



Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο Σχολή
Θετικών Επιστημών και Τεχνολογίας

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών
Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Κτιρίων

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία
«Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Αστικών Τόπων.
Μελέτη περίπτωσης: Η Παράκτια Ελευσίνα»

Φοιτήτρια :Αντωνοπούλου Αγγελική

Επιβλέπων Καθηγητής : Πορτοκαλίδης Κωνσταντίνος

Αθήνα, Ιούλιος 2019

© Αντωνοπούλου Αγγελική, 2019

© Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, 2019

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του φοιτητή («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο/η συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του/της συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση.



**«Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Αστικών Τόπων.
Μελέτη περίπτωσης :Η Παράκτια Ελευσίνα»**

Φοιτήτρια : Αντωνοπούλου Αγγελική

Επιτροπή Κρίσης

Επιβλέπων Καθηγητής

«Πορτοκαλίδης Κωνσταντίνος»

«Χωροτάκτης – Πολεοδόμος Μηχανικός Dipl, PhD

Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng)

Μέλος ΣΕΠ ΕΑΠ»

Συν-Επιβλέπων Καθηγητής

«Χαραλαμπίδης Ιωάννης»

«ΕΔΙΠ – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών,

PhD, MSc»

Αθήνα, Ιούλιος 2019

*«Αφιερώνω αυτή τη διπλωματική εργασία στην οικογένεια μου για την πίστη τους σε εμένα και
την αμέριστη συμπαράσταση που μου παρείχε όλο αυτό το διάστημα »*

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο την αξιολόγηση του ρόλου του παράκτιου χώρου υπό το πρίσμα της αστικής αναγέννησης και της ολοκληρωμένης διαχείρισης, εστιάζοντας σε μια εξαιρετικά σημαντική πόλη, με μακράιωνη ιστορία και αξιόλογη πολιτιστική φυσιογνωμία, όπως είναι η Ελευσίνα.

Η ανάγκη διερεύνησης του συγκεκριμένου αντικειμένου προέκυψε από την έντονη και εμφανή υποβάθμιση που έχει υποστεί ο παράκτιος και θαλάσσιος χώρος τις τελευταίες δεκαετίες. Οι εντατικές ανθρωπογενείς δραστηριότητες επεκτείνονται στο ζωτικό αυτό τμήμα γης, που προσελκύει όλο και περισσότερο πληθυσμό, λόγω των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση και να διασφαλιστούν τα αξιόλογα χαρακτηριστικά αυτών των ευαίσθητων οικοσυστημάτων, έχει εφαρμοστεί μία σειρά από μέτρα και πολιτικές διαχείρισης σε επίπεδο τοπικό, αλλά και διεθνές. Μεταξύ αυτών, η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών επιχειρεί μέσα από νομοθετικά πλαίσια να επανακαθορίσει τη σχέση στεριάς και θάλασσας και να αναδιαμορφώσει το ρόλο που διαδραματίζει το τμήμα που παρεμβάλλεται μεταξύ αυτών. Μέσα από τη μελέτη εφαρμοσμένων επεμβάσεων διαχείρισης, αξιολογούνται τα θετικά και αρνητικά σημεία τους και εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματική διαχείριση τους.

Στόχος της μεθοδολογίας που προτείνεται στην εν λόγω εργασία είναι η αποτελεσματική διαχείριση του παραλιακού μετώπου της Ελευσίνας, που αποτελεί τμήμα τόσο του αστικού ιστού, όσο και των παράκτιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων της περιοχής. Μελετάται, αρχικά, η πόλη της Ελευσίνας και πιο συγκεκριμένα το παράκτιο τμήμα της, ούτως ώστε να επισημανθούν τα φυσιογνωμικά τους χαρακτηριστικά και τα στοιχεία εκείνα και έχουν συμβάλει σε μια σταδιακή αλλαγή της ταυτότητας της πόλης, από αγροτική σε βιομηχανική περιοχή. Με βάση τα στοιχεία αυτά, καθώς και τις πρακτικές ολοκληρωμένης διαχείρισης που έχουν εφαρμοστεί κατά καιρούς, προτείνονται οι βασικοί άξονες παρεμβάσεων, οι οποίοι αποσκοπούν στην αποτελεσματική διαχείριση του ζωτικού αυτού τμήματος της, ούτως ώστε να αποτελέσει και πάλι ενεργό μέρος της ζωής της πόλης και των κατοίκων της και να συμβάλει στην αναδιαμόρφωση της ταυτότητας και του ρόλου που η ίδια η Ελευσίνα διαδραματίζει στη σύγχρονη εποχή.

Λέξεις - Κλειδιά: παραλιακό μέτωπο, ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών, αστική αναγέννηση, Ελευσίνα, βιομηχανική περιοχή.

«Integrated coastal zone management. Study case: the coastal zone of Elefsina»

«Antonopoulou Angeliki»

ABSTRACT

This MSc thesis aims at assessing the importance of coastal space in the light of urban regeneration and integrated management, focusing on a city with a remarkable historical and cultural profile, such as Eleusis.

The need to deal with this subject, emerged from the intense and obvious degradation of coastal and sea area, during the last decades. Intensive human activities are expanding into this vital area which attracts even more population due to its special features. A number of local and international measures and policies have been implemented in order to handle this situation and to ensure the important characteristics of these sensitive ecosystems. Among them, Integrated Coastal Zone Management plans, through legislative frameworks, to redefine the relationship between land and sea, and also to remodel the role of the land between these two parts. The study of implemented management interventions aims at the evaluation of both positive and negative points and the conclusions made on their effective management.

The purpose of the proposed methodology on this study is the effective handling of the coastal zone of Eleusis, which is part of the city and its natural coastal and sea ecosystems. First of all, this study deals with all these characteristics and physical elements of the city of Eleusis and its coastal region that contributes to a gradual change of the city's identity, from rural to industrial area. According to these data and the implemented practices of integrated management, the basic lines of intervention are proposed. These interventions aim at an effective management of this vital part of the city, in order to become, again, an active part of the city's and citizen's life and to redefine the identity and role of Eleusis in modern times.

Keywords: coastal front, integrated management of coastal areas, urban regeneration, Eleusis, industrial area.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ:.....	1
ΜΕΡΟΣ Α : ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	6
1 Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ	7
1.1 ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ & ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ: ΟΡΙΣΜΟΣ & ΡΟΛΟΣ.....	7
1.2 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ & ΣΗΜΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	10
1.3 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ/ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΑΚΤΩΝ/ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΧΩΡΩΝ	12
1.3.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΣΕΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	12
1.3.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ.....	14
1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	16
2 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	17
2.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ: ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	17
2.1.1 Ορισμός και αρχές	17
2.1.2 Ιστορική Αναδρομή	20
2.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ/ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ.....	23
2.2.1 Η περίπτωση της Βαρκελώνης.....	25
2.2.2 Η περίπτωση του Λίβερπουλ.....	29
2.2.3 Η περίπτωση των 'Docklands' στο Λονδίνο.....	32
2.2.4 Η περίπτωση του Hafencity, Αμβούργο	36
2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	40
3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	43
3.1 Α. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ.....	43
3.1.1 Χαρακτηριστικά και φυσιογνωμία ελληνικού παράκτιου χώρου	43
3.1.2 Επιπτώσεις των χρήσεων γης και ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στις παράκτιες ζώνες	46
3.2 Ο.Δ.Π.Ζ. ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ & ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ..	50
3.2.1 Νομικό πλαίσιο για τη διαχείριση και προστασία του παράκτιου χώρου	50
3.2.2 Φορείς διαχείρισης των παράκτιων περιοχών	57
3.3 ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΙΟ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ - ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ	58
3.3.1 Η περίπτωση του Ηρακλείου Κρήτης.....	60
3.3.2 Η περίπτωση του Βόλου	67

3.3.3	Η περίπτωση της Πάτρας	74
3.4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	79
ΜΕΡΟΣ Β: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ		82
4	ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΕΛΕΥΣΙΝΑ.....	83
4.1	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	83
4.2	ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	86
4.2.1	Η βιομηχανική δραστηριότητα στην Ελευσίνα.....	86
4.2.2	Στοιχεία ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος.....	91
	• Αρχαιολογικός Χώρος	92
4.2.3	Πληθυσμιακά Στοιχεία.....	94
4.2.4	Πολεοδομικά Στοιχεία	97
4.2.5	Μεταφορικές υποδομές περιοχής	101
	Οδικό Δίκτυο	101
	Δίκτυο Πεζοδρόμων.....	102
	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμου.....	103
	Λιμενικές Εγκαταστάσεις.....	105
4.2.6	Μελέτες και Σχέδια.....	107
	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο	107
	Ρυθμιστικό Σχέδιο	109
4.3	ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	111
4.3.1	Γεωμορφολογία Εδάφους.....	111
	Θαλάσσιο περιβάλλον	112
4.3.2	Κλιματολογικά στοιχεία.....	113
	Θερμοκρασία αέρα.....	114
	Βροχοπτώσεις	116
	Άνεμοι	116
	Ατμοσφαιρική Ρύπανση.....	118
4.3.3	Χλωρίδα και Πανίδα	119
	Χλωρίδα	119
	Πανίδα	120
5	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	121
5.1	Βασικοί άξονες παρεμβάσεων.....	121
5.2	Επιμέρους στόχοι στρατηγικού σχεδιασμού	125
5.2.1	Διαχείριση και ανακατάταξη χρήσεων γης	129

5.2.2	Επανάχρηση ανενεργών βιομηχανικών κελυφών	131
5.2.3	Αναβάθμιση του δικτύου κυκλοφορίας	133
5.2.4	Δημιουργία δικτύου ελεύθερων χώρων	136
	Σημεία στάθμευσης	137
	Εγκαταστάσεις Ναυταθλητισμού	138
	Παραλία Ελευσίνας.....	138
	Μαρίνες σκαφών.....	140
	Τμήμα Εμπορικού Λιμένα.....	141
	Δυτικό τμήμα παράκτιου χώρου.....	142
5.2.5	Φορείς διαχείρισης.....	146
5.3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	147
6	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	150
	Ελληνική Βιβλιογραφία.....	150
	Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία	153
	Θεσμικό Πλαίσιο.....	155
	Ιστότοποι	157
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	159
	Παράρτημα 1 : « Χάρτης παραλίας Ελευσίνας όπου εντοπίζονται τα βιομηχανικά κτίσματα»	160
	Παράρτημα 2 : «Χάρτης προτεινόμενων όρων δόμησης Ελευσίνας, σύμφωνα με ΦΕΚ 73/Δ/04.02.2004».....	161
	Παράρτημα 3 : «Χάρτες Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας – Αττικής 2012».....	163
	Παράρτημα 4 : «Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ελευσίνας, 2005».....	165
	Παράρτημα 5 : «Σχεδιασμός κατευθύνσεων ανάπλασης παράκτιου μετώπου σε υπάρχον χάρτη ΓΠΣ Ελευσίνας»	166
	Παράρτημα 6 : «Υφιστάμενη κατάσταση χρήσεων γης Ελευσίνας».....	167
	Παράρτημα 7 : «Υφιστάμενη κατάσταση χρήσεων γης παράκτιου μετώπου Ελευσίνας».....	168
	Παράρτημα 8 : «Πρόταση ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – ανατολικό τμήμα»	169
	Παράρτημα 9 «Πρόταση ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – δυτικό τμήμα».....	170
	Παράρτημα 10 «Λεπτομέρεια πρότασης ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – δυτικό τμήμα.....	171
	Παράρτημα 11 «Λεπτομέρεια πρότασης ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – ανατολικό τμήμα 1	172
	Παράρτημα 12 «Λεπτομέρεια πρότασης ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – ανατολικό τμήμα 2	173

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1.1: Απεικόνιση παράκτιου οικοσυστήματος. Διαφαίνεται η συνύπαρξη των 3 διαφορετικών στοιχείων και η βιολογική ποικιλότητά του. (πηγή: Χρόνης, 2015).....	7
Εικόνα 1.2 Παράκτια ζώνη και υποδιαιρέσεις της, σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο. (πηγή: Παυλιδάκης, 2016).....	10
Εικόνα 1.3 Παράκτια διάβρωση και ευαίσθητα οικοσυστήματα στη ζώνη της Μεσογείου... 13	
Εικόνα 2.1: Οι ποικίλες διαστάσεις και αλληλοσχετίσεις της Ο.Δ.Π.Ζ. μαζί με παραδείγματα που δείχνουν ποια στοιχεία ενσωματώνονται στην κάθε διάσταση (πηγή: Portman & Fishhendle, 2011).....	21
Εικόνα 2.2: Η πρόοδος που έχει επιτευχθεί όσον αφορά στην εφαρμογή της ΟΔΠΖ στις παράκτιες ευρωπαϊκές ζώνες. (πηγή: EUCC, 1999).....	24
Εικόνα 2.3: Οι 4 ζώνες επέμβασης σύμφωνα με το Μητροπολιτικό Σχέδιο της Βαρκελώνης: το Montzuic, το Ολυμπιακό Χωριό, η Valle de Herbon και το Diagonal (πηγή: Rosenthal S., 2017)	26
Εικόνα 2.4 : Η γειτονιά του PobleNou το 1987 πριν από την κατασκευή του Ολυμπιακού Χωριού. (πηγή: COOB, 1992).....	27
Εικόνα 2.5 : Η γειτονιά του PobleNou το 1992, μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες (πηγή: COOB, 1992).....	27
Εικόνα 2.6: Η περιοχή των νότιων αποβαθρών Albert Dock, του Λίβερπουλ. Αποτυπώνεται η ποικιλία και η μίξη των χρήσεων γης. (πηγή: COOB, 1992).....	30
Εικόνα 2.7: Αεροφωτογραφία του Queens Dock, της περιοχής των προγραμματισμένων νέων πολυκατοικιών, από τα σχέδια που υποβλήθηκαν στο δημοτικό συμβούλιο του Λίβερπουλ. (πηγή: https://www.liverpoolecho.co.uk/news/liverpool-news/stunning-images-show-latest-plans-11712090)	31
Εικόνα 2.8 : Οι 4 επιμέρους περιοχές αναδιαμόρφωσης των Docklands του Λονδίνου. (πηγή: Καμπούρη, 2005).....	33

Εικόνα 2.9 : Εικόνες της περιοχής Docklands, πριν την ανάπλαση. Αριστερά: Κάτοικοι του Isle of Dogs σε μεταβατικό στάδιο, αναγέννηση της περιοχής στα τέλη του '80. Δεξιά: εργατικές κατοικίες στην περιοχή 'Robbin Hood Grdens' στα τέλη της δεκαετίας του '60 (πηγή: http://lddc-history.org.uk/housing/)	34
Εικόνα 2.10 : Εικόνες των Docklands, μετά την ανάπλαση. Πάνω αριστερά: Δυτική αποβάθρα στο Wapping. Κάτω αριστερά: Οικονομικές κατοικίες για δασκάλους, μέρος νέου συγκροτήματος κατοικιών στο Shadwell Basin, Wapping. Δεξιά: Η απαιτητική μετατροπή αποθήκης κοντά στην Tower Bridge, που κέρδισε ευρωπαϊκό χρυσό μετάλλιο 'διατήρησης', το 1986. (πηγή: http://lddc-history.org.uk/housing/)	35
Εικόνα 2.11: Οι περιοχές ανάπλασης του Hafencity (πηγή: https://www.hafencity.com/en/concepts/the-foundation-of-hafencity-the-masterplan.html)	37
Εικόνα 2.12 : Φωτογραφική απεικόνιση τμήματος της ανάπλασης στο Hafencity (πηγή: https://www.e-architect.co.uk/hamburg/hafen-city-buildings).....	39
Εικόνα 2.13 : Προοπτική απεικόνιση νέων κτιρίων και τμήματος δημόσιου χώρου, σύμφωνα με τη μελέτη ανάπλασης στο Hafencity. (πηγή: https://www.e-architect.co.uk/hamburg/hafen-city-buildings).....	39
Εικόνα 3.1 : Μέση πυκνότητα πληθυσμού των παράκτιων περιοχών της Ελλάδας. (πηγή: Polyzos & Tsiotas, 2012)	45
Εικόνα 3.2 : Χωρική κατανομή των παράκτιων πόλεων για την περίοδο 1961-2001. (πηγή: Polyzos & Tsiotas, 2012)	45
Εικόνα 3.3 : Φαινόμενο ερυθράς παλίρροιας στο Θερμαϊκό κόλπο (φαινόμενου που δημιουργείται από την αύξηση του φυτοπλαγκτόν στα νερά Του κόλπου). (πηγή: http://www.ert.gr/%CE%B1%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BD%CF%8C%CE%BC%CE%B7%CF%84%CE%B1/837195-2/)	49
Εικόνα 3.4 : Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ηρακλείου, 2003 (πηγή : www.heraklion.gr)	61
Εικόνα 3.5 : Χάρτης με την πρόταση ανάπλασης του δυτικού τμήματος του Ηρακλείου, σύμφωνα με το πρόγραμμα URBAN II (πηγή : https://www.heraklion.gr/municipality/urban/urban.html) ...	Error! Bookmark not defined.

Εικόνα 3.6 : Η πλατεία που διαμορφώθηκε στη θέση του παλιού Ξενία διαμορφώνει μια ομαλή μετάβαση προς το παραλιακό μέτωπο (πηγή : https://www.heraklion.gr).....	63
Εικόνα 3.7 : Το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας πριν και μετά τη μετατροπή του. (πηγή : Σαπουνάκης, 2012)	64
Εικόνα 3.8 : Η ανάπλαση του χώρου της παλιά Λαχαναγοράς. Πάνω φαίνεται ο χώρος όπως ήταν πριν την ανάπλαση και κάτω όπως διαμορφώθηκε μετά. (πηγή : Σαπουνάκης, 2012) 65	
Εικόνα 3.9 : Η ανάπλαση της περιοχής Καράβουλα με περιορισμό των αυθαίρετων κτισμάτων και διαμόρφωση περισσότερων ελεύθερων χώρων. (πηγή : Σαπουνάκης, 2012).....	66
Εικόνα 3.10 : Χάρτης πρότασης οργάνωσης χρήσεων γης και Προστασίας Περιβάλλοντος Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου. (πηγή : Δήμος Βόλου, 2011).....	69
Εικόνα 3.11 : Χάρτης πρότασης γενικής πολεοδομικής οργάνωσης Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου και συγκεκριμένα του τμήματος Βόλος-Νέα Ιωνία – Αγριά – Ανακάσια - Αγ. Ονούφριος. (πηγή : Δήμος Βόλου, 2011)	69
Εικόνα 3.12 : Πανοραμική φωτογραφία τμήματος του παράκτιου μετώπου της πόλης του Βόλου. Αποτυπώνεται η διαμόρφωση της μαρίνας σκαφών και οι αναπλάσεις με πράσινους χώρους, πλατείες και πεζοδρόμους. (πηγή : http://epoleodomia.volos.gr)	73
Εικόνα 3.13 : Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου δημοτικής ενότητας Πατρών, Δήμου Πατρών. (πηγή : http://www.apd-depin.gov.gr/).....	77
Εικόνα 3.14 : Πανοραμική εικόνα της Πάτρας. Φαίνεται η μαρίνα ελλιμενισμού σκαφών και επιβατηγών πλοίων, ενώ αποτυπώνεται και η σχέση μεταξύ αστικού ιστού και παραλιακού μετώπου. (πηγή : https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/157281_gia-99-hronia-sta-heria-toy-dimoy-patreon-paraliako-metopo-tis-polis).....	79
Εικόνα 4.1: Χάρτης της ευρύτερης περιοχής του Θριάσιου Πεδίου, όπου αποτυπώνονται τα όρια του δήμου Ελευσίνας (πηγή: επεξεργασία σε χάρτη www.google.com/maps).....	83
Εικόνα 4.2: Απόσπασμα χάρτη της περιοχής Ελευσίνας, όπου απεικονίζονται οι 2 λόφοι της. Με κόκκινο αποτυπώνονται τα όρια της οχύρωσης της και κάποιες αρχαιότητες. (πηγή: Παπαγγελή, Χλέπα, 2011).....	85

Εικόνα 4.3: Πάνω: Πανοραμική φωτογραφία της περιοχής γύρω από το Ελαιουργείο, το 1964 . Κάτω: Φωτογραφία των εγκαταστάσεων του εργοστασίου 'Τιτάν' από τη θάλασσα. (πηγή: http://www.elefsina.gr).....	87
Εικόνα 4.4: Πάνω: φωτογραφία του εργοστασίου οινοπνευματοποιίας 'Κρόνος'. Κάτω: Προοπτικό σχέδιο του εργοστασίου και των εγκαταστάσεων του. (πηγή: http://www.elefsina.gr).....	88
Εικόνα 4.5: Οι εγκαταστάσεις της Χαλυβουργικής ΑΕ από τη θάλασσα. (πηγή: http://www.elefsina.gr).....	89
Εικόνα 4.6 : Οι εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Ελευσίνας. (πηγή: http://www.elefsina.gr)	90
Εικόνα 4.7: Πάνω: Αεροφωτογραφία του αρχαιολογικού χώρου της Ελευσίνας από τα ΝΑ, όπου εντοπίζεται και το Τελεστήριο, στις αρχές του 20ου αιώνα. Κάτω: Αεροφωτογραφία του αρχαιολογικού χώρου της Ελευσίνας από τα ΝΑ, στις αρχές του 21ου αιώνα. (πηγή: Παπαγγελή, Χλέπα, 2011).....	93
Εικόνα 4.8: Χάρτης της περιοχής της Ελευσίνας όπου επισημαίνεται το δίκτυο ποδηλατοδρόμου. (πηγή: επεξεργασία σε χάρτη www.google.com/maps)	104
Εικόνα 4.9: Λειτουργικό Σχέδιο Λιμένα Ελευσίνας. (πηγή: https://www.elefsisport.gr)..	107
Εικόνα 4.10: Χάρτης του θαλάσσιου περιβάλλοντος γύρω από το λεκανοπέδιο Αττικής. Φαίνεται ο κόλπος της Ελευσίνας και οι συσχετίσεις τους με τους γύρω κόλπους και κυρίως με το Σαρωνικό. (πηγή: επεξεργασία σε χάρτη www.google.com/maps).....	113
Εικόνα 4.11: Μέσο μηνιαίο ύψος κατακρημνισμάτων για την περιοχή της Ελευσίνας, την περίοδο 1958-1999. (πηγή: Μπενσασών, 2014)	116
Εικόνα 4.12: Απεικόνιση διεύθυνσης ανέμων για την ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου, την περίοδο 1958-1999. (πηγή: Μπενσασών, 2014).....	117
Εικόνα 5.1: Αριστερά: Η είσοδος του πρώην χώρου εστίασης, στο βάθος φαίνονται τα δεξαμενόπλοια. Δεξιά: Πεζοδρομημένο τμήμα του χώρου. Φαίνεται ο πέτρινος περιμετρικός τοίχος και οι ψηλές φυτεύσεις στο βάθος. (πηγή: προσωπικό αρχείο).....	139
Εικόνα 5.2: Αριστερά: Η μικρή μαρίνα αλιέων. Δεξιά: Η δεύτερη μαρίνα, απέναντι από το πολιτιστικό κέντρο 'Ιρις – Κρόνος'. (πηγή: προσωπικό αρχείο)	141

Εικόνα 5.3: Αριστερά: Το μεγάλο πλάτωμα με την ψαροταβέρνα στο βάθος. Δεξιά: Το διαμορφωμένο τμήμα έξω από το Ελαιουργείο. (πηγή: προσωπικό αρχείο) 143

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1 : Ισχύον θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τη διαχείριση & προστασία του παράκτιου χώρου. (πηγή: προσωπική επεξεργασία)	55
Πίνακας 2 : Νομικό πλαίσιο που επικυρώνει διεθνείς συνθήκες. Συμβάσεις και διατάγματα. (πηγή: προσωπική επεξεργασία)	56
Πίνακας 3 : Οργανισμοί και Αρχές με δικαιοδοσία ελέγχου και διαχείρισης παράκτιου χώρου. (πηγή : προσωπική επεξεργασία).....	57
Πίνακας 4: Πληθυσμιακή εξέλιξη των περιοχών Ασπροπύργου, Ελευσίνας, Μαγούλας και Μάνδρας από το 1951-2001. (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από http://www.statistics.gr/).....	94
Πίνακας 5: Στοιχεία πληθυσμού αλλοδαπών της περιοχής του Θριάσιου Πεδίου, αλλά και της ευρύτερης Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής για το έτος 2001. (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από http://www.statistics.gr/).....	96
Πίνακας 6 : Τιμές συντελεστή δόμησης και μέσης πυκνότητας των επιμέρους πολεοδομικών ενοτήτων του δήμου Ελευσίνας, σύμφωνα με τα αντίστοιχα ΦΕΚ και τις τροποποιήσεις τους. (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από ΦΕΚ 518/Δ/1989 & ΦΕΚ 310/Δ/1997).	97
Πίνακας 7: Επιφάνειες κάλυψης και ποσοστά χρήσεων γης στις πολεοδομικές ενότητες 1,2, και 3 της Ελευσίνας.(πηγή: επεξεργασία δεδομένων από http://www.statistics.gr/)..	100
Πίνακας 8: Τιμές μέσης, μέσης μέγιστης και μέσης ελάχιστης μηνιαίας θερμοκρασίας για την περιοχή της Ελευσίνας, την περίοδο 1958-1999. (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από http://www.hnms.gr/emv/el/).....	114
Πίνακας 9: Κλιματικά δεδομένα από το μετεωρολογικό σταθμό μέτρησης της Ελευσίνας, που βρίσκεται στο Δημαρχείο της περιοχής για τα έτη 2016-2018. (πηγή: http://www.meteo.gr/Gmap.cfm)	115

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια

ΒΙΠΕ	Βιομηχανική Περιοχή
ΒΙΟΠΑ	Βιομηχανικό Πάρκο
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Ε.Α.Α.	Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
Ε.Μ.Υ.	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
Ε.Ο.	Εθνική Οδός
ΖΟΕ	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
μ.	Μέτρα
ΜΚΟ	Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις
ΜΣΔ	Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης
ΟΔΠΖ	Ολοκληρωμένη Διαχείριση παράκτιων Ζωνών
ΠΕ	Πολεοδομική Ενότητα
ΠΟΥ	Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας
τ.χλμ.	Τετραγωνικά Χιλιόμετρα
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
LDDC	London Docklands Development Corporation

ΕΙΣΑΓΩΓΗ:

Το ζήτημα των παράκτιων χώρων και της διαχείρισής τους απασχολεί τα τελευταία είκοσι και πλέον χρόνια τη σύγχρονη κοινωνία. Ως παράκτια ζώνη ορίζεται το τμήμα εκείνο που παρεμβάλλεται μεταξύ στεριάς και θάλασσας και συγκεντρώνει έναν πλούτο φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων, διαμορφώνοντας, όπως είναι φυσικό και ένα πλέγμα δυναμικών αλληλεπιδράσεων μεταξύ τους (Χατζημπίρος, 2007). Ο πλούτος των φυσικών πόρων που διαθέτουν οι περιοχές αυτές, έχει οδηγήσει σε μία έντονη αντιπαράθεση μεταξύ της ανάγκης για άμεση εκμετάλλευση των ιδιαίτερα ωφέλιμων οικοσυστημάτων τους και της ανάγκης για προστασία των πόρων τους και διατήρησής τους για τις επόμενες γενεές. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια συνεχώς αυξανόμενη συγκέντρωση πληθυσμού και των συνακόλουθων οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών σε αυτά τα τμήματα γης. Συνεπώς οι πιέσεις που δέχονται είναι πολλαπλές και εγκυμονούν κινδύνους υποβάθμισης, ακόμα και αλλοίωσης του φυσικού τους οικοσυστήματος. Το γεγονός αυτό, φυσικά, απαιτεί μια ιδιαίτερα προσεκτική προσέγγιση όσον αφορά στο σχεδιασμό και την εκμετάλλευσή τους, προκειμένου να προστατευτούν από τους επικείμενους κινδύνους και να διατηρήσουν ακέραια τα αξιόλογα χαρακτηριστικά τους.

Η αναγνώριση των πιέσεων αυτών οδήγησε στην ανάγκη λήψης μέτρων προστασίας του παράκτιου περιβάλλοντος και διατήρησης των φυσικών του πόρων. Για το λόγο αυτό συντάχθηκε ένα σύστημα διαχείρισης, το σύστημα 'Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης' (ΟΔΠΖ), οι κύριοι άξονες του οποίου άρχισαν να διαμορφώνονται σταδιακά τη δεκαετία του '90, προσπαθώντας να εναρμονίσουν την αλληλεξάρτηση παραμέτρων περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών. Η ΟΔΠΖ αποτελεί μια αργή και μακροχρόνια διαδικασία η οποία στοχεύει στην προστασία και αρμονική διαχείριση των φυσικών πόρων και οικοσυστημάτων των ακτών, καθώς και την αρμονική συνύπαρξη των αντιφατικών χρήσεων γης, χωρίς συγκρούσεις και απώλειες (Khelil et al, 2019).

Στην Ελλάδα το ενδιαφέρον για ένα σύστημα ΟΔΠΖ ξεκίνησε αρκετά νωρίς, μέσα από μια σειρά προγραμμάτων εξυγίανσης 6 διαφορετικών περιοχών στις αρχές του 20ου αιώνα (Mourmouris et al, 2006). Το γεγονός αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία λαμβάνοντας υπόψιν και την εκτεταμένη ακτογραμμή που παρουσιάζει ο ελληνικός χώρος με συνολικό μήκος 15.000 χιλιόμετρα περίπου. Τόσο ο παράκτιος όσο και ο νησιωτικός χώρος της Ελλάδας

παρουσιάζουν αρκετά προβλήματα συγκρούσεων χρήσεων γης και αλλοίωσης του πλούσιου φυσικού οικοσυστήματος. Παρά τις εξελίξεις που πραγματοποιούνται στο χωρικό σχεδιασμό και τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης, η έντονη αστικοποίηση συνεχίζει να δημιουργεί πιέσεις στα τμήματα αυτά, ενώ μέχρι και σήμερα δεν έχει επιτευχθεί μία ουσιαστική σύνδεση που να προϋποθέτει την καλύτερη κατανόηση των ζητημάτων που αφορούν στα συστήματα αυτά και τις παραμέτρους τους (Αγγελίδης & Οικονόμου, 2005).. Συνεπώς ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο θα μπορούσε να επιφέρει ουσιαστικά αποτελέσματα όσον αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος και τη διατήρηση των φυσικών του πόρων.

Σκοπός της εργασίας, λοιπόν, είναι η αποτελεσματική σύνδεση μεταξύ σχεδιασμού και διαχείρισης της παράκτιας ζώνης, μέσα από μια συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης. Ως μελέτη περίπτωσης επιλέγεται η πόλη της Ελευσίνας και πιο συγκεκριμένα το παράκτιο τμήμα της, λόγω των ιδιομορφιών που παρουσιάζει και των αλληλεξαρτήσεων της με το κέντρο της Αθήνας στη διάρκεια των ετών. Το πλούσιο ιστορικό της υπόβαθρο και ο σημαντικός αρχαιολογικός χώρος, η μικρή της απόσταση από την πρωτεύουσα, η γειτνίασή της με σημαντικά κυκλοφοριακά δίκτυα (κεντρικός οδικός άξονας, θάλασσα και λιμάνι, σιδηροδρομικό δίκτυο) και η άναρχη ανάπτυξή της με κύρια χρήση τη βιομηχανία, χωρίς ουσιαστικό πολεοδομικό σχεδιασμό αποτελούν τους λόγους που η παράκτια αυτή περιοχή παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον μελέτης και εξυγίανσης.

Επιδίωξη είναι διατήρηση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας της Ελευσίνας και η ενίσχυση του χαρακτήρα της μέσα από την εξυγίανση της σε ποικίλους τομείς, κοινωνικούς, οικονομικούς, περιβαλλοντικούς. Απώτερος στόχος είναι η βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης των κατοίκων της, η αύξηση της προσέλευσης επισκεπτών και η διατήρηση του πληθυσμού της, που τα τελευταία χρόνια τείνει να την εγκαταλείπει σταδιακά.

Η δομή της παρούσας Μεταπτυχιακής Διπλωματικής Εργασίας αποτελείται από δύο μέρη:

Το πρώτο μέρος, περιλαμβάνει 3 κεφάλαια και αποτελεί ουσιαστικά μία συνολική επισκόπηση όσων έχουν πραγματοποιηθεί σχετικά με το παράκτιο μέτωπο: νομοθετικά πλαίσια, παραδείγματα εφαρμογής συστημάτων διαχείρισης παράκτιων ζωνών, αλλά και σημείων που χρήζουν βελτίωσης ή ακόμα και συνολικής αναδιαμόρφωσης. Συγκεκριμένα:

Το πρώτο κεφάλαιο, με τίτλο 'Ο Παράκτιος Χώρος', αποτελεί ένα εισαγωγικό κεφάλαιο σχετικά με το παράκτιο μέτωπο και αποσαφηνίζει έννοιες, ορισμούς και βασικά

χαρακτηριστικά. Στόχος είναι η κατανόηση σε βάθος των παράκτιων συστημάτων και όλων των παραμέτρων τους, των επιμέρους ζωνών που τα απαρτίζουν και το ρόλο που διαδραματίζει η κάθε μία. Μέσα από μια σύντομη ιστορική αναδρομή υπογραμμίζεται η διαχρονική σημασία των παράκτιων χώρων για το φυσικό περιβάλλον, αλλά και τον ίδιο τον άνθρωπο. Στη συνέχεια, αναλύονται οι περιβαλλοντικές πιέσεις που αντιμετωπίζουν τα μέτωπα αυτά, λόγω της έντονης αστικοποίησης και του ανεπαρκούς σχεδιασμού, ο οποίος αδυνατεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τους κινδύνους που τα απειλούν. Οι συγκρούσεις των διαφορετικών και συχνά αντιφατικών χρήσεων γης και η κλιματική αλλαγή με την άνοδο της στάθμης των θαλασσών επηρεάζει τα παράκτια αυτά οικοσυστήματα, απειλώντας τα ακόμα και με πλήρη εξαφάνιση. Τέλος, εξάγονται κάποια γενικά συμπεράσματα σχετικά με τα οικοσυστήματα αυτά και την ανάγκη προσεκτικής διαχείρισής τους, ώστε να μπορούν να οδηγήσουν σε μια βαθύτερη κατανόηση και καλύτερη διαχείριση των παράκτιων χώρων γενικότερα, και της μελέτης περίπτωσης, ειδικότερα.

Το δεύτερο κεφάλαιο, με τίτλο 'Ζητήματα Σχεδιασμού του Παράκτιου Χώρου', αναφέρεται στα εργαλεία σχεδιαστικών προσεγγίσεων του χώρου αυτού. Πιο συγκεκριμένα αναλύεται η 'Οργανωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών', το εργαλείο ολοκληρωμένης προσέγγισης του παράκτιου χώρου και οι εξελίξεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στο τομέα αυτόν. Αναλύονται έννοιες, αρχές, καθώς και το νομικό πλαίσιο. Επίσης, παρουσιάζονται κάποια παραδείγματα εφαρμογής συστημάτων διαχείρισης των παράκτιων μετώπων. Μέσα από τα παραδείγματα αυτά εντοπίζονται δυνατά σημεία, αλλά και αστοχίες, που μπορούν να αποτελέσουν παραδείγματα προς μίμηση ή προς αποφυγή αντίστοιχα, μία πηγή γνώσης σημαντική για μελλοντικές πρακτικές σχεδιασμού που πρόκειται να εφαρμοστούν. Τέλος, εξάγονται και εδώ συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα του εν λόγω κυβερνητικού πλαισίου, με στόχο την ανάπτυξη ενός μεθοδολογικού εργαλείου που αποσκοπεί σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και στην αποτελεσματική λήψη μέτρων αντιμετώπισης της αστικής παράκτιας ζώνης.

