονομικά και τεχνολογικά), το μοντέλο του Hoyle παρουσιάζει μια γενικευμένη άποψη των σταδίων της εξέλιξης των πόλεων-λιμανιών. Για τις περισσότερες μεσαιωνικές πόλεις-λιμάνια της Ευρώπης (πχ Λονδίνο, Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Γένοβα, Νάπολη, Μασσαλία κλπ) ο τρόπος με τον οποίον εξελίχθηκε η χερσαία λιμενική τους ζώνη ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό το μοντέλο του Hoyle (Merckx, Notteboom, Winkelmanns, 2003).

Εικόνα 1: Το μοντέλο του Hoyle

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Πηγή: Merckx, Notteboom, Winkelmanns, 2003.

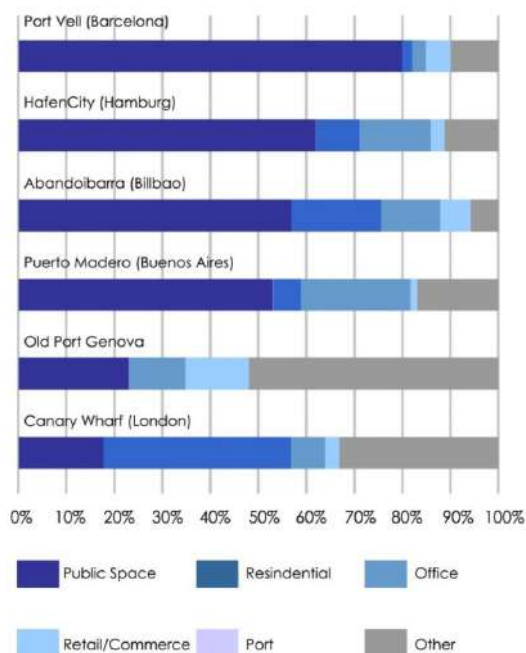
Όπως βλέπουμε και στον παραπάνω πίνακα, η ανάγκη επανασχεδιασμού και αναδιαμόρφωσης των ζωνών του παράκτιου μετώπου προέκυψε από την δεκαετία του 1960 και είχε ως αφορμή την εγκατάλειψη των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων. Σταδιακά οι παρεμβάσεις επεκτάθηκαν στο σύνολο των αστικών θαλάσσιων μετώπων καθώς και σε κάθε άλλη περιοχή της πόλης που έφερνε σε επαφή το υδάτινο στοιχείο με τον πολεοδομικό της ιστό. Παρόλα αυτά, τα περισσότερα παραδείγματα παρεμβάσεων σε παράκτιες ζώνες εντοπίζονται γύρω από εγκαταλελειμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι περιοχές αυτές αποτελούν ιδανικό πεδίο για εκτεταμένες παρεμβάσεις ανάπλασης καθώς αποτελούνται κυρίως από συνεχόμενους ανοιχτούς δημόσιους χώρους και συνεπώς δεν εμφανίζεται το πρόβλημα της πολυδιάσπασης της ιδιοκτησίας (Ασπρογέρακας, Σερράος, Σοφιανόπουλος, 2014). Στα πρώτα παραδείγματα τέτοιου είδους παρεμβάσεων συγκαταλέγεται η ανάπλαση του παλιού λιμανιού της Βαλτιμόρης και της Βοστώνης στην ανατολική βορειοαμερικανική ακτή ενώ ακολουθούν και πολλά άλλα σε Ευρωπαϊκές πόλεις.

Σε γενικές γραμμές, η ανάπλαση παράκτιων μετώπων όπου φιλοξενούσαν λιμενικές χρήσεις δίνει την δυνατότητα για ανανέωση του αστικού χώρου, για ανάκτηση της σχέσης με το νερό αλλά και για την προβολή της εικόνας και της φυσιογνωμίας της πόλης. Πολλά προγράμματα αναπλάσεων των τελευταίων δεκαετιών έχουν χρησιμοποιήσει διαφορετικούς τρόπους προκειμένου να δώσουν ζωή σε παλιές λιμενικές περιοχές. Στους πιο διαδεδομένους συγκαταλέγονται: (OECD, 2014)

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

Ως προς τις χρήσεις γης που επιλέγονται, παρατηρείται κατά κύριο λόγο η μείξη τους, η οποία έχει αποτελέσει κρίσιμο παράγοντα σε δεκάδες έργα σε όλο τον κόσμο.

Εικόνα 2: Χρήσεις γης σε επιλεγμένα παράκτια αστικά μέτωπα



Πηγή: OECD, 2014



Καθώς οι βιομηχανικές δραστηριότητες χωροθετούνται πλέον σε ειδικά διαμορφωμένους υποδοχείς, οι πλέον διαδεδομένες χρήσεις γης για τις παλιές βιομηχανικές ζώνες είναι ο πολιτισμός και η αναψυχή, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις και η κατοικία (Σαπουνάκης, 2012). Όσον αφορά τις βασικές αρχές που διέπουν την πλειονότητα των αναπλάσεων των παράκτιων αστικών περιοχών, παρουσιάζουν κάποιες ομοιότητες με αυτές του κινήματος της «Νέας Αστικοποίησης» (New Urbanism). Σύμφωνα με τους Merckx, Notteboom, Winkelmanns (2003), οι αναπλάσεις των παράκτιων μετώπων αποτελούν κάποιες από τις πιο ορατές εκδηλώσεις μιας αυξανόμενης εκτίμησης αστικών αξιών που έχουν τις ρίζες τους σε κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και πολιτιστικούς παράγοντες που έχουν έρθει στο προσκήνιο τις τελευταίες δεκαετίες. Ζητούμενο λοιπόν, των έργων ανασυγκρότησης των παραλιακών αστικών περιοχών, αποτελεί η επίτευξη της βιωσιμότητας, ενσωματώνοντας οικονομικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους.

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

### 3. Μελέτη Περίπτωσης

#### 3.1 Το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο της Ηγουμενίτσας

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

Απομένει λοιπόν, μια μικρή έκταση του παράκτιου μετώπου της πόλης της Ηγουμενίτσας, η οποία δεν είναι χρησιμοποιείται για λιμενικούς σκοπούς. Καθώς είναι ελεύθερη από λιμενικές χρήσεις, αποκτά ιδιαίτερη σημασία για την πόλη και αποτελεί περιοχή που συγκεντρώνει εδώ και δεκαετίες το ενδιαφέρον πολλών εμπλεκόμενων φορέων. Έτσι, στο κεφάλαιο αυτό,

επικεντρωνόμαστε στη συγκεκριμένη ζώνη του παράκτιου μετώπου της Ηγουμενίτσας, όπου ειδικά τα τελευταία χρόνια, η διαχείριση της αποτελεί πεδίο συγκρούσεων και αντιπαραθέσεων.

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

- τον τρόπο με τον οποίο έγινε η ανάπλαση του τμήματος αυτού στις αρχές τις δεκαετίας του 1990,
- τον μέχρι πρότινος χαρακτηρισμό όλης της έκτασης του παράκτιου μετώπου της Ηγουμενίτσας ως χερσαία λιμενική ζώνη<sup>2</sup>
- και τέλος τα προβλήματα που εμφανίστηκαν τα τελευταία χρόνια με το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εν λόγω περιοχής.

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

Στη συνέχεια, κρίνουμε καθοριστικό παράγοντα για την προβληματική σχέση της υπό μελέτη περιοχής με την πόλη, τον μέχρι πρότινος χαρακτηρισμό όλης της έκτασης του παράκτιου μετώπου της Ηγουμενίτσας ως χερσαία λιμενική ζώνη. Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Ηγουμενίτσας<sup>3</sup>, Ζώνη Λιμένα συνεχίζει να αποτελεί όλο το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ.: *«Διατηρείται η υφιστάμενη και προτεινόμενη Ζώνη Λιμένα (σύμφωνα με το Master Plan Λιμένα Ηγουμενίτσας και τις υπ' αριθμ.02/10-12-2002 απόφαση 4ης Συνεδρίασης ΕΣΑΑ και υπ' αριθμ.02/17-12-2004 απόφαση 15ης Συνεδρίασης ΕΣΑΑ).*

<sup>2</sup> Σύμφωνα με τον νόμο υπ' αριθμ.2971 του 2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις», άρθρο 18 παράγραφος 1: «Σε κάθε παράκτια περιοχή, όπου κατά τις κείμενες διατάξεις συντρέχει λόγος δημιουργίας ή επέκτασης λιμένα, καθορίζεται έκταση ξηράς και θάλασσας, συνεχής ή διακεκομμένη στην οποία ο αρμόδιος φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα μπορεί να εκτελέσει, σύμφωνα με τις διατάξεις περί εκτελέσεως δημόσιων έργων, τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας περί λιμενικών ταμείων και στα πλαίσια ανάπτυξης του λιμενικού δυναμισμού της χώρας, έργα που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και αλιευτικής κίνησης και γενικότερα της εύρυθμης λειτουργίας του λιμένα. Η έκταση αυτή καλείται ζώνη λιμένα και διακρίνεται σε χερσαία και θαλάσσια.»

<sup>3</sup> ΑΔΑ: 4Π4ΙΑΚ-0Ι, Ιωάννινα, 17 Δεκεμβρίου 2010.

Οκαθορισμός χρήσεων στη ζώνη λιμένα δεν είναι αντικείμενο της μελέτης ΓΠΣ, αλλά αρμοδιότητα της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένα<sup>4</sup>.».

Σε γενικές γραμμές, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο αποτελεί ένα κατευθυντήριο σχέδιο για την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη της πόλης. Έτσι, οι ρυθμίσεις που λαμβάνουν χώρα εντός των χερσαίων ζωνών λιμένα πρέπει να συνδιαμορφώνονται με τους Δήμους και να εντάσσονται στο συνολικό πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης, προστατεύοντας το φυσικό και οικιστικό περιβάλλον. Όμως, οι αποσπασματικές παρεμβάσεις, μπορεί να έρχονται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και της πολεοδομικής μελέτης της πόλης, προκαλώντας με αυτόν τον τρόπο, διακοπή της συνέχειας των λειτουργιών της πόλης προς τη θάλασσα και αποκλεισμό της πρόσβασης των κατοίκων στην παραλία. Εμφανίζεται λοιπόν, ο κίνδυνος να ακολουθηθεί μια αποσπασματική αναπτυξιακή λογική χωρίς να ληφθεί υπόψιν ο αναπτυξιακός σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής.

Όσον αφορά τον τρίτο και τελευταίο παράγοντα, σημαντική συνιστώσα αποτέλεσε η απόφαση υπ' αριθμ. 8116.1/Φ6/01/05 «Επαναπροσδιορισμός της Ζώνης Λιμένα του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας Α.Ε.» (ΦΕΚ 876B/ 28-06-2005) του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Σύμφωνα με αυτήν: «Τίθεται εκτός περιοχής δικαιοδοσίας του Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. η περιοχή που βρίσκεται νότια των ΤΕΙ και μέχρι την είσοδο του παλαιού Τελωνείου και συνεχίζει έξω από την περίφραξη του παλαιού λιμένα παράλληλα με τον παραλιακό δρόμο και έως το βόρειο όριο επέμβασης της Β' Φάσης του Νέου Λιμένα....»

Καθώς λοιπόν, η ΟΛΗΓ ΑΕ θέτει εκτός δικαιοδοσίας του τη χερσαία ζώνη εντός της Ηγουμενίτσας, ο Δήμος Ηγουμενίτσας ζητά να του παραχωρηθεί το τμήμα αυτό, υλοποιώντας το πάγιο αίτημα των κατοίκων και των φορέων της πόλης. Όμως, η παραχώρηση «σκοντάφτει» μέχρι σήμερα, στις διστάμενες απόψεις των συναρμόδιων υπουργείων Ναυτιλίας και Οικονομικών. Πιο συγκεκριμένα, Το Υπουργείο Ναυτιλίας θεωρεί ότι η χερσαία ζώνη μπορεί να παραχωρηθεί στο Δήμο ως ακριβώς έχει, ενώ οι υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών επιμένουν πως θα πρέπει πρώτα να προηγηθεί ο αποχαρακτηρισμός της έκτασης.

Σύμφωνα με επιστολή<sup>5</sup> του Δημάρχου Ηγουμενίτσας κ. Ιωάννη Λώλου προς τον Υπουργό Ναυτιλίας κ.Θοδωρή Δρίτσα, «...όταν το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών για την Διεύθυνση Δημόσιας Περιουσίας, έλαβε γνώση της προαναφερθείσας απόφασης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ζήτησε να ανακληθεί η ως άνω Υπουργική Απόφαση ως μη σύννομη, με την αιτιολογία πως δεν ακολουθήθηκε για τον αποχαρακτηρισμό η προβλεπόμενη από τις διατάξεις του άρθρου 21 του Ν. 2971/2001 (ΦΕΚ Α'285/19-12-2001) διαδικασία. Σε απάντηση του παραπάνω εγγράφου, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, δηλώνει προς το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ότι δια των πράξεών του δεν έχει συντελεστεί καμία ενέργεια αποχαρακτηρισμού και οι περιοχές που αποδεσμεύτηκαν εξακολουθούν να αποτελούν Ζώνη Λιμένα, με την μόνη διαφοροποίηση ότι είναι πλέον εκτός δικαιοδοσίας του Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.»

Πέρα από τα προβλήματα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εν λόγω περιοχής, αξίζει να αναφερθεί και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που συγκεντρώνει το τμήμα αυτό του παράκτιου αστικού μετώπου από τοπικούς φορείς. Μελετώντας το ενδιαφέρον αυτό, διακρίνουμε τρεις χρονικές τομές: τα έτη 2005 και 2011 και το σήμερα. Αρχικά, για πολλά χρόνια ο Δήμος διεκδικούσε την περιοχή αυτήν από τον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας. Η διεκδίκηση αυτή σταμάτησε το 2005, όταν η ΟΛΗΓ ΑΕ έθεσε εκτός δικαιοδοσίας του τη χερσαία ζώνη εντός της Ηγουμενίτσας. Το γεγονός ότι η περιοχή αυτή έπαψε να βρίσκεται στην δικαιοδοσία της ΟΛΗΓ αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα στην εξέλιξη της. Δεδομένου ότι η διαχείριση του τμήματος

<sup>4</sup> Η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένα (ΕΣΑΛ) ορίζεται με το άρθρο δέκατο ένατο του Ν.2932/2001 (ΦΕΚ.145 Α'/2001).

<sup>5</sup> Όπως επισυνάπτεται σε άρθρο στον thesprotikospalmos.gr με τίτλο «Επιστολή Δημάρχου Ηγουμενίτσας προς Υπουργό Ναυτιλίας για την Ορφανή Χερσαία Ζώνη», ημερομηνία δημοσίευσης 13 Νοεμβρίου 2015.

αυτού αποτελεί ζήτημα ζωτικής σημασίας για την πόλη και καθώς ο Δήμος απουσιάζει από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένα, το δεύτερο λάμβανε αποφάσεις που επηρέαζαν την εύρυθμη λειτουργία του Δήμου, χωρίς να υπάρχει σε πολλές περιπτώσεις έγκυρη ενημέρωση και περιθώριο αντίδρασης.

Στη συνέχεια, το 2011, το ζήτημα της ανάπλασης και εκμετάλλευσης της περιοχής αυτής ήρθε ξανά στο προσκήνιο λόγω του αιτήματος του Συλλόγου καταστημάτων – καφετεριών Ηγουμενίτσας «Η ΟΜΟΝΟΙΑ», για εκμίσθωση χώρου σε τμήμα της υπό μελέτη περιοχής.

Σύμφωνα με την επιστολή τους προς το Δημοτικό Συμβούλιο<sup>6</sup> «... η αποκοπή του θαλάσσιου μετώπου από τους συνδημότες μας, αλλά και από τους επισκέπτες της πόλης μας και θαμώνες των επιχειρήσεων μας, καθώς, μεταξύ των επί της οδού Εθνικής Αντίστασης στεγαζόμενων καταστημάτων εστίασης και της θάλασσας, παρεμβάλλονται τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας της οδού Εθνικής Αντίστασης και της Νέας Παραλιακής Οδού, δημιουργεί μία πρωτόγνωρη για παραθαλάσσια πόλη κατάσταση, αφού δεν υφίσταται ούτε καν οπτική επαφή με την θάλασσα ... Αντί για την εικόνα μαρασμού, με κλειστά καταστήματα και ανέργους, ο σύλλογος μας προτείνει και επιδιώκει την ανάπτυξη, ενόψει, μάλιστα, της επικείμενης θερινής περιόδου». Το Δημοτικό Συμβούλιο ικανοποίησε το αίτημα τους με αποτέλεσμα, για κάποια χρόνια που ακολούθησαν, να ζωντανέψει ξανά η περιοχή αυτή κατά τους θερινούς μήνες.