Το τρίτο κεφάλαιο, με τίτλο 'Η Ελληνική Πρακτική Σχεδιασμού Του Παράκτιου Χώρου' αναφέρεται αποκλειστικά στη χώρα μας και τις πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί όσον αφορά στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό του παράκτιου χώρου. Αρχικά γίνεται μία αναφορά στο εκτενές παράκτιο μέτωπο της Ελλάδας και τη σημασία του για την ίδια τη χώρα και το πλούσιο φυσικό της οικοσύστημα. Θα αναλυθούν οι πιέσεις που δέχεται από ανθρωπογενείς και λοιπούς παράγοντες, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στη σταδιακή υποβάθμισή του,

χωρίς κάποιο ολοκληρωμένο σύστημα σχεδιασμού. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η 'Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών' στην Ελλάδα, το θεσμικό της πλαίσιο και η πρόοδος που έχει επιτευχθεί στον τομέα αυτό. Μέσα από συγκεκριμένα παραδείγματα εντοπίζονται οι πρακτικές που απέδωσαν καρπούς αναφορικά με την προστασία και ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μετώπου, αλλά και εκείνες που δεν κατάφεραν να αποτρέψουν τις επιζήμιες επιπτώσεις για τον ελληνικό φυσικό πλούτο. Μέσα από την ανάλυση αυτή θα διαμορφωθεί ένα ολοκληρωμένο υπόβαθρο πάνω στο οποίο μπορεί να βασιστεί και η μελέτη περίπτωσης, προκειμένου να επιχειρήσει ένα αποτελεσματικό πλαίσιο σχεδιασμού του παραλιακού μετώπου της.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε αποτελεί ένα συνδυασμό βιβλιογραφικής επισκόπησης και επιτόπιας έρευνας. Πιο συγκεκριμένα, για τη σύνταξη του πρώτου μέρους της εργασίας ακολουθήθηκε η εξής μεθοδολογία:

- Εκτεταμένη βιβλιογραφική έρευνα σχετικά με τον παράκτιο χώρο γενικότερα, την ελληνική παράκτια ζώνη πιο συγκεκριμένα και τους παράγοντες υποβάθμισης των ελληνικών ακτών.
- Βιβλιογραφική αναζήτηση σχετικά με την ΟΔΠΖ, το θεσμικό και νομικό πλαίσιο, καθώς και την εφαρμογή της στον ελληνικό χώρο.
- Αναζήτηση επιτυχημένων παραδειγμάτων ΟΔΠΖ στον κόσμο, αλλά και την Ελλάδα πιο συγκεκριμένα.
- Εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη διαχείριση του παραλιακού μετώπου υπό το πρίσμα της αστικής αναγέννησης. Διαμόρφωση κατευθυντηρίων αξόνων όσον αφορά στο σχεδιασμό των μετώπων αυτών, λαμβάνοντας υπόψιν και την περιβαλλοντική διάσταση.

Το δεύτερο μέρος της εργασίας περιλαμβάνει 2 κεφάλαια και αποτελεί ουσιαστικά την επιλογή της μελέτης περίπτωσης, που είναι ο παράκτιος χώρος της Ελευσίνας, την ανάλυση του τμήματος αυτού και τις προτάσεις συνολικής εξυγίανσης του.

Στο πρώτο κεφάλαιο με τίτλο 'Μελέτη Περίπτωσης: Η Παράκτια Ελευσίνα', επιλέγεται η περιοχή που θα μελετηθεί για τις ανάγκες της εν λόγω εργασίας: η παράκτια ζώνη της Ελευσίνας. Η Ελευσίνα επιλέχθηκε ως μία πόλη με πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, αλλά και φυσικό περιβάλλον. Το σημαντικό ιστορικό της υπόβαθρο και ο πρώην αγροτικό χαρακτήρας της, ο οποίος, όμως, αλλοιώθηκε από τη μαζική μετεγκατάσταση βιομηχανικών

και λιμενικών υποδομών, τη δεκαετία του '80, εντείνει το ενδιαφέρον μελέτης της. Οι έντονες συγκρούσεις χρήσεων γης και η υπερεκμετάλλευση των φυσικών οικοσυστημάτων της προς όφελος της βιομηχανικής και ναυτιλιακής ανάπτυξης επέφερε, όπως ήταν λογικό, σημαντικές αλλοιώσεις στο φυσικό και πολιτιστικό τοπίο της περιοχής, αρκετές εκ των οποίων πλέον είναι μη αναστρέψιμες. Επιχειρείται, λοιπόν, αρχικά μία εκτενής μελέτη και βαθύτερη ανάλυση της περιοχής σε όλους του τομείς (κοινωνικούς, ιστορικούς, γεωγραφικούς, κλιματολογικούς κτλ.), ούτως ώστε να εντοπιστούν τα προβλήματα και η υποβάθμιση που αφορούν στην παραλιακή ζώνη.

Μέσα από αυτή τη μελέτη θα διαμορφωθεί ένα αποτελεσματικό πλαίσιο σχεδιασμού της ζώνης αυτής με στόχο την ποιοτική αναβάθμισή της και την επανένταξή της στη ζωή της πόλης, αλλά και την καθημερινότητα των πολιτών της. Έτσι, στο πέμπτο κεφάλαιο με τίτλο 'Πρόταση Ανασχεδιασμού της Περιοχής Μελέτης', τίθενται οι βασικοί και επιμέρους άξονες των παρεμβάσεων, με βάση την ανάλυση που έχει προηγηθεί και στοχεύοντας στην επίλυση των τρωτών σημείων του μετώπου αυτού. Στο τέλος εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων ανάπλασης του παραλιακού μετώπου, καθώς και το ρόλο τους στο γενικότερο πλαίσιο ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων μετώπων.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε σε αυτό το δεύτερο μέρος της εργασίας είναι η εξής:

1. Συλλογή στοιχείων για την ιστορία της πόλης της Ελευσίνας, αλλά και την υφιστάμενη κατάσταση της (φυσικό-αστικό περιβάλλον, δόμηση, οδικό δίκτυο, χρήσης γης κτλ.) μέσα από τη βιβλιογραφία. Διεξοδική επί τόπου παρατήρηση τόσο του γενικού συνόλου της περιοχής, όσο και ειδικότερα της παράκτιας ζώνης της.

2. Μελέτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της περιοχής, αλλά και των διαφόρων προτάσεων αναδιαμόρφωσης της, όπως έχουν κατατεθεί από αρμόδιους φορείς.

3. Ειδική αναφορά στον αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας, τη σημασία και τη σύνδεσή του με το παραθαλάσσιο τμήμα της, στη διάρκεια των ετών.

4. Σύνθεση όλων των ανωτέρω στοιχείων και εξαγωγή τελικών συμπερασμάτων με στόχο την ανάπλαση και τη λειτουργική σύνδεση του παράκτιου μετώπου της πόλης με το κέντρο της, αλλά και ευρύτερα με το κέντρο της Αθήνας.

ΜΕΡΟΣ Α : ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1 Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

1.1 ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ & ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ: ΟΡΙΣΜΟΣ & ΡΟΛΟΣ

Ο παράκτιος χώρος αποτελεί ένα περιβαλλοντικά ιδιόμορφο οικοσύστημα, καθώς διαμορφώνεται από τη συνύπαρξη τριών στοιχείων: της ξηράς, της θάλασσας και του αέρα, όπως απεικονίζεται στην [εικόνα 1.1](#). Αποτελεί το μεταβατικό τμήμα γης μεταξύ λιθόσφαιρας και υδρόσφαιρας, μεταξύ των οποίων παρεμβάλλεται η ακτογραμμή, που αποτελεί καθοριστικό παράγοντα του πλάτους της ζώνης αυτής. Πρόκειται για τη ζώνη εκείνη με τη μεγαλύτερη βιολογική ποικιλότητα από οποιοδήποτε άλλο μέρος της θάλασσας, καθώς υποστηρίζει ένα σημαντικό μέρος των έμβιων θαλάσσιων πόρων του πλανήτη, συγκεντρώνοντας σημαντικές περιοχές σίτισης για παράκτια και ωκεάνια είδη. Οι επιστήμονες οριοθετούν τον παράκτιο χώρο στο γεωγραφικό τμήμα μεταξύ των 200μ. άνω του επιπέδου της ξηράς και 200μ. βάθους, που αντιστοιχεί στο 8% της επιφάνειας της Γης (Χατζημπίρος, 2007).



Εικόνα 1.1: Απεικόνιση παράκτιου οικοσυστήματος. Διαφαίνεται η συνύπαρξη των τριών διαφορετικών στοιχείων και η βιολογική ποικιλότητά του. (πηγή: Χρόνης, 2015)

Η έννοια του παράκτιου χώρου συχνά συγχέεται με την έννοια της παράκτιας ζώνης. Η διαφοροποίηση και ο προσδιορισμός των δύο αυτών εννοιών αποτελεί μία δύσκολη διαδικασία. Η δυσκολία σαφούς προσδιορισμού τους έγκειται στο γεγονός ότι οι περιοχές αυτές διαθέτουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που με την πάροδο του χρόνου μπορεί να μεταβληθούν ή ακόμα και να αλλοιωθούν, λόγω φυσικών διεργασιών ή και ανθρωπογενών επεμβάσεων. Οι πρώτοι ορισμοί και αποσαφηνίσεις των όρων αυτών εστίασαν στα γεωγραφικά όρια και τους φορείς διαχείρισης τους, ενώ οι πιο πρόσφατες πρωτοβουλίες επικεντρώθηκαν κυρίως στη λειτουργικότητα των οικοσυστημάτων και περιλάμβαναν τη δυναμική της ανθρώπινης χρήσης (Christian, Mazzilli, 2007). Υπάρχουν αρκετές αναφορές για την παράκτια ζώνη, στη διεθνή βιβλιογραφία, η πρώτη εκ των οποίων εμφανίστηκε στη νομοθεσία των Η.Π.Α. το 1972 (Public law, 1972). Αρκετές είναι και οι αναφορές στον παράκτιο χώρο. Η κύρια διαφορά τους έγκειται στο γεγονός ότι ο παράκτιος χώρος αποτελεί μία ευρύτερη περιοχή, τόσο γεωγραφικά όσο και περιβαλλοντικά, στην οποία συμπεριλαμβάνεται ουσιαστικά η παράκτια ζώνη (Αποστολάκης, 2012).

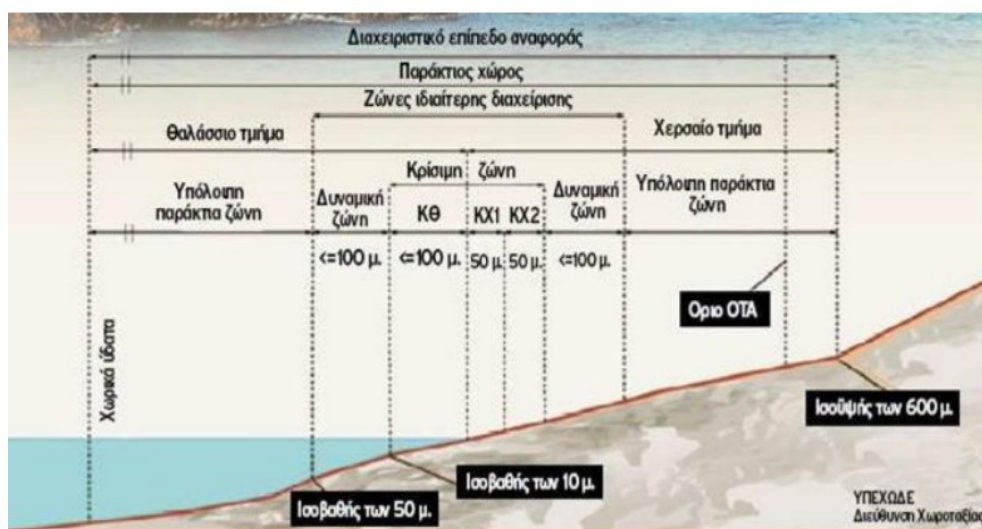
Πιο εμπειρισταωμένα, το Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης ορίζει τον παράκτιο χώρο ως: *'το γεωμορφολογικό χώρο εκατέρωθεν της ακτογραμμής, όπου εκδηλώνεται διαδραστικά η σχέση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος, μέσω των σύνθετων οικολογικών συστημάτων που περιλαμβάνουν βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες. Πρόκειται για μεταβατική ζώνη μεταβλητού πλάτους που αποτελεί, ταυτόχρονα, ζωτικό χώρο ανθρώπινων κοινωνιών και κοινωνικο-οικονομικών δραστηριοτήτων.'*

Από οικολογικής απόψεως, ο παράκτιος χώρος αποτελεί το τμήμα εκείνο στο οποίο πραγματοποιούνται ποικίλες βιογεωχημικές διεργασίες μεταξύ των επιμέρους υποσυστημάτων που τον απαρτίζουν, αυτό της στεριάς, της θάλασσας και της ακτής. Το καθένα επηρεάζει το άλλο και όλα μαζί λειτουργούν ως ένα σύστημα, το οποίο υποστηρίζει διάφορες μορφές ανθρώπινης ζωής και δράσεων (Μαντόγλου, 2001).

Γενικά όλοι οι ορισμοί, που έχουν δοθεί κατά καιρούς, έχουν μια κοινή βάση και δρουν συμπληρωματικά ο ένας στον άλλο, ανάλογα με το σκοπό που θέλει να εξυπηρετήσει ο καθένας. Το μόνο σίγουρο είναι ότι τα παράκτια οικοσυστήματα έχουν μεγάλη οικολογική αξία και συμβάλλουν ενεργά στις οικολογικές διεργασίες των γειτονικών χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Για την παράκτια ζώνη και την ακριβή της έκταση δεν υπάρχει ένας κοινός αποδεκτός ορισμός. Αυτοί ποικίλουν, κυρίως λόγω της δυσκολίας προσδιορισμού των ορίων τόσο από πλευράς χέρσου τμήματος όσο και θαλάσσιου. Ένας γενικός ορισμός σύμφωνα με την κ. Καλαϊτζιδάκη ορίζει το τμήμα εκείνο της χέρσας γης που επηρεάζεται από τη γειτνίασή του με τη θάλασσα και αντίστοιχα το τμήμα εκείνο της θάλασσας που επηρεάζεται από τη γειτνίασή του με την ξηρά μέχρι το σημείο εκείνο που οι ανθρώπινες δραστηριότητες στην ξηρά δεν επηρεάζουν πια τη θάλασσα και τις διεργασίες της. Μάλιστα λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι ωκεανοί μπορούν να επιδράσουν στο κλίμα της θάλασσας ακόμα και σε μεγάλες αποστάσεις, μπορούμε να κατανοήσουμε τη δυσκολία οριοθέτησης κυρίως του χέρσου τμήματος του παράκτιου χώρου (Καλαϊτζιδάκη, 1995).

Σε αντίθεση με τον παράκτιο χώρο, τα όρια της παράκτιας ζώνης δεν είναι σαφή και καθορίζονται από ένα πλήθος παραγόντων περιβαλλοντικών, γεωμορφολογικών και διοικητικών. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή: *η παράκτια ζώνη καλείται η λωρίδα χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών με διαφορετικό πλάτος ανάλογα με τη φύση του περιβάλλοντος και τις ανάγκες διαχείρισης. Σπάνια αντιστοιχεί σε υφιστάμενες διοικητικές μονάδες ή μονάδες σχεδιασμού. Τα φυσικά παράκτια συστήματα και οι περιοχές αλληλοεπιδρούν με τη χρήση παράκτιων πόρων και μπορούν, συνεπώς, να επεκταθούν πολύ περισσότερο από το όριο των χωρικών υδάτων, ακόμα και πολλά χιλιόμετρα προς το εσωτερικό* (<https://ec.europa.eu/environment/iczm/situation.htm>). Η παράκτια ζώνη διακρίνεται από τρεις εσωτερικές υποδιαίρεσεις σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο: την Κρίσιμη, τη Δυναμική και την Υπόλοιπη Παράκτια Ζώνη, κάθε μία εκ των οποίων περιλαμβάνει το χερσαίο και το θαλάσσιο επιμέρους τμήμα της. Όπως αποτυπώνεται και στην [εικόνα 1.2](#), το χερσαίο τμήμα της κρίσιμης ζώνης εκτείνεται από την ακτογραμμή μέχρι την απόσταση των 100μ. (50μ. για οικισμούς μικρότερους των 2000 κατοίκων). Το θαλάσσιο τμήμα της εκτείνεται μέχρι τις ισοβαθείς των 10μ. και για αποστάσεις όχι μεγαλύτερες των 100μ. από την ακτογραμμή. Η Δυναμική ζώνη φτάνει έως την ισοβαθή των 50μ. από την κρίσιμη ζώνη, και για αποστάσεις που δεν ξεπερνούν τα 200μ. από την ακτογραμμή. Όσον αφορά στο χερσαίο τμήμα της ζώνης, αυτό δεν ξεπερνά τα 200μ. από την ακτογραμμή. Το θαλάσσιο τμήμα της υπόλοιπης παράκτιας ζώνης περιλαμβάνει το τμήμα έξω από τα όρια της κρίσιμης και της δυναμικής θαλάσσιας ζώνης, ενώ το χερσαίο τμήμα της φτάνει έως τα διοικητικά όρια των παράκτιων ΟΤΑ, αλλά σε καμία περίπτωση δεν ξεπερνά τις ισοϋψείς των 600μ.



Εικόνα 1.2 Παράκτια ζώνη και υποδιαιρέσεις της, σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο. (πηγή: Παυλιδάκης, 2016)

Οι επιτρεπόμενες ανθρωπογενείς επεμβάσεις στις επιμέρους αυτές ζώνες διαφοροποιούνται ανάλογα με το επιμέρους τμήμα που αφορούν. Για παράδειγμα εντός της κρίσιμης ζώνης επιτρέπεται μόνο η ανέγερση έργων σχετικών με το λιμένα, τις υδατοκαλλιέργειες ή ακόμα και την εθνική ασφάλεια. Η δυναμική ζώνη από την άλλη, είναι αυτή που συγκεντρώνει τις ανθρώπινες δραστηριότητες και συνεπώς απαιτεί ουσιαστική πρόβλεψη σχεδιασμού (Παυλιδάκης, 2016).

1.2 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ & ΣΗΜΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Μέσα από μια σύντομη ιστορική επισκόπηση, παρατηρούμε ότι ο παράκτιος χώρος αποτέλεσε από την αρχή πόλο προσέλκυσης ανθρώπων και διαμόρφωσης των κοινωνιών τους γύρω από αυτόν. Η γειτνίαση με τη θάλασσα βοηθούσε στις μεταφορές και το εμπόριο, ενώ το πλούσιο οικοσύστημα του προσέφερε τροφή από τα αρχαία χρόνια. Πολλές από τις παράκτιες πόλεις έχουν να επιδείξουν ένα πολιτισμό και ένα τρόπο ζωής πολλών ετών. Φυσικά ο ρόλος του εξακολουθεί να είναι σημαντικός και σήμερα. Στα παράκτια μέτωπα

συγκεντρώνεται σημαντικός αριθμός περιοχών με υψηλή περιβαλλοντική σημασία: αμμώδεις και βραχώδεις ακτές, παράκτια δάση, εκβολές ποταμών, λιμνοθάλασσες, αλυκές, έλη. Οι περιοχές αυτές παρουσιάζουν υψηλή φυσική παραγωγικότητα, καθώς συμβάλλουν στη ανακύκλωση των θρεπτικών συστατικών και στην αποσύνθεση της νεκρής οργανικής ύλης. Παράλληλα διατηρούν τη στάθμη της ακτογραμμής, αλλά και του μετώπου της παραλίας, συμβάλλοντας στην οικολογική ισορροπία των οικοσυστημάτων (Αποστολάκης, 2012). Σήμερα, ο ρόλος αυτός έχει εξελιχθεί και ποικίλει, εντείνοντας τα οφέλη και σε άλλους τομείς, που σχετίζονται με τις θέσεις εργασίας, την οικονομική ανάπτυξη και το βιοτικό επίπεδο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999):

- οι παράκτιες πεδιάδες προσφέρουν πλούσιες γεωργικές εκτάσεις και σημαντική παραγωγή τροφίμων, χάρη στη συνεισφορά των παράκτιων υδάτων,
- οι δραστηριότητες που αφορούν στην αλιεία εξελίσσονται διαρκώς,
- οι λιμένες και οι παράκτιοι άξονες χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο για το εμπόριο και τις μετακινήσεις,
- το νερό και τα κύματα χρησιμοποιούνται εντατικά στην παραγωγή ενέργειας, αποτελώντας σημαντική ανανεώσιμη πηγή ενέργειας,
- ο τουρισμός και η αναψυχή εντείνεται τις παραθαλάσσιες, καθώς συνδυάζεται με τα θαλάσσια σπορ και τα ευχάριστα τοπία,
- οι παράκτιοι χώροι αποκτούν αξιόλογη ιστορική αξία στη σύγχρονη ζωή,
- τέλος, συμβάλλουν ενεργά στον περιορισμό της βλαπτικής δράσης ορισμένων ρύπων, χάρη στη διάσπαση της οργανικής ύλης.

Στα παράκτια μέτωπα, λοιπόν, δεν εντοπίζονται απλά τα οφέλη φυσικών οικοσυστημάτων υψηλής παραγωγικότητας και αποδοτικότητας, αλλά διενεργούνται ποικίλες άλλες λειτουργίες κοινωνικοοικονομικής φύσης. Συνεπώς αυτά πρέπει να αντιμετωπίζονται ως περισσότερο σύνθετα οικοσυστήματα. Η δυσκολία που αντιμετωπίζουν ώστε να ισορροπήσουν όλες τις παραπάνω λειτουργίες χωρίς να υπάρξει κατάχρηση του παράκτιου μετώπου ή συγκρούσεις μεταξύ των διαφορετικών χρήσεων και συμφερόντων, εντείνει την πολυδιάστατη σημασία τους.

Λόγω του πλούσιου και ιδιαίτερου οικοσυστήματος τους, ο παράκτιος χώρος αποτελεί την πιο εντατικά αξιοποιήσιμη έκταση από τους ανθρώπους και βρίσκεται υπό συνεχή κίνδυνο αλλοίωσης ή καταστροφής (Atchia, Tropp, 1995). Το 60% του πληθυσμού ζει σε περιοχές που απέχουν λιγότερο των 60χλμ από τη θάλασσα, ενώ το 80% της παγκόσμιας αλιευτικής παραγωγής προέρχεται από παραθαλάσσιες εκτάσεις. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι τα σημαντικότερα αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος κτλ.) βρίσκονται σχεδόν πάντα σε άμεση γειτνίαση με τον παράκτιο χώρο (Χατζημπίρος, 2007).

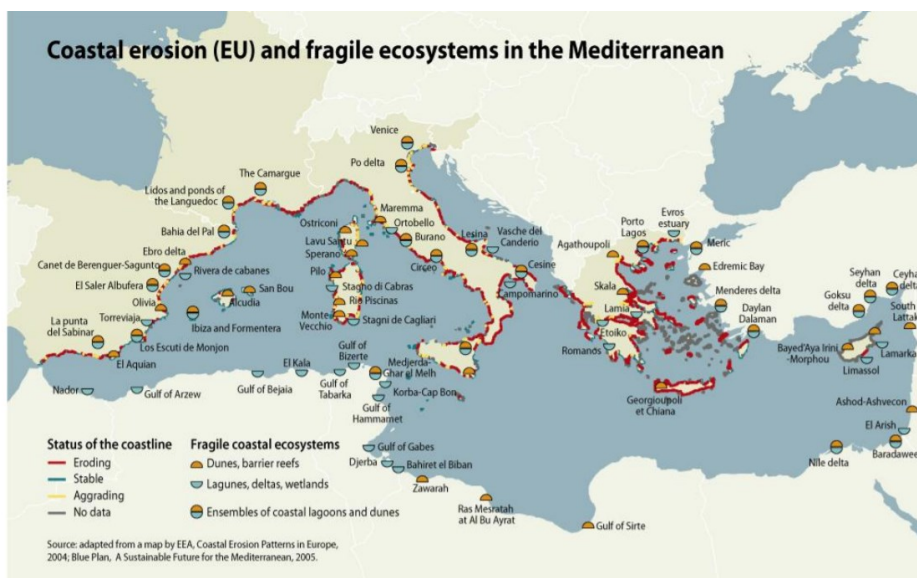
1.3 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ/ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΑΚΤΩΝ/ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

1.3.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

Η γεωμορφολογική δομή των παράκτιων ζωνών, με το σχετικά μικρό πλάτος αναλογικά με το κατά πολύ μεγαλύτερο μήκος τους, τις καθιστά ιδιαίτερα τρωτές στις εξωτερικές διαταραχές. Η μεγάλη συσσώρευση πληθυσμού και των συναφών δραστηριοτήτων αποτελεί το βασικό παράγοντα περιβαλλοντικών πιέσεων στις ζώνες αυτές. Όπως χαρακτηριστικά προαναφέρθηκε, οι οικιστικές και επαγγελματικές δραστηριότητες της σύγχρονης κοινωνίας ολοένα και επεκτείνονται προς τα μέτωπα των ακτών, συμβάλλοντας σε μια σταδιακή και ανεξέλεγκτη υποβάθμιση, με ελλιπή συναίσθηση απέναντι στην προστασία του ευαίσθητου οικοσυστήματος του. Η υπεράντληση των παράκτιων πόρων χωρίς πρόβλεψη αναπλήρωσης, εγκυμονεί κινδύνους ως προς τη διαχείριση, αλλά και διατήρηση τους για τις παρούσες και περισσότερο τις μελλοντικές γενεές. Εγκαταλείπονται, λοιπόν, οι παραδοσιακές γεωργικές και κτηνοτροφικές πρακτικές, με τις ήπιες επιπτώσεις στο φυσικό οικοσύστημα και δίνουν τη θέση τους σε πιο εντατικές δραστηριότητες: Οι γεωργικές και αλιευτικές δραστηριότητες, η παραθαλάσσια αστική κατοίκηση, οι βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις, ο τουρισμός και η αναψυχή, σε συνδυασμό με τη μόλυνση και τα απόβλητα που δημιουργούν, αποτελούν τις κύριες πηγές οικονομικού οφέλους σε πολλά κράτη της γης και ταυτόχρονα τις κύριες απειλές για τα παράκτια μέτωπα. Οι νέες αυτές δραστηριότητες συνεπάγονται, συχνά, έντονα φαινόμενα συγκρούσεων γης, που αποτελούν ίσως και τη σημαντικότερη απειλή των σημερινών παραθαλάσσιων οικοσυστημάτων (Χατζημπίρος & Παναγιωτίδης, 1999).

Τα νέα κοινωνικά δεδομένα των σύγχρονων κοινωνιών με την αυξανόμενη τάση εκμετάλλευσης των ακτών και των μετώπων γύρω από αυτές, δημιουργεί σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα, τα σημαντικότερα από τα οποία είναι τα εξής (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2000):

1. Ο περιορισμός των ενδιαιτημάτων, λόγω των νέων τεχνικών εντατικής καλλιέργειας και αλιείας, αλλά και αποψίλωσης δασικών περιοχών για τις ανάγκες της οικιστικής και τουριστικής ανάπτυξης.
2. Το φαινόμενο της παράκτιας διάβρωσης (βλ. Εικόνα 1.3) και της 'οπισθοχώρησης' της στάθμης των παραλιών, λόγω των μεγάλων έργων υποδομών που πραγματοποιούνται στις περιοχές αυτές, συχνά χωρίς τις απαραίτητες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
3. Η μόλυνση του χερσαίου παράκτιου τμήματος, ως αποτέλεσμα των ρύπων που δημιουργούνται από χερσαίες δραστηριότητες και την αναποτελεσματική διαχείρισή τους.
4. Ο περιορισμός της βιολογικής ποικιλότητας των υδάτινων οικοσυστημάτων και της καταστροφής των παράκτιων τόπων αναπαραγωγής.



Εικόνα 1.3 Παράκτια διάβρωση και ευαίσθητα οικοσυστήματα στη ζώνη της Μεσογείου

(πηγή: Fabres et al, 2012)

1.3.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ

Οι έντονες ανθρωπογενείς δραστηριότητες και η αυξημένη συγκέντρωση πληθυσμού εντείνει, όπως είναι λογικό, την τρωτότητα των περιοχών αυτών απέναντι στα φυσικά φαινόμενα (όπως καταιγίδες, πλημμύρες κτλ.). Αυτό οφείλεται κατά βάση στο φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής, που παρουσιάζεται έντονο τα τελευταία χρόνια. Η υπερθέρμανση του πλανήτη επηρεάζει τόσο την επιφάνεια της θάλασσας, με την άνοδο της στάθμης της, όσο και την επιφάνεια της στεριάς και την ατμόσφαιρά της (IPCC, 2001). Το γεγονός αυτό έχει άμεσες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον οι σημαντικότερες εκ των οποίων είναι οι εξής (Δουκάκης, 2007):

1. Η εξαφάνιση ειδών γλωρίδας και πανίδας, λόγω των εναλλαγών αυτών στις στάθμες της θάλασσας και της ξηράς.
2. Η ερημοποίηση ολόκληρων περιοχών, όπως παράκτιοι υγροβιότοποι που πλέον καλύπτονται από νερό, ενώ παλαιότερα συντηρούσαν διαφορετικά οικοσυστήματα.
3. Εντατικοποίηση φαινομένων, όπως έντονες βροχοπτώσεις και στιγμιαίες πλημμύρες.
4. Επιτάχυνση της παράκτιας διάβρωσης.
5. Υφαλμύρωση υπόγειων υδροφόρων οριζόντων.
6. Εισχώρηση θαλάσσιων υδάτων σε συστήματα γλυκού νερού, όπως εκβολές ποταμών.

Βέβαια η κλιματική αυτή αλλαγή με την άνοδο της στάθμης των θαλασσών έχει επιπτώσεις και στον κοινωνικό και οικονομικό τομέα (Δουκάκης, 2007):

7. Αυξανόμενος κίνδυνος ανθρώπινων απωλειών (όπως τα tsunami)
8. Καταστροφικές επιπτώσεις σε παράκτιους οικισμούς, παράκτια έργα υποδομών (όπως στην περίπτωση των tsunami).
9. Κίνδυνος για αρχαιολογικά και ιστορικά μνημεία.
10. Υποβάθμιση της ποιότητας των εδαφών και νερών και των συνακόλουθων δραστηριοτήτων, όπως η παράκτια γεωργία και αλιεία.
11. Αρνητικές επιπτώσεις στον τουρισμό και τις μεταφορές.
12. Υποβάθμιση ανανεώσιμων φυσικών πόρων.

Το ζήτημα της τρωτότητας των παράκτιων οικοσυστημάτων περιλαμβάνει, λοιπόν, δύο διαστάσεις: την περιβαλλοντική και την κοινωνικο-οικονομική. Πρόκειται για δύο διαφορετικές παραμέτρους που αλληλοσχετίζονται, όμως, άμεσα. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, οι μελέτες παράκτιας επικινδυνότητας, ασχολούνται με τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής (πιο συγκεκριμένα της ανόδου της θαλάσσιας στάθμης) στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Ο βαθμός στον οποίο επηρεάζεται το παράκτιο οικοσύστημα από την κλιματική αλλαγή καθορίζει και την ευαισθησία του. Δύο είναι οι βασικοί παράμετροι που μελετώνται: η προσαρμοστικότητα και η αντοχή. Η πρώτη αντανακλά τη δυνατότητα του οικοσυστήματος να επανέλθει στην αρχική του κατάσταση, ενώ η δεύτερη το βαθμό στον οποίο αυτό αντιστέκεται στις κλιματικές διαταραχές. Οι παράμετροι αυτοί συνθέτουν τη φυσική επικινδυνότητα του παράκτιου οικοσυστήματος σε άνοδο της θαλάσσιας στάθμης (Nicholls, 2003).

Εξετάζοντας την κλιματική αλλαγή σε παγκόσμιο επίπεδο, παρατηρούμε ότι ένα σημαντικός αριθμός παράκτιων οικοσυστημάτων απειλείται από το φαινόμενο αυτό, τόσο σε επίπεδο φυσικού περιβάλλοντος, όσο και στο σύνολο της κοινωνίας και της οικονομίας τους. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ερευνητικού προγράμματος 'EUROSION–Living with coastal erosion in Europe: Sediment and Space for Sustainability' που πραγματοποιήθηκε για την Ευρωπαϊκή Ένωση, υπάρχει σημαντική διάβρωση στο 1/5 των ευρωπαϊκών ακτών, που αναλογεί σε 20.000χλμ. περίπου ακτογραμμής. Πρόκειται ουσιαστικά για μία υποχώρηση του ορίου της ακτογραμμής κατά 0,5 - 2μ. το χρόνο, που σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί ακόμα και να 7πλασιαστεί. Μάλιστα σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε., υπολογίζεται ότι οι χώρες τη Μεσογείου θα δαπανήσουν ένα σημαντικό μεγάλο ποσό στην προστασία των ακτών τους από τη διάβρωση και τις πλημμύρες (European Environment Agency, 2010).

Ο κίνδυνος υπερεκμετάλλευσης των παράκτιων πόρων, λοιπόν, είναι αρκετά υψηλός, με σημαντικές συνέπειες όπως χαρακτηριστικά αναλύθηκαν παραπάνω. Οι βασικοί πόροι όπως τα καύσιμα, το νερό και η γόνιμη γη είναι πλέον ελλείψεις και τα αλιευτικά αποθέματα είναι ήδη εκμεταλλεύσιμα σε πολλές χώρες. Οι πόροι αυτοί δε θα πρέπει να συλλέγονται, να εξάγονται ή να χρησιμοποιούνται σε μη βιώσιμη βάση, πάνω δηλαδή από την ποσότητα που μπορεί να αναγεννηθεί και να ανακυκλωθεί. Και αυτό γιατί στην ουσία, ο πόρος αποτελεί μια επένδυση κεφαλαίου με ετήσια απόδοση. Η όποια καταστροφή του, λοιπόν, σηματοδοτεί μείωση του κεφαλαίου αλλά και του συμφέροντος που δημιουργείται από ένα τόσο σημαντικό στοιχείο που η φύση παρέχει απλόχερα (Clark, 1994).

1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο παράκτιος χώρος ή η παράκτια ζώνη λοιπόν, αποτελούν ένα περιβαλλοντικά πολύπλοκο αλλά και ευαίσθητο οικοσύστημα, το οποίο τις τελευταίες δεκαετίες μεταβάλλεται αισθητά, τόσο λόγω φυσικών διεργασιών όσο και ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Οι νέες συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις της οικονομίας και της κοινωνίας προς αναζήτηση προσοδοφόρων πόρων, κατατάσσει τις περιοχές αυτές και τα οικοσυστήματα τους στην πρώτη θέση γης προς εκμετάλλευση. Οι τουριστικές και παραθεριστικές χρήσεις εξαπλώνονται στις περιοχές αυτές, με όλα τις συνεπακόλουθες περιβαλλοντικές πιέσεις. Ένα σημαντικό ποσοστό του φυσικού περιβάλλοντος και των γεωργικών εκτάσεων μετατρέπεται σε υποδοχέα επιζήμιων δραστηριοτήτων και υποδομών. Η νέα, όμως, αυτή οικονομική και κοινωνική κατάσταση καθιστά αρκετά πιο δύσκολο τον έλεγχο της αναπτυξιακής διαδικασίας και, επομένως, την ολοκληρωμένη διαχείριση. Το γρήγορο κέρδος και η άμεση εκμετάλλευση της γης συχνά παρακάμπτει τις διαδικασίες ολοκληρωμένου και μακροπρόθεσμου σχεδιασμού, καθώς και τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων για αυτά τα τόσο ευαίσθητα αυτά οικοσυστήματα. Μάλιστα η εποχιακή εκμετάλλευση τους επιβαρύνει δυσανάλογα τόσο το περιβάλλον, όσο και τις λειτουργίες της κοινωνίας. Η υπερεκμετάλλευση τους κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, σε αντίθεση με την ερήμωσή και εγκατάλειψη τους το χειμώνα, δημιουργεί αντιφατικές εικόνες που κάθε άλλο παρά ευνοούν την συνεκτική λειτουργία των οικολογικών και κοινωνικών οικοσυστημάτων (Χατζημπίρος & Παναγιωτίδης, 1999).

Όλοι οι παραπάνω λόγοι, λοιπόν, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη ενός συνολικού και ορθολογικού σχεδιασμού των παράκτιων περιοχών. Προκειμένου ο σχεδιασμός αυτός να είναι αποτελεσματικός, οφείλει να πραγματοποιηθεί μέσα σε ένα πλαίσιο συνεργασίας εθνικών, περιφερειακών και τοπικών φορέων μαζί με διεθνείς οργανισμούς και τη συμμετοχή της Ε.Ε. Μόνο μέσα από ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διαχείρισης και ελέγχου των περιοχών αυτών, μπορούν να επιτευχθούν θετικά αποτελέσματα για το μέλλον του παράκτιου χώρου και την αρμονική συνύπαρξή του με τις νέες ανθρωπογενείς δραστηριότητες. Απαιτείται, συνεπώς η ορθολογική διαχείρισή τους και η ανάγκη προστασίας και σεβασμού του φυσικού περιβάλλοντος, καθώς αυτό ουσιαστικά συντηρεί και εξασφαλίζει την ανθρώπινη διαβίωση, τη βιοτική ανάπτυξη και την εξέλιξη των ειδών.

2 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

2.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ: ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ

2.1.1 Ορισμός και αρχές

Τα τελευταία χρόνια, η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ΟΔΠΖ) αποτέλεσε επίκεντρο σημαντικού ενδιαφέροντος σε ολόκληρο τον κόσμο, ιδιαίτερα σε χώρες με έντονη χρήση των παράκτιων μετώπων τους. Η ΟΔΠΖ προσφέρει στους φορείς χάραξης πολιτικής και τους διαχειριστές των πόρων ένα λειτουργικό πλαίσιο για τη διατήρηση της αξίας των ακτών, υποστηρίζοντας παράλληλα τη βιώσιμη χρήση τους. Ουσιαστικά, η ΟΔΠΖ αποτελεί μια προσέγγιση που μπορεί να συγκεράσει τα βασικά συστατικά του καλού σχεδιασμού και της ορθής χρήσης των παράκτιων περιοχών. Παρά τις πολυάριθμες προσπάθειες προσδιορισμού τόσο του πεδίου εφαρμογής όσο και της φύσης της ΟΔΠΖ, λίγοι έχουν ασχοληθεί και αξιολογήσει την επιτυχή εφαρμογή της (Portman & Fishhendle, 2011).