Φτάνοντας στο σήμερα, ενώ η παραχώρηση του τμήματος αυτού στον Δήμο Ηγουμενίτσας αποτέλεσε πάγιο αίτημα των κατοίκων και των φορέων της πόλης, άρχισαν να εμφανίζονται κάποιες αμφιβολίες για την βιωσιμότητα της παραχώρησης αυτής. Χαρακτηριστικό είναι το απόσπασμα από τοπική εφημερίδα<sup>7</sup> που παραθέτουμε στη συνέχεια: «Αυτό που αξίζει να τονιστεί και οφείλουν να το έχουν όλοι υπόψιν τους, είναι το κόστος για τη συντήρηση της χερσαίας ζώνης. Πρόκειται για μία τεράστια έκταση, για την οποία κάποιοι θα έχουν την υποχρέωση του ευπρεπισμού της. Και η υποχρέωση αυτή μεταφράζεται σε αρκετές χιλιάδες ευρώ ετησίως...». Συνοψίζοντας, το υπό μελέτη τμήμα αποτελεί πεδίο σύγκρουσης διαφορετικών συμφερόντων. Σήμερα δεν διαχειρίζεται ούτε προστατεύεται από κανέναν, με αποτέλεσμα οι όποιες υπάρχουσες εγκαταστάσεις (πρασίνου, αναψυχής κ.λ.π.) να βρίσκονται σε κάκιστη κατάσταση.

### 3.2 Οι προβλεπόμενες χρήσεις στον χώρο του παλαιού λιμανιού σύμφωνα με το νέο Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα Ηγουμενίτσας

Αρχικά η περιοχή της Χερσαίας Ζώνης του λιμένα Ηγουμενίτσας, σύμφωνα με απόφαση της ΕΣΑΛ<sup>8</sup> το 2002, χωρίστηκε σε τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα:

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

Δύο χρόνια αργότερα, το 2004, προκειμένου να προωθηθεί η ένταξη της κατασκευής των έργων της Β' φάσης του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής

<sup>6</sup> Όπως επισυνάπτεται σε άρθρο στο radioigoumenitsa.gr με τίτλο «Το Δημοτικό Συμβούλιο ικανοποιεί αίτημα των καταστημάτων στα Πλατάνια για εξέδρες μπροστά στη θάλασσα (βραχάκια)», ημερομηνία δημοσίευσης 11 Μαΐου 2011.

<sup>7</sup> Όπως επισυνάπτεται σε άρθρο στο thespro.gr με τίτλο «Ο ΟΛΗΓ δεν τη θέλει, ο Δήμος Ηγουμενίτσας τη διεκδικεί, αλλά το Υπουργείο Οικονομικών την... κατέχει», ημερομηνία δημοσίευσης 3 Οκτωβρίου 2014.

<sup>8</sup> υπ' αριθμ.02/10-12-2002 απόφαση 4ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ, στο ΘΕΜΑ 2ο: «Όροι, περιορισμοί δόμησης στην Χερσαία Ζώνη Λιμένα Ηγουμενίτσας».



Ένωσης (Ταμείο Συνοχής), η ΕΣΑΛ με απόφαση της<sup>9</sup>, εγκρίνει τις χρήσεις γης και τους περιορισμούς δόμησης για δύο νέα οικοδομικά τετράγωνα (Ο.Τ.5 και Ο.Τ.6). Συγκεκριμένα:

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

Στη συνέχεια, το 2009, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΗΓ ΑΕ με την υπ. αριθμ. 781/2009 απόφαση του και την υπ. αριθμ. Σχεδίου Γ-02 Οριζοντιογραφία Νότιου Λιμένα προτείνει όρους-περιορισμούς δόμησης και χρήσεις γης για δύο ακόμα οικοδομικά τετράγωνα (Ο.Τ.7 και Ο.Τ.8). Η ΕΣΑΛ με απόφαση της<sup>10</sup>, εγκρίνει την πρόταση αυτή και έτσι προκύπτει το:

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

Σημαντική χρονική τομή για το θέμα που εξετάζουμε αποτελεί το έτος 2014, κατά το οποίο εγκρίθηκε η επικαιροποίηση του Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Ηγουμενίτσας<sup>11</sup>. Συγκεκριμένα, εγκρίθηκαν οι μετατροπές στη χωροταξική δομή και στις μελλοντικές λειτουργίες για κάθε μία από τις παρακάτω αναφερόμενες περιοχές/τομείς του λιμένα: Περιοχή Παλαιού Λιμένα, Περιοχή Ακτοπλοΐας, Περιοχή εξυπηρέτησης κρουαζιέρας, Κεντρική Περιοχή Γραμμών Εξωτερικού, Περιοχή Διαχείρισης Ασυνόδευτων Φορτίων και Εξυπηρέτησης Πλοίων αμιγώς Ro-Ro, Νότια (Συμπληρωματική) Περιοχή Γραμμών Εξωτερικού. Σε αυτό το Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πρόθεση να διαμορφωθεί η περιοχή του Παλαιού Λιμένα. Έτσι, σύμφωνα με αυτό, ορίζονται στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα, δύο νέα οικοδομικά τετράγωνα, το:

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

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

<sup>9</sup> υπ' αριθμ.02/17-12-2004 απόφαση 15ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ, στο ΘΕΜΑ 2ο: «Όροι Δόμησης Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Ηγουμενίτσας, αναφορικά με τη Β' ολοκληρωμένη φάση».

<sup>10</sup> υπ' αριθμ.02/27-08-2009 απόφαση 44ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ, στο ΘΕΜΑ 2ο: «Χρήσεις γης και όροι, περιορισμοί δόμησης στη χερσαία ζώνη του Λιμένα Ηγουμενίτσας (Γ' Ολοκληρωμένη Φάση)».

<sup>11</sup> υπ' αριθ. 8216/126/14/08-08-2014 απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, (ΦΕΚ 281/01-09-2014).

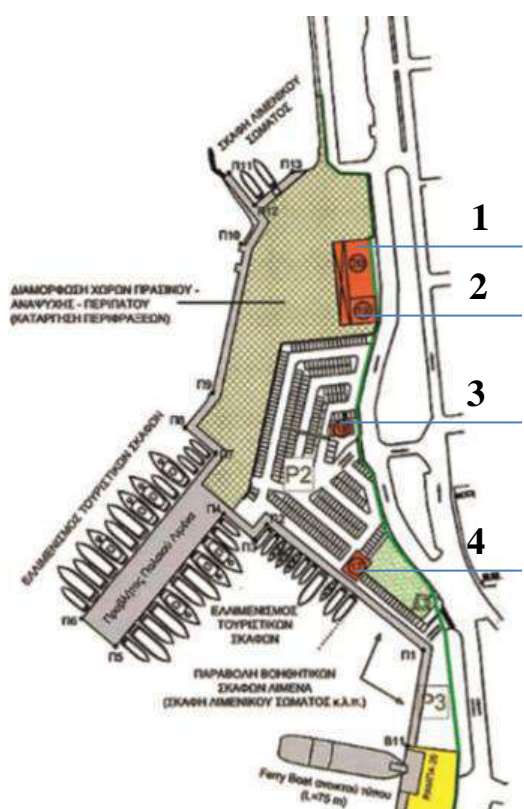
θέσεις στάθμευσης. Στη νέα πρόταση, τα κτίρια όπου στεγαζόταν υπηρεσίες Τελωνείου και υπηρεσίες ΟΛΗΓ προβλέπεται μελλοντικά να μετατραπούν σε χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων, σε εκθεσιακούς χώρους και αναψυκτήρια/χώρους εστίασης, ενώ όσον αφορά τον υπαίθριο χώρο του Ο.Τ.9 και του Ο.Τ.10 προβλέπεται διαμόρφωση χώρων πρασίνου, αναψυχής, περιπάτου και ταυτόχρονα κατάργηση περιφράξεων.

Εικόνα 3: Χωροθέτηση Οικοδομικών Τετραγώνων στην Χερσαία Λιμενική Ζώνη



Πηγή: υπόβαθρο από master plan του 2014, Ιδία επεξεργασία.

Εικόνα 4: Κτιριακές Εγκαταστάσεις στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα



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

Πηγή: master plan του 2014

#### 4. Τελικές Παρατηρήσεις

Σε γενικές γραμμές, θεωρούμε θετικό το γεγονός ότι για πρώτη φορά το ενδιαφέρον στρέφεται σε αυτήν την ζωτικής σημασίας για την πόλη περιοχή. Η χωροθέτηση πολιτιστικών χρήσεων υποδηλώνει πρόθεση να ενταχθεί η περιοχή του Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας στον αστικό ιστό και ταυτόχρονα να αναβαθμιστεί συνολικά το θαλάσσιο μέτωπο ως κομμάτι της πόλης. Επίσης, θετικό κρίνουμε και το γεγονός ότι προβλέπονται χώροι πρασίνου. Ειδικά για μια πόλη όπως η Ηγουμενίτσα, η οποία έχει υποστεί σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις λόγω του λιμανιού της, τέτοιου είδους χώροι μπορούν να αποτελέσουν μέσο περιβαλλοντικής αναβάθμισης ολόκληρης της πόλης. Δημιουργούνται βέβαια, κάποια ερωτήματα ως προς την συμβατότητα των χρήσεων γης που προτείνονται, με την ίδια την περιοχή του Παλαιού Λιμένα αλλά και με τις χρήσεις γης ολόκληρης της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, τα ερωτήματα σχετίζονται με την επιλογή χρήσεων για χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων, αναψυχής και στάθμευσης.

Όσον αφορά τους χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων, τίθεται το ζήτημα κατά πόσο είναι κατάλληλη η τοποθεσία του Παλαιού Λιμένα, για δύο κύριους λόγους. Πρώτον, σε κοντινή απόσταση λειτουργεί ήδη ο κεντρικός χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων της πόλης, το Πολιτιστικό Κέντρο ΠΑΝΘΕΟΝ. Δεύτερον, ένας πολύ βασικός πολιτιστικός χώρος της περιοχής, το Αρχαιολογικό Μουσείο της πόλης, βρίσκεται σε μακρινή απόσταση (για την κλίμακα της πόλης) από την περιοχή του Παλαιού Λιμένα. Στη συνέχεια, δεδομένου ότι κατά μήκος του παραλιακού άξονα της πόλης χωροθετούνται κυρίως χώροι εστίασης και αναψυχής,

δημιουργείται το ερώτημα κατά πόσο η πόλη χρειάζεται επιπλέον χώρους τέτοιων χρήσεων. Τέλος, προβληματισμό προκαλεί και η πρόταση για διατήρηση των χώρων στάθμευσης στην υπό μελέτη περιοχή. Σίγουρα η πόλη έχει ανάγκη από θέσεις στάθμευσης, καθώς όμως η περιοχή του Παλαιού Λιμένα, κυρίως λόγω της εγγύτητας του με το υδάτινο στοιχείο, αποτελεί περιοχή ιδιαίτερης σημασίας, τίθεται το ζήτημα αν η ανάγκη αυτή υπερσχύει της ανάγκης των κατοίκων για επαφή με την θάλασσα. Ο προβληματισμός αυτός ενισχύεται και από τα προβλήματα που εντοπίζονται στο παράκτιο αστικό μέτωπο της πόλης και έχουν ήδη αναφερθεί, αλλά και από το γεγονός ότι στην παράκτια ζώνη υπάρχει ήδη εκτεταμένο τμήμα που δεσμεύεται από θέσεις στάθμευσης.

Συνοψίζοντας, η περίπτωση του Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας, δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί απλά ως επίλυση ενός προβλήματος ανάπλασης ή επανάχρησης μιας υποβαθμισμένης περιοχής. Είναι ευκαιρία μέσα από αυτό να αναζητηθεί μια νέα σχέση της πόλης με τη θάλασσα. Μια σχέση που θα αποτυπώνει την προοπτική οικονομικής ανάπτυξης και θα διασφαλίζει την πλήρη ένταξη της περιοχής στις δραστηριότητες και την καθημερινή ζωή της πόλης. Βέβαια μέσα από την μελέτη αυτή αναδεικνύονται και άλλα ζητήματα για περαιτέρω προβληματισμό και διερεύνηση. Είναι ευρέως γνωστό πια, πως οι λιμενικές ζώνες, με εγκαταλειμμένες λιμενικές και βιομηχανικές χρήσεις, προσφέρονται ως ένα σημαντικό για την πόλη νέο απόθεμα χώρων. Προκύπτουν όμως κρίσιμα ερωτήματα σχετικά με τις στρατηγικές επανάκτησης και ένταξης των περιοχών αυτών στο αστικό σώμα. Πιο συγκεκριμένα:

- Ποιοι είναι στόχοι και δυνατότητες τέτοιου είδους επεμβάσεων;
- Στο πλαίσιο ποιας ευρύτερης αντίληψης και πολιτικής για το χώρο της πόλης;
- Ποια είναι η συμβολή των διαφόρων ομάδων συμφερόντων στην διαδικασία λήψης των αποφάσεων;

Η διαχείριση λοιπόν, των παράκτιων αστικών μετώπων πόλεων-λιμανιών, αποτελεί μεγάλη πρόκληση ειδικά στις μέρες μας όπου παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στη δομή, στη λειτουργία, στη διοίκηση καθώς και στον αναπτυξιακό ρόλο των λιμανιών. Κρίνουμε σκόπιμο λοιπόν, να αναδειχθεί η ιδιαίτερη βαρύτητα που πρέπει να δοθεί στον αναπτυξιακό προγραμματισμό και χωρικό σχεδιασμό των περιοχών αυτών, καθώς αποτελούν χώρους ζωτικής σημασίας για τον αστικό ιστό.





**Βιβλιογραφία****Ελληνόγλωσση**

- Ασπρογέρακας, Σερράος, Σοφιανόπουλος, (2014), «Χωρικές μεταβολές και πολιτικές ανασχεδιασμού παράκτιων αστικών περιοχών. Διερεύνηση δυνατοτήτων αστικής αναβάθμισης στις περιπτώσεις της Αθήνας και του Αμβούργου», 8ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό συνέδριο
- Ζωμάς, Παπαβασιλείου, (2015) «Το τοπίο ως διαπολιτισμική υποδομή. Τα λιμάνια της Μεσογείου ως συστήματα ανάπτυξης», στο <http://www.citybranding.gr/>
- Θεοδωρά, Γ., [2015] “Οι χρήσεις γης ως έκφραση του αναπτυξιακού προτύπου στον χώρο. Ζητήματα μεθοδολογικής θεώρησης για χωρική ανάπτυξη και ρύθμιση”, 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α. Βόλος, Σεπτέμβριος, 24-27, e-Πρακτικά, [CDFolder “Θ” : TheodoraG\_FP.pdf], Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας [ISBN 978-960-9439-37-4]
- Μωραΐτης Κ.(2011), «Τοπία λιμανιών: Η ανάπτυξη των λιμενικών ζωνών και η συμβολή τους στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου». Κείμενο συμμετοχής στα πρακτικά Πέμπτου Πανελληνίου Συνεδρίου Λιμενικών Έργων. Αθήνα: 2011
- Πιτούλη, Α., [2017], "Διαχείριση και σχεδιασμός παράκτιου χώρου σε πόλεις λιμάνια \_ Η περίπτωση της Ηγουμενίτσας", Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, επιβλέπουσα καθηγήτρια Γ. Θεοδωρά, Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β΄ : Πολεοδομία – Χωροταξία.
- Σαπουνάκης, (2012), «Ανάπλαση παραλιακού μετώπου και σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα: Η περίπτωση του Ηρακλείου», στο <http://www.citybranding.gr/>

**Ξενόγλωσση**

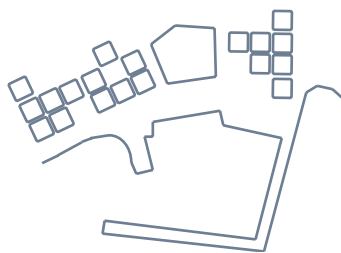
- Hayuth, (1982), «The port-urban interface: an area in transition», Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), Volume 14, Number 3, pp. 219-224
- Han Meyer, (1999), «City and Port, Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure», Netherlands
- Merckx, Notteboom, Winkelmanns, (2003), «Spatial models of waterfront redevelopment: the tension between city and port revisited», International Association of Maritime Economists Annual Conference 2003: conference proceedings, 3-5 September 2003, Busan, South Korea
- Daamen, (2006), «Development Challenges in the Evolving Port-City Interface Defining Complex Development Problems in the European Main Seaport-City Interface: Rotterdam and Hamburg», 10th International Conference Cities and Ports, Sydney 2006, 5-9 November International Association of Cities and Ports
- OECD (2014), «The Competitiveness of Global Port-Cities»

**Διαδικτυακές Πηγές**

- <http://www.thespro.gr/>
- <http://www.thesprotikospalmos.gr>
- <http://892fm.blogspot.gr/>
- <http://www.corfupress.com>
- <http://www.olig.gr/>



B.X.\_2018



Κρίσιμα Ζητήματα



Λίμνη Βιστωνίδα\_ Β.Χ.