Η απαίτηση για ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διαχείρισης και ελέγχου των παράκτιων ζωνών αρχίζει να γίνεται αισθητή τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα και ενώ η ανθρώπινη δραστηριότητα στις περιοχές αυτές γίνεται ολοένα και πιο έντονη. Η επιτυχής εφαρμογή του πλαισίου αυτού προϋποθέτει την ανάγκη της καλύτερης κατανόησης των παράκτιων βιοτικών διεργασιών, των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών, καθώς και του βαθμού που ο ανθρώπινος παράγοντας επηρεάζει και επηρεάζεται από τα παράκτια οικοσυστήματα. Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών (Ο.Δ.Π.Ζ.), λοιπόν, αποτελεί μια αργή και μακροχρόνια διαδικασία και έχει αναδειχθεί ως η καταλληλότερη προσέγγιση αντιμετώπισης των πολύπλοκων ζητημάτων που προκύπτουν από τις πιέσεις στον παράκτιο χώρο, οι οποίες αναπτύχθηκαν χαρακτηριστικά στο προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. Κεφάλαιο 1) (Khelil et al, 2019).

Οι ακριβείς ορισμοί της ΟΔΠΖ ποικίλουν καθώς εξαρτώνται από συγκεκριμένους στόχους και πλαίσια. Οι όροι 'ΟΔΠΖ' και 'Ολοκληρωμένη Διαχείριση Ακτών' χρησιμοποιούνται εναλλακτικά (Portman & Fishhendle, 2011):

"Η ολοκληρωμένη διαχείριση των ακτών είναι μια συνεχής και δυναμική διαδικασία με την οποία λαμβάνονται αποφάσεις για τη βιώσιμη χρήση, την ανάπτυξη και την προστασία των παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών και των πόρων " (Cicin-Sain and Knecht, 1998).

"Η ΟΔΠΖ είναι μια δυναμική διαδικασία για τη βιώσιμη διαχείριση και χρήση των παράκτιων ζωνών, λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα, την ευθραυστότητα των παράκτιων οικοσυστημάτων και τοπίων, την ποικιλία δραστηριοτήτων και χρήσεων, τις αλληλεπιδράσεις τους, το θαλάσσιο προσανατολισμό ορισμένων δραστηριοτήτων και χρήσεων και τον αντίκτυπό τους τόσο στις θαλάσσιες όσο και στις γειτονικές περιοχές" (Πρωτόκολλο ΟΔΠΖ στη Μεσόγειο, 2008).

"Η ΟΔΠΖ προωθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που περιλαμβάνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και λαμβάνει υπόψη τη μακροπρόθεσμη διατήρηση των παράκτιων οικονομιών. Λαμβάνει επίσης υπόψη την ανησυχία του κοινού σχετικά με την επιδείνωση της περιβαλλοντικής, κοινωνικοοικονομικής και πολιτιστικής κατάστασης των ακτών" (European Environment Agency, 2006).

Τέλος, ένας άλλος ορισμός, σύμφωνα με το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP, 2009) χαρακτηρίζει την ΟΔΠΖ ως *"μια προσαρμοστική, πολυτομεακή προσέγγιση διακυβέρνησης, η οποία προσπαθεί να εξισορροπήσει την ανάπτυξη, τη χρήση και την προστασία των παράκτιων οικοσυστημάτων. Βασίζεται σε αρχές όπως η ολιστική και οικοσυστημική προσέγγιση, η καλή διακυβέρνηση, η αλληλεγγύη μεταξύ των γενεών, η διαφύλαξη του διακριτικού χαρακτήρα των ακτών, η αρχή προφύλαξης και πρόληψης ... "*

Σε γενικές γραμμές, η ΟΔΠΖ είναι μια διαδικασία με την οποία λαμβάνονται ορθολογικές αποφάσεις σχετικά με τη διατήρηση και την αειφόρο εκμετάλλευση των παράκτιων και των ωκεάνιων περιοχών και πόρων. Είναι μια διαδικασία που έχει σχεδιαστεί για να ξεπεράσει τον κατακερματισμό του ιδιαίτερου αυτού τμήματος γης όπου η ξηρά έρχεται σε επαφή με το νερό, ο οποίος πραγματοποιείται όταν υπάρχει ένας μόνο τομέας διαχείρισης (μεταξύ των πολυάριθμων και διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορίζει την ΟΔΠΖ ως *"μια δυναμική, διεπιστημονική και επαναληπτική διαδικασία για την προώθηση της αειφόρου διαχείρισης των παράκτιων ζωνών"*.

Οι στρατηγικοί στόχοι της ΟΔΠΖ αφορούν στη διατήρηση των περιβαλλοντικών πόρων, της ποιότητας και την ελκυστικότητα του παράκτιου χώρου. Ταυτόχρονα, η χάραξη στρατηγικών ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών προϋποθέτει την εφαρμογή κάποιων αρχών ώστε να εξασφαλιστεί η προστασία των ευαίσθητων αυτών

οικοσυστημάτων, σύμφωνα με επιτυχημένα παραδείγματα που έχουν εφαρμοστεί. Συνεπώς, η διαχείριση των παράκτιων ζωνών θα πρέπει να βασίζεται (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2002):

α) σε μια ευρεία σφαιρική προοπτική (θεματική και γεωγραφική), η οποία λαμβάνει υπόψη την αλληλεξάρτηση και την ανομοιότητα των φυσικών συστημάτων και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που επηρεάζουν τις παράκτιες περιοχές,

β) σε μια μακροπρόθεσμη προοπτική που λαμβάνει υπόψη την αρχή της προφύλαξης, καθώς και τις ανάγκες των σημερινών και των μελλοντικών γενεών,

γ) σε μια προσαρμοστική διαχείριση στο πλαίσιο μιας σταδιακής διαδικασίας, η οποία διευκολύνει την προσαρμογή, αναλόγως της εξέλιξης των προβλημάτων και των γνώσεων. Αυτό συνεπάγεται την ανάγκη για μια υγιή επιστημονική βάση σε ό,τι αφορά την εξέλιξη της παράκτιας ζώνης,

δ) στην τοπική ιδιαιτερότητα και τη μεγάλη ποικιλομορφία των ευρωπαϊκών παράκτιων ζωνών, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίζονται οι πρακτικές ανάγκες τους με συγκεκριμένες λύσεις και ευέλικτα μέτρα,

ε) στην αξιοποίηση των φυσικών διαδικασιών και το σεβασμό της χωρητικότητας των οικοσυστημάτων, ώστε οι ανθρώπινες δραστηριότητές να καθίστανται μακροπρόθεσμα περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον, κοινωνικά υπεύθυνες και οικονομικά υγιείς,

στ) στη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών [οικονομικοί και κοινωνικοί εταίροι, οργανώσεις που αντιπροσωπεύουν τους κατοίκους παράκτιων ζωνών, μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) και ο επιχειρηματικός τομέας] στη διαδικασία διαχείρισης, π.χ. μέσω συμφωνιών και βάσει κατανομής των αρμοδιοτήτων,

ζ) στην υποστήριξη και τη συμμετοχή των αρμόδιων διοικητικών φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, μεταξύ των οποίων θα πρέπει να δημιουργηθούν ή να διατηρηθούν κατάλληλοι δεσμοί με στόχο τη βελτίωση του συντονισμού των διαφόρων εν ισχύ πολιτικών. Συμπράξεις με τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές, καθώς και μεταξύ τους, θα πρέπει να συνάπτονται, όπου χρειάζεται,

η) στη χρησιμοποίηση ενός συνδυασμού μέσων, ικανών να διευκολύνουν τη συνοχή μεταξύ τομεακών και πολιτικών στόχων, αφενός, και σχεδιασμού και διαχείρισης, αφετέρου.

Τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν από την επιτυχή εφαρμογή των αρχών αυτών για τον παράκτιο χώρο είναι πολλαπλά:

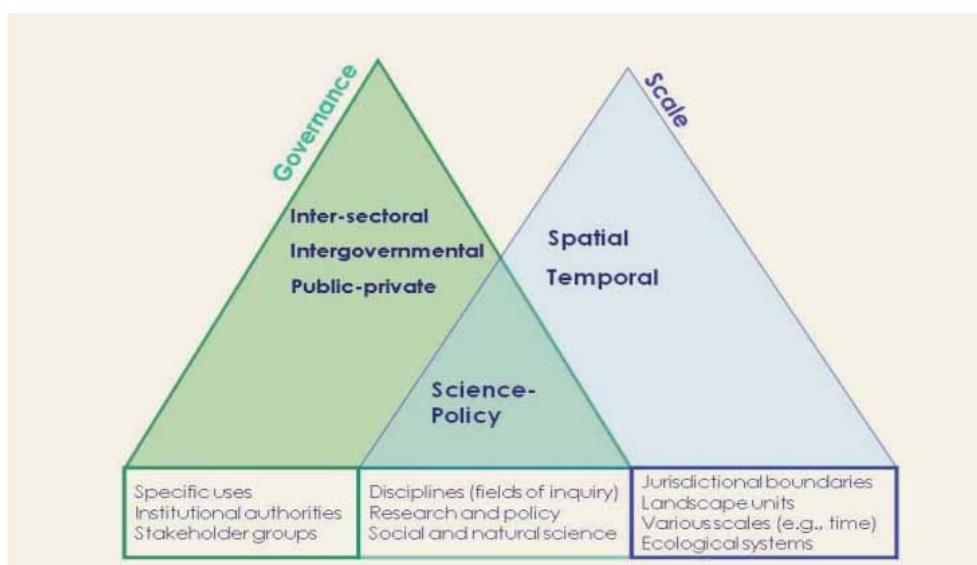
- Αύξηση του ενδιαφέροντος και ευαισθητοποίηση σε θέματα σχετικά με τον παράκτιο χώρο.
- Ενσωμάτωση παραμέτρων οικονομικών και κοινωνικών πέραν των περιβαλλοντικών στη διαχείριση του παράκτιου χώρου.
- Αύξηση του βαθμού συμμετοχής των υπευθύνων στη διαδικασία διαχείρισης και λήψης αποφάσεων.
- Καλύτερος χειρισμός του μεταβατικού τμήματος επαφής ξηράς - θάλασσας.
- Αποφυγή περιττών εξόδων των πραγματοποιούμενων έργων λόγω πιθανών καθυστερήσεων ή αστοχιών.
- Αποτροπή συγκρούσεων διαφορετικών χρήσεων ή συμφερόντων.

2.1.2 Ιστορική Αναδρομή

Ο όρος της Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών εμφανίστηκε πρώτη φορά τη δεκαετία του '70 στις Η.Π.Α., με στόχο την επίλυση των πιέσεων που δημιουργούσαν οι οχλήσεις στην παράκτια ζώνη. Στόχος της ήταν η αφύπνιση των ανεπτυγμένων κυρίως κρατών και η ευαισθητοποίηση τους απέναντι στη διαχείριση και προστασία του παράκτιου μετώπου τους. Ο όρος ολοκληρωμένη προστέθηκε μία δεκαετία αργότερα, όταν έγινε πλέον σαφής ο διατομεακός ρόλος της αποτελεσματικής προσέγγισης των παράκτιων ζωνών. Μάλιστα στη 'Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη', που πραγματοποιήθηκε το 1992 στο Ρίο ντε Τζανέιρο, η ΟΔΠΖ ενσωματώθηκε επίσημα στον Οδηγό 21 (Agenda 21), ο οποίος καθόρισε τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών και έθεσε τις βάσεις για την επιδίωξη της προστασίας και της βιώσιμη ανάπτυξης του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος και των πόρων του. Αυτό απαιτούσε νέες προσεγγίσεις για τη διαχείριση και την ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας ζώνης, σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο, προσεγγίσεις που είχαν ως στόχο την προφύλαξη και την πρόληψη και αντικατοπτρίζονταν στους ακόλουθους τομείς προγραμμάτων (Conference on Environment and Development, 1992):

1. Ολοκληρωμένη διαχείριση και βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, συμπεριλαμβανομένων των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών.
2. Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
3. Βιώσιμη εκμετάλλευση και διατήρηση των έμβιων θαλάσσιων πόρων της ανοικτής θάλασσας.
4. Βιώσιμη χρήση και διατήρηση των έμβιων θαλάσσιων πόρων υπό εθνική δικαιοδοσία.
5. Αντιμετώπιση κρίσιμων αβεβαιοτήτων για τη διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την αλλαγή του κλίματος.
6. Προώθηση της διεθνούς συνεργασίας και του συντονισμού.
7. Βιώσιμη ανάπτυξη μικρών νησιών.

Αυτή η διατομεακή προσέγγιση, όπως αποτυπώνεται στην [εικόνα 2.1](#), που προωθήθηκε μέσω της Agenda 21 έφερε σε επαφή διάφορους παράγοντες για την προστασία και την αιεφόρο ανάπτυξη των παράκτιων συστημάτων, παράγοντες κυβερνητικούς, κοινωνικούς, επιστημονικούς, φορείς λήψη αποφάσεων, αλλά και δημόσια και ιδιωτικά συμφέροντα. Έγινε, λοιπόν, αντιληπτό ότι η Ε.Ε. είναι ο πλέον αρμόδιος φορέας για την εφαρμογή του πλαισίου της ολοκληρωμένης διαχείρισης, πάντα σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες (γεωφυσικές, οικονομικές, κοινωνικές κτλ.) του κάθε κράτους.



Εικόνα 2.1: Οι ποικίλες διαστάσεις και αλληλοσχετίσεις της Ο.Α.Π.Ζ. μαζί με παραδείγματα που δείχνουν ποια στοιχεία ενσωματώνονται στην κάθε διάσταση (πηγή: Portman & Fishhendle, 2011).

Παράλληλα, στις 30 Μαΐου 2002 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο δημιούργησε μία σύσταση με στόχο την εφαρμογή της ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών στην Ευρώπη. Ουσιαστικά η σύσταση αυτή αναγνωρίζει τη σημασία του παράκτιου χώρου και τις απειλές που δέχεται και προωθεί ένα πλαίσιο ολοκληρωμένης προσέγγισης και διαχείρισής του. Ωστόσο, η έλλειψη δεσμευτικού χαρακτήρα της εν λόγω σύστασης (2002/413/EK) δεν απέφερε τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα. Παρά τη συμμετοχή αρκετών παράκτιων κρατών, παρατηρήθηκε η τομεακή προσέγγιση των ζητημάτων και η έλλειψη μηχανισμών εφαρμογής των προτάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ η ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών συνιστωσών απουσίαζαν του γενικότερου σχεδιασμού (Παπαϊωάννου, 2012).

Αρκετά αξιόλογες είναι και οι ενέργειες ολοκληρωμένης προσέγγισης του παράκτιου μεσογειακού μετώπου. Το 1975 γίνεται μία παράλληλη προσπάθεια προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη Μεσόγειο και διαμόρφωσης μιας αποτελεσματικότερης εθνικής πολιτικής για το μεσογειακό περιβάλλον. Δεκαέξι χώρες της Μεσογείου υπογράφουν το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης (ΜΣΔ) το οποίο ξεκίνησε ως σχέδιο δράσης κατά της θαλάσσιας ρύπανσης και τελικά απέκτησε μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση σχετικά με το σχεδιασμό και τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Το σχέδιο αυτό αντικαταστάθηκε το 1995 από το MAP – PHASE 2 που έλαβε υπόψιν τις αδυναμίες και τα κατορθώματα του πρώτου σχεδίου και επιχείρησε τη βιώσιμη ανάπτυξη και αποτελεσματικότερη προστασία του Μεσογειακού παράκτιου περιβάλλοντος (UNEP/MAP).

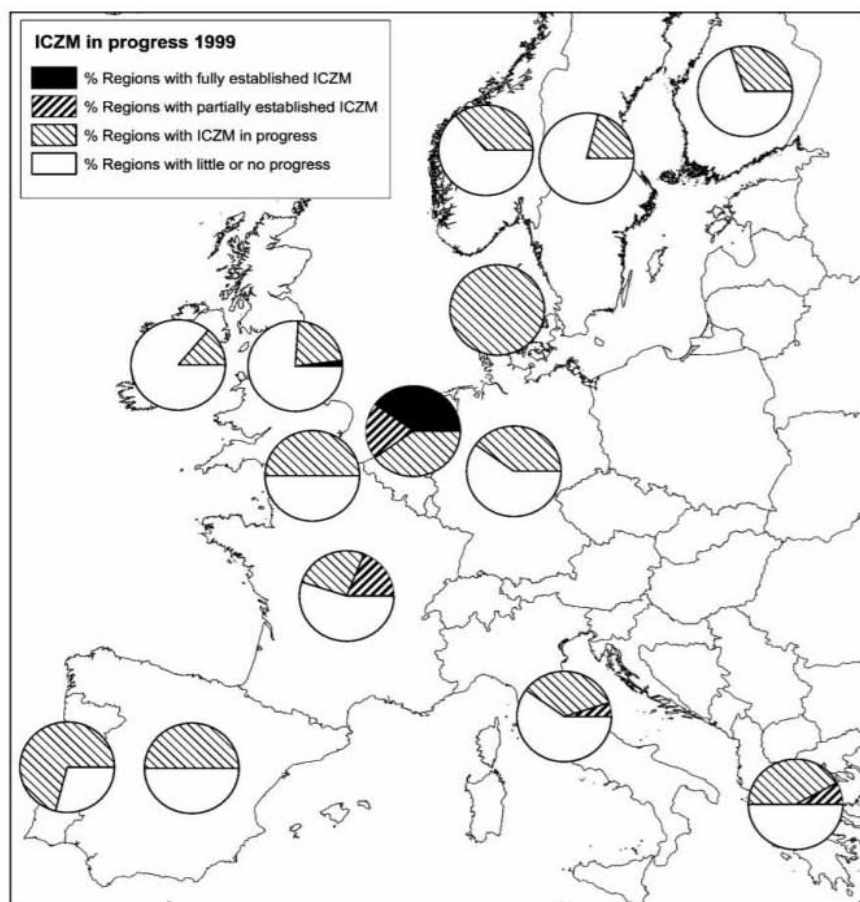
Πιο πρόσφατα, τον Ιανουάριο 2008, είκοσι-μία χώρες της Μεσογείου υπογράφουν το πρωτόκολλο ICZM, σχετικά με την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών της Μεσογείου στα πλαίσια Συνεδρίου που έλαβε χώρα στη Μαδρίτη. Αποτελεί το πρώτο νομοθετικό-δεσμευτικό κείμενο διεθνούς συνεργασίας σχετικά με την ολοκληρωμένη διαχείριση στη Μεσογειακή λεκάνη. Οι χώρες της Μεσογείου αναλαμβάνουν ενεργό ρόλο ως προς τη διαχείριση των παράκτιων περιοχών τους. Εντοπίζονται τα ευαίσθητα οικοσυστήματα και τίθενται στρατηγικές προστασίας τους και ισορροπημένης συνύπαρξής τους με τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στα νησιά της Μεσογείου και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Επίσης γίνεται ξεχωριστή αναφορά στα φαινόμενα της κλιματικής αλλαγής και τις φυσικές καταστροφές (διάβρωση, αλλαγή στάθμης θάλασσας κτλ.) και τους τρόπους πρόληψης και προστασίας των ακτών (Παπαϊωάννου, 2012).

Τέλος, το πιο πρόσφατο νομικό κείμενο αφορά στο Θαλάσσιο Σχεδιασμό. Τον Ιούνιο του 2018 ψηφίστηκε ο Ν. 4546/2018 που ενσωμάτωσε και την Οδηγία 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και ο οποίος καθορίζει 'ένα πλαίσιο για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομιών, τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων περιοχών και τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων'. Σύμφωνα με το νόμο αυτό τα κράτη οφείλουν να καθορίσουν τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες που επιτρέπονται στη θάλασσα, τη διαμόρφωση των κατάλληλων θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων και πολιτικών ολοκληρωμένης διαχείρισης, τόσο του θαλάσσιου τοπίου όσο και των παράκτιων ζωνών που επηρεάζονται άμεσα.

2.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ/ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ

Η αξιολόγηση των διαδικασιών και των έργων της ΟΔΠΖ είναι ένα από τα βασικά στοιχεία της προσέγγισης των παραθαλάσσιων περιοχών. Γι' αυτό διαφορετικές μεθοδολογίες έχουν προταθεί κατά καιρούς, κυρίως με βάση τη χρήση δεικτών, οι οποίες αποτελούν "εργαλεία για τη βελτίωση των διεργασιών εφαρμογής και παρακολούθησης" και οι οποίες παίζουν σημαντικό ρόλο στην ΟΔΠΖ. Στην [εικόνα 2.2](#) επισημαίνονται οι παράκτιες χώρες της Ευρώπης, στις οποίες έχουν εφαρμοστεί τέτοιες διαδικασίες ΟΔΠΖ. Οι πρώτες πρωτοβουλίες εφαρμογής της ΟΔΠΖ επικεντρώθηκαν γενικά στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των έργων. Όμως αποδείχτηκε στην πορεία ότι η αξιολόγηση της ΟΔΠΖ είναι μια πιο περίπλοκη διαδικασία, η οποία δεν ασχολείται μόνο με περιβαλλοντικά ζητήματα.

Η ανάλυση προηγούμενων μελετών της ΟΔΠΖ προσφέρει σημαντική βοήθεια για την επίτευξη των αναμενόμενων στόχων σε νέες παράκτιες περιοχές. Το πρώιμο πλαίσιο μεθοδολογίας που αναπτύχθηκε από τους (Olsen et al., 1999), επέτρεψε την εκτίμηση των ικανοτήτων διαχείρισης, των αποτελεσμάτων και της διαδικασίας της ΟΔΠΖ. Ωστόσο στην πορεία αναζητήθηκαν και άλλες προσεγγίσεις, οι οποίες χρησιμοποιούσαν συνδυασμένες μεθόδους - των δεικτών απόδοσης και εκτίμησης με την αξιολόγηση των αλλαγών και της βιωσιμότητας των οικοσυστημάτων.



Εικόνα 2.2: Η πρόοδος που έχει επιτευχθεί όσον αφορά στην εφαρμογή της ΟΔΠΖ στις παράκτιες ευρωπαϊκές ζώνες. (πηγή: EUCC, 1999)

Στο Εγχειρίδιο για την Μέτρηση της Προόδου και των Αποτελεσμάτων της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών και Ωκεανών (UNESCO, 2006), έχει αναπτυχθεί μια σημαντική πρωτοβουλία: προτείνεται μία προσέγγιση με γνώμονα τα αποτελέσματα που υπάρχουν και στοχεύει στη μέτρηση της προόδου και της αποτελεσματικότητας της ΟΔΠΖ. Συμπερασματικά, όλες οι μέθοδοι διαχείρισης των παράκτιων περιοχών επικεντρώνονται γενικά στα αποτελέσματα, τις επιπτώσεις και τις επιδόσεις των εφαρμοσμένων διαδικασιών διαχείρισής τους (Khelil et al, 2019).

Μια από τις προϋποθέσεις εφαρμογής της ΟΔΠΖ βασίζεται στην ύπαρξη αρμόδιων αρχών ικανών να παράγουν, να διαχειρίζονται και να ανταλλάσσουν σχετικά δεδομένα για τα παράκτια συστήματα, να επιτύχουν το συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ όλων των

σχετικών ενδιαφερόμενων μερών και να προωθήσουν ένα ανοιχτό σύστημα συμμετοχής εκτός θεσμικού πλαισίου, στο οποίο θα μπορούν να συμμετέχουν ευαισθητοποιημένοι πολίτες, αλλά και βιώσιμοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, στην παρούσα εργασία θεωρήθηκε σκόπιμη η ανάλυση παραδειγμάτων παράκτιων βιομηχανικών περιοχών, οι οποίες προσπαθούν να αποκτήσουν ξανά ενεργό ρόλο, να ενδυναμώσουν την ταυτότητα και την ανταγωνιστικότητά τους. Η επιλογή αυτή μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό εργαλείο διαχείρισης και σχεδιασμού για την περιοχή μελέτης. Μελετώντας παράκτιες περιοχές που προσπαθούν να ανασυγκροτήσουν τα βιομηχανικά τους μέτωπα, να αναδομήσουν τον αστικό τους χαρακτήρα και να υποστηρίξουν σύγχρονες αστικές κοινωνίες, με ποικίλες δραστηριότητες οικιστικές, εμπορικές, πολιτιστικές κ.α., μπορούν να τεθούν κριτήρια αξιολόγησης της κατάστασης που επικρατεί σήμερα στο παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η μετακίνηση ολόκληρων βιομηχανικών και λιμενικών εγκαταστάσεων στα προάστια των πόλεων, συχνά υποβαθμίζοντας τα. Το φαινόμενο αυτό είναι ακόμα δυσχερέστερο όταν η υποβάθμιση αυτή αφορά υδάτινα μέτωπα, τα οποία αποτελούν ζωτικής οικολογικής και αισθητικής σημασίας τμήματα γης. Έτσι και η περιοχή της Ελευσίνας που χαρακτηρίζεται από έντονη λιμενική-βιομηχανική δραστηριότητα, προσπαθεί σήμερα να ανακτήσει την παλιά της αίγλη και να πάψει να αποτελεί ένα υποβαθμισμένο βιομηχανικό προάστιο. Μέσα από τη μελέτη παρόμοιων παραδειγμάτων, λοιπόν, και την ανάλυση των δυσκολιών και των εμποδίων που αντιμετωπίζουν, μέσα από την αξιολόγηση της επάρκειας της ΟΔΠΖ, και των νομοθετικών δυνατοτήτων για την επίτευξη των στόχων της, επιχειρείται μια καλύτερη εφαρμογή της διαδικασίας ΟΔΠΖ στο παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας.

2.2.1 Η περίπτωση της Βαρκελώνης

Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης αποτέλεσε μία από τις σημαντικότερες επεμβάσεις παράκτιων μετώπων και έστρεψε πολλά βλέμματα στον τρόπο διαχείρισης του. Η τελευταία εικοσαετία, οι Ολυμπιακοί αγώνες του 1992 και το Παγκόσμιο Φόρουμ Πολιτισμών του 2004 συνέβαλαν σταδιακά στη ριζική αναδιαμόρφωση της ισπανικής αυτής πόλης.

Το παραλιακό της μέτωπο, πριν το 1986 και τη σύνταξη του Γενικού Μητροπολιτικού Σχεδίου και του Ειδικού για τον Παράκτιο Χώρο, συγκέντρωνε μία ποικιλία χρήσεων, που χαρακτηρίζουν τα υποβαθμισμένα προάστια: ένα στρατόπεδο, μια ψαραγορά, αποθήκες, εγκαταλελειμμένα εργοστάσια και οι φυλακές θηλέων. Ωστόσο το 1986 αποτέλεσε σταθμό για την αναγέννηση της πόλης με τον επιμερισμό της σε 4 ζώνες αστικής αναμόρφωσης σύμφωνα με το Νέο Μητροπολιτικό της Σχέδιο: Montzuic, Ολυμπιακό Χωριό, Valle de Herbon και Diagonal, όπως απεικονίζονται στην [εικόνα 2.3](#) που ακολουθεί.



Εικόνα 2.3: Οι 4 ζώνες επέμβασης σύμφωνα με το Μητροπολιτικό Σχέδιο της Βαρκελώνης: το Montzuic, το Ολυμπιακό Χωριό, η Valle de Herbon και το Diagonal (πηγή: Rosenthal S., 2017) .

Επίσης, μέσω του Ειδικού Σχεδίου για τον Παράκτιο Χώρο επιχειρήθηκε η αναδιαμόρφωση του παραθαλάσσιου μετώπου της πόλης, η βελτίωση της σχέσης του με το κέντρο, η τουριστική της αξιοποίηση και η γενικότερη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στη ζώνη του Ολυμπιακού χωριού, στην περιοχή Poblenou για τη διαμονή των αθλητών. Οι βασικοί στόχοι της κατασκευής αυτής ήταν η επιτυχής ενσωμάτωσή της περιοχής στη ζωή της πόλης, η διαγραφή όλων των υπολειμμάτων του

βιομηχανικού παρελθόντος, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ενός πολυλειτουργικού αστικού κέντρου και όχι μιας νεκρής οικιστικής ζώνης (βλ. [Εικόνα 2.4&2.5](#)). Το γεγονός αυτό επιτεύχθηκε με την ενσωμάτωση λειτουργιών εμπορικών, πολιτιστικών, χώρων γραφείων συνδυαστικά με πάρκα και πολυάριθμους χώρους αναψυχής.



Εικόνα 2.4 : Η γειτονιά του PobleNou το 1987 πριν από την κατασκευή του Ολυμπιακού Χωριού.
(πηγή: COOB, 1992)



Εικόνα 2.5 : Η γειτονιά του PobleNou το 1992, μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες
(πηγή: COOB, 1992).

Πιο συγκεκριμένα, η περιοχή αυτή¹, η έκταση της οποίας ξεπερνούσε τα 120 στρέμματα, διαμορφώθηκε σε πέντε επιμέρους και παράλληλες προς το παραλιακό μέτωπο περιοχές (Τσίγκου, 2013).

- α. **Παραλίες και Ολυμπιακό λιμάνι.** Μεταφορά του παλιού λιμανιού νοτιότερα και εισαγωγή νέων χρήσεων στο χώρο αυτό: δημιουργία μεγάλης μαρίνας που περιλαμβάνει χώρους αναψυχής, χώρους εστίασης, εμπορικά καταστήματα, αλλά και σημαντικό αριθμό δημόσιων χώρων για στέγαση αθλητικών δραστηριοτήτων. Όλες αυτές οι χρήσεις υποστηρίζονταν και από μέσα μεταφοράς (μετρό), αλλά και από ένα δίκτυο υπαίθριων χώρων που περιελάμβανε κυρίως τις παραλίες, οι οποίες ήταν ελεύθερες για το κοινό με εντυπωσιακούς βραδινούς φωτισμούς.
- β. **Η παραλιακή διαδρομή.** Οργανώνεται ένας παραθαλάσσιος χώρος αναψυχής, με διαδρομή πλάτους 30μ, κατασκευασμένος από φυσικά υλικά και υποστηρίζοντας χρήσεις όπως καφέ, εστιατόρια, μπαρ. Επιχειρείται, έτσι, η δημιουργική αξιοποίησή του, χωρίς αυθαιρεσίες, πάντα προς όφελος των πολιτών και της ψυχικής και φυσικής τους ισορροπίας.
- γ. **Τα παραθαλάσσια κτίρια:** δύο μεγάλοι ουρανοξύστες και μικρότερα κτίρια
- δ. **Η παράλληλη οδός:** η υπογειοποίηση της παραλιακής λεωφόρου προς αποφυγή των οχλήσεων που αυτή συνεπάγεται.
- ε. **Αστικός πυρήνας:** Η οικιστική ζώνη του Ολυμπιακού Χωριού περιλαμβάνει 2000 κτίρια, όπου κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων διέμεναν οι αθλητές και σήμερα μένουν κάτοικοι.

Σημαντικό εγχείρημα αποτέλεσε, επίσης, η μετατροπή του παλιού στρατοπέδου της πόλης σε πανεπιστημιακές μονάδες, και η αναδιαμόρφωση διαφόρων περιοχών μέσω χειρισμών όπως η μίξη χρήσεων γης, η επανάχρηση κτιριακών κελυφών και η διαμόρφωση υπαίθριων χώρων και διαδρομών στα παραλιακά τους μέτωπα.

¹ Ένα παράδειγμα νεωτερικτικού ορθολογικού σχεδιασμού σχεδιασμένο από την ομάδα του αρχιτέκτονα Jorge Machado Moreira μεταξύ 1949-1962. Καθιέρωσε το δίκτυο κυκλοφορίας για έκταση περίπου έξι εκταρίων, καθορίζοντας τις χρήσεις γης και την κατασκευή μιας σειράς εγκαταστάσεων. Η ολυμπιακή πρόταση οδήγησε στην αναθεώρηση του σχεδίου προκειμένου να αναπτυχθεί και να εδραιωθεί η ανατολική περιοχή του νησιού που αντιμετωπίζει ο κόλπος Guanabara καθώς και η επέκταση της κατοικημένης περιοχής.

Καίριο ρόλο στις επεμβάσεις αυτές έπαιξε η συνεργασία ιδιωτικού - δημόσιου τομέα. Αξίζει να αναφερθεί ότι ενώ ο σχεδιασμός και η διαχείριση του έργου έγινε από το δημόσιο, η χρηματοδότηση πραγματοποιήθηκε από ιδιωτικούς φορείς. Στη Βαρκελώνη, κάθε περιοχή οφείλει να έχει οικονομικά οφέλη. Έτσι μετά την αναδόμησή της μέσω σωστών χειρισμών, αξιοποιείται πλέον από τον ιδιωτικό τομέα.

Ωστόσο, τέτοιου είδους έργα, τόσο μεγάλης εμβέλειας και σπουδαιότητας, είχαν και ορισμένες αρνητικές συνέπειες, καθώς επηρέασαν αρνητικά και άλλες παραμέτρους, κυρίως περιβαλλοντικές. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, λοιπόν, η τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της Βαρκελώνης επηρέασε το φυσικό της οικοσύστημα και κυρίως τα δύο γειτνιάζοντα ποτάμια Besos και Llobregat συμβάλλοντας σε μια γενικότερη υποβάθμιση των φυσικών τους χαρακτηριστικών. Επιβλαβείς ήταν οι συνέπειες και σε άλλα ποτάμια συστήματα αλλά και πράσινους χώρους της πόλης λόγω του αεροδρομίου και του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας, που κατασκευάστηκε (Τσίγκου, 2013).

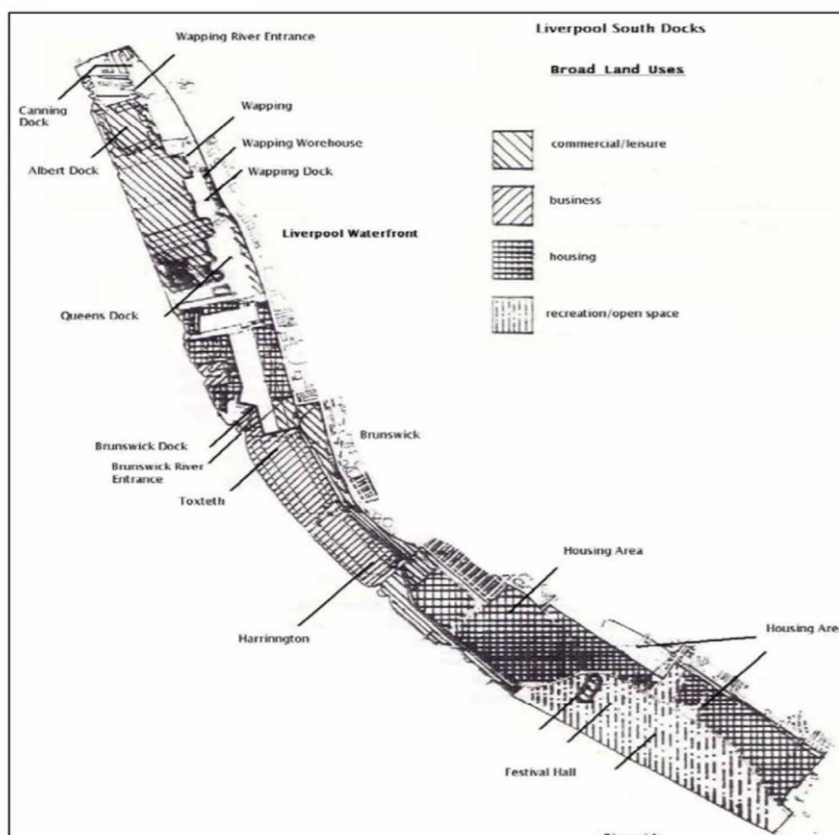
2.2.2 Η περίπτωση του Λίβερπουλ

Το 1971 αποτέλεσε σταθμό στην ιστορία του Λίβερπουλ, καθώς η πόλη έχει να αντιμετωπίσει μία σημαντική πληθυσμιακή μείωση παράλληλα με τον περιορισμό της βιομηχανικής της παραγωγής. Ποικίλα προγράμματα κοινωνικής αναβάθμισης εφαρμόζονται από τη δεκαετία του '60, ωστόσο σύντομα παρατηρήθηκε ότι τα προβλήματα αφορούσαν κυρίως τον οικονομικό τομέα και τη γενικότερη διάθροιση των κυβερνητικών παραγόντων. Έτσι, έμφαση δόθηκε στην πολιτική συνεργασίας μεταξύ κυβερνήσεως και τοπικών αρχών με στόχο την αναβάθμιση των υποβαθμισμένων τμημάτων της πόλης και την πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων σε ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς. Πιο συγκεκριμένα ιδρύθηκαν κεντρικά κυβερνητικά εταιρικά σχήματα με οικονομική δύναμη και πόρους που επικεντρώθηκαν στην αναδιαμόρφωση των δυσμενών αυτών περιοχών σε προσοδοφόρες επιχειρήσεις.