Ο παρών τόμος αποτελεί προϊόν μιας **συλλογικής προσπάθειας** ερευνητών, οι οποίοι προέρχονται από **διάφορα γνωστικά πεδία**, που εμπλέκονται με το χωρικό γίγνεσθαι (πολεοδομία - χωροταξία, αρχιτεκτονική, γεωγραφία, κοινωνιολογία και νομική). Κίνητρο για την εν λόγω συλλογή και παρουσίαση των επιμέρους διεπιστημονικών προσεγγίσεων, οι οποίες επικεντρώνονται στην Ελλάδα, είναι η διαπίστωση πως η χώρα μας, αν και διαθέτει ένα σημαντικό παράκτιο τμήμα, φαίνεται να αντιμετωπίζει ζητήματα, που παραμένουν “ανοιχτά”, όσον αφορά τη **θαλάσσια χωροταξία**, τη **διαχείριση του παράκτιου μετώπου** της και το **σχεδιασμό των πόλεων λιμανιών** της τόσο σε επίπεδο φυσικού σχεδιασμού, όσο και κοινωνικο-οικονομικού προγραμματισμού.

Μέσα από τις τρεις προαναφερθείσες ενότητες της συγκεκριμένης ερευνητικής προσπάθειας, **στόχος είναι να επανεξεταστούν ποικίλα θέματα και να αναδειχθούν κρίσιμες συνιστώσες του χωρικού σχεδιασμού** μέσα από μία πολυεπίπεδη, πολυδιάστατη και πολυτομεακή προσέγγιση, έχοντας πάντα ως δεδομένο πως ο **σχεδιασμός δεν είναι ένα τελικό “προϊόν”**, το οποίο θα εφαρμοστεί στο χώρο, αλλά ένας **μηχανισμός ανάδρασης**, που στόχο έχει να επεμβαίνει πάνω στις αρχικές δυνάμεις και να τις μετασηματίζει με όρους ισότητας, κοινωνικής δικαιοσύνης, προστασίας και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, οδηγώντας στην αστική αναζωογόνηση και ανάπτυξη.

### Θαλάσσιος Χώρος

Πρόκειται αναμφισβήτητα, για ένα συνεχώς **εξελισσόμενο πεδίο μελέτης** και διερεύνησης για πολλές ειδικότητες, που εμπλέκονται με τη **διευθέτηση των ζητημάτων του σχεδιασμού του θαλάσσιου χώρου**, το οποίο διαχρονικά έχει απασχολήσει ιδιαίτερα σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο και επέρχεται στο προσκήνιο στη σύγχρονη συγκυρία. Ωστόσο, μέσα από τις προσεγγίσεις της παρούσας ενότητας όσον αφορά την περίπτωση της Ελλάδας φαίνεται, πως αν και ο θαλάσσιός της χώρος διαθέτει δυναμική, που του προσδίδει ιδιαίτερη γεωστρατηγική αξία, υπάρχουν αρκετά κενά τόσο σε ερευνητικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο, ενώ χαρακτηριστικό είναι πως ακόμα **δεν έχει θεσπιστεί σχετική νομοθεσία** για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (Θ.Χ.Σ.) (σύμφωνα με ανακοινώσεις από το Υπουργείο Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος το 2017).

Σε συνέχεια των παραπάνω υπό το πρίσμα της γεωγραφίας, της νομικής και της πολεοδομίας-χωροταξίας εμφανίζεται έντονα η ανάγκη για μια **αναθεώρηση στις αναπτυξιακές κατευθύνσεις** της χώρας εστιάζοντας στο θαλάσσιο στοιχείο και διερευνώντας κατά πόσο δύναται να βοηθήσει στην **προσπάθεια ανασυγκρότησης της οικονομίας**. Επιχειρείται η κατανόηση του θαλάσσιου χώρου μέσα από τα ιδιαίτερα φυσικά του στοιχεία, τις γεωμορφολογικές ζώνες και το ευρύ φάσμα των δραστηριοτήτων που φιλοξενεί (αλιεία, υδατοκαλλιέργειες, μεταφορές, λιμάνια, ενέργεια, αγωγοί και δίκτυα, αναψυχή και τουρισμός, εξόρυξη, ζώνες προστασίας, ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι και στρατιωτικές εγκαταστάσεις), ενώ ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη μελέτη του **δικαίου των θαλασσών** αλλά και την αναζήτηση των διεθνών συνθηκών και συμβάσεων, που επηρεάζουν το θαλάσσιο χώρο (πχ υφαλοκρηπίδα, αποκλειστικές οικονομικές ζώνες, ζώνες προστασίας της αλιείας).

Κρίσιμο στοιχείο, που αναδείχθηκε μέσα από την ερευνητική αυτή προσπάθεια, είναι ο **συντονισμός μεταξύ θαλάσσιου και χερσαίου σχεδιασμού** και γενικότερα η σύμπνοια ανάμεσα στον Θ.Χ.Σ. και στην **Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης** (Ο.Δ.Π.Ζ.), η οποία φαίνεται να λειτουργεί ως συνδετικός κρίκος για τη δημιουργία ενός συστημικού-ορθολογικού μοντέλου σχεδιασμού. Ωστόσο, η

διαφοροποίηση των δύο έγκειται στο γεγονός ότι, ο Θ.Χ.Σ. εστιάζει στη **διαχείριση των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων** και στην **οριοθέτηση ζωνών εντός της θάλασσας** – που αν και είναι νοητά τα όρια, υπάρχουν – ενώ αντίθετα, η Ο.Δ.Π.Ζ. δίνει μεγαλύτερο βάρος στην προστασία του περιβάλλοντος και στην οικοσυστημική διαχείριση, που προωθείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σημειώνεται, πως όπως προκύπτει από την ανάγνωση της εν λόγω ενότητας, κατά περίπτωση και σε έναν ορισμένο βαθμό, η οικοσυστημική προσέγγιση ενδέχεται να υπερκαλύπτει ή να περιορίζει κάποιες χρήσεις, ωστόσο, ο θαλάσσιος χώρος δεν παύει να **οδηγεί σε δευτερογενή οφέλη** και να τροφοδοτεί συνεχώς οικονομικά άλλες δραστηριότητες, όπως η ενέργεια, η εξόρυξη κ.α..

Με επιδίωξη την απόδοση μιας συνολικής εικόνας για τις κρίσιμες διαστάσεις της θαλάσσιας χωροταξίας και τη διατύπωση των κύριων προβληματισμών αναφορικά με το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό ως κύριο **μέσο επίτευξης αναπτυξιακών στόχων και περιβαλλοντικής προστασίας**, η πρώτη διάσταση, που αποδίδεται έντονα, σχετίζεται με τον ανταγωνισμό για τη χρήση των θαλασσών, καθώς η εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού είναι απαραίτητη για τη **μείωση των συγκρούσεων** των δραστηριοτήτων και τη **συνέργεια των τομέων** οικονομικής ανάπτυξης. Τονίζεται η γεωπολιτική σημασία της θάλασσας, η οποία πρέπει να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη στη χάραξη πολιτικών, ενώ ταυτόχρονα δύναται να αποτελέσει και **εφαλτήριο για την ανάκαμψη της οικονομίας** και να λειτουργήσει συμπληρωματικά στο παραγωγικό σύστημα.