Τα επόμενα χρόνια η κυβέρνηση πραγματοποιεί διάφορα εγχειρήματα για τη δημιουργία κινήτρων αποτελεσματικής διακυβέρνησης και ανάπλασης των περιοχών με σημαντικά προβλήματα. Το 1990 μέσω του Προγράμματος 'CITY CHALLENGE' προσέφερε κίνητρα στις τοπικές αυτοδιοικήσεις για να αποκτήσουν κονδύλια αστικής αναβάθμισης των περιοχών αυτών. Αργότερα, επηρεασμένη από τη Λευκή Βίβλο για το Περιβάλλον, ιδρύει τις

'Εταιρείες Αστικής Αναγέννησης', δηλαδή κατάλληλα εταιρικά σχήματα ικανά να συμβάλουν στην ανασυγκρότηση ολόκληρων περιοχών. Το 1999 εφαρμόζεται το πρόγραμμα 'Προς την Αστική Αναγέννηση' με τη δημιουργία εταιρειών αστικής ανάπλασης σε τρεις πόλεις, μέσα στις οποίες ήταν και το Λίβερπουλ. Η μη κερδοσκοπική εταιρεία 'Liverpool Vision' εκπροσωπούσε την περιοχή και χρηματοδοτήθηκε με το ποσό του ενός εκατομμυρίου ανά έτος, προκειμένου να διαρθρώσει ένα πλάνο προτάσεων ανάπλασης και αναβάθμισης της περιοχής σε βάθος χρόνου δέκα ετών.

Το σημαντικότερο εγχείρημα, όμως, που έβαλε ουσιαστικά φρένο στην παρακμή που παρουσίαζε το κέντρο του Λίβερπουλ, ήταν η ανάπλαση των νότιων αποβάθρων, στην περιοχή Merseyside, όπως φαίνεται στην [εικόνα 2.6](#) που ακολουθεί. Το 1984 ξεκίνησε να λειτουργεί ως ένα μεγάλο σύμπλεγμα μεικτών χρήσεων γης: ξενοδοχεία, πολυτελείς κατοικίες, εμπορικά κέντρα, χώροι εστίασης και αναψυχής, το Ναυτικό Μουσείο, το Λαογραφικό Μουσείο, η Πινακοθήκη, συνυπήρχαν εξυπηρετώντας τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής, αλλά και των πολυάριθμων επισκεπτών (βλ. [Εικόνα 2.7](#)).



Εικόνα 2.6: Η περιοχή των νότιων αποβαθρών Albert Dock, του Λίβερπουλ. Αποτυπώνεται η ποικιλία και η μίξη των χρήσεων γης. (πηγή: COOB, 1992)

Αμέσως μετά, το 1991, η περιοχή καταθέτει το 'Liverpool City Challenge', ένα στρατηγικό σχέδιο που προϋπέθετε τη συνεργατικότητα μεταξύ τοπικής αυτοδιοίκησης και λοιπών ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, τη δραστηριοποίηση, αναβάθμιση και καλύτερη ποιότητα ζωής. Νέες θέσεις εργασίας δημιουργούνται, ο τουρισμός και ο πολιτισμός ενθαρρύνονται, το φυσικό περιβάλλον οδεύει προς την αειφορία. Η αρχιτεκτονική, επίσης, διαμορφώνει καίριο ρόλο στην όλη ανάπτυξη της περιοχής, καθώς την αναδιαμορφώνει και την αναβαθμίζει αισθητικά, ούτως ώστε να προσαρμοστεί στις κοινωνικο-οικονομικές τάσεις της πόλης, και να αξιοποιήσει τα εγκαταλελειμμένα κτιριακά κελύφη, ακόμα και σημαντικά εντυπωσιακά κτίρια της πόλης, τα οποία ήταν ανενεργά για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Συμπερασματικά, η ανάπτυξη του Λίβερπουλ βασίστηκε σε αυτή τη συνεργασία μεταξύ τοπικής αυτοδιοίκησης και δημόσιων και ιδιωτικών οργανισμών. Παρατηρήθηκε μία διάσπαση των αρμοδιοτήτων σε επιμέρους φορείς όπως τοπικά συμβούλια, περιφερειακές αναπτυξιακές εταιρείες, ιδιώτες κτλ. Το γεγονός αυτό, αν και είχε αρκετά καλά αποτελέσματα, παρουσίασε και κάποια προβλήματα, που αφορούσαν κυρίως στην πολύπλοκη διαδικασία αστικής ανάπλασης, σε συνδυασμό με την αδυναμία ενός συνολικού απολογισμού. Η πόλη του Λίβερπουλ κατέληξε να έχει δοκιμάσει πολλές αστικές αναπλάσεις, τις περισσότερες ίσως από οποιαδήποτε άλλη βρετανική ή και ευρωπαϊκή χώρα. Η πολυπλοκότητα αυτή δεν επέτρεψε μία συνολική αντιμετώπιση της περιοχής με σαφείς και αποτελεσματικούς στόχους.



Εικόνα 2.7: Αεροφωτογραφία του Queens Dock, της περιοχής των προγραμματισμένων νέων πολυκατοικιών, από τα σχέδια που υποβλήθηκαν στο δημοτικό συμβούλιο του Λίβερπουλ. (πηγή: <https://www.liverpoolecho.co.uk/news/liverpool-news/stunning-images-show-latest-plans-11712090>)

2.2.3 Η περίπτωση των 'Docklands' στο Λονδίνο

Η περιοχή των Docklands στο Λονδίνο διαμόρφωσε στις αρχές του 19ου αιώνα το μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου. Αποτέλεσε μία καθαρά βιομηχανική περιοχή που εξυπηρετούσε λειτουργίες λιμανιού και που στην πορεία αναπτύχθηκαν και άλλες σχετικές λιμενικές δραστηριότητες όπως η επεξεργασία των προϊόντων που εισάγονταν, η ναυπηγική, οι επισκευές. Οι βιομηχανίες και τα εργοστάσια συνυπήρχαν με πολύ φτωχές και υποβαθμισμένες κατοικίες που απευθύνονταν στην εργατική τάξη. Στην πορεία, γύρω στη δεκαετία του '60, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και καινοτομιών στη ναυπηγική, τη φόρτωση-εκφόρτωση και τις επισκευές σε συνδυασμό με την τάση απομάκρυνσης των βιομηχανικών χρήσεων από το κέντρο του Λονδίνου, οδήγησε σε μια σταδιακή παρακμή της περιοχής αυτής των Docklands. Οι επιπτώσεις στην απασχόληση ήταν τεράστιες μεταξύ του 1960-1981, η οποία έπεσε από 25.000 θέσεις εργασίας σε 4.100.

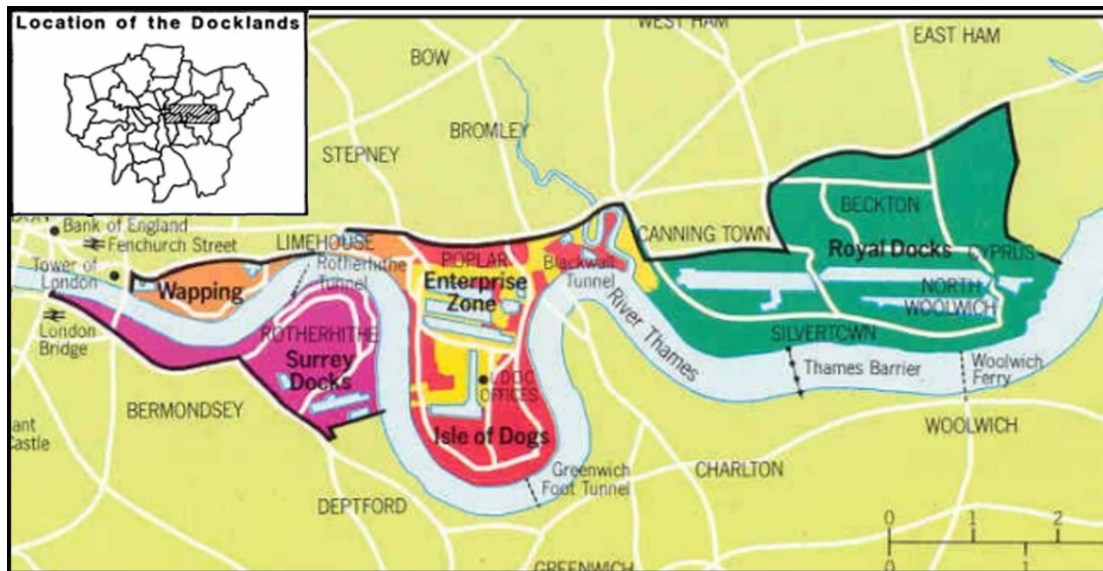
Η παρακμή του Docklands υπήρξε θέμα πολιτικής για σχεδόν μια δεκαετία πριν από την δημιουργία της εταιρείας London Docklands Development Corporation (LDDC). Η πολιτική φιλοσοφία της κυβέρνησης του συντηρητικού κόμματος προέβλεπε ότι η αναγέννηση των Docklands θα πρέπει να βασίζεται κυρίως στις επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα και ότι οι γραφειοκρατικές διαδικασίες θα πρέπει να ελαχιστοποιούνται, στο μέτρο του δυνατού. Έτσι, το 1981, η κυβέρνηση Θάτσερ, δημιουργεί την LDDC. Η αποστολή της συνοψίστηκε από τον κύριο εφαρμοστή της, τον Reg Ward, ως εξής: *"να οδηγήσει τη γη και τα κτίρια σε αποτελεσματική χρήση, να τονωθεί η υπάρχουσα και νέα βιομηχανία και το εμπόριο, να δημιουργηθεί ένα ελκυστικό περιβάλλον και να εξασφαλιστεί ότι η σωστή στέγαση και οι κοινωνικές εγκαταστάσεις δημιουργήθηκαν για να ενθαρρύνουν τους ανθρώπους να ζουν και να εργάζονται στην περιοχή"* (Church, 1988).

Η συνολική έκταση των Docklands αποτελείται από τις 4 επιμέρους περιοχές, όπως απεικονίζονται στην [εικόνα 2.8](#) που ακολουθεί (Καμπούρη, 2005):

1. **Περιοχή Wapping.** Αποτελεί το μικρό τμήμα βόρεια του ποταμού Τάμεση, όπου δόθηκε έμφαση στη δημιουργία νέων ευκαιριών, την κοινωνική και περιβαλλοντική αναβάθμιση.
2. **Αποβάθρες Surrey.** Πρόκειται για το τμήμα εκείνο, νότια της περιοχής Wapping, που φιλοξένησε κατοικίες, αλλά και εργασιακούς χώρους για τους ήδη υπάρχοντες κατοίκους, αλλά και με πρόβλεψη εγκατάστασης και νέων.

3. **Isle of Dogs & Enterprise Zone.** Ένα αρκετά μεγαλύτερο και σημαντικό τμήμα, που φιλοξενεί εταιρίες βιομηχανίας της τυπογραφίας, της διανομής και οικονομικά ιδρύματα.

4. **Αποβάθρες Royal.** Στο αρκετά νοτιότερο τμήμα της περιοχής επιλέχθηκε η δημιουργία ενός εμπορικού κέντρου με αρκετές κατοικίες, αλλά και βιομηχανίες.



Εικόνα 2.8 : Οι 4 επιμέρους περιοχές αναδιαμόρφωσης των Docklands του Λονδίνου.

(πηγή: Καμπούρη, 2005)

Προκειμένου, όμως, όλη αυτή η προσπάθεια να ευοδωθεί, έπρεπε οι όποιες αντιρρήσεις και ανησυχίες των κατοίκων να αντιμετωπιστούν. Έτσι πραγματοποιήθηκε ένα άνοιγμα προς το κοινό και τις δημόσιες σχέσεις. Μέσω του marketing και της διαφήμισης, τα Docklands παρουσιάστηκαν ως μια μοναδική ευκαιρία για επένδυση, ως μια ελκυστική περιοχή για να ζήσει και να εργαστεί κανείς και να ανατρέψει από την υποβαθμισμένη εικόνα της πόλης. Επιπλέον, η περιοχή αυτή συνδέθηκε με το κέντρο του Λονδίνου μέσω σιδηροδρομικής γραμμής (Docklands Light Railway), ώστε να βελτιώσει την προσέγγισή της από το μέσο κάτοικο. Όσον αφορά τις επενδύσεις στην περιοχή, σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε ο

ιδιωτικός τομέας². Μέσω των ιδιωτικών κεφαλαίων, αρχίζει να αναδύεται μια νέα βιομηχανική και εμπορική δομή, που περιλαμβάνει ένα φάσμα βιομηχανιών που σχετίζονται με τον τουρισμό και την αναψυχή, τις εκτυπώσεις και τις εκδόσεις, τα μέσα ενημέρωσης και επικοινωνίας και στο μέλλον, τις χρηματοπιστωτικές και τραπεζικές υπηρεσίες.

Την περίοδο 1981-1986, λοιπόν, η περιοχή Docklands του Λονδίνου γίνεται μάρτυρας μιας από τις πιο εντατικές πολιτικές πρωτοβουλίες στο εσωτερικό της πρωτεύουσας. Κάθε επισκέπτης στην περιοχή εντυπωσιάζεται από το μέγεθος της αναπτυξιακής δραστηριότητας, η οποία αποτυπώνεται στις [εικόνες 2.9](#) και [2.10](#) που ακολουθούν. Το LDDC χρησιμοποιεί τη δύναμη του και τους οικονομικούς του πόρους για να προωθήσει την εκτεταμένη ανάπλαση γης και να προσελκύσει μεγάλα ποσά επενδύσεων ιδιωτικού τομέα. Παρά τους σημαντικούς αυτούς στόχους, υπήρξαν και άλλοι που αποδείχθηκαν περισσότερο φευγαλέοι και προβληματικοί. Η αναπτυξιακή δραστηριότητα είχε μόνο περιθωριακές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία, καθώς υπήρξε εισροή νέων και θέσεων εργασίας που συνοδεύτηκε από απώλεια των ήδη υπάρχουσών στις βιομηχανίες. Οι οικονομικές πολιτικές σε τοπικό επίπεδο στο σύνολο της Βρετανίας δεν κατάφεραν να αλλάξουν αισθητά τον αριθμό των θέσεων εργασίας και το LDDC αντιμετώπισε παρόμοια προβλήματα. Πρόκειται για μια ιδανική περίπτωση που υποστηρίζει την άποψη ότι η δημιουργία θέσεων εργασίας στο εσωτερικό του Λονδίνου δεν αποτελεί απλά τη λύση στο εσωτερικό πρόβλημα ανεργίας του Λονδίνου.



Εικόνα 2.9 : Εικόνες της περιοχής Docklands, πριν την ανάπλαση. Αριστερά: Κάτοικοι του Isle of Dogs σε μεταβατικό στάδιο, αναγέννηση της περιοχής στα τέλη του '80. Δεξιά: εργατικές κατοικίες στην περιοχή 'Robbin Hood Grdens' στα τέλη της δεκαετίας του '60 (πηγή: <http://lddc-history.org.uk/housing/>)

2.Χαρακτηριστικά, μεταξύ 1981 - 1986, οι δαπάνες του LDDC ανήλθαν σε 279 εκατ. λίρες στερλίνες (εκτός δαπανών για το DLR), ενώ οι ιδιωτικές επενδύσεις ανήλθαν σε 1182 εκατ. λίρες στερλίνες.



Εικόνα 2.10 : Εικόνες των Docklands, μετά την ανάπλαση. Πάνω αριστερά: Δυτική αποβάθρα στο Wapping. Κάτω αριστερά: Οικονομικές κατοικίες για δασκάλους, μέρος νέου συγκροτήματος κατοικιών στο Shadwell Basin, Wapping. Δεξιά: Η απαιτητική μετατροπή αποθήκης κοντά στην Tower Bridge, που κέρδισε ευρωπαϊκό χρυσό μετάλλιο 'διατήρησης', το 1986. (πηγή: <http://lddc-history.org.uk/housing/>)

Η εμπειρία στο Docklands, λοιπόν, υποδηλώνει ότι οι αποσπασματικές παρεμβάσεις για δημιουργία θέσεων εργασίας, όπως η μη συντονισμένη χρηματοδότηση των ευκαιριών κατάρτισης ή οι απότομες προσπάθειες για την απόκτηση θέσεων εργασίας στους κατοίκους της πόλης, είναι απίθανο να πετύχουν. Οι συντονισμένες, αλλά ευρείας κλίμακας, τοπικές πολιτικές για την αγορά εργασίας είναι απαραίτητες, ενώ ο καθορισμός σαφών, αν και περιορισμένων, στόχων πολιτικής θα επέτρεπε μια τακτική μέτρηση των επιπτώσεων και θα σήμαινε ότι οι τοπικές πρακτικές αναμόρφωσης οφείλουν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα αυτό και όχι να το αποφεύγουν συνεχώς (Church, 1988).

2.2.4 Η περίπτωση του Hafencity, Αμβούργο

Μέχρι πριν από λίγα χρόνια, κοντά στο 2000, ο επισκέπτης της πρώην ελεύθερης λιμενικής ζώνης του Αμβούργου έβλεπε μπροστά του μόνο παλιές και ανενεργές αποθήκες χαμηλής αισθητικής, χτισμένες ως επί το πλείστον μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Τα οικονομικά του Αμβούργου ήταν “στενά”, οι Γερμανοί συζητούσαν περισσότερο για προβλήματα του παρελθόντος, παρά για ευκαιρίες του μέλλοντος και πολλές δυναμικές τοπικές επιχειρήσεις ετοιμάζονταν να μεταφερθούν σε άλλες πόλεις, με πιο ελκυστικό περιβάλλον γι’ αυτές και ευρύτερο αναπτυξιακό ορίζοντα. Και τότε ακριβώς γεννήθηκε το όραμα. Πώς θα ήταν αν σε αυτή την ουσιαστικά ανενεργή και άχαρη περιοχή δημιουργείτο ένα πρότζεκτ αστικής ανάπλασης-μαμούθ, που θα έφερνε στο Αμβούργο εκατοντάδες επιχειρήσεις, θα δημιουργούσε χιλιάδες θέσεις εργασίας και θα ένωνε πολίτες και φορείς κάτω από την ομπρέλα ενός κοινού στόχου; (Γούτα, 2014)

Το Hafencity στο Αμβούργο αποτελεί το μεγαλύτερο έργο ανάπλασης των τελευταίων ετών στον ευρωπαϊκό χώρο. Η πόλη αυτή που είναι εγκατεστημένη στις όχθες του ποταμού Έλβα, έχει κυριολεκτικά μεταμορφωθεί από περιοχή υποβαθμισμένων λιμενικών εγκαταστάσεων σε κέντρο επιχειρηματικότητας, εργασίας, διαμονής και αναψυχής. Οι αποθήκες και λοιπές εγκαταστάσεις που υποστήριζαν τις λιμενικές δραστηριότητες της περιοχής ήταν εγκατεστημένες σε κτίρια που χτίστηκαν μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και βρίσκονταν σε κακή κατάσταση. Η ανάγκη ανάπλασης της περιοχής αυτής του Αμβούργου δημιουργήθηκε ύστερα από την απαξίωση της λιμενικής της ζώνης, που προήλθε από μια γενικότερη απαξίωση των αντίστοιχων υποδομών και εγκαταστάσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σε συνδυασμό με την αυξημένη ασφάλεια των συνόρων. Τίθενται, λοιπόν, οι βάσεις υλοποίησης του έργου αυτού και μόλις το 1997 εγκρίνεται από το δημοτικό συμβούλιο της πόλης. Το 2001-2002 αρχίζει η υλοποίηση του η οποία προχωρά με τάχιστους ρυθμούς. Απόδειξη του γεγονότος αυτού είναι η υλοποίηση 51 επιμέρους μικρότερων έργων έως το 2013, ενώ σημαντικά είναι τα κέρδη που έχει αποφέρει έως σήμερα: αύξηση του αριθμού κατοίκων και επισκεπτών, εγκατάσταση ενός μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων στην πόλη αυτή, με σημαντικό επακόλουθο την αύξηση των θέσεων εργασίας. Οι περιοχές αυτές ανάπλασης επισημαίνονται στον παραπάνω χάρτη της [εικόνας 2.11](#).



Εικόνα 2.11: Οι περιοχές ανάπτυξης του Hafencity

(πηγή: <https://www.hafencity.com/en/concepts/the-foundation-of-hafencity-the-masterplan.html>)

Σημαντικό ρόλο σε αυτό το εγχείρημα έπαιξε η συνεργασία μεταξύ των λοιπών φορέων, δημόσιων και ιδιωτικών: κεντρική διοίκηση, τοπική αυτοδιοίκηση, ιδιωτικές επενδυτικές εταιρείες αναλαμβάνουν δράση προκειμένου η περιοχή αυτή να μεταμορφωθεί και δίνεται έτσι ώθηση στη δημόσια συζήτηση. Πιο συγκεκριμένα, η ιδιωτική εταιρία 'HafenCity Hamburg GmbH', ιδιοκτήτρια του οικοπέδου του έργου, είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη του. Παράλληλα με αυτή, και άλλες ιδιωτικές εταιρείες που αναζητούν επικερδείς τρόπους επένδυσης των κεφαλαίων τους συμβάλλουν στη γενικότερη χρηματοδότηση του έργου. Το κράτος πουλά κάποιες εκτάσεις γης στους ιδιωτικούς αυτούς φορείς και μέσω των ποσών που συγκεντρώνονται, κατασκευάζονται οι απαραίτητες υποδομές, όπως γέφυρες, οδικό δίκτυο κτλ. Διατηρούνται, εν ολίγοις, όλες οι εγκαταστάσεις και υπάρχουσες υποδομές στη δικαιοδοσία του κράτους και χρησιμοποιούνται τα χρήματα των ιδιωτικοποιήσεων για την κατασκευή των νέων απαιτούμενων υποδομών που απαιτούνται για το νέο πρότζεκ. Μέσα σε μια δύσκολη οικονομική περίοδο, λοιπόν, η πόλη καταφέρνει να υποστηρίξει την πραγματοποίηση ενός τέτοιου βεληνεκούς έργου (βλ. [εικόνα 2.12](#) & [εικόνα 2.13](#)).

Ο σχεδιασμός και εξέλιξη του έργου, καθώς και η έκδοση των απαραίτητων οικοδομικών αδειών παραμένει στη δικαιοδοσία του υπουργείου Αστικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος. Όπως γίνεται κατανοητό, λοιπόν, το έργο αυτό έδωσε τη δυνατότητα σε ένα μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων να βρουν κατάλληλο χώρο και υποδομές ώστε να επεκταθούν. Τόσο ξένες πολυεθνικές εταιρείες, όσο και για τοπικές επιχειρήσεις έχουν πλέον τη δυνατότητα να αναπτυχθούν στην πόλη αυτή και να μην αναζητήσουν νέα μέρη εκτός αυτής, συμβάλλοντας σημαντικά στα έσοδα και τη γενικότερη ανάπτυξη της. Χαρακτηριστικά, μέχρι το 2025 υπολογίζεται ότι η ανάπτυξη θα είναι σημαντικά μεγαλύτερη με 45000 θέσεις εργασίας και 12.000 μόνιμους κατοίκους (Γούτα, 2014).

Ένα αρνητικό στοιχείο στη σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου τομέα είναι η τάση να δοθεί περισσότερη έμφαση και αξία σε χρήσεις γης που αποφέρουν οικονομικά οφέλη, όπως γραφεία, εμπόριο, πολυτελείς κατοικίες, σε αντίθεση με χρήσεις περισσότερο κοινωνικές και περιβαλλοντικές. Ωστόσο την περίπτωση του Hafencity, δε συνέβη κάτι τέτοιο, αντίθετα παρατηρήθηκε μία κινητοποίηση και ενθάρρυνση από την πλευρά των τοπικών φορέων για μίξη των χρήσεων γης και αρμονική συνύπαρξη τους. Πιο συγκεκριμένα, η έκταση του Hafencity δε βασίζεται μόνο στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής με τη δημιουργία ενός κέντρου γραφείων και επιχειρήσεων. Συνδυάζει και χρήσεις κοινωνικές και εκπαιδευτικές, όπως η δημιουργία πανεπιστημίου, με σεβασμό πάντα στον άνθρωπο και το περιβάλλον. Επιπλέον, το νέο master plan του Hafencity φυσικά δε συνεπάγεται την κατάργηση του λιμανιού. Η έκταση που καταλαμβάνει δεν επηρεάζει τη λειτουργία και την ανάπτυξη του και αποτελεί ένα μικρό τμήμα του συνολικού μεγέθους του. Το λιμάνι, λοιπόν, διατηρείται μέχρι σήμερα και αναπτύσσεται εμπορικά, αλλά και οικονομικά (Γούτα, 2014). Τέλος, αξίζει να σημειωθεί οι επενδύσεις του κράτους σε έργα υποδομών και εξασφάλισης της περιβαλλοντικής ποιότητας βελτιώνει τον ανταγωνισμό της περιοχής καθώς όπως είδαμε το γεγονός αυτό έλκει ιδιωτικές επενδύσεις, οι οποίες μπορούν να προσφέρουν σημαντικά κεφάλαια χρηματοδότησης και να δώσουν αυτή την ώθηση που απαιτείται για την πραγματοποίηση τόσο μεγάλων και σημαντικών έργων.



Εικόνα 2.12 : Φωτογραφική απεικόνιση τμήματος της ανάπτυξης στο Hafencity
(πηγή:<https://www.e-architect.co.uk/hamburg/hafen-city-buildings>).



Εικόνα 2.13 : Προοπτική απεικόνιση νέων κτιρίων και τμήματος δημόσιου χώρου, σύμφωνα με τη μελέτη
ανάπλασης στο Hafencity. (πηγή:<https://www.e-architect.co.uk/hamburg/hafen-city-buildings>)

2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι σημαντικό να εντοπιστούν οι εγγενείς προκλήσεις που διαμορφώνονται από την εφαρμογή της ΟΔΠΖ, μέσω της εξέτασης των γενικών μηχανισμών και των εργαλείων εφαρμογής της. Έως ένα βαθμό, η ΟΔΠΖ αποτελεί μία ιδανική διαδικασία, η οποία, όμως, σπάνια έχει εφαρμοστεί πλήρως (Environmental Law Institute, 2009). Σε πολλά μέρη, η ολοκληρωμένη διαχείριση εξακολουθεί να έχει τομεακές βάσεις, έστω και αν οι αποφάσεις για την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης διαχειριστικής προσέγγισης είχαν ληφθεί πριν αρκετό καιρό.

Η ΟΔΠΖ στην Ευρώπη, όπως αναφέρθηκε χαρακτηριστικά στο προηγούμενο κεφάλαιο, έχει σημαντικές προεκτάσεις. Καίριο βήμα για την προώθηση της αποτέλεσε η σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου προς τα Κράτη-Μέλη, αναφορικά με την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (COM 2000). Η Σύσταση αυτή καλεί όλα τα κράτη μέλη να αναπτύξουν τις δικές τους εθνικές στρατηγικές σχετικά με την ΟΔΠΖ, ξεκινώντας από μια πλήρη αξιολόγηση του τρόπου διαχείρισης και εκμετάλλευσης των παράκτιων ζωνών τους. Κατευθύνει τις χώρες ώστε να υιοθετήσουν εθνικές στρατηγικές που περιλαμβάνουν μέτρα για την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας και κανονισμών, να επιτύχουν επαρκή παρακολούθηση και διάδοση πληροφοριών και να αντιμετωπίσουν ζητήματα που σχετίζονται με τις στατικές αντοχές και κτιριακές δυνατότητες.

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι η ενσωμάτωση πρέπει να είναι στόχος του ολοκληρωμένου παράκτιου σχεδιασμού και της ανάπτυξης του. Συχνά, όμως, δεν γίνεται κατανοητό τι συνεπάγεται η ενσωμάτωση αυτή και πώς η επιτυχία της ΟΔΠΖ μπορεί μερικές φορές να παρεμποδιστεί από τη διαμάχη που προκύπτει λόγω της βραχυπρόθεσμης εφαρμογής της. Αυτό συμβαίνει διότι οι υπεύθυνοι χάραξης και εφαρμογής πολιτικής που αντιμετωπίζουν συνεχώς τις πολυάριθμες συγκρούσεις λόγω της χρήσης των πόρων των παράκτιων ζωνών, αδυνατούν να ανταπεξέλθουν οικονομικά αναμένοντας την ιδανική και τέλεια μέθοδο εφαρμογής της ΟΔΠΖ.

Ωστόσο, οι νεότερες έρευνες σχετικά με την μελέτη της ΟΔΠΖ δίνουν την εντύπωση ότι είμαστε κοντά σε μια μετατόπιση και ανανέωση της πρακτικής της, σύμφωνα με την οποία οι παλαιότερες αρχές και ιδέες δεν είναι πλέον επαρκείς. Συνεπώς, απαιτείται μια δεύτερη και περισσότερη ανανεωμένη γενιά αρχών, οι οποίες ενσωματώνουν τη γνώση που έχει αποκτηθεί από την έρευνα και τις συζητήσεις σχετικά με τις ιδιαιτερότητες και τα

χαρακτηριστικά των παράκτιων τόπων και οι οποίες προϋποθέτουν αλλαγές στον τρόπο εφαρμογής της ΟΔΖΠ (Portman and Fishhendle, 2011).

Μελετώντας, λοιπόν, τα παραδείγματα που εξετάσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, μπορούμε να εντοπίσουμε τις αρχές που οριοθετούν μια νεότερη θεώρηση σχετικά με τη διαχείριση των ευαίσθητων αυτών οικοσυστημάτων, αρχές οι οποίες, όμως προσαρμόζονται στις ιδιαιτερότητες του κάθε τόπου:

- Η συνεργασία μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα στη διαμόρφωση της στρατηγικής διαχείρισης του παράκτιου χώρου. Ιδιαίτερα η βοήθεια που προσφέρει η χρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα ώστε να τεθούν οι βάσεις και οι υποδομές του έργου διαχείρισης, μέσω του δημόσιου τομέα.
- Ο πολυσύνθετος και διατομεακός χαρακτήρας της ΟΔΠΖ, που απομακρύνεται από απλές τομεακές διαχειρίσεις. Μέσα από τη διαμόρφωση μια ενιαίας και συνεκτικής στρατηγικής επιχειρείται μία αποτελεσματικότερη και πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση των θεμάτων.
- Εξέταση των ιδιαιτεροτήτων και των δυνατών σημείων κάθε περιοχής, ούτως ώστε να αναβαθμιστούν και να αναδειχτούν τα σωστά στοιχεία της, να διαμορφωθεί η ταυτότητα της.
- Διαμόρφωση ενός 'ελκυστικού αστικού περιβάλλοντος' ούτως ώστε να δημιουργηθούν κίνητρα εκμετάλλευσης και αξιοποίησης του και να τεθούν οι βάσεις για σωστή ανάπτυξη.
- Δυνατότητα επένδυσης στον τομέα της παιδείας και δημιουργία θέσεων εργασίας ώστε να εξαλειφθεί η ανεργία με όλα τα δυσάρεστα επακόλουθά της.
- Ενσωμάτωση των νέων καινοτομιών στη διαχείριση της κάθε περιοχής, αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της πρακτικής αυτής για μελλοντικές προσεγγίσεις και διαχειριστικές μελέτες παρόμοιων περιοχών.
- Δημιουργία συστήματος συνεχούς ελέγχου και αξιολόγησης της ΟΔΠΖ κάθε περιοχής και διαμόρφωση βάσης δεδομένων σχετικά με την τεχνογνωσία που έχει αποκτηθεί, η οποία να μπορεί να είναι διαθέσιμη και για τις υπόλοιπες πόλεις που επιχειρούν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των παράκτιων μετώπων τους.

Αποσαφηνίζοντας, λοιπόν, τον όρο 'ολοκληρωμένη ενσωμάτωση', τη σημασία και τον τρόπο επίτευξης της, μπορεί να πραγματοποιηθεί ένα πρώτο βασικό βήμα για τη βελτίωση των τεχνικών και προσεγγίσεων της ΟΔΖΠ. Στόχος αυτής της ερευνητικής προσπάθειας είναι η συνέχιση και η τελειοποίηση της τυπολογίας της, με βάση τις πραγματικές μελέτες περίπτωσης που έχουν εφαρμοστεί κατά καιρούς. Μέσω των ερευνητών των εφαρμοσμένων αυτών μελετών, μπορούν να προσδιοριστούν τα εργαλεία που ταιριάζουν καλύτερα σε συγκεκριμένα περιβάλλοντα. Ένα εγχειρίδιο βέλτιστων πρακτικών για την ΟΔΠΖ είναι κατάλληλο για όλες τις χώρες που συμμετέχουν σε τέτοιες μελέτες ολοκληρωμένων διαχειριστικών προσεγγίσεων. Ένα τέτοιο εγχειρίδιο θα ωφελούσε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά στη μείωση των συγκρούσεων των διαφορετικών χρήσεων και συμφερόντων, καθώς και τη βελτίωση της διαχείρισης των σημαντικών πόρων που υπάρχουν στα παραθαλάσσια μέτωπα, αλλά και ακόμα παραπέρα (Portman and Fishhendle, 2011).

3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

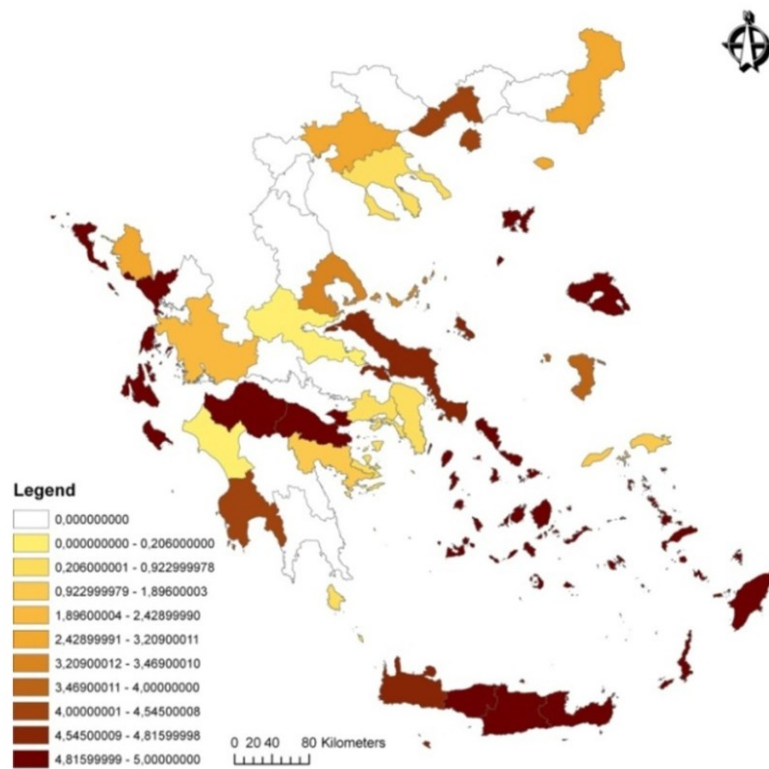
3.1 Α. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

3.1.1 Χαρακτηριστικά και φυσιογνωμία ελληνικού παράκτιου χώρου

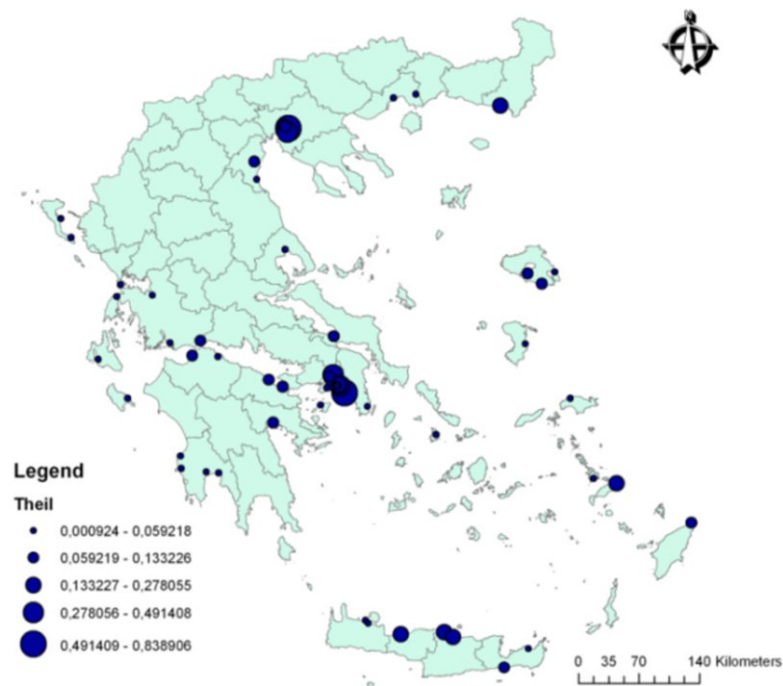
Ο χωρικός κατακερματισμός και η φυσικο-γεωγραφική ασυνέχεια αποτελούν τυπικά χαρακτηριστικά της ελληνικής γεωγραφίας, δεδομένου ότι σχεδόν το 20% της ελληνικής επικράτειας αποτελείται κυρίως από μικρά νησιά και εκτεταμένη ακτογραμμή. Η παράκτια ζώνη της Ελλάδος είναι άμεσα συνυφασμένη με τη φυσιογνωμία της, καθώς η παρουσία της είναι ιδιαίτερα έντονη και εμφανής, ενώ το ποσοστό που καταλαμβάνει από τη συνολική επικράτεια είναι σημαντικό. Σύμφωνα με έκθεση του ΥΠΕΧΩΔΕ (Ministry of The Environment, Physical Planning and Public Works, 2006), η ελληνική ακτογραμμή έχει μήκος που ξεπερνά τα 16.500 χλμ., ενώ η συνολική έκταση της Ελλάδας είναι περίπου 132.000 τ.χλμ. Η αναλογία αυτή έχει εξαιρετική σημασία δεδομένου ότι ο παγκόσμιος μέσος όρος δεν ξεπερνά τα 5χλμ / τ.χλμ. Η έκταση αυτή της ελληνικής ακτογραμμής αντιστοιχεί στο ένα τέταρτο του συνόλου των ακτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι σχεδόν ίση με αυτή της αφρικανικής Ηπείρου (Tsilimigkas, 2016). Πρόκειται, λοιπόν, για μια σημαντική παρουσία παράκτιων ζωνών στο ελληνικό τοπίο, οι οποίες δεν εκτείνονται μόνο στα συμπλέγματα των νησιών Ιονίου και Αιγαίου πελάγους, αλλά και στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας. Επιπλέον, οι ζώνες αυτές συγκεντρώνουν φυσικά και οικολογικά χαρακτηριστικά υψηλής ποιότητας και αξίας. Στο στενό αυτό τμήμα γης φιλοξενούνται ευαίσθητα και μοναδικά οικοσυστήματα που χαρακτηρίζονται από υψηλή παραγωγικότητα και ποικιλομορφία τοπίων, αλλά και έμβιων όντων. Μεταξύ των οικοσυστημάτων αυτών κατατάσσονται τα δέλτα των ποταμών, οι λιμνοθάλασσες, τα έλη, τα παράκτια δάση, τα αλμυρά λιβάδια, οι βραχονησίδες και οι αμμοθίνες που φιλοξενούν πολλά σπάνια είδη. Τα οικοσυστήματα αυτά χρήζουν προστασίας και διατήρησης όχι μόνο λόγω της σημαντικής συμβολής τους στην υψηλή ποιότητα και παραγωγική αξία του ελληνικού χώρου, αλλά και λόγω της προστασίας που προσφέρουν απέναντι σε ακραία καιρικά φαινόμενα, όπως οι πλημμύρες, tsunami και γενικά οικολογικές καταστροφές. Επιπλέον, στις ζώνες αυτές εντοπίζονται σημαντικά ενδιαιτήματα που περιλαμβάνουν πτηνά, θηλαστικά, αλλά και θαλάσσια είδη, η επιβίωση των οποίων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την οικολογική

ποιότητα της περιοχής, αλλά και την ίδια την επιβίωση του ανθρώπινου είδους (Κοκκώσης κ.α., 1999).

Η σημασία του παράκτιου τμήματος της πόλης αντικατοπτρίζεται και στον αριθμό των ατόμων που κατοικούν σε αυτές τις περιοχές. Μόλις το 33% του πληθυσμού κατοικεί στη στενή λωρίδα <2 χλμ. της παράκτιας ζώνης της χώρας, ενώ πάνω από το 80% στο ευρύτερο τμήμα της (έως 50 χλμ.). Στο χάρτη που ακολουθεί ([εικόνα 3.1](#)) απεικονίζεται σχηματικά η μέση πυκνότητα πληθυσμού των παράκτιων περιοχών της χώρας μας. Τα οφέλη που αναφέρθηκαν παραπάνω, αποτελούν ελκυστικό παράγοντα για τον πληθυσμό αυτό, ούτως ώστε να επιλέξει τα παραθαλάσσια τμήματα γης ως ιδανικούς προορισμούς διαμονής. Δεν είναι τυχαίο ότι σημαντικές μεγάλες πόλεις της Ελλάδας βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με τη θάλασσα (Αθήνα, Πάτρα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Βόλος) (βλ. [εικόνα 3.2](#)). Οι προοπτικές για την παράκτια αστικοποίηση δείχνουν περαιτέρω ανάπτυξη και συγκέντρωση δραστηριοτήτων στο τμήμα αυτό στο μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο μέλλον (έτος 2025). Το ποσοστό του αστικού παράκτιου πληθυσμού αναμένεται να αυξηθεί από 59,37% το 1985 πάνω από 86,47% το 2025, σύμφωνα με το σενάριο μελέτης του 'Blue Plan' / UNEP-MAP (Unep-Mar, 2012). Ως φυσική συνέπεια των παραπάνω, ένας μεγάλος αριθμός επιπλέον ανθρωπογενών δραστηριοτήτων, πέραν της αστικής δόμησης ευεργετούνται από τη γειτνίαση με τον παράκτιο χώρο. Οι βασικές κατηγορίες χρήσεων γης που αναπτύσσονται στις περιοχές αυτές είναι οι βιομηχανικές και λιμενικές δραστηριότητες, οι εξορμητικές δραστηριότητες, οι μεταφορές και εξαγωγές, ο τουρισμός, οι γεωργικές καλλιέργειες, οι δασικές εκτάσεις, οι υδάτινοι αποδέκτες (ποτάμια, λίμνες, θάλασσα), οι αρχαιολογικοί χώροι, οι χώροι αθλητικών εγκαταστάσεων και οι ανοιχτές χέρσες εκτάσεις. Οι ανθρώπινες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στις παράκτιες ζώνες διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: τις χέρσες και τις θαλάσσιες δραστηριότητες. Στις χέρσες κατατάσσονται οι γεωργικές και κτηνοτροφικές δραστηριότητες, οι βιομηχανίες, οι δραστηριότητες μεταποίησης και εξαγωγών, τα έργα υποδομής, η κατοίκηση και ο τουρισμός, ενώ στις θαλάσσιες ανήκουν οι δραστηριότητες εκμετάλλευσης του θαλάσσιου οικοσυστήματος, όπως οι ιχθυοκαλλιέργειες, οι μεταφορές, καθώς και δραστηριότητες εξόρυξης φυσικών πηγών όπως το πετρέλαιο (Αγγελίδης & Οικονόμου, 2005).



Εικόνα 3.1 : Μέση πυκνότητα πληθυσμού των παράκτιων περιοχών της Ελλάδας.
(πηγή: Polyzos & Tsiotas, 2012)



Εικόνα 3.2 : Χωρική κατανομή των παράκτιων πόλεων για την περίοδο 1961-2001.
(πηγή: Polyzos & Tsiotas, 2012)

3.1.2 Επιπτώσεις των χρήσεων γης και ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στις παράκτιες ζώνες

Η συγκέντρωση του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού πληθυσμού και η χωροθέτηση των σημαντικότερων αστικών κέντρων στις παράκτιες ζώνες, έχει σημαντικές επιπτώσεις στους φυσικούς πόρους τους. Το ίδιο συμβαίνει και με τις υπόλοιπες ανθρώπινες δραστηριότητες (που αναπτύχθηκαν εκτενώς στην προηγούμενη παράγραφο), οι οποίες κατακτούν όλο και περισσότερο 'παράκτιο έδαφος': το 80% της βιομηχανικής παραγωγής, το 90% του τουρισμού και το 35% της γεωργίας αναπτύσσεται στις περιοχές αυτές (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/notesanddefs.html#2144>).

Πιο συγκεκριμένα, λοιπόν, η ύπαρξη του νερού βοήθησε σημαντικά την ανάπτυξη της βιομηχανίας τόσο για χρήση στην παραγωγή, όσο και για τις μεταφορές των εμπορευμάτων από και προς αυτές. Ωστόσο, παρά τα επιτεύγματα που έχουν πραγματοποιηθεί σε διάφορους τομείς χάρη στη βιομηχανική εξέλιξη, οι δραστηριότητες αυτές δεν παύουν να αποτελούν τις πιο ρυπογόνες δραστηριότητες για το παράκτιο περιβάλλον λόγω των επιζήμιων επιπτώσεων στα θαλάσσια (και όχι μόνο) οικοσυστήματα, τα οποία έρχονται σε επαφή με τα τοξικά απόβλητα τους. Φαινόμενα όπως ο ευτροφισμός, η θερμική ρύπανση, αλλά και το φαινόμενο του θερμοκηπίου προκαλούνται από τις εγκαταστάσεις αυτές και τις διεργασίες τους. Η [εικόνα 3.3](#) αποτυπώνει χαρακτηριστικά ένα τέτοιο φαινόμενο υποβάθμισης του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Παράλληλα οι εξορυκτικές διεργασίες που πραγματοποιούνται τόσο στο υποθαλάσσιο όσο και στο παράκτιο τμήμα, μπορούν να προκαλέσουν ανεπανόρθωτες βλάβες για το οικοσύστημα. Η εξόρυξη των φυσικών πόρων, απαιτεί επεμβάσεις σε μεγάλο τμήμα του οικοσυστήματος και μπορεί να προκαλέσει ρύπανση λόγω επιβλαβών αποβλήτων ή ακόμα και διαρροών σε αγωγούς. Η Ελλάδα παρουσιάζει έντονη εξορυκτική δραστηριότητα στην περιοχή της Χαλκιδικής, της Κρήτης (Μεταλλεία Γύψου), ακόμα και σε νησιά, όπως τα Δωδεκάνησα, οι Κυκλάδες, η Σάμος κτλ. Εξίσου σημαντική βέβαια για την οικονομία της χώρας είναι και η ναυτιλιακή δραστηριότητα και το θαλάσσιο εμπόριο. Η ναυσιπλοΐα ανέκαθεν αποτελούσε μία από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες για την Ελλάδα, η οποία συνέδεε την ηπειρωτική χώρα με το νησιωτικό χώρο. Ένα σημαντικό μέρος των υποδομών και των μεταφορών εγκαθίσταται στις ζώνες αυτές και συμβάλει στη διακίνηση αγαθών και προϊόντων καθώς και στη μετακίνηση των ατόμων. Ωστόσο, οι μεταφορές περιλαμβάνουν πέραν των θαλάσσιων, τις αεροπορικές, τις σιδηροδρομικές, τις οδικές μεταφορές, αλλά και αυτές που αφορούν δραστηριότητες αναψυχής μέσω των

σκαφών ή και της αλιείας. Οι δραστηριότητες αυτές, όμως, παρά τα θετικά στοιχεία της γρήγορης μεταφοράς προϊόντων και ατόμων σε προορισμούς που μέχρι πριν λίγα χρόνια ήταν έως και ακατόρθωτο, δεν παύουν να δημιουργούν προβλήματα περιβαλλοντικά, αλλά και κυκλοφοριακά. Οι νέοι οδικοί άξονες που έχουν κατασκευαστεί στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια (Ιονία, Εγνατία οδός, Νέα οδός Κορίνθου – Καλαμάτας, Νέα οδός Πατρών κτλ.) αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα σημαντικών εξελίξεων στο επίπεδο των μεταφορών, αλλά και σημαντικών πιέσεων στις γύρω χρήσεις γης. Μεγάλοι οδικοί άξονες πολλών χιλιομέτρων με αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων έχουν καταλάβει τμήματα γης που μέχρι πριν λίγο καιρό ήταν τελείως φυσικά. Κατασκευές τέτοιας εμβέλειας επηρεάζουν, όπως είναι φυσικό, το οικοσύστημα της περιοχής, δημιουργώντας πολλές φορές βλάβες που δεν επιδέχονται βελτιώσεων. Από την άλλη πλευρά ο τουρισμός αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί την πιο σημαντική πηγή εσόδων για τη χώρα μας, ενώ αύξησε και τις θέσεις εργασίας. Ένας μεγάλος αριθμός τουριστικών καταλυμάτων, νυχτερινών κέντρων και ποικίλων καταστημάτων έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια στις παραθαλάσσιες περιοχές. Ωστόσο, τα μεγάλα έργα που συχνά συνοδεύουν τις τουριστικές δραστηριότητες, όπως η κατασκευή καταλυμάτων, η οικιστική ανάπτυξη, η εντατικοποίηση έργων υποδομών, αποτελούν βίαιες επεμβάσεις στα υπάρχοντα οικοσυστήματα. Η χαρακτηριστική εικόνα των ξαπλωστροών στην παραλία, με τη συσσώρευση παραθεριστών, οι οποίοι κάνουν χρήση του χώρου αδιαφορώντας συχνά για την προστασία και τη διατήρηση του, συμβάλει στη διαμόρφωση χώρων υποβαθμισμένων, οι οποίοι αδυνατούν να συντηρήσουν επαρκώς τα ενδιαίτηματά τους. Η τουριστική δραστηριότητα είναι ίσως η πιο εντατική δραστηριότητα στον ελληνικό χώρο, και κυρίως στα εκτεταμένα τμήματα των ποικίλων νησιών της. Άμεσα συνδεδεμένη με τον τουρισμό είναι η οικιστική ανάπτυξη και ο παραθερισμός. Σημαντικά αστικά κέντρα που γειτνιάζουν με τη θάλασσα, παρουσιάζουν, όπως είδαμε, έντονη οικιστική ανάπτυξη α' κατοικίας, με όλες τις συνεπακόλουθες δραστηριότητες. Παράλληλα, αρκετοί παραθαλάσσιοι οικισμοί μικρότερης εμβέλειας συγκεντρώνουν χρήσεις οικιστικές β' κατοικίας, με εξοχικές κατοικίες και καταλύματα παραθερισμού. Η Ελλάδα διαθέτει πολλές τέτοιες περιοχές λόγω των πολυάριθμων παραλιακών περιοχών που ενδείκνυνται και οι οποίες, όμως, υφίστανται σταδιακά όλη την υποβάθμιση που συνεπάγεται η συχνή χρήση τους από τον άνθρωπο σε συνδυασμό με τις υποδομές και τις κατασκευές που απαιτούνται για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες του (Αγγελίδης & Οικονόμου, 2005).

Επιπλέον, οι πεδινές ακτές καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό στο σύνολο των ελληνικών ακτών και είναι ιδιαίτερα παραγωγικές, καθώς χαρακτηρίζονται από εύφορα εδάφη, πλούσιο υδροφόρο ορίζοντα και ήπιο κλίμα, γεγονός που ευνοεί την ανάπτυξη των καλλιεργειών. Βέβαια η ανάγκη δημιουργίας καλλιεργήσιμων εκτάσεων έχει οδηγήσει το παρελθόν σε επεμβάσεις, όπως αποξηράνσεις υγροτόπων, αλλαγή στη φορά και τη ροή ποταμών, ακόμα και αποψιλώσεις δασικών εκτάσεων, επεμβάσεις που, όπως μπορούμε να κατανοήσουμε, επηρέασαν αρνητικά τα οικοσυστήματα της περιοχής. Επιπλέον, τα φυτοφάρμακα και τα λιπάσματα που χρησιμοποιούνται στις καλλιέργειες, τα εντομοκτόνα και παρασιτοκτόνα που αντιμετωπίζουν τις ασθένειες των φυτών και αυξάνουν τη γεωργική παραγωγικότητα, αποπλένονται μέσω των βροχών και καταλήγουν στους θαλάσσιους αποδέκτες, υποβαθμίζοντας την ποιότητα και την αισθητική τους αξία. Τέλος, η αλιεία, άμεσα συνυφασμένη με το θαλάσσιο τοπίο, αποτελεί σημαντική δραστηριότητα για το χώρο της Ελλάδος. Από τα πολύ παλιά χρόνια αποτέλεσε τρόπο αναζήτησης τροφής για τον άνθρωπο. Βέβαια τότε αφορούσε ένα μικρό αριθμό αλιευμάτων και αρκετά πιο απλοποιημένο εξοπλισμό. Σήμερα συνεχίζει να αποτελεί σημαντική δραστηριότητα, αλλά και πηγή εσόδων. Ωστόσο ο εξοπλισμός και η τεχνολογία που χρησιμοποιείται συχνά έχει επιζήμιες επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και τους οργανισμούς που κατοικούν σε αυτό. Η υπεραλίευση, ακόμα και ιχθύων που δεν έχουν αναπαραχθεί επαρκώς, διαταράσσει την ισορροπία του θαλάσσιου οικοσυστήματος, περιορίζοντας τη βιοποικιλότητά του και απειλώντας πολλά είδη με ολοκληρωτική εξαφάνιση. Αξίζει να αναφερθεί ότι ένας σημαντικός αριθμός ψαριών (το 1/4 του συνόλου των αλιευμάτων) αποτελείται από είδη που συλλέγονται στα δίχτυα χωρίς να είναι επιθυμητά. Η Ελλάδα διαθέτει ένα πλούσιο θαλάσσιο οικοσύστημα και μεγάλη ποικιλία θαλάσσιων ειδών που κινδυνεύει, δυστυχώς, με υποβάθμιση (Ministry of The Environment, Physical Planning and Public Works, 2006).

Η παράκτια ζώνη, λοιπόν, έχει πολύ μεγάλη σημασία για τον Ελλαδικό χώρο και τους κατοίκους του. Ο ρόλος της είναι πολλαπλός για τη χώρα μας τόσο για την προστασία και τη διατήρηση των φυσικών της οικοσυστημάτων, όσο και για τη οικονομική της ανάπτυξη σε ποικίλους τομείς και δραστηριότητες. Η σχέση αυτή, όμως, δεν είναι καινούρια. Από το παρελθόν ο άνθρωπος είχε την ανάγκη να βρίσκεται κοντά στο υγρό στοιχείο και να το αξιοποιεί προς όφελός του. Η σχέση αυτή τότε δεν ήταν επικίνδυνη για τη βιοποικιλότητα και τη διατήρηση του οικοσυστήματος. Σήμερα, όμως, η εντατική αξιοποίηση των ευαίσθητων αυτών ζωνών εγκυμονεί κινδύνους για την οικολογική τους αξία, λόγω της

ρύπανσης που προκαλούν οι ανθρώπινες δραστηριότητες, αλλά και την υπεράντληση των φυσικών πόρων. Οι ελλείψεις σχετικά με τα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια που ρυθμίζουν τις χρήσεις γης, αλλά και οι ασάφειες των σχετικών νομοθεσιών, οι οποίες δεν οριοθετούν σαφώς τον αιγιαλό και την παράκτια ζώνη και δεν καθορίζουν τις περιοχές με αξιόλογη οικολογική και πολιτιστική αξία, που χρήζουν προστασίας, έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη διαχείριση όλων αυτών των μετώπων. Συνεπώς, δημιουργούνται προβλήματα όπως η αυθαίρετη δόμηση, τα κυκλοφοριακά προβλήματα και οι αλληλοσυγκρούσεις των χρήσεων γης. Επιπλέον στην περαιτέρω αύξηση των οικιστικών προβλημάτων συμβάλλουν και η ανεπάρκεια ως προς τη διαχείριση και διατήρηση των φυσικών πόρων, η υπεράντληση υδάτων και υπερβόσκηση, οι συχνές πυρκαγιές και τα φαινόμενα παράνομης υλοτομίας. Μία είναι η ουσιαστική πηγή όλων των προαναφερθέντων προβλημάτων και αφορά την ασαφή οριοθέτηση των χρήσεων γης. Η συνύπαρξη των αντιφατικών χρήσεων (ανθρωπογενών δραστηριοτήτων - φυσικών πόρων και φυσικού οικοσυστήματος) δημιουργεί συγκρούσεις μεταξύ τους, οι οποίες αποτελούν ουσιαστικά συγκρούσεις μεταξύ του οικονομικού οφέλους και της περιβαλλοντικής ποιότητας (Αγγελίδης & Οικονόμου, 2005).



Εικόνα 3.3 : Φαινόμενο ερυθράς παλίρροιας στο Θερμαϊκό κόλπο (φαινόμενου που δημιουργείται από την αύξηση του φυτοπλαγκτόν στα νερά του κόλπου). (πηγή: <https://www.energia.gr/article/91648/erythroplakia--vafthke-xana-kokkinos-o-thermaikos-kolpos>)

3.2 Ο.Δ.Π.Ζ. ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ & ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

3.2.1 Νομικό πλαίσιο για τη διαχείριση και προστασία του παράκτιου χώρου

Αξίζει να τονιστεί ότι το ενδιαφέρον της Ελλάδας για την προστασία του παράκτιου χώρου ξεκινά από πολύ νωρίς. Ήδη από τη δεκαετία του '80, με το ν. 1337/1983 που αφορά στις επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων και την αυθαίρετη δόμηση, γίνεται μία πρώτη αναφορά στα παράκτια μέτωπα και την προστασία τους. Πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 23 τίθενται περιορισμοί και οριοθετήσεις όσον αφορά στη δόμηση σε περιοχές πλησίον ακτών και ζωνών αιγιαλού. Το 1986, δημοσιοποιείται ο πρώτος νόμος που αφορά ξεκάθαρα στην προστασία του περιβάλλοντος και όλων των συναφών στοιχείων. Ο ν. 1650/1986, λοιπόν, διαμορφώνει κριτήρια και μηχανισμούς για τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος με απώτερη επιδίωξη τη διαφύλαξη της υγείας και την εξέλιξη της προσωπικότητας του ανθρώπου μέσα από ένα ποιοτικό περιβάλλον. Ο νόμος αυτός δεν αποσκοπεί απλά σε μια γενική προστασία του περιβάλλοντος αλλά εξειδικεύεται στην προστασία των επιμέρους τμημάτων που το απαρτίζουν (έδαφος, ατμόσφαιρα, των ύδατα κτλ.) και κάνει μια ειδική αναφορά στην *'προστασία των ακτών των θαλασσών, των όχθων των ποταμών, των λιμνών, του βυθού αυτών και των νησίδων ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων του τοπίου'*. Μετά από μία δεκαετία περίπου, ο ν. 2242/1994 κάνει αναφορά στην *'πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε ζώνες οικιστικού ελέγχου προστασίας φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος'*. Επισημαίνει διαδικαστικά θέματα σχετικά με τους περιορισμούς και τους όρους δόμησης σε παραλιακούς οικισμούς και οικισμούς πλησίον ζωνών αιγιαλού. Το 1997 δημοσιεύεται ο ν. 2508/97, ο οποίος αφορά *'τη βιώσιμη ανάπτυξη πόλεων και οικισμών της χώρας'*. Ο νόμος αυτός αναφέρεται, μεταξύ άλλων στην κατάρτιση ρυθμιστικών σχεδίων σημαντικών αστικών κέντρων σε άμεση συσχέτιση με το παραλιακό μέτωπο, όπως είναι η Πάτρα, το Ηράκλειο Κρήτης, τα Ιωάννινα, ο Βόλος, στα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος τους, καθώς και στους οργανισμούς εφαρμογής των σχεδίων αυτών. Παράλληλα αναφέρεται στη σύνταξη και διαφόρων άλλων πολεοδομικών μελετών, ενώ ορίζει και αναλύει τη διαδικασία μελετών περιοχών ανάπλασης. Ορίζει, δηλαδή, την αποκατάσταση περιοχών στις οποίες *'έχουν διαπιστωθεί προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και*

περιορισμών δόμησης'. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα σημαντικό βήμα, καθώς μέσα από το νομοπλαίσιο αυτό τίθενται βάσεις ολοκληρωμένης μελέτης και διαχείρισης παράκτιων μετώπων που χρήζουν ριζικής ανάπλασης και αναβάθμισης. Αρκετά σημαντική είναι και η ΚΥΑ 33318/3028/1998 (ΦΕΚ 1289/β/28.12.98), η οποία ουσιαστικά ορίζει τόπους και φυσικά οικοσυστήματα που χρήζουν προστασίας και *'καθορίζει μέτρα και διαδικασίες για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων), της άγριας πανίδας και της αυτοφυούς χλωρίδας'*. Μεταξύ αυτών δίνει ιδιαίτερη σημασία και στην προστασία της χλωρίδας και της πανίδας των παράκτιων οικοσυστημάτων, υγροτόπων, λιμνών και παραλίμιων τόπων. Στη συνέχεια, ο ν. 2742/1999 θέτει τις βάσεις και τους στόχους του χωροταξικού σχεδιασμού για μια αειφόρο ανάπτυξη προς όφελος της χώρας μας και του περιβάλλοντος της. Στο άρθρο 7 εξειδικεύεται στα ειδικά πλαίσια του σχεδιασμού αυτού, ένα εκ των οποίων αφορά στην : *'ανάπτυξη και την οργάνωση ορισμένων ειδικών περιοχών του εθνικού χώρου και ιδίως τις παράκτιες νησιωτικές περιοχές, τις ορεινές και προβληματικές ζώνες, τις περιοχές που υπάγονται σε διεθνείς ή ευρωπαϊκές συμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και άλλες ενότητες του εθνικού χώρου που παρουσιάζουν κρίσιμα περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα'*. Το 2001 δημοσιοποιείται ένα νόμος που αναφέρεται συγκεκριμένα στον αιγιαλό, την παραλία και τις σχετικές τους διατάξεις. Πρόκειται για το ν. 2971/2001, ο οποίος αποσαφηνίζει τους όρους όπως αιγιαλός, παραλία, λιμένας κτλ. Ο νόμος αυτός προστατεύει και καθορίζει τις οριογραμμές και τους περιορισμούς όσον αφορά στον αιγιαλό, και όλα τα επιμέρους τμήματα του. Παρά την προσπάθεια για τη διαμόρφωση ενός νομικού πλαισίου που αναφέρεται αποκλειστικά στη παράκτια ζώνη, ο ίδιος αμφισβητήθηκε καθώς δε θεωρήθηκε ότι συμβάδιζε με τις αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης των περιοχών αυτών και δεν συνδεόταν με τις έννοιες της προστασίας και διαχείρισης των παράκτιων περιοχών, όπως ορίζονταν από το ν. 1650/1986. Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι δεν καθοριζόταν σαφώς η απρόσκοπτη και ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στη θάλασσα, λόγω παράνομων περιφράξεων ή οικοδόμησης σε ζώνες πλησίον του αιγιαλού. Αξιόλογος είναι ο ν. 3028/2002 *'για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς'* (συμπεριλαμβανομένων και των παράκτιων τμημάτων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος), καθώς και ο ν. 3201/2003 για την *'αποκατάσταση, την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των νησιών που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου του Αιγαίου'*. Εξίσου σημαντικός για το μέλλον του παράκτιου χώρου είναι και ο ν. 3199/2003, ο οποίος αναφέρεται στην *'προστασία και*

διαχείριση των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων'. Αποσαφηνίζονται και εδώ όροι όπως επιφανειακά, υπόγεια, εσωτερικά ύδατα, λίμνη, ποταμός, παράκτια ύδατα κτλ., συνίσταται η κεντρική υπηρεσία υδάτων που είναι αρμόδια για τη διαχείριση, την παρακολούθηση και το συντονισμό του υδάτινου δυναμικού της χώρας, ενώ καθορίζονται και οι χρήσεις των επιμέρους τμημάτων του δυναμικού αυτού (Mourmouris et al, 2006).

Η πρώτη προσπάθεια της Ελλάδας για μια ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου πραγματοποιείται στα τέλη του 20ου αιώνα με έξι προγράμματα ολοκληρωμένης διαχείρισης έξι διαφορετικών περιοχών. Τα προγράμματα αυτά αναφέρονται επιγραμματικά παρακάτω:

1. **"Πρόγραμμα για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Περιοχών στις Κυκλάδες"** / (ερευνητικό πρόγραμμα LIFE 96 ENV/GR/000537), από το Εργαστήριο Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού Πανεπιστημίου Αιγαίου (http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.ds_pPage&n_proj_id=879), με διάρκεια: 01/01/1997 - 30/04/2000.
2. **"Εναισθητοποίηση, συνεργασία και συνθήκες για βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών στη Μαγνησία"** / (ερευνητικό πρόγραμμα LIFE96 ENV/GR/000580), από την Αναπτυξιακή Εταιρεία Μαγνησίας (http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.ds_pPage&n_proj_id=714), με διάρκεια: 13/01/97 – 13/09/2000.
3. **"Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών στο Στρυμονικό κόλπο"** / (ερευνητικό πρόγραμμα LIFE96 ENV/GR/000564), από την ΕΚΒΥ/ ΕΘΙΑΓΕ (http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.ds_pPage&n_proj_id=721), με διάρκεια: 01/01/1997 - 30/04/2000
4. **"Ολοκληρωμένη διαχείριση των ακτών στη Στερεά Ελλάδα"** / (ερευνητικό πρόγραμμα TERRA), από την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας (Ministry of The Environment, Physical Planning and Public Works, 2006).
5. **"Στρατηγικές για τη διαχείριση και συνεργασία μητροπολιτικών και προαστιακών παράκτιων περιοχών στο Σαρωνικό Κόλπο"** / (σχέδιο TERRA), από τον Οργανισμό της Αθήνας (Ministry of The Environment, Physical Planning and Public Works, 2006).

6. "Ολοκληρωμένη διαχείριση των ακτών στην Καβάλα" / (σχέδιο TERRA), από την Νομαρχία Καβάλας (Ministry of The Environment, Physical Planning and Public Works, 2006).

Σημαντικό κεφάλαιο στην προστασία και ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου αποτελεί η έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Στο άρθρο 9 γίνεται ειδική αναφορά στη χωρική οργάνωση του παράκτιου χώρου ο οποίος *'βρίσκεται συνεχώς υπό καθεστώς υψηλών πιέσεων και συγκεντρώνει πολλές χρήσεις ασύμβατες μεταξύ τους'*. Επισημαίνει, λοιπόν, την αναγκαιότητα ενός *'ολοκληρωμένου συνολικού σχεδιασμού και διαχείρισης'* των ευαίσθητων αυτών οικοσυστημάτων, ο οποίος εξειδικεύεται σε επιμέρους πολιτικές και δράσεις (Καλλίνικος, 2016):

1. Ενίσχυση της συνοχής, προσβασιμότητας και επικοινωνίας των απομακρυσμένων παράκτιων περιοχών, με ιδιαίτερη έμφαση στο νησιωτικό χώρο του Αιγαίου.
2. Βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, τόσο του θαλάσσιου όσο και του χερσαίου τμήματος της παράκτιας ζώνης, λαμβάνοντας υπόψιν τις ιδιαιτερότητες και τις αντοχές του κάθε οικοσυστήματος.
3. Βελτίωση του συντονισμού των δράσεων, που προωθούνται από τις ενδιαφερόμενες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό, τοπικό επίπεδο, τόσο στη θάλασσα, όσο και την ξηρά.

Όλες αυτές οι στρατηγικές εξειδικεύονται στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τα Νησιά και τον Παράκτιο Χώρο. Το πλαίσιο αυτό κάνει ειδική αναφορά στον παράκτιο και ειδικότερα στο νησιωτικό χώρο της Ελλάδος αποσκοπώντας στη:

- διατήρηση του πληθυσμού τους,
- την ανάπτυξη της οικονομίας και των υπηρεσιών προς όφελος της ταυτότητας και των πολιτισμικών χαρακτηριστικών της κάθε νησιωτικής περιοχής προωθώντας και άλλες εναλλακτικές μορφές ανάπτυξης.
- την προστασία και διατήρηση του αξιόλογου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος τους.

Επίσης στο ειδικό αυτό πλαίσιο αποσαφηνίζονται οι όροι που σχετίζονται με τον παράκτιο χώρο και τη έννοια του αιγιαλού. Παράλληλα διαμορφώνονται περιορισμοί ως προς τις δραστηριότητες και τη δόμηση που επιτρέπεται σε κάθε επιμέρους τμήμα της παράκτιας νησιωτικής ζώνης. Ωστόσο εντοπίζονται ορισμένες ασάφειες ιδίως όσον αφορά στις χρήσεις

σε εκτός σχεδίου τμήματα παράκτιων περιοχών, καθώς και τη γενικότερη διαχείριση και οριοθέτηση του θαλάσσιου τμήματος των περιοχών αυτών.

Στη συνέχεια, το 2016 συντάσσεται ο ν. 4269.2014 που αναφέρεται στη χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση υπό το πρίσμα της βιώσιμης ανάπτυξης. Ο νόμος αυτός ουσιαστικά απλοποιεί διαδικασίες και συστήματα σχεδιασμού, τα επανακαθορίζει, κατηγοριοποιώντας σε επιμέρους τμήματα σχεδιασμού ανάλογα με τη γεωγραφική κλίμακα και το χρονικό προγραμματισμό. Επίσης, πραγματοποιείται ένας επανασχεδιασμός χρήσεων γης, ώστε να προσαρμόζονται στα σημερινά δεδομένα και να επιτελούν το χωροταξικό και πολεοδομικό σκοπό τους. Τέλος ο ν. 4495/2017 αναφέρεται στον έλεγχο και την προστασία του δομημένου περιβάλλοντος, κάνοντας ειδική αναφορά στην αυθαίρετη οικοδόμηση. Θέτει σαφείς απαγορεύσεις και περιορισμούς ως προς τη δόμηση σε περιοχές εντός ζωνών αιγιαλού, παραλίας ή ρεμάτων, με κύριο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος τους και τη διασφάλιση της συνέχειας τους και της διατήρησής των πολύτιμων φυσικών αγαθών τους.

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΤΙΤΛΟΣ	ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ
v.1337/1983	Χωρικός και αστικός σχεδιασμός	Περιορισμοί και οριοθετήσεις όσον αφορά στη δόμηση σε περιοχές πλησίον ακτών και ζωνών αιγιαλού
v. 1650/1986	Για την προστασία του περιβάλλοντος.	<i>Προστασία των ακτών των θαλασσών, των όχθων των ποταμών, των λιμνών, του βυθού αυτών και των νησίδων ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων του τοπίου</i>
v. 2242/1994	Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις.	Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε ΖΟΕ προστασίας φυσικού & δομημένου περιβάλλοντος'. Προστασία τμήματος παράκτιου χώρου και ζωνών αιγιαλού.
v. 2508/97	Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις.	Περιβαλλοντική αναβάθμιση περιαστικού χώρου και υπαίθρου - κατάρτιση ρυθμιστικών σχεδίων σημαντικών αστικών κέντρων
ΚΥΑ 33318/3028/1998	Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιατημάτων), της άγριας πανίδας και της αυτοφυούς χλωρίδας	<i>Διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιατημάτων), της άγριας πανίδας και της αυτοφυούς χλωρίδας. Ιδιαίτερη σημασία και στην προστασία της χλωρίδας και της πανίδας των παράκτιων οικοσυστημάτων, υγροτόπων, λιμνών και</i>

		<i>παραλίμνιων τόπων</i>
v. 2742/1999	Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις.	Πρώθηση αειφόρου ανάπτυξης στην Ελλάδα, <i>ανάπτυξη και οργάνωση ειδικών περιοχών του εθνικού χώρου και ιδίως τις παράκτιες νησιωτικές περιοχές, τις ορεινές και προβληματικές ζώνες, τις περιοχές που υπάγονται σε διεθνείς ή ευρωπαϊκές συμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και άλλες ενότητες του εθνικού χώρου που παρουσιάζουν κρίσιμα περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα</i>
v. 2971/2001	Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις	Προστασία και καθορισμός οριογραμμών και περιορισμοί όσον αφορά στον αιγιαλό & τη ζώνη της παραλίας. Αμφισβητήσεις ως προς την εφαρμογή των αρχών της ολοκληρωμένης διαχείρισης
v. 3028/2002	Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς	Προστασία αρχαιολογικών χώρων σε παράκτιους οικισμούς
v. 3201/2003	Αποκατάσταση, προστασία, ανάδειξη φυσικού & δομημένου περιβάλλοντος των νησιών που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου του Αιγαίου	Προστασία και βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών του Αιγαίου
Αριθμός 6874/4871	Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	Ολοκληρωμένος - συνολικός σχεδιασμός & διαχείριση - ειδική αναφορά στη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του παράκτιου χώρου ως μία περιοχή που <i>βρίσκεται συνεχώς υπό καθεστώς υψηλών πιέσεων και συγκεντρώνει πολλές χρήσεις ασύμβατες μεταξύ τους</i>
v. 4269.2014	Χωροταξική & πολεοδομική μεταρρύθμιση - Βιώσιμη ανάπτυξη.	Απλοποίηση διαδικασιών & συστημάτων σχεδιασμού, επανακαθορισμός, κατηγοριοποίηση σε επιμέρους τμήματα σχεδιασμού ανάλογα με τη γεωγραφική κλίμακα και το χρονικό προγραμματισμό
v. 4495/2017	Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις.	Έλεγχος & προστασία δομημένου περιβάλλοντος, ειδική αναφορά στην αυθαίρετη οικοδόμηση, σαφείς απαγορεύσεις & περιορισμοί ως προς τη δόμηση σε περιοχές εντός ζωνών αιγιαλού, παραλίας ή ρεμάτων

Πίνακας 1 : Ισχύον θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τη διαχείριση & προστασία του παράκτιου χώρου.