Τέλος, στις δύο ερευνητικές προσπάθειες φαίνεται να απασχολεί αρκετά η πολύ μεγάλη **σημασία της ορθής χωρικής διακυβέρνησης** με ιδιαίτερη αναφορά στο ζήτημα των αρμοδιοτήτων. Ο Θ.Χ.Σ., ως μέσο ολιστικής προσέγγισης, σηματοδοτεί την ανάγκη έναρξης μιας ευρύτερης συζήτησης σχετικά με την κοινωνική θεώρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την επανεξέταση του ισχύοντος συστήματος του σχεδιασμού, ώστε να υπάρξει μία αποδοτική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου με οφέλη σε πολλαπλά επίπεδα.

## Αστικό Παράκτιο Μέτωπο

Έχοντας διαπιστώσει πως στο πλαίσιο της αναζήτησης και του προσδιορισμού νέων αναπτυξιακών προτύπων για τις πόλεις, το στοιχείο του νερού, σε οποιαδήποτε μορφή υπάρχει (θάλασσα, λίμνη, ποτάμι), δύναται να αξιοποιηθεί, με σκοπό την **αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος** και της δημόσιας εικόνας. Έτσι, η δεύτερη κατηγορία χώρου που μελετάται είναι αυτή του παράκτιου μετώπου. Μέσα στο πλαίσιο αυτής της προβληματικής, που βρίσκεται σε εξέλιξη σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ελλάδα, που αποτελεί μία χώρα με **αξιοσημείωτο μήκος ακτογραμμής**, φαίνεται να μην έχει την αναμενόμενη σχέση πόλης-νερού. Η συγκεκριμένη ενότητα στο παρόν τεύχος επιλέγει να εστιάσει στην Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας και να δώσει έμφαση στο **παράκτιο μέτωπο της Αττικής**, καθώς πρόκειται για αναπόσπαστο μέρος και συνέχεια του αστικού ιστού της πρωτεύουσας.

Από τις επιμέρους προσεγγίσεις είναι εμφανές, πως η **συγκεκριμένη κατηγορία χώρου είναι ιδιαίτερα σύνθετη και πολύπλοκη**, καθώς σε αυτήν συναντώνται: συγκρούσεις χρήσεων γης, η συνύπαρξη δραστηριοτήτων τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα, αναξιοποίητες εκτάσεις και έντονες πυκνότητες. Όλα αυτά εγείρουν μεγάλο ενδιαφέρον προς μελέτη. Σημαντική χαρακτηρίζεται η επισήμανση των **αλληλεπιδράσεων και των ασυμβατοτήτων**, που προκύπτουν από την προαναφερθείσα συνύπαρξη πολλαπλών - και συχνά αντικρουόμενων - στοιχείων, καθώς ενέχουν αυξημένους κινδύνους και απειλές τόσο για το **φυσικό** (εξαφάνιση ενδιαιτημάτων, διάβρωση, άνοδος της στάθμης της θάλασσας, εξάντληση πόρων κ.λπ.), όσο και για το **ανθρωπογενές περιβάλλον** (κακές συνθήκες διαβίωσης, κοινωνικές ανισότητες κ.λπ.).

Η πλειοψηφία των συμμετοχών αυτής της ενότητας αναδεικνύει τον **σημαίνοντα ρόλο του παράκτιου χώρου** της Αττικής ως προς την **αναπτυξιακή διαδικασία**, γεγονός που είναι άμεσα συσχετιζόμενο με την εσωστρεφή ανάπτυξη της πόλης ως προς τη θάλασσα. Η διερεύνηση εξελίσσεται διαχρονικά μέσω της μελέτης των αναπτυξιακών προτύπων της περιοχής μέσα από εννοιολογικούς άξονες, που αφορούν την εξέλιξη των **υποδομών** στο χώρο, το **θεσμικό πλαίσιο**, που διέπει την περιοχή και τους **φορείς διαχείρισης**, ενώ κατά την προσπάθεια αναφοράς στις διάφορες φάσεις ανάπτυξης, ως σημαντική χρονική τομή εμφανίζονται οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004. Παρόλο που η συγκεκριμένη διοργάνωση θεωρείτο μία μεγάλη ευκαιρία για την ανάδειξη και αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου της πόλης, η σημερινή κατάσταση είναι το χωρικό αποτύπωμα της **μη ενιαίας θεώρησης του σχεδιασμού** τόσο στη μεταολυμπιακή φάση όσο και μεταγενέστερα, το οποίο καταδεικνύει την ανάγκη αλλαγής θεώρησης της αντιμετώπισης του παράκτιου χώρου στο χωρικό σχεδιασμό. Ως βαρύνουσας σημασίας παρουσιάζεται και η διατύπωση των προβληματισμών των επιμέρους ερευνητικών αναζητήσεων, που σχετίζονται με τη διαπίστωση πως η εν λόγω παράκτια ζώνη, αποτελώντας ένα χώρο με πολλές **αναπτυξιακές δυνατότητες**, οι οποίες έχουν παρατηρηθεί κι ενισχυθεί από **πλήθος εμπλεκόμενων φορέων δημόσιου και ιδιωτικού συμφέροντος**, παρουσιάζει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον, γεγονός που σε συνδυασμό με τις δραματικές αλλαγές, που έχουν γίνει σε επίπεδο νομοθεσίας και επενδυτικής πολιτικής, καθιστά απαραίτητη τη διαχείριση αυτών των πολυσύνθετων θεμάτων με όρους ισότητας και δικαιοσύνης.

Εν κατακλείδι, μέσα από την ανάγνωση των επιμέρους διεπιστημονικών προσπαθειών εμφανίζεται και η **κοινωνική διάσταση** της θεώρησης των επιπτώσεων των αναπτυξιακών διεργασιών, που έχουν συμβεί -ή πρόκειται να συμβούν-, οι οποίες έχουν προκαλέσει αρκετές αντιδράσεις τόσο από τον τοπικό πληθυσμό όσο και από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Επιπλέον, απασχολεί ο **βαθμός συμμετοχικότητας**, ενώ εμφανίζεται ως θεμελιώδους σημασίας η **ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και ανάπτυξης**, με μακροπρόθεσμο στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και το λειτουργικό **“άνοιγμα” της πόλης προς τη θάλασσα**.

## Πόλεις Λιμάνια

Η Ελλάδα, λόγω της γεωμορφολογίας, σχηματίζει πολλά φυσικά και τεχνητά λιμάνια, τα οποία είναι στενά συνυφασμένα με την ιστορία και τη φυσιογνωμία της πόλης, επηρεάζοντας άμεσα και έμμεσα την κοινωνική και πολιτισμική ζωή του τόπου. Είναι αναμφίβολα ένας **πολυλειτουργικός κόμβος** και μια πύλη εισόδου για την πόλη. Οι χρήσεις και οι δραστηριότητες που επιλέγονται να αναπτυχθούν εκεί παίζουν σημαντικό ρόλο. Η **επανασύνδεση του λιμανιού με την πόλη** είναι μεγίστης σημασίας, καθώς το παράκτιο μέτωπο προσφέρεται για αναπτυξιακές παρεμβάσεις. Με αυτό τον τρόπο, δημιουργούνται **νέες μορφές σχεδιασμού**, σε συνδυασμό με **νέες μορφές διακυβέρνησης**. Μέσα από την εξέταση του θέματος στην **ευρύτερη περιοχή της Αττικής** και σε **δύο πόλεις λιμάνια της Περιφέρειας** και συγκεκριμένα της Βόρειας Ελλάδας, ανέκυψαν ζητήματα που δεν αφορούν αποκλειστικά τις συγκεκριμένες χωρικές ενότητες, αλλά μπορούν να βρουν εφαρμογή και σε άλλα παραδείγματα πόλεων λιμανιών της χώρας, ώστε να εξεταστούν παράλληλα ποικίλα ζητήματα και να μελετηθεί η μεταξύ τους σχέση και ο βαθμός αλληλεπίδρασής τους.