(πηγή: προσωπική επεξεργασία)

Στον ανωτέρω [πίνακα 1](#) παρατίθεται επιγραμματικά όλο το νομικό πλαίσιο που διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των διαδικασιών διαχείρισης του παράκτιου μετώπου της χώρας. Συμπληρωματικό ρόλο στο προαναφερθέν νομικό πλαίσιο συντέλεσαν και κάποιοι επιπλέον νόμοι που επικύρωσαν διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες, οι οποίοι παρουσιάζονται επιγραμματικά στον ακόλουθο [πίνακα 2](#):

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ, ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ, ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ
Διάταγμα 191/1974	Επικύρωση συνθήκης Ramsar για υδροτόπους, 1971
Ν. 855/1978	Επικύρωση της συνθήκης των Ηνωμένων Εθνών για την προστασία της Μεσογείου, που υπογράφηκε το 1976 στη Βαρκελώνη
Ν. 1335/1983	Επικύρωση της συνθήκης της Βέρνης για τη διατήρηση της Άγριας Ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη, 1979
Ν. 1634/1986	Επικύρωση του πρωτοκόλλου σχετικά με τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές της Μεσογείου, 1979
Ν. 2204/1994	Επικύρωση της Συνθήκης των Ηνωμένων Εθνών για τη βιοποικιλότητα,
Ν. 2321/1995	Επικύρωση της Συνθήκης σχετικά με το νόμο της Θάλασσας, 1982

Πίνακας 2 : Νομικό πλαίσιο που επικυρώνει διεθνείς συνθήκες. Συμβάσεις και διατάγματα.
(πηγή: προσωπική επεξεργασία)

3.2.2 Φορείς διαχείρισης των παράκτιων περιοχών

Το νομικό πλαίσιο της Ελλάδος, λοιπόν, αποτελεί τον κύριο ρυθμιστή θεμάτων σχεδιασμού και διαχείρισης των παράκτιων χώρων της. Ο βασικός αρμόδιος διαχείρισης του θεσμικού αυτού πλαισίου και συνεπώς της προσέγγισης και σχεδιασμού των παράκτιων περιοχών, είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ). Πέραν αυτού, υπάρχουν και άλλα υπουργεία αρμόδια για τη διαχείριση των παράκτιων μετώπων (Καλίνικος, 2016):

- **Υπουργείο Πολιτισμού**, αρμόδιο για την προστασία της παράκτιας πολιτιστικής κληρονομιάς και αρχαιοτήτων.
- **Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομιών**, αρμόδιο για την αδειοδότηση και τη χρήση παραλιών και ακτών.
- **Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων**, αρμόδιο για τη διαχείριση της Γεωργίας και της Αλιείας στην Ελλάδα.
- **Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής**, αρμόδιο για τη διαχείριση και την προστασία των ελληνικών θαλασσών, τον έλεγχο των δραστηριοτήτων αλιείας και γενικότερα της θαλάσσιας κυκλοφορίας
- **Υπουργείο Εθνικής Άμυνας**, αρμόδιο για την έλεγχο και τη διαχείριση περιοχών σε υφιστάμενες ή πρώην στρατιωτικές παράκτιες περιοχές.

Παράλληλα με τα Υπουργεία αυτά, υπάρχουν και κάποιοι Οργανισμοί και Αρχές που έχουν τη δικαιοδοσία ελέγχου και διαχείρισης των παράκτιων ελληνικών περιοχών, όπως παρατίθενται στον ακόλουθο [πίνακα 3](#).

ΑΡΧΕΣ ΜΕ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ
Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Α.)
Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ.ΑΕ)
Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.)
Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου (Κ.Ε.Δ)
Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης (Γ.Γ.Ο.Α)
Γενική Γραμματεία Αθλητισμού (Γ.Γ.Α.)

Πίνακας 3 : Οργανισμοί και Αρχές με δικαιοδοσία ελέγχου και διαχείρισης παράκτιου χώρου.

(πηγή : προσωπική επεξεργασία)

Δεν θα πρέπει να παραλείψουμε, τέλος, τον εξίσου καίριο ρόλο των ίδιων των κατοίκων στη διαχείριση και προστασία των παράκτιων ζωνών. Η ευαισθητοποίηση και το ενδιαφέρον των πολιτών αλλά των αντίστοιχων τοπικών οργανισμών για συμμετοχή σε θέματα που αφορούν στον παράκτιο χώρο είναι ζωτικής σημασίας για το μέλλον κάθε πόλης. Με την παρακολούθηση και τη συμμετοχή τους σε όλη την πορεία των μελετών και σχεδιασμού, αποτελούν και οι ίδιοι μέρος της όλης διαδικασίας διαχείρισης του παράκτιου χώρου και συνδράμουν στην εξέλιξη και ποιοτική αναβάθμιση του τόπου τους. Παράλληλα ο ιδιωτικός τομέας με τις επενδύσεις και τις χρηματοδοτήσεις, έχει επίσης σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτή και επηρεάζει είτε θετικά είτε αρνητικά την όλη διαχείριση και εκμετάλλευση των παράκτιων περιοχών. Πολύ συχνά αντιμετωπίζουμε φαινόμενα έλλειψης των απαραίτητων οικονομικών πόρων προκειμένου να υλοποιηθεί μία μελέτη ή η διαδικασία διαχείρισης ενός παράκτιου μετώπου. Σε αυτές της περιπτώσεις, η οικονομική ενίσχυση μπορεί να αποδειχθεί σωτήρια για το μέλλον ενός τόπου.

Συνεπώς, παρατηρείται μία ποικιλία φορέων και αρχών, αρμόδιων για τον έλεγχο και τη διαχείριση των παράκτιων περιοχών. Προκειμένου, όμως, να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα για το μέλλον ενός τόπου, απαιτείται ο συντονισμός και η επιτυχημένη συνεργασία μεταξύ όλων αυτών των διαφορετικών επιπέδων διαχείρισης. Συχνά απαιτείται ένας επαναπροσδιορισμός ρόλων και μια απλοποίηση διαδικασιών για μια επιτυχημένη εφαρμογή των κατευθύνσεων και στόχων που έχουν τεθεί από τη μελέτη διαχείρισης του εκάστοτε τόπου.

3.3 ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ - ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Ο όρος 'αστική αναγέννηση', αποτελεί μία διαδικασία που περιλαμβάνει την αποκατάσταση υφιστάμενων δομών, την αναδιάρθρωση κτιρίων και περιοχών και την επαναχρησιμοποίηση της αστικής γης. Με το πέρασμα των χρόνων, ο όρος αυτός έχει εμφανιστεί με διάφορες μορφές, οι οποίες στην ουσία έχουν παρεμφερές νόημα, όπως 'αστική ανανέωση', 'αστική ανάπλαση' και 'αναζωογόνηση της πόλης'.

Η αστική αναγέννηση είναι μια πολύπλοκη διαδικασία μέσω της οποίας εφαρμόζονται πολυάριθμες μέθοδοι βελτίωσης και αποκατάστασης υποβαθμισμένων κτισμάτων και περιοχών, όπως ο εκσυγχρονισμός και η ανάπλαση. Ταυτόχρονα, όμως, αποτελεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, καθώς διαχειρίζεται προβλήματα σε όλους τους τομείς (κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό), ενώ καθοδηγείται από ένα συγκεκριμένο όραμα. Συνεπώς, εκτός από τη βελτίωση της δομής των κτιρίων, η αστική αναγέννηση επιλύει επίσης αστικά προβλήματα, όπως είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση, οι ανεπαρκείς ελεύθεροι ανοιχτοί χώροι, και η υποβαθμισμένη αστική υποδομή. Επιπλέον, ωφελεί τις οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις με τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης, την ενίσχυση των κοινωνικών δικτύων και την προώθηση της ενεργούς συμμετοχής ευάλωτων ομάδων. Ως εκ τούτου, η αειφορία διαδραματίζει εξέχοντα ρόλο στη διαδικασία της αστικής αναγέννησης, η οποία αντιστοιχεί στη βιώσιμη ανάπτυξη. Μαζί με την κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική δραστηριότητα, η αναγέννηση είναι επίσης μια συμβολική διαδικασία που αποσκοπεί στην καλλιέργεια μιας ελπίδας. Υποκρύπτει ένα σιωπηρό μήνυμα αναδημιουργίας και αναζωογόνησης, ενώ ταυτόχρονα θα υποδηλώνει ότι είναι δυνατή η επιστροφή στις καλύτερες εποχές (Roberts & Sykes, 2000).

Τα προγράμματα αστικής αναγέννησης, καθώς και οι πρωτοβουλίες ανάπλασης ανά περιοχή, συχνά διακρίνονται από άλλες δημόσιες πολιτικές διαχείρισης, λόγω του γεωγραφικού τους προσανατολισμού και στόχου. Τα τελευταία έτη, παρατηρείται συχνά η εμφάνιση τέτοιων πολιτικών αναβάθμισης στα παράκτια μέτωπα, ιδίως της Μεσογείου, που καταπονούνται λόγω των έντονων πιέσεων από τα γειτονικά αστικά κέντρα. Κύριο μέλημα των πολιτικών αστικής αναγέννησης είναι η αναδιαμόρφωση της ταυτότητας της εκάστοτε περιοχής, η αύξηση της ανταγωνιστικότητας τους και η γενικότερη ποιοτική αναβάθμιση τους. Τα πρώτα εγχειρήματα τέτοιων πρακτικών εξυγίανσης των περιοχών εμφανίστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες, λόγω εξωτερικών παραγόντων που επηρέασαν σημαντικά τα αστικά κέντρα. Χαρακτηριστικό τέτοιο παράγοντα αποτέλεσε η βιομηχανική επανάσταση, η οποία συνοδεύτηκε από έντονη αστικοποίηση και ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα παραγωγής μέσα στα κέντρα αυτά. Η έντονη αποβιομηχανοποίηση που την ακολούθησε, με την απομάκρυνση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων από τα αστικά κέντρα άσκησε, επίσης, σημαντικές επιρροές. Το φαινόμενο αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο στον ελλαδικό χώρο, καθώς παρατηρείται έντονη απαξίωση εκτεταμένων παραλιακών μετώπων αστικών κέντρων, λόγω του βιομηχανικού χαρακτήρα τους. Μεγάλες βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις

κατέλαβαν εκτεταμένες ζώνες του παραλιακού χώρου, συμβάλλοντας σε μια σταδιακή υποβάθμιση και αποκοπή του τμήματος αυτού από το κέντρο και τη ζωή των πόλεων. Η απουσία μιας ολοκληρωμένης και ορθής μέριμνας για τα μέτωπα αυτά είχε ως αποτέλεσμα την απαξίωση περιοχών με μεγάλη σημασία και ρόλο για τον ελλαδικό χώρο.

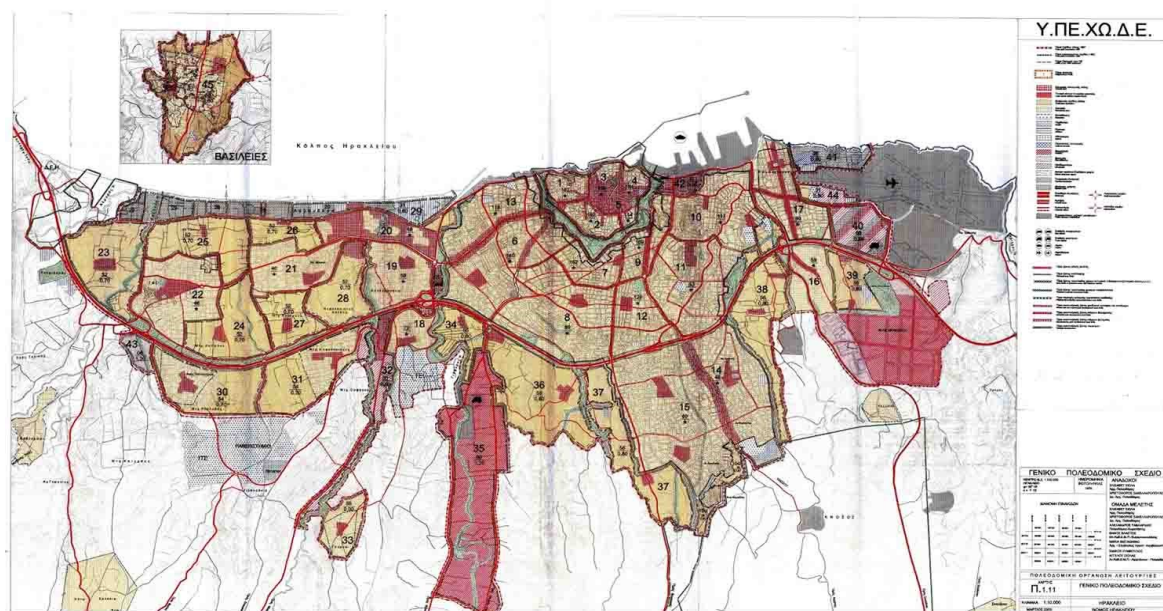
Αξίζει να αναφερθεί ότι οι περιοχές που συγκεντρώνουν σημαντικά στοιχεία για το αστικό κέντρο και οι οποίες δεν αξιοποιούνται επαρκώς (υπολειτουργούν ή παραμένουν αναξιοποίητες) κατατάσσονται σε θέση προτεραιότητας όσον αφορά την αστική αναγέννησή τους. Στην κατηγορία αυτή των περιοχών υψηλής σημασίας ανήκουν τα παραλιακά μέτωπα, οι αρχαιολογικοί χώροι, τα ιστορικά κέντρα και λιμάνια. Παρακάτω επιχειρείται η μελέτη και ανάλυση παραδειγμάτων τέτοιων περιοχών από τον ελληνικό χώρο, ούτως ώστε να αποτυπωθεί ο τρόπος διαχείρισης αστικών παραλιακών κέντρων. Ορισμένα παραδείγματα είναι επιτυχή και αξιόλογα, διατηρώντας τη σχέση τους με το παραλιακό μέτωπο σε εξέχουσα θέση για την πόλη και τους κατοίκους της, ενώ άλλα χαρακτηρίζονται από περισσότερο αποσπασματικούς χειρισμούς και μια ανεπαρκή ολοκληρωμένη διαχείριση, που δρα αρνητικά και στη σχέση της πόλης με την παραλία της.

3.3.1 Η περίπτωση του Ηρακλείου Κρήτης

Ο σχεδιασμός του παραλιακού μετώπου στο Ηράκλειο Κρήτης αποτέλεσε ένα από τα πιο επιτυχή παραδείγματα αναπλάσεων στη χώρα μας, ένα παράδειγμα προς μίμηση τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Το βασικό πρόβλημα της πόλης αυτής, από τα παλιά χρόνια ήταν η εσωστρεφής ανάπτυξη της και η 'στρέψη της πλάτης της' προς το παράκτιο μέτωπό της. Αποτελούσε στην ουσία μία παράκτια πόλη, χωρίς αξιοποιήσιμο παράκτιο μέτωπο, που δε διέφερε σε τίποτα από αρκετά ηπειρωτικά αστικά κέντρα. Μάλιστα η κατάσταση αυτή εντάθηκε ακόμα περισσότερο κατά τη βιομηχανική περίοδο με τη χωροθέτηση πολλών βιομηχανικών και λιμενικών εγκαταστάσεων στο τμήμα κοντά στη θάλασσα, συμβάλλοντας σε μια σταδιακή αλλοίωση του χαρακτήρα της. Το λιμάνι επεκτάθηκε καλύπτοντας σχεδόν όλο το τμήμα της παραλιακής ζώνης, ενώ αποθήκες, εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, μεταφορικές εταιρείες κτλ κατέλαβαν ό,τι είχε απομείνει από τη ζώνη αυτή. Σε όλα αυτά προστέθηκε και η έντονη ανοικοδόμηση της περιοχής για λόγους στέγασης αλλά και τουρισμού, που ξεκινά από τη δεκαετία του '50 και

έπειτα. Η ίδια η πόλη αδυνατεί να ικανοποιήσει όλες αυτές τις ανάγκες που δημιουργούνται, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται επεκτάσεις έξω από τα όρια της, επηρεάζοντας, όπως είναι λογικό, και το παραλιακό μέτωπό της (Περυσινάκη, 2009).

Η ευκαιρία για ανάπλαση της περιοχής και διαχείρισή του παραλιακού μετώπου της μέσα στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, δίνεται το 2003 με την τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της πόλης και το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα URBAN II (βλ. [εικόνα 3.4](#)), σε συνδυασμό πάντα με τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 στη χώρα μας. Μάλιστα δεδομένου ότι η πόλη αυτή είχε ενεργό ρόλο στη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, κατέστησε την ανάπλαση της πρώτη προτεραιότητα. Το παραλιακό μέτωπο του δήμου διακρίνεται σε *τρία τμήματα*: το τμήμα λιμανιού και των συναφών λειτουργιών, το τμήμα που γειτνιάζει με το ιστορικό κέντρο και χωροθετείται μέσα στα τείχη της πόλης και το δυτικό, λιγότερο αξιοποιήσιμο τμήμα του. Το ενδιαφέρον για ανάπλαση και αναβάθμιση στράφηκε κυρίως προς το τμήμα της παράκτιας ζώνης που έχει άμεση σχέση και αλληλεπίδραση με το ιστορικό κέντρο της πόλης, κυρίως για λόγους τουριστικής αξιοποίησης και ανάπτυξης της. Ιδιαίτερο βάρος δόθηκε και στο τμήμα του λιμανιού και των σχετικών δραστηριοτήτων, με την ενίσχυση του ρόλου του ως τουριστικό και εμπορικό λιμάνι και την αναβάθμιση του ευρύτερου χώρου του.

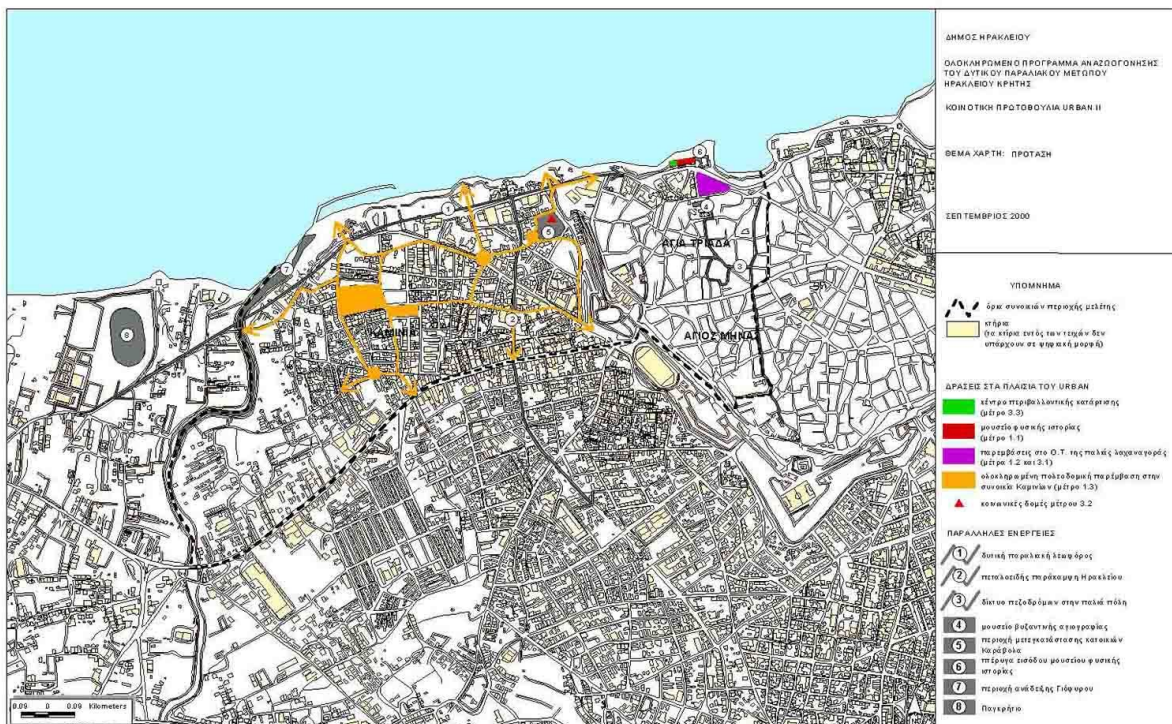


Εικόνα 3.4 : Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ηρακλείου, 2003

(πηγή : www.heraklion.gr)

Η κεντρική ιδέα του σχεδιασμού, λοιπόν, βασίστηκε στη ριζική αναδιαμόρφωση του παραλιακού τμήματος της πόλης με διατήρηση και ενίσχυση των λιμενικών υποδομών, σύνδεση του παραλιακού τμήματος με την πόλη και αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων και αποθηκών προς όφελος του τουρισμού και της αναψυχής. Οι γενικές αυτές κατευθύνσεις επιμερίζονται σε 2 άξονες ανάπτυξης:

1. Ο πρώτος αφορά στο τμήμα από τον όρμο Δερματά ως τη Ν. Αλικαρνασσό και αποτελεί μέριμνα του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
2. Ο δεύτερος αφορά μεμονωμένες μελέτες με κυρίαρχο το πρόγραμμα URBAN II που περιλαμβάνει την ανάπτυξη του δυτικού τμήματος του παραλιακού μετώπου από την περιοχή Καράβολα έως το Παγκρήτιο Στάδιο, όπως φαίνεται στην [εικόνα 3.5](#).



Εικόνα 3.5 : Χάρτης με την πρόταση ανάπτυξης του δυτικού τμήματος του Ηρακλείου, σύμφωνα με το πρόγραμμα URBAN II (πηγή : <https://www.heraklion.gr/municipality/urban/urban.html>)

Κάθε ένας από τους παραπάνω άξονες υποδιαιρείται σε επιμέρους επεμβάσεις ανάπλασης τμημάτων και υπο-περιοχών του συνολικού παραλιακού μετώπου. Έτσι, η ανάπλαση του ανατολικού παραλιακού τμήματος του νομού περιλαμβάνει (Περυσινάκη, 2009):

1. Την ανασυγκρότηση του θαλάσσιου μετώπου της περιοχής, των σταθμών ακτοπλοΐας - κρουαζιέρας και την αναβάθμιση και επέκταση των υποδομών τους και του κτιριακού αποθέματος. Παράλληλα, επιχειρείται ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης μαρίνας, με την αξιοποίηση των κτιρίων γύρω από αυτή και τη δημιουργία νέων προς ικανοποίηση των νέων απαιτήσεων της. Επίσης, σχεδιάζεται η δημιουργία κτιρίου που θα στεγάζει τις ανάγκες του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου.
2. Τη δυνατότητα διαμόρφωσης μαρίνας ελλιμενισμού στον όρμο Δερματά για την προσάραξη μεγάλων και πολυτελών σκαφών, τη δημιουργία ενός μεγάλου χώρου στάθμευσης οχημάτων και τη διαμόρφωση χώρων πρασίνου.
3. Την επιμήκυνση και αναβάθμιση του παραλιακού οδικού άξονα της Ν. Αλικαρνασσού.
4. Την κατεδάφιση του καταλύματος 'Ξενία' μέσα στα πλαίσια της 'στρέψης της πόλης προς τη θάλασσα' και την απομάκρυνση των εμποδίων που υφίστανται. Ο χώρος αυτός διαμορφώνεται με χώρους αναψυχής υψηλού επιπέδου σε συνδυασμό με ελεύθερους χώρους και μία κεντρική πλατεία (βλ. [εικόνα 3.6](#)).



Εικόνα 3.6 : Η πλατεία που διαμορφώθηκε στη θέση του παλιού Ξενία διαμορφώνει μια αλή μετάβαση προς το παραλιακό μέτωπο (πηγή : <https://www.heraklion.gr>)

Ο δεύτερος άξονας ανάπλασης αφορά κυρίως σε μεμονωμένα έργα, καθένα από τα οποία συμβάλλει ξεχωριστά στο γενικό στόχο της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της πόλης. Σημαντικό εγχείρημα αποτέλεσε η μετατροπή του παλιού κτιρίου της Ηλεκτρικής σε σύγχρονο Μουσείο Φυσικής Ιστορίας (βλ. [εικόνα 3.7](#)). Το μουσείο αυτό διατηρεί εκθέματα όχι μόνο από ελλαδικό χώρο, αλλά από όλη τη λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου.



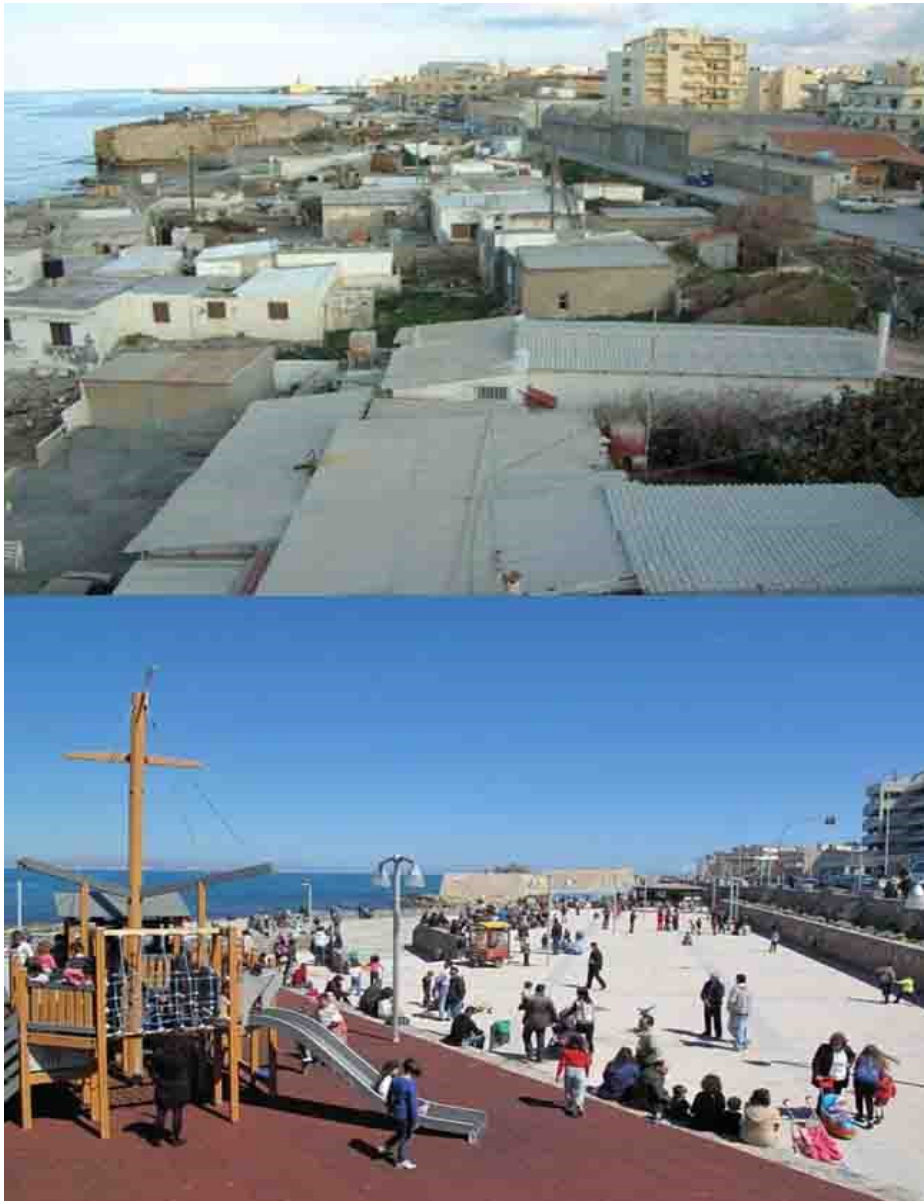
Εικόνα 3.7 : Το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας πριν και μετά τη μετατροπή του.
(πηγή : Σαπουνάκης, 2012)

Επίσης, η παλιά λαχαναγορά μετατρέπεται σε κέντρο γειτονιάς με λειτουργίες που προωθούν την κοινωνική συνοχή και την πολιτιστική δραστηριότητα (εγκατάσταση πολιτιστικού κέντρου). Σημαντικό σημείο της ανάπλασης της αποτελεί ο υπόγειος χώρος στάθμευσης που κατασκευάζεται για να αποσυμφορήσει την περιοχή και ο οποίος συνδυάζεται με τη δημιουργία μιας μεγάλης κεντρικής πλατείας στην επιφάνεια του. Τέλος, εντοπίζονται

αρκετές επεμβάσεις 'ανοίγματος' προς το δημόσιο χώρο και ενθάρρυνσης των χρηστών για πλήρη και δημιουργική αξιοποίησή του. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η συνοικία Καράβολα, με την απομάκρυνση των αυθαίρετων κτισμάτων που καταλαμβάνουν σημαντικό τμήμα του παραλιακού μετώπου προς όφελος της διαμόρφωσης εκτεταμένων χώρων πρασίνου και αναψυχής, που έχει τόσο πολύ ανάγκη η πόλη (Σαπουνάκης, 2012). Στην [εικόνα 3.8](#) και [3.9](#) που ακολουθούν, απεικονίζονται αυτές οι ριζικές αυτές αναδιαμορφώσεις.



Εικόνα 3.8 : Η ανάπλαση του χώρου της παλιά Λαχαναγοράς. Πάνω φαίνεται ο χώρος όπως ήταν πριν την ανάπλαση και κάτω όπως διαμορφώθηκε μετά (πηγή : Σαπουνάκης, 2012).



Εικόνα 3.9 : Η ανάπλαση της περιοχής Καράβολα με περιορισμό των αυθαίρετων κτισμάτων και διαμόρφωση περισσότερων ελεύθερων χώρων. (πηγή : Σαπουνάκης, 2012)

Οι Ολυμπιακοί αγώνες του 2004 αποτέλεσαν σημαντική ευκαιρία για την πόλη του Ηρακλείου ούτως ώστε να συντελεστούν οι ενέργειες ανάπλασης άμεσα και αποτελεσματικά. Ο επείγων χαρακτήρας συντόμευσε τις διαδικασίες και επίσπευσε τις νομοθετικές διατάξεις ούτως ώστε να μπορέσουν να προχωρήσουν τα έργα χωρίς γραφειοκρατικές δυσχέρειες και λοιπά εμπόδια από την ελληνική κυβέρνηση.

Η ανάπλαση του Ηρακλείου, λοιπόν, αποτέλεσε ένα αρκετά επιτυχημένο παράδειγμα, το οποίο μάλιστα απέσπασε και βραβείο από το Συμβούλιο της Ευρώπης. Αυτό που εκτιμήθηκε ιδιαίτερα ήταν η ριζική αναδιαμόρφωση μιας άναρχα διαμορφωμένης πόλης με αυθαίρετες επεκτάσεις. Οι επεμβάσεις ανάπλασης που πραγματοποιήθηκαν άλλαξαν την εικόνα που είχε η πόλη, την αναδιαμόρφωσαν σε πολεοδομικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό τομέα και την έστρεψαν προς το παραλιακό της μέτωπο, διαμορφώνοντας ένα δίκτυο ελεύθερων πράσινων χώρων πλήρως αξιοποιήσιμων από τους κατοίκους της. Ωστόσο, όλες αυτές οι επεμβάσεις, αν και βελτίωσαν σημαντικά τη συνολική εικόνα της περιοχής, δεν κατάφεραν να ξεφύγουν από τον κίνδυνο της εμπορικής εκμετάλλευσης. Η παραχώρηση εκτάσεων δημόσιας γης σε ιδιωτικούς φορείς για εκμετάλλευση αλλοίωσε σταδιακά τον αρχικό στόχο της ανάπλασης. Δόθηκε προτεραιότητα σε επεμβάσεις που αποφέρουν κέρδη, όπως είναι ο τουρισμός και η αναψυχή, με αποτέλεσμα να υποβαθμιστούν σημαντικά στοιχεία της πόλης του Ηρακλείου, όπως είναι ο πολιτισμός, η ιστορία και το φυσικό περιβάλλον.

Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι ότι ακόμα και τα θετικά στοιχεία της συνολικής ανάπλασης για ανάδειξη του πολιτιστικού χαρακτήρα της περιοχής και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, μπορεί να χάσουν την αξία τους μπροστά στα αρνητικά σημεία που συχνά εντοπίζονται. Συμπερασματικά, η πόλη του Ηρακλείου αποτελεί σημαντικό παράδειγμα ολοκληρωμένης διαχείρισης, ικανό να παραδειγματίσει και άλλες περιπτώσεις παραλιακών μετώπων, με αδυναμίες και προβλήματα διαχείρισης. Το ερώτημα που δημιουργείται είναι ο βαθμός στον οποίο μπορεί να επιδεινωθούν τα υπάρχοντα προβλήματα και αν αυτά μπορούν να αντιμετωπιστούν άμεσα, πριν αναστραφεί η όλη προσπάθεια αναβάθμισης που έχει συντελεστεί (Σαπουνάκης, 2012).

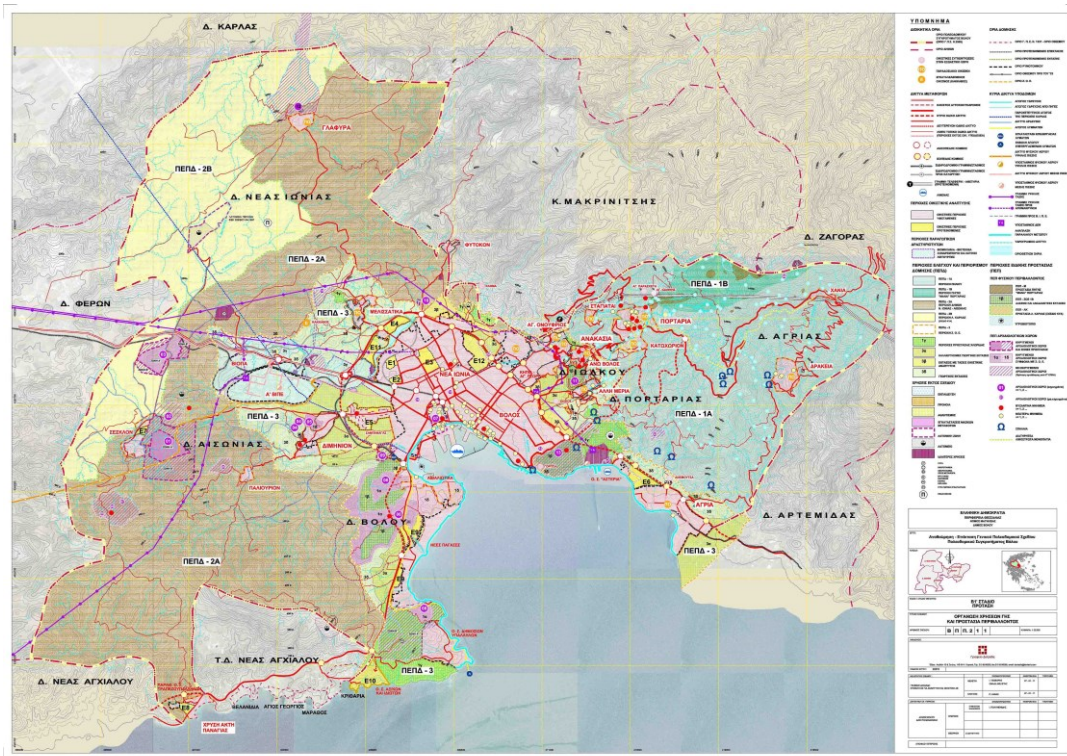
3.3.2 Η περίπτωση του Βόλου

Ο Βόλος ανήκει στις μεσαίου μεγέθους παραθαλάσσιες πόλεις, οι οποίες, όπως χαρακτηριστικά προαναφέρθηκε, διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο λόγω της στρατηγικής τους θέσης και δομής, στο πέρασμα των ετών. Οι κοινωνικές, οικονομικές και τεχνολογικές μεταβολές, που έχουν συντελεστεί μέσα σε χρονικό διάστημα αρκετών δεκαετιών στην πόλη του Βόλου, επηρέασαν όπως είναι φυσικό και το παράκτιο μέτωπο του. Ήδη από τις αρχές του 20ου αιώνα και με την προσάρτηση του νομού Μαγνησίας στο ελληνικό κράτος ξεκινάει

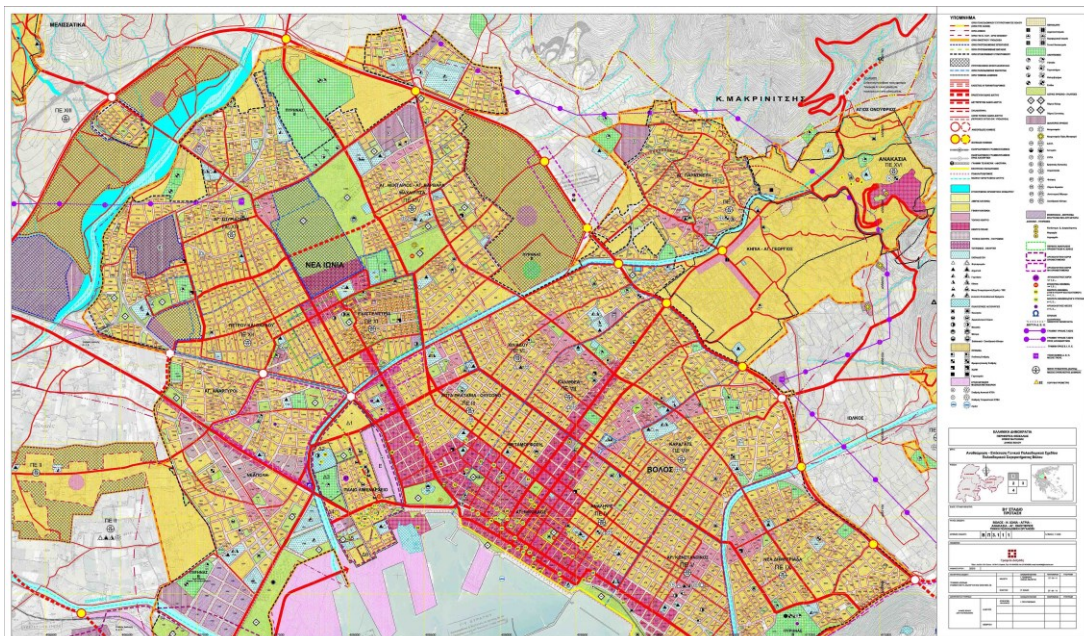
η βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής, παράλληλα με τη δημιουργία ενός σημαντικού λιμένα και των συναφών δραστηριοτήτων του. Οι περισσότερες βιομηχανίες χωροθετήθηκαν, για λόγους οικονομίας, κοντά στο λιμάνι, καταλαμβάνοντας σημαντικό τμήμα το παράκτιου χώρου. Η εκβιομηχάνιση που ακολούθησε από τα μέσα του 20ου αιώνα και ύστερα οδήγησε σε μία αναθεώρηση της εγκατάστασης των λειτουργιών του δευτερογενούς τομέα στο ζωτικό αυτό τμήμα της πόλης, παράλληλα με μία τάση οικιστικής και εμπορικής επέκτασης της. Συνεπώς, δόθηκε προτεραιότητα στο μέτωπο αυτό που είχε ανέκαθεν άμεση σχέση με το θαλάσσιο χώρο, με απώτερο σκοπό την ποιοτική αναβάθμισή του (Πετράκος κ.α., 2006).