Σε όλες τις προσεγγίσεις αυτής της ενότητας, επισημαίνεται η συμβολή των πόλεων λιμανιών στο εθνικό σύστημα μεταφορών, καθώς αποτελούν **πύλες εισόδου-εξόδου** για τη χώρα. Παράλληλα, επισημαίνεται το γεγονός ότι, διαχρονικά, τα λιμάνια έχουν αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης, τροφοδοτώντας την οικονομία των παραθαλάσσιων πόλεων, είτε ως **εμπορευματικά κέντρα**, είτε ως **τουριστικοί πόλοι ανάπτυξης** μέσω της κατασκευής μαρίνων, με αποτέλεσμα η πρόκληση της ενιαίας και ορθολογικής αντιμετώπισης αυτής της κατηγορίας χώρου να είναι πιο έντονη. Η **οικονομική διάσταση** που φαίνεται να λαμβάνει ακόμα μεγαλύτερες διαστάσεις, απασχολεί τις περισσότερες ερευνητικές συμβολές αυτής

της ενότητας, με αναφορές στις προοπτικές, που παρουσιάζονται, λόγω των επενδυτικών εγχειρημάτων, που βρίσκονται σε εξέλιξη.

Ο προβληματισμός, που απορρέει από τις ποικίλλες διαφορετικές οπτικές, σχετίζεται με τις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των χωρικο-οικονομικών μετασχηματισμών αυτών των χωρικών ενότητων. Πολλές φορές, οι μεταλλαγές αυτές είναι αποτέλεσμα της μετεγκατάστασης των λιμενικών δραστηριοτήτων από τα αστικά παράκτια μέτωπα σε άλλες περιοχές. Αντίθετα, έχουν υπάρξει προσπάθειες ομαλής ένταξης του λιμανιού στον αστικό ιστό, μέσω προγραμμάτων αστικής ανάπλασης. Εκτός από τις αμιγώς λιμενικές εγκαταστάσεις και τις σύνοδες υποδομές, όλο και περισσότερο, παρατηρείται η **τάση συνύπαρξης με χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής**. Πρόκειται για μία κίνηση που ξεκίνησε από την Αμερική στα τέλη της δεκαετίας του '70 και διαδόθηκε γρήγορα και στην Ευρώπη στις δεκαετίες '80-'90, με χαρακτηριστικότερα παραδείγματα τις αναπλάσεις στο λιμάνι της Βαλτιμόρης και στο Μπιλμπάο αντίστοιχα. Στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να είναι πιο εμφανείς τέτοιες κινήσεις τόσο στον Πειραιά (Λιπάσματα Δραπετσώνας), όσο και σε άλλα λιμάνια της Περιφέρειας (π.χ. νέα παραλία Θεσσαλονίκης).

Εν κατακλείδι, τα ως άνω ζητήματα καταδεικνύουν περισσότερο από ποτέ, τη σύνδεση του **χωρικού σχεδιασμού** και του **αναπτυξιακού προγραμματισμού**, τόσο σε τοπική, όσο και σε εθνική κλίμακα. Ακόμα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασαν οι αναπτυξιακές παρεμβάσεις στις πόλεις λιμάνια, οι οποίες συνδέονται άμεσα και έμμεσα με την **αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος**, την **ανάκτηση της σχέσης της πόλης με το υγρό στοιχείο**, την **ενίσχυση της ποιότητας ζωής**, την **εντατικοποίηση της κοινωνικής και πολιτισμικής ζωής** και την **ισχυροποίηση της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης**.

Σπανογιάννη Ελένη | Χαραλαμπίδου Βασιλική \_ 2018



Γ.Θ. & Ε.Σ. \_ 2018



# Βιογραφικά Συγγραφέων

## ΒΛΑΧΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ

Γεννήθηκε στην Καβάλα το 1988. Είναι Διπλωματούχος Αρχιτέκτων Μηχανικός Δ.Π.Θ. (2014) και σπουδάστρια του ΔΠΜΣ Πολεοδομίας – Χωροταξίας του Ε.Μ.Π.. Δούλεψε σε εταιρία σχεδιασμού και κατασκευής εκθεσιακών περιπτέρων και σε αρχιτεκτονικό γραφείο. Στις επαγγελματικές της δραστηριότητες περιλαμβάνονται η εκπόνηση αρχιτεκτονικών μελετών και επίβλεψη κτηριακών κατασκευών, οι ανακαινίσεις χώρων και η εκπόνηση σχεδίων αδειών. Συμμετείχε ενεργά σε ομαδικά εργαστήρια στην Αδριανούπολη (2011), στα Μαστοροχώρια (2011) και στην Ιερά Θεολογική Σχολή της Χάλκης (2013), συμμετοχή με την οποία και έλαβε μέρος στη BRAU2 (Οκτώβριος 2013).



## ΓΑΒΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ



Απόφοιτος τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης (2005 - 2012). Σπουδάστρια του ΔΠΜΣ Πολεοδομίας – Χωροταξίας του Ε.Μ.Π. (2015 - σήμερα). Επαγγελματική εμπειρία: Πρακτική άσκηση σε αρχιτεκτονικό γραφείο, Συνεργάτης σε τεχνικά και μελετητικά γραφεία, Εκπαίδευση ενηλίκων στο Δήμο Π. Φαλήρου. Επιστημονικό ενδιαφέρον: Πολεοδομία-Χωροταξία, Αρχιτεκτονική

## ΓΙΑΚΟΥΒΑΚΗ ΖΩΓΡΑΦΙΑ

Γεννήθηκε και μεγάλωσε στη Ραφήνα Αττικής. Σπούδασε Κοινωνιολογία στο Πάντειο Πανεπιστήμιο. Εργάστηκε στην εκπαίδευση με ειδίκευση στην Έκθεση Ιδεών, κι έπειτα στο Υπουργείο Περιβάλλοντος με οικονομικά και διοικητικά καθήκοντα. Το ενδιαφέρον της για τον Πολιτισμό την οδήγησε στη Δ/ση Διοικητικού-Οικονομικού της Εθνικής Πινακοθήκης. Παράλληλα έχει ενεργό εθελοντική συμμετοχή σε κοινωνικές και πολιτιστικές δράσεις ως μέλος της ανθρωπιστικής οργάνωσης Fair Planet, καθώς και με άλλες συλλογικότητες. Σήμερα σπουδάζει στο ΔΠΜΣ Πολεοδομίας-Χωροταξίας του Ε.Μ.Π., γιατί στους χώρους βλέπει τους ανθρώπους, τα δημιουργήματά τους και το αίτημά τους για ομορφότερη ζωή.



## ΔΕΡΑΜΕΖΗ ΒΙΚΤΩΡΙΑ



Δικηγόρος Παρ' Αρείω Πάγω. Ειδ. Συνεργάτης του Δήμου Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης. Απόφοιτη Νομικής, Ε.Κ.Π.Α, κάτοχος MSc «Νομικός Πολιτισμός: Δημόσιο & Ιδιωτικό Δίκαιο», Πάντειο Πανεπιστήμιο, σπουδάστρια του ΔΠΜΣ Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Ε.Μ.Π. Έχει ολοκληρώσει εκπαίδευση στη Διαμεσολάβηση του Κέντρου ΑΚΚΕΔ – ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ. Υπήρξε Μέλος στα Δ.Σ του Ελληνικού Ιδρύματος Πολιτισμού του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού και του Ταμείου Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων του Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού. Διατέλεσε Ειδική Συνεργάτης στη Γ.Γ. Ενημέρωσης και Επικοινωνίας και στο Υπουργείο Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας. Έχει διατελέσει νομική σύμβουλος ελληνικών και αλλοδαπών εταιρειών. Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης Γυναικών Δικηγόρων και του Δικτύου Εθελοντών Δικηγόρων για τους πρόσφυγες.

## ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

Είναι γεννηθείς στις 25.04.1989 και τα τελευταία χρόνια κατοικεί μόνιμα στην Αθήνα. Είναι διπλωματούχος του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης, με βαθμό 7,92 (Λίαν Καλώς) και τελειόφοιτη του του ΔΠΜΣ Πολεοδομίας – Χωροταξίας του Ε.Μ.Π.



## ΞΕΝΙΤΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ



Είναι απόφοιτος της Νομικής Σχολής του ΕΚΠΑ και του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών της Σχολής Δημόσιας Διοίκησης του Παντείου Πανεπιστημίου με τίτλο «Νομικός Πολιτισμός, Δημόσιο και Ιδιωτικό Δίκαιο» και κάτοχος του ΜΔΕ Πολεοδομίας – Χωροταξίας του Ε.Μ.Π.. Άσκησε ενεργή δικηγορία για επτά έτη στον τομέα του αστικού και δημοσίου δικαίου, υπήρξε συνεργάτιδα σε νομικά θέματα του Γ. Γ. Μέσων Ενημέρωσης και του Γ.Γ. Στρατηγικών και Ιδιωτικών Επενδύσεων. Τα τελευταία χρόνια εργάζεται στην νομική υποστήριξη της Γενικής Διεύθυνσης Ιδιωτικών Επενδύσεων της Γ.Γ. Στρατηγικών και Ιδιωτικών Επενδύσεων του Υπουργείου Οικονομίας & Ανάπτυξης.

## ΠΙΠΕΡΗΣ ΣΩΤΗΡΗΣ

Απόφοιτος Τμήματος Γεωγραφίας της Σχολής Περιβάλλοντος, Γεωγραφίας και Εφαρμοσμένων Οικονομικών, Χαροκοπείου Πανεπιστημίου Αθηνών (2009 – 2014). Ειδικεύσεις στους τομείς της Φυσικής Γεωγραφίας, του Σχεδιασμού του χώρου και της Γεωπληροφορικής. Κάτοχος του ΜΔΕ Πολεοδομίας – Χωροταξίας (2014 – 2017) του Ε.Μ.Π.. Επαγγελματική Εμπειρία: Σύμβουλος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης στο Δήμο Αγίου Δημητρίου Αττικής, και σε Τεχνική/ Μελετητική Εταιρία. Επιστημονικός Συνεργάτης σε Αρχιτεκτονικό γραφείο. Καθηγητής Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης. Τομείς Ερευνητικού ενδιαφέροντος: Πολεοδομία – Χωροταξία, Διαχείριση Περιβάλλοντος.



## ΠΤΟΥΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ



Απόφοιτη του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης (2007-2013). Κάτοχος Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης του Τμήματος Γεωγραφίας του Χαροκοπείου Πανεπιστημίου, με τίτλο «Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση Χώρου» στον τομέα εξειδίκευσης «Ευρωπαϊκές Πολιτικές, Σχεδιασμός και Ανάπτυξη του Χώρου» (2014-2016). Κάτοχος του ΜΔΕ Πολεοδομίας – Χωροταξίας του Ε.Μ.Π. Ερευνητικό ενδιαφέρον κυρίως για ζητήματα σχεδιασμού παράκτιου αστικού χώρου σε πόλεις-λιμάνια. Μέλος της ομάδας alley architects από το 2015.

## ΠΟΥΡΝΑΡΑ ΣΕΜΕΛΗ

Σπούδασε νομικά στη Σχολή Νομικών, Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών. Συνέχισε τις σπουδές της στη Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π., ολοκληρώνοντας το ΔΠΜΣ Πολεοδομίας – Χωροταξίας. Στη συνέχεια σπούδασε στο University of Edinburgh School of GeoSciences όπου απέκτησε μεταπτυχιακό τίτλο – MSc in Environment and Development. Έχει δραστηριοποιηθεί στους κλάδους του διοικητικού, περιβαλλοντικού, δημοσιοϋπαλληλικού και εργατικού δικαίου. Τα ερευνητικά της ενδιαφέροντα περιλαμβάνουν ζητήματα ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος, χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς και θεσμικού πλαισίου και χωρικών πολιτικών σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.





## ΣΠΑΝΟΓΙΑΝΝΗ ΕΛΕΝΗ



Η Σπανογιάννη Ελένη, Αρχιτέκτονας Μηχανικός του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, είναι απόφοιτος του Δ.Π.Μ.Σ. του Ε.Μ.Π. “Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του χώρου” στην κατεύθυνση με τίτλο “Πολοδομία-Χωροταξία”, στα πλαίσια του οποίου δραστηριοποιήθηκε δημιουργικά γύρω από θέματα χωρικού σχεδιασμού και αναπτυξιακής πολιτικής. Είναι υποψήφια Διδάκτορας του Τομέα “Πολοδομία-Χωροταξία” του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. (Υπότροφος ΓΓΕΤ & ΕΛΙΔΕΚ) με προτεινόμενο θέμα Διδακτορικής Διατριβής “Αστική παράκτια ζώνη: Διαδικασίες και προοπτικές ενσωμάτωσης στην πόλη”. Έχει παρακολουθήσει και συμμετάσχει σε σεμινάρια, εκθέσεις, συνέδρια και εργαστήρια γύρω από ποικίλους θεματικούς άξονες της αρχιτεκτονικής και της πολυοδομίας, ενώ παράλληλα τα τελευταία πέντε χρόνια εργάζεται σε αρχιτεκτονικά γραφεία εκπονώντας μελέτες σε διάφορες κλίμακες.

## ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

Διπλωματούχος Μηχ. Χωροταξίας, Πολοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, διακριθείσα με Αριστείο και βαθμό διπλώματος «Λίαν καλώς» 8,39. Κάτοχος του Μ.Δ.Ε. Πολοδομίας – Χωροταξίας του Ε.Μ.Π.. Έχει πραγματοποιήσει δίμηνη πρακτική άσκηση στη Δ/ση Χωροταξίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και έχει εργαστεί σε ερευνητικά προγράμματα. Συμμετέχει με ανακοινώσεις σε πανελλήνια και διεθνή συνέδρια, ενώ τα ερευνητικά της ενδιαφέροντα άπτονται της χωροταξικής και πολυοδομικής νομοθεσίας και πολιτικής, των στρατηγικών επενδύσεων, της θαλάσσιας χωροταξίας και των αστικών αναπλάσεων.











*Οι πολιτικές και κοινωνικο-οικονομικές ανακατατάξεις, των τελευταίων δυο κυρίως δεκαετιών, σε παγκόσμιο επίπεδο έχουν σηματοδοτήσει δραματικές αλλαγές στην οργάνωση του “χώρου” και στις σχετικές αντιλήψεις και πρακτικές ανάπτυξης και σχεδιασμού του. Αναμφίβολα, βρισκόμαστε στην αρχή μιας νέας εποχής για τον ρόλο του “χωρικού σχεδιασμού” στην “αναπτυξιακή πολιτική”.*

*Στην Ελλάδα, σε συνθήκες πολύπλευρης κρίσης, όπου σε εξέλιξη βρίσκονται προσπάθειες προσδιορισμού νέων αναπτυξιακών προτύπων, δυστυχώς, ο επιχειρούμενος “εκσυγχρονισμός” εξακολουθεί μέσα από ενέργειες μεθοδικά οργανωμένης απαξίωσης της χωρικής διάστασης, υπονομεύοντας κεκτημένα που για χρόνια προβάλλονταν ως προϋπόθεση ποιότητας ζωής. Το ερώτημα παραμένει: ανάπτυξη για ποιον, πού και με τι όρους.*

*Η συζήτηση έχει ξανανοίξει σε μια συγκυρία όπου οι αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο λαμβάνονται σε συνθήκες κατεπείγοντος. Σ’ αυτή τη συζήτηση επιδιώκει να συμβάλλει ο συλλογικός τόμος με αντικείμενο τον “θαλάσσιο χώρο”, το “παράκτιο αστικό μέτωπο” και τις “πόλεις λιμάνια”. Κατηγορίες εξαιρετικής κρισιμότητας για παράκτιες χώρες με νησιωτικό τμήμα και προσανατολισμό στους τομείς της ναυτιλίας, του εμπορίου και του τουρισμού, όπως η Ελλάδα. Οι συγγραφείς, με ενδιαφέρον σε θέματα “χωρικής ανάπτυξης”, αναδεικνύουν ζητήματα διαχείρισης και σχεδιασμού με άξονα την επιστημονική περιοχή που υπηρετούν, συνδυάζοντας τη θεωρία, την πολιτική, και την πράξη.*

*Γιώτα Θεοδωρά*

Βλάχου Χρυσούλα | Γαβρά Βασιλική | Γιακουβάκη Ζωγραφιά | Δερδεμέζη Βικτωρία  
Διαμαντοπούλου Μαρία | Ξενιτίδου Μαρία | Πιπέρης Σωτήρης | Πιτούλη Αφροδίτη  
Πουρναρά Σεμέλη | Σπανογιάννη Ελένη | Χαραλαμπίδου Βασιλική  
Θεοδωρά Γιώτα | Μέλισσας Δημήτρης | Σερράος Κωνσταντίνος