Το 2009 συντάσσεται το ΓΠΣ του Βόλου, το οποίο έδωσε σημαντικές κατευθύνσεις για την αειφόρο ανάπτυξη της περιοχής και πιο συγκεκριμένα του σημαντικού παράκτιου μετώπου της. Στους χάρτες των [εικόνων 3.10](#) και [3.11](#) αποτυπώνονται οι άξονες των παρεμβάσεων και οι κατευθύνσεις ανάπτυξης του χώρου αυτού. Το παραλιακό μέτωπο, λοιπόν, ακολουθεί την ανάπτυξη της πόλης και επεκτείνεται και εκτός των ορίων των γύρω πολεοδομικών οικισμών φτάνοντας έως την περιοχή της Αγριάς στα ανατολικά και του Σωρού στα δυτικά. Χαρακτηριστικό του νέου αυτού ΓΠΣ είναι η αποφυγή ζημιολογών και ανώφελων επεκτάσεων, η ελαχιστοποίηση των επεκτάσεων εντός κρίσιμων ζωνών, όπως είναι το παραλιακό τμήμα της, αλλά και το ιστορικό κέντρο, καθώς και η εξασφάλιση ικανοποιητικών όρων δόμησης και συνθηκών διαβίωσης στο κέντρο της πόλης. Τα πολυώροφα κτίρια στο κέντρο της, σε συνδυασμό με τους περιορισμένους ελεύθερους χώρους, τα προβλήματα στη στάθμευση και τις υψηλές τιμές γης δημιουργούν αρκετά προβλήματα διαχείρισης της κατοικίας. Αλλά και οι οικιστικές επεκτάσεις στους γειτονικούς οικισμούς χαρακτηρίζονται από ανεπαρκή διαχείριση και συχνά φαινόμενα αυθαιρεσιών.

Επιπλέον, η δυτική περιοχή παρουσιάζει προβλήματα συνύπαρξης κατοικιών με εργοστάσια και λοιπές βιομηχανικές εγκαταστάσεις, σε αντίθεση με το κεντρικό και ανατολικό τμήμα του δήμου, όπου δεν εντοπίζονται συγκρούσεις χρήσεων. Στο ιστορικό κέντρο της πόλης συγκεντρώνονται διοικητικές και συναφείς λειτουργίες, όπως είναι το Δημαρχείο, αλλά και πολιτιστικές χρήσεις όπως το Δημοτικό Θέατρο, η δημοτική Βιβλιοθήκη, το Δημοτικό Ωδείο κτλ. Τέλος, στο παραθαλάσσιο τμήμα εντοπίζονται αστικές χρήσεις που σχετίζονται κυρίως με τον τουρισμό και την αναψυχή. Το γεγονός αυτό ισοδυναμεί, φυσικά, με ένα δυναμικό παραθαλάσσιο μέτωπο, το οποίο, όμως, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, αντιμετωπίζει τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και ηχορύπανσης (Δήμος Βόλου, 2011).



Εικόνα 3.10 : Χάρτης πρότασης οργάνωσης χρήσεων γης και Προστασίας Περιβάλλοντος Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου. (πηγή : Δήμος Βόλου, 2011)



Εικόνα 3.11 : Χάρτης πρότασης γενικής πολεοδομικής οργάνωσης Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου και συγκεκριμένα του τμήματος Βόλος-Νέα Ιωνία - Αγριά - Ανακάσια - Αγ. Ονούφριος. (πηγή : Δήμος Βόλου, 2011)

Σημαντικές ήταν και οι επεμβάσεις στο υπάρχον οδικό δίκτυο της περιοχής, όπως αποτυπώνεται και στον ανωτέρω χάρτη πολεοδομικής οργάνωσης της, με την κατασκευή περιφερειακού άξονα, που θα αποσυμφορήσει το κέντρο από άνοφελες διελεύσεις οχημάτων. Παράλληλα, σύμφωνα με έναν από τους στόχους του ΓΠΣ (Προστασία του περιβάλλοντος και βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων'), γίνεται μία προσπάθεια διατήρησης των χειμάρρων που διατρέχουν αρκετούς από τους οικισμούς του Βόλου, διασπώντας τη συνέχεια του αστικού ιστού. Έτσι, κατασκευάζονται μικρά γεφυράκια που εξασφαλίζουν αυτή τη μετάβαση από το ένα τμήμα του χειμάρρου στο άλλο, δημιουργώντας παράλληλα ένα γραφικό και αξιωματικό τοπίο (Δήμος Βόλου, 2011). Παράλληλα με το οδικό δίκτυο της περιοχής, ιδιαίτερα σημαντικό για την περιοχή είναι και το σιδηροδρομικό της δίκτυο. Η σύνδεση του σιδηροδρομικού σταθμού με το λιμάνι της πόλης χρονολογείται από τον 20ο αιώνα, όταν ο σταθμός αυτός δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει τις λειτουργίες του λιμένος. Ωστόσο, οι γραμμές αυτές δυσχεραίνουν τη λειτουργική σύνδεση μεταξύ των οικισμών, διασπώντας τον πολεοδομικό ιστό, μεγάλο τμήμα του οποίου αναπτύχθηκε μετά τη σιδηροδρομική χάραξη. Η σχέση του σιδηροδρομικού δικτύου και των εγκαταστάσεων του (που καταλαμβάνουν έκταση 40 στρεμμάτων περίπου) με τον αστικό ιστό αποτελεί μία από τις προκλήσεις και τα σημαντικά προβλήματα προς επίλυση για την πόλη του Βόλου.

Ο περιορισμός των πηγών ρύπανσης, επίσης, ανήκει στους επιμέρους στόχους του ΓΠΣ με απώτερο σκοπό την προστασία και αειφορία του φυσικού περιβάλλοντος. Οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού σκαφών επιβαρύνουν τη θάλασσα με τα απόβλητά τους. Το οικοσύστημα αυτό επιβαρύνεται, επίσης, από τα απόβλητα της αλιείας που είναι έντονα στην ευρύτερη περιοχή, αλλά και των τουριστών, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Παράλληλα, το δίκτυο ύδρευσης που παρουσιάζει προβλήματα, κυρίως λόγω της παλαιότητάς του, αλλά και της αυξημένης συγκέντρωσης χλωρίου, συμβάλλει στην υποβάθμιση και αλλοίωση του πόσιμου νερού.

Το 2011 συντάσσεται το Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου, το οποίο ουσιαστικά εξελίσσει τους στόχους και τις προτάσεις των προηγούμενων πολεοδομικών σχεδίων και έχει ως βασικό στόχο τη *'χωροταξική και οικιστική οργάνωση, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης'*. Ο στόχος αυτός εξειδικεύεται στις ακόλουθες ενέργειες – δράσεις (<http://epoleodomia.volos.gr>):

1. Ένισχυση του ρόλου του λιμανιού του Βόλου και της διασύνδεσης του με 3 άξονες:
 - του δίπολου Βόλου-Λάρισας

- της διασύνδεσης της περιοχής με τον εθνικό και βαλκανικό χώρο
 - της διασύνδεσης της περιοχής με τον μεσογειακό και ευρωπαϊκό χώρο
2. Ενίσχυση και ανάδειξη των σημείων εκείνων στα οποία η περιοχή υπερτερεί σε εθνικό επίπεδο και τα οποία αξίζει να διαφυλαχτούν. Αυτά είναι το λιμάνι που αποτελεί σημαντικό πόλο ανάπτυξης της περιοχής, η πανεπιστημιακή και τεχνολογική της εξέλιξη, το πλούσιο φυσικό αλλά και πολιτιστικό περιβάλλον της, ο τουρισμός και οι συναφείς δραστηριότητές του, η αγροτική παραγωγή αλλά και οι μεταποιητικές δραστηριότητες.
3. Η ενίσχυση του ρόλου του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής. Αυτό επιτυγχάνεται με μία σειρά μέτρων που έχουν ως στόχο την προστασία κάθε επιμέρους στοιχείου του. Έτσι επιχειρείται:
- η προστασία των φυσικών πόρων, ιδίως των πιο ευαίσθητων οικοσυστημάτων.
 - η ολοκληρωμένη διαχείριση των υδάτινων πόρων της περιοχής, του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα, αλλά και των υπέργειων υδάτινων οικοσυστημάτων.
 - η παραγωγή Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας
 - η αποτελεσματική αντιμετώπιση των απορριμμάτων και αστικών λυμάτων
 - η αποτελεσματική διαχείριση της αέριας ρύπανσης και βιομηχανικών λυμάτων
 - η ανάληψη δράσεων για την εξασφάλιση των απαραίτητων χρηματοδοτήσεων και, ακολούθως, την επίτευξη μιας ολοκληρωμένης περιβαλλοντικής διαχείρισης.
4. Η χωρική συνοχή και βελτίωση της σχέσης μεταξύ αστικών κέντρων και υπαίθρου. Ο στόχος αυτός προϋποθέτει την ισόρροπη ανάπτυξη και τη διασύνδεση πόλεων και υπαίθριων αγροτικών, φυσικών, δασικών κ.α. περιοχών. Οι περιστατικές αυτές περιοχές μπορούν να λειτουργήσουν με τέτοιο τρόπο ώστε να αποσυμφορήσουν τα πυκνοδομημένα αστικά κέντρα, χωρίς όμως η αστική ανάπτυξη και εξάπλωση να συντελείται εις βάρος των υπαίθριων αυτών περιοχών.
5. Αποτελεσματικότερη διακυβέρνηση του χώρου με καλύτερη διαχείριση και αποτελεσματικότερο επιμερισμό αρμοδιοτήτων σε τοπικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

6. Αναβάθμιση και ενίσχυση του ρόλου του αστικού κέντρου μέσω πολιτικών υγιούς ανταγωνισμού και ανάπτυξης της πόλης σε οικονομικό και κοινωνικό τομέα.

Τέλος, σημαντικό σημείο στην εξέλιξη και αειφόρο ανάπτυξη της πόλης του Βόλου, αποτέλεσε η έγκριση της μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης Γ.Π.Σ. Βόλου (Νοέμβριος 2016. Οι ουσιαστικές τροποποιήσεις που προτάθηκαν ήταν (ΦΕΚ 237 ΑΑΠ / 4.11.2016):

1. Ενίσχυση του τουριστικού χαρακτήρα του παραλιακού μετώπου της περιοχής, με τον καθορισμό χρήσεων τουρισμού και αναψυχής (περιοχές Αγίας και Νέων Παγασών).
2. Μελέτη της δυνατότητας μετεγκατάστασης της ΑΓΕΤ Βόλου, ούτως ώστε η περιοχή αυτή να αξιοποιηθεί για λόγους τουρισμού και αναψυχής και συνεπώς να αναβαθμιστεί.
3. Αποτελεσματική αξιοποίηση και ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής σε φυσικούς πόρους, αλλά και αρχαιολογικό/πολιτιστικό πλούτο. Ενίσχυση της πολιτιστικής ταυτότητας της μέσα από την προώθηση ενός δικτύου διασύνδεσης των τοπίων αυτών.
4. Προστασία των περιοχών φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος με τη δημιουργία Περιοχών Ειδικής Προστασίας.
5. Δημιουργία οικιστικών υποδοχέων για την κάλυψη αναγκών στέγασης και την αποσυμφόρηση του ήδη πυκνοδομημένου κέντρου της περιοχής.
6. Δημιουργία Περιοχών Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης, οι οποίες αποτελούν ουσιαστικά τις μεταβατικές ζώνες, προστατεύοντας από τις αυθαίρετες επεκτάσεις σε περιοχές με πλούτο φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων.
7. Ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής. Βελτίωση της σιδηροδρομικής διασύνδεσης του λιμανιού με την ευρύτερη περιοχή, μέσω της κατάργησης και μετεγκατάστασης των τμημάτων που δημιουργούν οχλήσεις και αξιοποίηση των παλαιών και πλέον αχρησιμοποίητων εγκαταστάσεων του σιδηροδρόμου ως *'ενεργά στοιχεία βιομηχανικής αρχιτεκτονικής και τεχνολογικού εξοπλισμού'*.
8. Άμεση απομάκρυνση και μετεγκατάσταση των θέσεων φορτοεκφόρτωσης του παλαιοσιδήρου (scrap) και των χύδην φορτίων. Απαγόρευση χωροθέτησης των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στην θέση Πευκάκια λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων.

Συμπερασματικά, ο πολεοδομικός ιστός της πόλης του Βόλου παρουσίασε αρκετές αδυναμίες και κινδύνους για το παράκτιο μέτωπο της, μέσα στην εξέλιξη των ετών, γεγονός που επηρέασε τις αναπτυξιακές της ευκαιρίες. Τα πολεοδομικά σχέδια που συντάχθηκαν τα τελευταία έτη επιχείρησαν να αναδιαμορφώσουν την πολεοδομική της ταυτότητα και να προστατεύσουν όλα εκείνα τα στοιχεία που αξίζει να προστατευτούν, συμβάλλοντας στην αειφόρο εξέλιξή της. Ανάμεσα σε αυτά κατατάσσεται και το πολύτιμο παράκτιο μέτωπο της, που μπορεί να προσφέρει αξιόλογες δυνατότητες για την περιοχή μέσα από τη σωστή διαχείριση και αξιοποίηση του (βλ. [εικόνα 3.12](#)). Η κατάληψη του από τις δραστηριότητες του λιμένα και λοιπές βιομηχανικές εγκαταστάσεις για αρκετά χρόνια συνέβαλε στη σταδιακή υποβάθμιση του και την αλλοίωση του πολύτιμου φυσικού και πολιτιστικού πλούτου του. Το γεγονός αυτό επηρέασε, όπως είναι λογικό, και την τουριστική εξέλιξη της πόλης και των γειτονικών παράκτιων οικισμών της. Μέσα, όμως, από την πολεοδομική οργάνωση και σύνταξη των αντίστοιχων σχεδίων και προτάσεων ανάπλασης, η πόλη χαρακτηρίστηκε από μία νέα ανανεωμένη ταυτότητα, με σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης με ποικίλα οφέλη σε τομείς: οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτιστικούς και περιβαλλοντικούς.



Εικόνα 3.12 : Πανοραμική φωτογραφία τμήματος του παράκτιου μετώπου της πόλης του Βόλου. Αποτυπώνεται η διαμόρφωση της μαρίνας σκαφών και οι αναπλάσεις με πράσινους χώρους, πλατείες και πεζοδρόμους. (πηγή : <http://epoleodomia.volos.gr>)

3.3.3 Η περίπτωση της Πάτρας

Η Πάτρα διαθέτει, επίσης, ένα αξιόλογο παραθαλάσσιο μέτωπο, το οποίο διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και την εξέλιξη της. Αποτέλεσε μία πόλη – λιμάνι και χαρακτηρίστηκε ως η 'Δυτική Πύλη' της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη. Η άρρηκτη αυτή σχέση της πόλης της με το λιμάνι της χρονολογείται ήδη από τον 20ο αιώνα, όταν το εμπόριο σταφίδας γνώρισε σημαντική άνθηση. Το λιμάνι και το ενετικό της κάστρο αποτελούν τα σημεία αναφοράς που καθόρισαν και τους άξονες ανάπτυξής της. Αρχικά η πόλη οργανώνεται στο τμήμα μεταξύ των δύο αυτών σημαντικών σημείων. Στη συνέχεια, λόγω της οικονομικής και εμπορικής εξέλιξης της, αναζητά δρόμους επέκτασης, οι οποίοι ουσιαστικά ακολουθούν την διάταξη του παραλιακού της άξονα. Έτσι, η πόλη επεκτείνεται κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου της, με κατεύθυνση από τα βόρεια προς τα νότια (Πάγκαλος, Πετρίδου, 2006). Οι αρχικοί στόχοι του σχεδιασμού για άμεση επικοινωνία του αστικού ιστού με το φυσικό στοιχείο της θάλασσας επιτυγχάνονται σε σημαντικό βαθμό, διαμορφώνοντας μία ισόρροπη και βιώσιμη αστική ανάπτυξη.

Η στενή αυτή διασύνδεση πόλης-λιμανιού, όμως, διαταράσσεται ύστερα από την καταστροφή του μόλου του Αγ. Νικολάου, γεγονός που οδήγησε σε μία σειρά ενεργειών ζημιογόνων για το παραθαλάσσιο τμήμα της. Τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα αρκετές λιμενικές και βιομηχανικές δραστηριότητες εγκαταστάθηκαν στο λιμάνι προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις ναυτιλιακές του λειτουργίες, αποκόπτοντας, όμως με αυτό τον τρόπο, τη ζωτική διασύνδεση του με την πόλη (βλ. [εικόνα 3.14](#)). Οι οδικοί άξονες που χάραχθηκαν για να εξυπηρετήσουν τις μεταφορές από και προς το λιμένα και οι μεγάλες κτιριακές εγκαταστάσεις βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα απομάκρυναν όλο και περισσότερο τους κατοίκους από το θαλάσσιο τμήμα της πόλης τους. Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω ήταν η ίδια η πόλη να αρχίσει να αναπτύσσεται 'στρέφοντας ουσιαστικά την πλάτης της' προς το θαλάσσιο μέτωπο της. Οι πολεοδομικές μελέτες και τα σχέδια που πραγματοποιήθηκαν μέσα στον 20ο αιώνα, όπως το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1965 και το ΓΠΣ του 1985 δεν κατάφεραν να αναστρέψουν την κατάσταση και να εξασφαλίσουν και πάλι την ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ κέντρου πόλεως και λιμένα. Σε όλα αυτά προστίθεται και η σιδηροδρομική γραμμή που εκτείνεται παράλληλα με το παραθαλάσσιο μέτωπο, διακόπτοντας, με αυτό τον τρόπο, την επικοινωνία πόλης-θάλασσας. Το παραλιακό μέτωπο διαχωρίζεται ακόμα περισσότερο με αυτή τη χάραξη, ενώ δημιουργεί κινδύνους για τους πεζούς (Πάγκαλος, Πετρίδου, 2006).

Η υποβάθμιση αυτή του παραλιακού μετώπου της Πάτρας και η αλλοίωση της φυσιογνωμίας της πόλης οδήγησε σε μία σειρά πρωτοβουλιών μελέτης και επαναπροσδιορισμού του θαλάσσιου μετώπου. Αρκετές ήταν οι μελέτες και προτάσεις ανάπλασης που συντάχθηκαν από δημόσιους φορείς όπως το ΤΕΕ, ο Δήμος Πατρών, ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών, μέσα στον 20ο αιώνα. Οι προτάσεις τους συνοψίζονται ως εξής:

- Απελευθέρωση τμήματος του λιμένα από βαριές λιμενικές και βιομηχανικές δραστηριότητες.
- Δημιουργία μαρίνας ελλιμενισμού για σκάφη. Αναδιαμόρφωση του κατεστραμμένου μόλου Αγ. Νικολάου.
- Δημιουργία χώρων πρασίνου και πλατειών, σε συνδυασμό με πεζοδρομημένες πράσινες διαδρομές που ξεκινάνε μέσα από τον αστικό ιστό και καταλήγουν στο παράκτιο τμήμα.
- Περιοριστικά μέτρα αναφορικά με τη δόμηση σε σημαντικό τμήμα της παραλιακής περιοχής. Δημιουργία οπτικού, αλλά και πολεοδομικού ανοίγματος προς τη θάλασσα.
- Αναδιαμόρφωση των όρων δόμησης του αστικού ιστού, ούτως ώστε να αποφευχθούν τα μεγάλα ύψη και η πυκνοκατοίκηση.
- Ανάδειξη των σημείων ιστορικής και πολιτιστικής σημασίας για την πόλη.
- Μεταφορά - υπογειοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου για απελευθέρωση του παραλιακού τμήματος.
- Δημιουργία ενός κρατικού φορέα διαχείρισης και προστασίας του παραλιακού τμήματος της πόλης της Πάτρας.

Αρκετά σημαντικές, επίσης, ήταν οι μελέτες και τα πολεοδομικά σχέδια που εκπονήθηκαν μέσα στον 21ο αιώνα, τα οποία συντέλεσαν σταδιακά στον επαναπροσδιορισμό της δομής και της φυσιογνωμίας της πόλης. Το 2011 συντάσσεται το Ρυθμιστικό Σχέδιο του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος του Οικιστικού Συγκροτήματος Πάτρας, το οποίο προβλέπει: (Γρεβενιώτη κ.α., 2009):

1. Δημιουργία 2ου Επιχειρησιακού – Πολεοδομικού Κέντρου στα νότια της πόλης (από την Πειραϊκή-Πατραϊκή, έως την PIRELLI), σε άμεση σχέση με το νέο λιμάνι και με παράλληλη πολεοδόμηση των εκτός σχεδίου εκτάσεων που εντάσσονται σε αυτό.

2. Εξυγίανση, αποσυμφόρηση και αναβάθμιση του Ιστορικού Κέντρου, της Πάτρας (μετά τη μεταφορά του λιμανιού και των συναφών δραστηριοτήτων στα νότια), μέσα από την ανάπλασή του, την ανάδειξη των μνημείων του και την επανάχρηση των αξιόλογων κτιρίων του.
3. Ενίσχυση του δικτύου των πεζοδρόμων και των μονοδρομήσεων στο Ιστορικό Κέντρο και απομάκρυνση των Ι.Χ., μέσω της διαμόρφωσης χώρων στάθμευσης στις παρυφές του Ιστορικού Κέντρου και τη δημιουργία διαδρομών σύνδεσης των σημαντικότερων μνημείων και τοπόσημων στον πολεοδομικό ιστό της πόλης.
4. Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, μετά την απελευθέρωσή του από τις λιμενικές εγκαταστάσεις και απόδοσή του στην πόλη ως κοινόχρηστος χώρος και χώρος ήπιας αναψυχής, που θα «στρέψει» και πάλι την πόλη προς την θάλασσα.
5. Χωροθέτηση ποδηλατοδρόμου στην παραλιακή ζώνη, από το έλος της Αγυιάς, έως το νέο λιμάνι, για την ήπια σύνδεση απομακρυσμένων τοπόσημων.
6. Ανάπλαση του μετώπου της πρώην Βιομηχανικής Ζώνης, στην Ακτή Δυμαίων, επανάχρηση των αξιόλογων κτιρίων της για πολιτιστικές, κυρίως, χρήσεις (θέατρο, λυρική σκηνή, κλπ.) αλλά και ανάπλαση των εργατικών γειτονιών, δίνοντας βάρος στην αναβάθμιση και ενίσχυση του κοινόχρηστου χώρου.
7. Πύκνωση του δικτύου των κοινόχρηστων χώρων της πόλης, μέσα από ένα πρόγραμμα διάσωσής τους στα τμήματα του παλαιού σχεδίου, που συνεχώς αποχαρκτηρίζονται.
8. Η συνολική μεταφορά της βασικής μεταφορικής υποδομής της πόλης, του λιμανιού σε νέα θέση (νότια της πόλης) και ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου του, ως βασικού μοχλού στήριξης της τοπικής οικονομίας.
9. Η σύνδεση του λιμανιού με τον σιδηρόδρομο για την εξυπηρέτηση των αναγκών του και η δημιουργία νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού στο χώρο του λιμανιού.
10. Η υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής μέσα στον αστικό χώρο (από την Αγυιά, έως το νέο λιμάνι), και η μεταφορά του ΚΤΕΛ για την αποσυμφόρηση της παραλιακής ζώνης, την ομαλή ένταξη της στις λειτουργίες της πόλης και την ήπια σύνδεση της με το εμπορικό – λειτουργικό της κέντρο (Ιστορικό Κέντρο).

11. Η χρήση επιπλέον μέσου σταθερής τροχιάς (προαστιακός σιδηρόδρομος) που θα συνδέσει α) το Ρίο με την ΒΙ.ΠΕ. και το αεροδρόμιο του Αράξου ή β) το Αίγιο με το Ρίο και θα φθάνει, έως Πύργο και Ολυμπία.
12. Η αναβάθμιση του αεροδρομίου του Αράξου σε διεθνή αερολιμένα με δυνατότητες εξυπηρέτησης όχι μόνο επιβατικής κίνησης αλλά και εμπορευματικής (cargo).
13. Η λήψη μέτρων με στόχο τη βραχυπρόθεσμη αλλά και μακροπρόθεσμη εξασφάλιση ικανοποιητικής ποιότητας και ποσότητας νερού για την περιοχή.
14. Η επέκταση της ΒΙ.ΠΕ. Πατρών τόσο για λόγους οικονομικής ανάπτυξης της πόλης όσο και για την κάλυψη των σημερινών αναγκών εγκατάστασης των επιχειρήσεων και η προστασία της έκτασης που την περιβάλλει.

Επίσης, το ΓΠΣ 2011, όπως απεικονίζεται στην [εικόνα 3.13](#), επιχειρεί να εξειδικεύσει τις κατευθύνσεις που έχουν δοθεί από τα χωροταξικά σχέδια του υπερκείμενου σχεδιασμού στην περιοχή εφαρμογής του Δήμου Πατρών. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το ΓΠΣ Πατρών, το παραθαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας επιμερίζεται σε 4 ζώνες. Για κάθε μία από αυτές προτείνονται συγκεκριμένα μέτρα και άξονες δράσης ούτως ώστε να αναδειχτούν τα θετικά τους σημεία και να αντιμετωπιστούν πιθανά προβλήματα που παρουσιάζουν.



Εικόνα 3.13 : Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου δημοτικής ενότητας Πατρών, Δήμου Πατρών.

(πηγή : <http://www.apd-depin.gov.gr/>)

Κύριος στόχος του είναι η πολεοδομική οργάνωση με ορθολογικό τρόπο και σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Ως γενικοί στόχοι του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου τίθενται οι εξής (ΦΕΚ Α.Α.Π. 358 – 30.12.2011):

- Ανάδειξη του διεθνούς και διαπεριφερειακού χαρακτήρα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών
- Εκμετάλλευση των προοπτικών βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης, οι οποίες δημιουργούνται με τα νέα μεγάλα έργα του Ρίου-Αντιρρίου, της Ιονίας Οδού και τις υπόλοιπες πρακτικές αναβάθμισης των εθνικών οδικών δικτύων
- Οικονομική ανάπτυξη του δήμου με την εξυγίανση των τομέων παραγωγής και ιδιαίτερα του τριτογενούς τομέα (μεταφορές, τεχνολογία, ανάπτυξη, τουρισμός κτλ.)
- Προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση των πολύτιμων στοιχείων φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής
- Αναπλάσεις των επιμέρους τμημάτων του αστικού ιστού, όπως είναι το ιστορικό κέντρο, οι παράκτιες ζώνες, οι υποβαθμισμένες βιομηχανικές περιοχές κ.α.
- Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης με την αναδιαμόρφωση της αστικής δομής της
- Κυκλοφοριακή οργάνωση με ιεράρχηση του οδικού δικτύου ούτως ώστε να αποφεύγονται τα οχήματα όπου δεν είναι απαραίτητα.

Οι εξελίξεις όσον αφορά στην αναβάθμιση της πόλης της Πάτρας και του παραλιακού μετώπου της είναι σημαντικές. Ήδη έχουν πραγματοποιηθεί έργα που επαναπροσδιορίζουν το χαρακτήρα της και θέτουν ένα οριστικό τέλος στην όποια υποβάθμιση είχε υποστεί. Η μετατόπιση του κεντρικού οδικού άξονα, ο οποίος διέτρεχε μέρος του κέντρου της πόλης και του παραλιακού μετώπου αποτέλεσε ένα από τα πολύ σημαντικά βήματα ζωτικής αναβάθμισης της πόλης. Ωστόσο, η έλλειψη ενός φορέα διαχείρισης του μετώπου αυτού και η γραφειοκρατία που επικρατεί επηρεάζουν την εξέλιξη της πόλης και δημιουργούν αρκετές καθυστερήσεις και φραγμούς στα έργα ανάπλασης. Απαιτείται, λοιπόν, η αναθεώρηση του συστήματος διαχείρισης αυτού, ούτως ώστε τα πολύ σημαντικά βήματα αναβάθμισης της να μπορέσουν να υλοποιηθούν και να αποφέρουν ουσιαστικά οφέλη για την πόλη και τους κατοίκους της.



Εικόνα 3.14 : Πανοραμική εικόνα της Πάτρας. Φαίνεται η μαρίνα ελλιμενισμού σκαφών και επιβατηγών πλοίων, ενώ αποτυπώνεται και η σχέση μεταξύ αστικού ιστού και παραλιακού μετώπου. (πηγή : https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/157281_gia-99-hronia-sta-heria-toy-dimoy-patreon-paraliako-metopo-tis-polis)

3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά, η Ελλάδα έχει πραγματοποιήσει σημαντικά βήματα στην προστασία και ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων χώρων της. Μία σειρά από νομοθετικά πλαίσια που χρονολογούνται από τα τέλη του 20ου αιώνα, επιχειρούν να διαφυλάξουν τα τόσο σημαντικά στοιχεία των μοναδικών αυτών οικοσυστημάτων. Ωστόσο, ο μεγάλος αριθμός τους και οι συνεχείς αναθεωρήσεις τους δυσχεραίνουν τα ζητήματα διαχείρισης σε αυτές τις τόσο περιορισμένες χωρικά περιοχές. Αρκετές ελλείψεις, ασάφειες, αλλά και αλληλοεπικαλύψεις σε συνδυασμό με το μη δεσμευτικό χαρακτήρα πολλών θεσμικών πλαισίων δημιουργούν δυσκολίες στην εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης. Μάλιστα, η έλλειψη της απαραίτητης γνώσης σε επίπεδο τοπικών φορέων, δυσχεραίνει τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού φορέα διαχείρισης όλων των θεμάτων που αφορούν στις περιοχές αυτές. Το γεγονός αυτό, φυσικά εντείνει τα προβλήματα που υφίστανται, καθώς δεν παρακολουθούνται επαρκώς και συνεπώς δεν μπορούν να

αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά. Τέλος, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η άποψη που αναφέρθηκε σχετικά με την ένταξη της διαχείρισης των παραθαλάσσιων περιοχών σε ένα γενικότερο πλαίσιο συντονισμού και ελέγχου με ορθό επιμερισμό αρμοδιοτήτων.

Τα παραδείγματα που μελετήσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο περιλαμβάνουν σημαντικές πόλεις του ελληνικού κράτους, το παράκτιο μέτωπο των οποίων συνέβαλε αισθητά στην εξέλιξή τους. Ωστόσο η σχέση που διαδραμάτισε ο κάθε αστικός χώρος με την παραλιακή ζώνη του παρουσίασε σημαντικές διαφοροποιήσεις. Έτσι, το παραλιακό μέτωπο του Βόλου είχε καίριο ρόλο στη λειτουργία και ανάπτυξη της πόλης από την αρχή της διαμόρφωσης του. Το Ηράκλειο και η Πάτρα, από την άλλη, είχαν περισσότερο αμφιλεγόμενη σχέση με το παράκτιο τμήμα τους. Πιο συγκεκριμένα η πόλη ο Ηρακλείου αναπτύχθηκε για αρκετά χρόνια ανεξάρτητα από αυτό και μόνο τις τελευταίες δεκαετίες επιχειρήθηκε μία προσπάθεια 'στρέψης της πόλης' προς τη θάλασσα. Η Πάτρα, από την άλλη πλευρά, παρουσιάζει πιο σύνθετα προβλήματα, καθώς αποτέλεσε από την αρχή της ανάπτυξης της σημαντικό λιμάνι-πύλη προς τη δυτική Ευρώπη. Στη διάρκεια των ετών, όμως, το παραθαλάσσιο μέτωπο της αποκόπηκε σταδιακά από την ανάπτυξη της πόλης και μόλις τα τελευταία έτη γίνεται μία προσπάθεια αναστροφής της όλης κατάστασης. Τα βασικά προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά τη μελέτη των παραλιακών μετώπων των πόλεων αυτών είναι:

- Σύγκρουση χρήσεων γης και κυρίως των βιομηχανικών και λιμενικών δραστηριοτήτων με το φυσικό περιβάλλον.
- Ανεπαρκής προστασία και διαχείριση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων.
- Έλλειψη κατάλληλων υποδομών και ανεπαρκής προώθηση τουρισμού.
- Έλλειψη αποτελεσματικών φορέων διαχείρισης του παραλιακού μετώπου.
- Προβλήματα στην ιεράρχηση του κυκλοφοριακού δικτύου, διάσπαση παραλιακού μετώπου λόγω διέλευσης υπεραστικών οδικών αξόνων.
- Κακή διασύνδεση πόλης και παραλίας.

Τα προβλήματα αυτά εντοπίστηκαν και προτάθηκαν αξιολογικά μέτρα αντιμετώπισης τους μέσα από πολεοδομικές μελέτες, ρυθμιστικά σχέδια αλλά και λοιπές πρωτοβουλίες δημόσιων φορέων. Τα μέτρα αυτά μπορούν να αποτελέσουν μία σημαντική βάση μελέτης για την παρούσα διπλωματική εργασία, ούτως ώστε να διαμορφωθεί ένα αποτελεσματικό πλαίσιο διαχείρισης παρόμοιων περιστατικών. Αξίζει να αναφερθεί ότι όλα τα παραλιακά μέτωπα

που μελετήθηκαν, συνδέθηκαν με λιμενικές και βιομηχανικές δραστηριότητες, πολλές εκ των οποίων υποβαθμίστηκαν μετά την εκβιομηχάνιση και συντέλεσαν σε μια γενική παρακμή του χώρου. Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον καθώς και η Ελευσίνα χαρακτηρίζεται από ένα επίσης σημαντικό βιομηχανικό μέτωπο στο παράκτιο τμήμα της, με δραστηριότητες σχετικές με τη ναυτιλία και το εμπόριο και το οποίο τα τελευταία χρόνια υφίσταται μία σημαντική υποβάθμιση. Συνεπώς η μελέτη του πλαισίου διαχείρισης πόλεων με κοινά χαρακτηριστικά, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εργαλείο γνώσης.

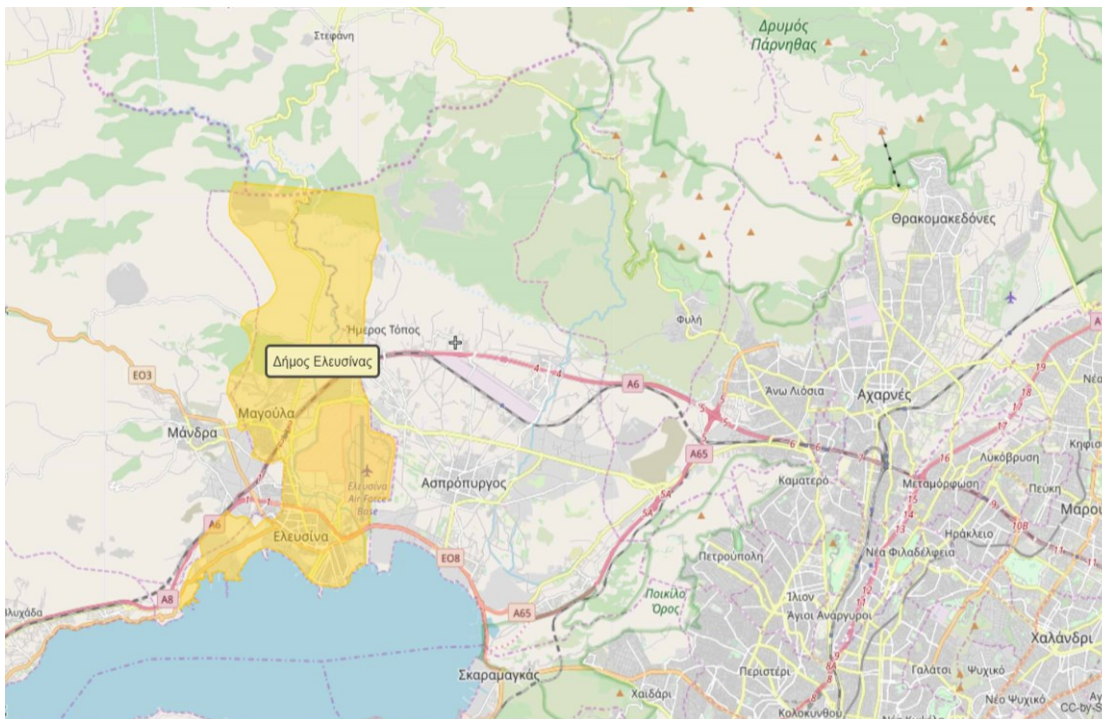
Οι προτάσεις ανάπλασης των τριών πόλεων παρουσιάζουν αρκετά κοινά στοιχεία και έχουν ως απώτερο στόχο τη λειτουργική διασύνδεση της πόλης με τη θάλασσα, την αειφόρο ανάπτυξη της και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Πιο συγκεκριμένα οι προτάσεις για την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων μετώπων συνοψίζονται ως εξής:

- Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση του λιμένα.
- Ανακατάταξη των χρήσεων γης, ούτως ώστε να μη δημιουργούνται συγκρούσεις μεταξύ ασύμβατων χρήσεων.
- Βελτίωση του κυκλοφοριακού δικτύου και ιεράρχηση των οδικών αξόνων ούτως ώστε να προωθείται η βιώσιμη μετακίνηση μέσα στην πόλη και να ελαχιστοποιείται η χρήση των οχημάτων σε απολύτως βασικές μετακινήσεις.
- Βελτίωση των υποδομών και προώθηση του τουρισμού με στόχο την υγιή οικονομική ανάπτυξη της πόλης-θάλασσας.
- Προώθηση και προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς και του φυσικού πλούτου κάθε περιοχής.
- Προστασία του δομημένου περιβάλλοντος και αναδιαμόρφωση των όρων δόμησης με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσα στον αστικό χώρο.
- Δημιουργία ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, αρμονική και ισόρροπη συνύπαρξη τους με το δομημένο περιβάλλον.
- Επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου. Καθορισμός φορέων διαχείρισης και προστασίας του παραλιακού μετώπου.
- Αναθεώρηση της σχέσης πόλης-θάλασσας. Διαμόρφωση της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης με βάση το παράκτιο μέτωπό της.

ΜΕΡΟΣ Β: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

4 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΕΛΕΥΣΙΝΑ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



Εικόνα 4.1: Χάρτης της ευρύτερης περιοχής του Θριάσιου Πεδίου, όπου αποτυπώνονται τα όρια του δήμου Ελευσίνας (πηγή: επεξεργασία σε χάρτη <https://osm.org/go/xxSkS9K->).

Η Ελευσίνα αποτελεί μία παραθαλάσσια πόλη με εμφανώς υποβαθμισμένο παράκτιο μέτωπο, παρ' όλο που αυτό διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ιστορική της εξέλιξη και τη διαμόρφωση του τοπίου και του κλίματος της. Η ίδια αναπτύχθηκε κεντρικά, με κατεύθυνση κάθετη προς την ακτογραμμή, αναδιαμορφώνοντας κυρίως τμήματα του αστικού της κέντρου και παραμελώντας τον παράκτιο χώρο της, ο οποίος αφέθηκε ουσιαστικά έρμαιο στην εξάπλωση και εκτεταμένη ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, επιχειρείται μία προσπάθεια ανάδειξης του ζωτικού αυτού τμήματος της. Βέβαια, η στροφή αυτή προς το θαλάσσιο μέτωπο είναι πολύ δύσκολη, καθώς οι βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν πλέον εδραιωθεί, καθιστώντας τη μετατόπισή τους εξαιρετικά δύσκολη και συχνά οικονομικά ασύμφορη.

Η Ελευσίνα αποτελεί μία πόλη της ελληνικής επικράτειας με μακραίωνη ιστορία, το αποτύπωμα της οποίας είναι εμφανές μέσα στον αστικό ιστό από την αρχή της ιστορίας της έως και σήμερα. Ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα της Δυτικής Αττικής, μαζί με τους Δήμους Ασπροπύργου, Μάνδρας, Μεγαρέων και Φυλής και αποτελεί την έδρα της Περιφερειακής αυτής Ενότητας. Όπως φαίνεται και στην [εικόνα 4.1](#), ο Δήμος της Ελευσίνας περιλαμβάνει, σύμφωνα με το σύστημα 'Καλλικράτης' την περιοχή της Ελευσίνας και τη Μαγούλα και έχει έκταση 36,5 τ.χλμ. Η ιστορική διάρκεια της πόλης οφείλεται στην καίρια γεωγραφική της θέση, σε σημείο από όπου διέρχεται ο βασικός οδικός άξονας της εθνικής οδού που συνδέει την Αττική με την Πελοπόννησο. Αλλά και από πλευράς θαλάσσης, η Ελευσίνα κατέχει σημαντική θέση. Διαθέτει ένα αξιόλογο λιμάνι, ένα από τα μεγαλύτερα της Ελλάδος και το δεύτερο μεγαλύτερο στην Αττική, το οποίο εξυπηρετεί το εμπόριο και τη θαλάσσια επικοινωνία από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας του. Η έκταση του παράκτιου αυτού μετώπου της Ελευσίνας καταλαμβάνει 6 χιλιόμετρα, αλλά δεν είναι προσβάσιμο σε όλο το μήκος του λόγω της χωροθέτησης μεγάλων βιομηχανικών και λιμενικών εγκαταστάσεων (Παπαγγελή, Χλέπα, 2011).

Επιπλέον, η γεωμορφολογία και το φυσικό περιβάλλον της περιοχής παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Όπως αποτυπώνεται και στον παραπάνω χάρτη, το θαλάσσιο μέτωπο της διαμορφώνει το νότιο όριο του δήμου, ενώ βόρεια οριοθετείται από την οροσειρά της Πάρνηθας, η οποία τη διαχωρίζει από την υπόλοιπη Αττική. Η πιο πεδινή και εύφορη έκταση που παρεμβάλλεται μεταξύ των δύο αυτών φυσικών ορίων χρησιμοποιήθηκε για πολλά χρόνια ως καλλιεργήσιμη γη από τους κατοίκους των γύρω περιοχών. Η πεδιάδα αυτή του Θριάσιου Πεδίου, όπως χαρακτηριστικά ονομάζεται σήμερα, περιλαμβάνει τους οικισμούς Ελευσίνα, Ασπρόπυργο, Μάνδρα και Μαγούλα, και αποτέλεσε το πιο εύφορο τμήμα της Αττικής, καθώς χρησιμοποιήθηκε από πολύ παλιά για την παραγωγή δημητριακών, λαδιού και κρασιού. Ο φυσικός της πλούτος οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στους χειμάρρους που τη διασχίζουν. Ο σημαντικότερος χείμαρρος της περιοχής, ο Σαρανταπόταμος, παρουσιάζεται, δυστυχώς, σήμερα αρκετά επιβαρυνμένος λόγω των αστικών λυμάτων που δέχεται και τη σημαντικά χαμηλή στάθμη του νερού του. Καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε, επίσης, η λοφοσειρά που αναπτύσσεται νοτιοδυτικά της Ελευσίνας και διακόπτει τοπικά την επικοινωνία μεταξύ του θαλάσσιου και του πεδινού τμήματος της (βλ. [εικόνα 4.2](#)). Δύο υψώματα διαμορφώνονται σε αυτή τη λοφοσειρά, το ανατολικό εκ των οποίων αποτέλεσε πυρήνα των οικισμών που αναπτύχθηκαν τα αρχαία αλλά και πιο σύγχρονα χρόνια. Αντίθετα

ο δυτικός λόφος ήταν αρκετά πιο επικλινή και χρησιμοποιήθηκε μόνο για τη δημιουργία μικρού οχυρού, την ελληνιστική περίοδο, καθώς και τη δημιουργία μύθων περί λατρείας του θεού Πάνα σε κάποιο από τα σπήλαια της δυτικής πλευράς του. Το ανατολικό άκρο της λοφοσειράς αυτής, αποτελεί σήμερα τμήμα του αρχαιολογικού χώρου της Ελευσίνας και διαμορφώνει ένα όμορφο τοπίο, σημαντικό πνεύμονα πρασίνου της περιοχής με αξιόλογα οφέλη για την ίδια και τους κατοίκους της, ενώ έλκει και αρκετούς επισκέπτες το χρόνο που έρχονται να θαυμάσουν τον αρχαίο πλούτο της. Τα ερείπια του ναού της Δήμητρος και της αρχαίας Ακροπόλεως μαρτυρούν τη ζωή που επικρατούσε στο τμήμα αυτό της αρχαίας πόλης. Ιδιαίτερα, τα Ελευσίνια μυστήρια που πραγματοποιούνταν στον αρχαιολογικό χώρο της περιοχής, κέντρισαν το ενδιαφέρον πολλών Ευρωπαίων διανοουμένων που ασχολήθηκαν με την έρευνα και την ανασκαφή των εναπομεινάντων αρχαίων μνημείων (Παπαγγελή, Χλέπα, 2011).



Εικόνα 4.2: Απόσπασμα χάρτη της περιοχής Ελευσίνας, όπου απεικονίζονται οι 2 λόφοι της. Με κόκκινο αποτυπώνονται τα όρια της οχύρωσης της και κάποιες αρχαιότητες. (πηγή: Παπαγγελή, Χλέπα, 2011)

4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.2.1 Η βιομηχανική δραστηριότητα στην Ελευσίνα

Η σταδιακή χωροθέτηση βιομηχανικών εγκαταστάσεων, ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα στην περιοχή, ανατρέπει όλη τη δομή και την ανθρωπογεωγραφία της, με επακόλουθες συνέπειες στο φυσικό της περιβάλλον. Η Ελευσίνα, αλλά και μεγάλο τμήμα του δυτικού λεκανοπεδίου Αττικής μετατρέπεται από περιοχή αγροτικού χαρακτήρα σε βιομηχανική πόλη, όπου εγκαθίσταται σημαντικό μέρος του εργατικού και προσφυγικού δυναμικού, γεγονός που συνεπάγεται μία ταυτόχρονη αύξηση του μόνιμου πληθυσμού της. Όλη αυτή η ανακατανομή οδηγεί, όπως είναι φυσικό, και σε μια οικοδομική ανάπτυξη προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες στέγασης -και όχι μόνο- του νέου αυτού πληθυσμού (Παπαγγελή, Χλέπα, 2011).

Η Ελευσίνα αποτέλεσε το τρίτο πιο σημαντικό βιομηχανικό κέντρο του νομού Αττικής, μετά τα αντίστοιχα του Πειραιά και του Λαυρίου, τα οποία χρονολογούνται και αρκετά νωρίτερα. Η βιομηχανική της δραστηριότητα ξεκινά ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '90 (1875-1906), με τη δημιουργία των πρώτων βιομηχανιών επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων, οι οποίες περιλαμβάνουν την πρώτη γενιά βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Την περίοδο αυτή κατασκευάζεται και το γνωστό έως σήμερα 'Ελαιουργείο Ελευσίνας' (βλ. [εικόνα 4.3](#)), που χρησιμοποιείται πλέον για τη διεξαγωγή φεστιβάλ ('Αισχύλεια') και διαφόρων πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Αποτέλεσε το πρώτο εργοστάσιο της περιοχής, το οποίο κατασκευάστηκε το 1875 από τους αδερφούς Χαριλάου, ως εργοστάσιο παραγωγής σαπουνιών. Η βιομηχανική αυτή ανάπτυξη κορυφώνεται στα τέλη της περιόδου αυτής, το 1902, με τη δημιουργία της βιομηχανίας παραγωγής τσιμέντου 'Τιτάν' (βλ. [εικόνα 4.3](#)), η οποία εγκαθίσταται δίπλα στην Ελαιουργική. Εξίσου σημαντική είναι και η δημιουργία της Ελληνικής Εταιρείας Οίνου και Οινοπνευμάτων, η οποία το 1906 μετονομάστηκε σε 'Βότρυς'. Μαζί με τις άλλες δύο βιομηχανικές μονάδες αποτέλεσε μία σημαντική ενότητα με μεγάλο εργατικό δυναμικό και αξιόλογη ανάπτυξη. Η βιομηχανία αυτή λειτούργησε ως τα τέλη της δεκαετίας του '80, ενώ η τσιμεντοβιομηχανία 'Τιτάν' συνεχίζει να λειτουργεί έως και σήμερα με εμφανώς περιορισμένη δραστηριότητα (Μπελαβίλας κ.α., 2011).



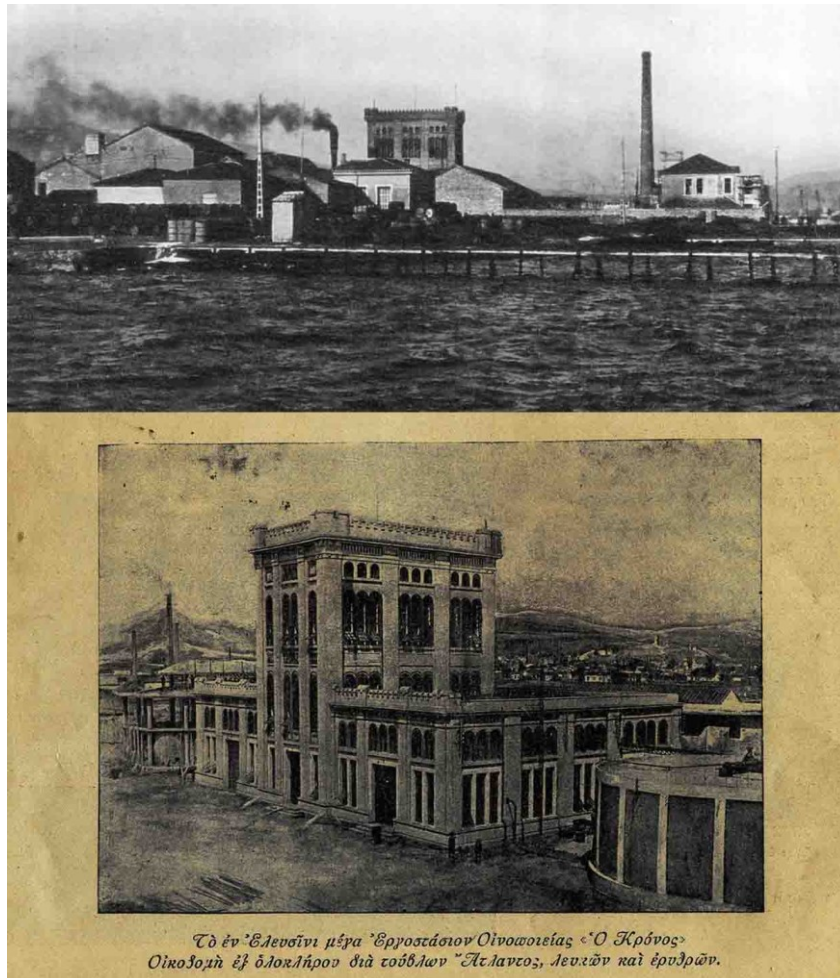
Εικόνα 4.3: Πάνω: Πανοραμική φωτογραφία της περιοχής γύρω από το Ελαιουργείο, το 1964 .

Κάτω: Φωτογραφία των εγκαταστάσεων του εργοστασίου 'Τιτάν' από τη θάλασσα.

(πηγή: <http://www.elefsina.gr>)

Η δεύτερη περίοδος ανάπτυξης της βιομηχανίας χρονολογείται μέσα στο Μεσοπόλεμο, την περίοδο 1923-1939. Η βιομηχανική ζώνη που έχει διαμορφωθεί από τα πρώτα έτη της βιομηχανοποίησης της περιοχής καταλαμβάνει ακόμα μικρή έκταση, καθώς εξαπλώνεται σε επιφάνεια 2,5 χλμ. του παράκτιου μετώπου της πόλης. Σημαντικά βιομηχανικά κτίρια που λειτουργούν την περίοδο αυτή, αποτελούν το εργοστάσιο οινοπνευματοποιίας 'Κρόνος' (βλ. [εικόνα 4.4](#)), που ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1923, καθώς και το εργοστάσιο παραγωγής χρωμάτων και βερνικιών 'Τρις', η πρώτη χρωματοβιομηχανία, που χρονολογείται το 1925. Τα εργοστάσια της περιόδου αυτής εξασφαλίζουν θέσεις εργασίας όχι μόνο στους μόνιμους κατοίκους, αλλά και σε κύμα προσφύγων που καταφεύγει στην ευρύτερη περιοχή, μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή. Οι βιομηχανίες των πρώτων αυτών δεκαετιών αποτελούν και τον ιστορικό βιομηχανικό πυρήνα της πόλης της Ελευσίνας. Εξίσου σημαντικές

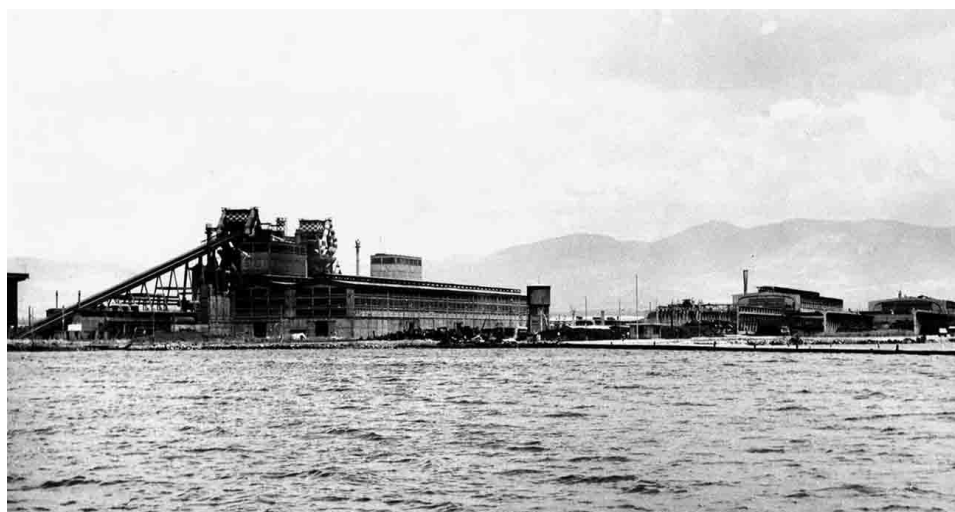
βιομηχανικές μονάδες κατασκευάζονται την περίοδο αυτή και στην ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου, όπως η βιομηχανία τσιμέντου 'Χάλυψ', που εγκαθίσταται στην παραλία Ασπροπύργου και είναι ενεργή έως σήμερα, και η ΠΥΡ-ΚΑΛ που λειτούργησε για αρκετά χρόνια ως εργοστάσιο παραγωγής οβίδων και λοιπών βλημάτων, που εξόπλιζε και τον ελληνικό στρατό.



Εικόνα 4.4: Πάνω: Φωτογραφία εργοστασίου οينوπνευματοποιίας 'Κρόνος'. Κάτω: Προοπτικό σχέδιο του εργοστασίου και των εγκαταστάσεων του. (πηγή: <https://www.elefsina.gr/sites/default/files/ba2.jpg>)

Οι αλλαγές στη φυσιογνωμία της πόλης της Ελευσίνας είναι πλέον ορατές. Ο αγροτικός χαρακτήρας έχει δώσει τη θέση του σε αστικές και βιομηχανικές χρήσεις. Η επόμενη γενιά εργοστασίων χρονολογείται αμέσως μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο, τις δεκαετίες '40-'70 και επεκτείνεται σε μεγάλο τμήμα του παραλιακού μετώπου καταλαμβάνοντας όλη σχεδόν την

έκταση των 16 χλμ. Οι εγκαταστάσεις αυτές αφορούν τόσο στη βιομηχανική παραγωγή, τη ναυτιλία όσο και στις μεταφορές και εξυπηρετούν ανάγκες ολόκληρου του λεκανοπεδίου. Σε μια περίοδο που ο Πειραιάς (βασική βιομηχανική ζώνη της Αττικής) έχει πλέον κορεστεί, η Ελευσίνα με τις ελεύθερες εκτάσεις της, την αραιή δόμηση, τη μικρή απόστασή της από το κέντρο και τη σιδηροδρομική γραμμή που εξυπηρετεί τις μεταφορές, αποτέλεσε ιδανικό μέρος ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής. Ειδικά μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου, η βιομηχανική παραγωγή στην Ελευσίνα κορυφώνεται. Σημαντικό βήμα στην εξέλιξη αυτή αποτέλεσε η εγκατάσταση της πρώτης χαλυβουργίας, της Ελληνικής Χαλυβουργικής Α.Ε. (βλ. [εικόνα 4.5](#)), στη θέση 'Καλυμπάκι', στο τμήμα εκείνο του παραλιακού μετώπου μεταξύ Ελευσίνας και Ασπρόπυργου. Στη συνέχεια εμφανίστηκαν και βιομηχανίες συναφούς αντικειμένου στην ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου, όπως είναι η 'Ελληνική Χαλυβουργία' που βρίσκεται στον Ασπρόπυργο, σε άμεση γειτνίαση με το παράκτιο μέτωπό του. Τις δύο επόμενες δεκαετίες δημιουργούνται δύο σημαντικά ναυπηγεία στη δυτική παράκτια ζώνη του νομού Αττικής. Τα 'Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.' εγκαθίστανται στην ακτή του Σκαραμαγκά και ακριβώς απέναντι, στη δυτική πλευρά του κόλπου της Ελευσίνας, ιδρύονται το 1969 τα 'Ναυπηγεία Ελευσίνας', από την Τράπεζα της Ελλάδος (βλ. [εικόνα 36](#)). Αρκετά ενεργή βιομηχανική δραστηριότητα παρουσιάζει και η ευρύτερη ενότητα της δυτικής Αττικής (Ασπρόπυργος, Μάνδρα, Μαγούλα) με την ίδρυση χημικών βιομηχανιών, εργοστασίων επεξεργασίας πετρελαίου, αλλά και μικρότερων βιομηχανικών μονάδων γαλακτοκομίας, επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων κτλ.



Εικόνα 4.5: Οι εγκαταστάσεις της Χαλυβουργικής ΑΕ από τη θάλασσα. (πηγή: <http://www.elefsina.gr>)



Εικόνα 4.6 : Οι εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Ελευσίνας. (πηγή: <http://www.elefsina.gr>)

Συμπερασματικά, στα μέσα του 20ου αιώνα παρατηρείται μια ριζική αλλαγή της ταυτότητας και της εικόνας της πόλης της Ελευσίνας, λόγω της αυξανόμενης εγκατάστασης κτιρίων που εξυπηρετούν χρήσεις βιομηχανικές και ναυτιλιακές, η οποία δεν συνάδει με εκείνη των ιστορικών χρόνων. Οι υψικάμινοι των χαλυβουργιών, οι πολυάριθμες καμινάδες του εργοστασίου 'Τιτάν', οι δεξαμενές, οι σταθμοί παραγωγής και τα δίκτυα των πετρελαϊκών εγκαταστάσεων διαμόρφωσαν ένα νέο τοπίο, μία νέα βιομηχανική περιοχή, με περιορισμένες πλέον αγροτικές και αστικές χρήσεις (Μπελαβίλας κ.α., 2011).

Αρκετά σημαντικές, αν και πιο περιορισμένες, είναι και οι εγκαταστάσεις των τελευταίων δεκαετιών, οι οποίες παρουσιάζουν μία σημαντική επέκταση και προς τα πεδινά τμήματα της ενδοχώρας της Ελευσίνας. Δεν περιορίζονται λοιπόν, στο εκτεταμένο παραλιακό της μέτωπο αλλά επεκτείνονται ακόμα περισσότερο και στο εσωτερικό της, σε τμήματα με χαρακτήρα αστικό, αγροτικό ή και φυσικό, επιτείνοντας την υποβάθμιση των τελευταίων ετών που η ίδια υφίσταται. Οι νέες αυτές εγκαταστάσεις καταλαμβάνουν το τμήμα βόρεια και περιφερειακά της πόλης, έως τις παρυφές της Πάρνηθας και του Ποικίλου όρους, περιβάλλοντας τις γειτονικές περιοχές του Ασπροπύργου, της Μάνδρας και της Μαγούλας (Μπελαβίλας κ.α., 2011). Όλες αυτές οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις που σηματοδότησαν την περιοχή και διαμόρφωσαν τη φυσιογνωμία της τους δύο τελευταίους αιώνες εντοπίζονται στον χάρτη στο [Παράρτημα 1](#) που ακολουθεί.

Η Ελευσίνα του 21ου αιώνα αποτελεί μία σύγχρονη πόλη, σημαντική για την ελληνική επικράτεια, η οποία χαρακτηρίζεται από έντονη ιστορική και πολιτιστική φυσιογνωμία. Αποτελεί σημαντικό κέντρο της Περιφέρειας Δυτικής Αττικής, διαθέτει έναν αξιόλογο αρχαιολογικό χώρο και μουσείο, που δέχονται σημαντικό αριθμό τουριστών κάθε χρόνο, διοργανώνει ένα ιδιαίτερο φεστιβάλ, τα Αισχύλεια, με σημαντική πολιτιστική απήχηση και βαρύτητα. Ταυτόχρονα με τις επανειλημμένες προσπάθειες αναβάθμισης των τελευταίων ετών, αρκετοί θεσμοί και νομοθετικά όργανα πασχίζουν να επαναφέρουν τη βαριά αυτή ιστορική και πολιτιστική ταυτότητα που αρμόζει σε μια πόλη όπως η Ελευσίνα.

4.2.2 Στοιχεία ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος

Οι αρχαιολογικές ανασκαφές που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή της Ελευσίνας έφεραν στο φως πολυάριθμα ευρήματα μεγάλης ιστορικής και αρχιτεκτονικής αξίας, τα οποία χρονολογούνται από την αρχαία εποχή έως και τα νεότερα χρόνια. Προκειμένου να διατηρηθούν αναπόσπαστα τα στοιχεία εκείνα που συνδέουν τον ιερό αυτό τόπο με το παρελθόν και την ιστορία του, η οποία αποτελεί μέρος της ιστορίας της χώρας μας, πολλά από τα μνημεία και τα κτίρια της βρίσκονται σήμερα υπό καθεστώς προστασίας. Ο αρχαιολογικός χώρος της Ελευσίνας αποτελεί το πιο σημαντικό στοιχείο ιστορικού αλλά και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος. Μέσα σε ένα μυστηριακό τόπο όπου λατρεύτηκε για πολλούς αιώνες η θεά Δήμητρα, ο σημερινός επισκέπτης μπορεί να αισθανθεί έστω και για λίγο τη θρησκευτική κατάνυξη και την παλιά αίγλη που χαρακτήριζε τον τόπο αυτό. Ο χώρος αυτός κηρύσσεται ως 'αρχαιολογικός χώρος' στα τέλη της δεκαετίας του '60 με το ΦΕΚ 265/Β/1/10/1957. Σύμφωνα με το ΦΕΚ αυτό, ανάμεσα στους αρχαιολογικούς χώρους της Ελευσίνας προστίθεται και η περιοχή γύρω από την αρχαία γέφυρα του Ελευσινιακού Κηφισού (χρονολογημένη το 2ο μ.Χ.). Πρόκειται για τη γέφυρα εκείνη που επέτρεπε την πρόσβαση στο ιερό της θεάς, πάνω από τον ποταμό, στο σημείο όπου η παλαιά Ιερά Οδός τον συναντούσε, ένα περίπου χιλιόμετρο πριν ο επισκέπτης φτάσει στο ιερό.

Παράλληλα μία σειρά από αρχαία μνημεία, αλλά και κτίρια της σύγχρονης εποχής που εντοπίζονται διάσπαρτα μέσα στον ιστό της πόλης, έχουν ανακηρυχθεί ως διατηρητέα. Κτίσματα όπου έζησαν εξέχουσες προσωπικότητες, βιομηχανικές εγκαταστάσεις πολλών δεκαετιών, η αρχιτεκτονική και η ιστορία των οποίων παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αλλά και ιστορικά μνημεία και ναοί συγκαταλέγονται μέσα στα κτίρια που οφείλουν να

διατηρηθούν καθώς συμβάλλουν στη διατήρηση της πολιτιστικής μνήμης και την ανάδειξη του αρχιτεκτονικού πλούτου της πόλης.

- **Αρχαιολογικός Χώρος**

Ο αρχαιολογικός χώρος της Ελευσίνας αποτελεί το πιο σημαντικό στοιχείο της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της. Ο χώρος αυτός καταλάμβανε το ανατολικό τμήμα της λοφοσειράς της Ελευσίνας. Μέσα στα όρια του περικλειόταν φυσικά η αρχαία ακρόπολη με το Ιερό. Ο πυρήνας του Ιερού αυτού ήταν ο ναός Δήμητρας, το Τελεστήριο, όπου πραγματοποιούνταν οι τελετές μύησης στη λατρεία της θεάς. Το ιερό αυτό κτίσμα υπέστη αλλεπάλληλες μεταβολές στο πέρασμα των αιώνων, από την κλασική εποχή του Περικλή έως τους ρωμαϊκούς χρόνους και τη μύηση του ρωμαϊκού πολιτισμού στη νέα αυτή λατρεία. Τα σωζόμενα λείψανα αρχαίων κτισμάτων, και λοιπών στοιχείων δίνουν μία εικόνα της δομής του ιερού αυτού χώρου, που διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αρχαιότητα και που συνεχίζει να προσελκύει μεγάλο αριθμό επισκεπτών έως και σήμερα.

Καθώς, λοιπόν, ο επισκέπτης εισέρχεται σε αυτόν τον ιστορικό τόπο, συναντά αρχικά την 'Ιερά Αυλή', έναν ανοικτό χώρο που περιβαλλόταν από στοές και ο οποίος διαμορφώθηκε κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους, καθ' ομοίωση ενός τυπικού ρωμαϊκού φόρουμ. Στόχος ήταν η δημιουργία ενός χώρου συγκέντρωσης των πιστών που εισέρχονταν προκειμένου να συμμετάσχουν στην τέλεση των Ελευσίνιων Μυστηρίων. Νοτιοανατολικά και νοτιοδυτικά της αυλής δύο θριαμβικά τόξα, αντίγραφα της περίφημης αψίδας του Αδριανού, σηματοδοτούσαν την αρχή της αρχαίας οδού που κατευθυνόταν προς το θαλάσσιο μέτωπο και κατέληγε στο λιμάνι. Στο κέντρο της αυλής αυτής υπήρχε ένας ναός αφιερωμένος στην Άρτεμη Προπυλαία και τον Ποσειδώνα, κειμήλια του οποίου σώζονται έως σήμερα. (Παπαγγελή, Χλέπα, 2011). Ανάμεσα στα σημαντικά μνημεία του χώρου αυτού συγκαταλέγονται τα Μεγάλα Προπύλαια που βρίσκονται στη νότια πλευρά της Αυλής. Κατασκευάστηκαν το 2ο αιώνα μ.Χ., ακολουθώντας την αρχιτεκτονική των Μνησίκλειων Προπυλαίων της Ακρόπολης των Αθηνών. Μετά τα Μεγάλα Προπύλαια, ο επισκέπτης συναντά ένα εξίσου σημαντικό μνημείο, τα Μικρά Προπύλαια, κτισμένα έναν αιώνα αργότερα. Αποτέλεσε ένα κτίριο αφιερωμένο στη θεά Δήμητρα και τον Άπιο Κλαύδιο Πούλχερ, το οποίο εντυπωσίαζε με την εναλλαγή ιονικών και δωρικών στοιχείων στα επιμέρους δομικά στοιχεία του.



Εικόνα 4.7: Πάνω: Αεροφωτογραφία του αρχαιολογικού χώρου της Ελευσίνας από τα ΝΑ, όπου εντοπίζεται και το Τελεστήριο, στις αρχές του 20ου αιώνα. Κάτω: Αεροφωτογραφία του αρχαιολογικού χώρου της Ελευσίνας από τα ΝΑ, στις αρχές του 21ου αιώνα. (πηγή: Παπαγγελή, Χλέπα, 2011)

Μετά τα Μικρά Προπύλαια βρίσκεται το Τελεστήριο, ο ιερός χώρος όπου τελούνταν τα Μυστήρια. Τα δύο αυτά κτίσματα συνδέονταν μεταξύ τους με την πομπική οδό, την οποία ακολουθούσαν οι επισκέπτες προκειμένου να φτάσουν στον ιερό χώρο της θεάς. Στο τέλος, της πομπικής οδού υψωνόταν επιβλητικό το Τελεστήριο, το σημαντικότερο ιερό κτίσμα του αρχαιολογικού αυτού χώρου. Το κτίσμα αυτό διατήρησε τη μορφή του ως τη ρωμαϊκή περίοδο, καθώς μετά υπέστη σοβαρές ζημιές από τα βαρβαρικά φύλα. Μετά το Τελεστήριο,

ακολουθώντας τη νότια πλαγιά του λόφου, σώζεται σημαντικό τμήμα των οχυρωματικών τειχών του χώρου σε αρκετά καλή κατάσταση. Τα τείχη αυτά χρονολογούνται από τον 4^ο π.Χ. αιώνα και αποτελούν εξαιρετικό δείγμα της οικοδομικής της δραστηριότητας (Παπαγγελή, Χλέπα, 2011). Οι αεροφωτογραφίες της [εικόνας 4.7](#) αποτυπώνουν τη σημερινή κατάσταση του ιερού αυτού χώρου.

4.2.3 Πληθυσμιακά Στοιχεία

Όλη αυτή η μακρά ιστορία της Ελευσίνας και η μεταβολή της μέσα στις διαφορετικές ιστορικές περιόδους, είχε αντίκτυπο φυσικά στην πληθυσμιακή της εξέλιξη. Η πληθυσμιακή αύξηση των δήμων της Δυτικής Περιφέρειας Αττικής από τα μέσα του 20ου αιώνα και έπειτα είναι ραγδαία. Στον [πίνακα 4](#) που ακολουθεί, αποτυπώνεται ο αριθμός των μόνιμων κατοίκων των περιοχών του Θριάσιου Πεδίου, σύμφωνα με τις απογραφές του 1951-2011 και την Ελληνική Στατιστική Αρχή:

Περιοχή	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Ασπρόπυργος	5.855	8.162	11.183	12.541	15.405	27.741	30.160
Ελευσίνα	11.190	15.527	18.535	20.320	23.041	25.863	24.685
Μαγούλα	432	675	1.214	1.915	2.743	4.005	5.179
Μάνδρα	3.908	5.503	8.042	8.804	11.642	12.792	12.903

Πίνακας 4: Πληθυσμιακή εξέλιξη των περιοχών Ασπρόπυργου, Ελευσίνας, Μαγούλας και Μάνδρας από το 1951-2001. (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από <http://www.statistics.gr/>)

Η αύξηση αυτή του πληθυσμού της Δυτικής Αττικής από το 1951 και ύστερα οφείλεται κατά κύριο λόγο στην εκβιομηχάνιση της και τη μαζική αύξηση των εργοστασίων και βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Οι νέες θέσεις εργασίας σε συνδυασμό με τις ευνοϊκότερες συνθήκες ζωής για τις κατώτερες κοινωνικές τάξεις και τους πρόσφυγες, ενέτεινε την αυξημένη κατοίκηση στο τμήμα αυτό του νομού. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον [Πίνακα 4](#), ο πληθυσμός της Ελευσίνας υπερδιπλασιάστηκε από το 1951-2001. Αντίθετα την

τελευταία δεκαετία παρατηρείται μικρή μείωση, λόγω του κορεσμού που υπέστη η περιοχή. Την περίοδο αυτή, τα προβλήματα από την αυξημένη βιομηχανική παραγωγή αρχίζουν να γίνονται όλο και εντονότερα και αφορούν κυρίως στο φυσικό περιβάλλον και τους σημαντικούς οικολογικούς πόρους της περιοχής. Επίσης, η μείωση των δραστηριοτήτων του δευτερογενούς τομέα, με τη σταδιακή λήξη της λειτουργίας και μετεγκατάστασης αρκετών εργοστασίων, την ίδια περίοδο, αποτελεί έναν ακόμα λόγο της μείωσης τόσο του πληθυσμού της Ελευσίνας, όσο και του συνολικού ρυθμού πληθυσμιακής αύξησης για το σύνολο των δήμων αυτών της δυτικής Αττικής. Οι υπόλοιπες περιοχές του Θριάσιου Πεδίου συνέχισαν την ανοδική πορεία τους ακόμα και την τελευταία δεκαετία, παρά τον περιορισμένο πλέον ρυθμό ανάπτυξής τους. Η πληθυσμιακή αυτή αύξηση οφείλεται, επίσης, στην επιλογή των αγροτικών οικισμών τους για ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα παραγωγής.

Σημαντικό στοιχείο για τον πληθυσμό των περιοχών της Δυτικής Αττικής αποτελεί το ποσοστό αλλοδαπών κατοίκων τους, σε συνδυασμό με τον αριθμό των οικονομικά ενεργών και ανέργων ατόμων ανά περιοχή, όπως καταγράφεται στον [πίνακα 5](#). Σύμφωνα με τα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ, λοιπόν, για το έτος 2001, ο πληθυσμός των αλλοδαπών για το δήμο της Ελευσίνας ανέρχεται στον αριθμό των 968 ατόμων, με ποσοστό 14,19% στο σύνολο της Π.Ε. Δυτικής Αττικής. Από αυτούς, η πλειοψηφία είναι οικονομικά ενεργή. Συγκεκριμένα ποσοστό περίπου 89% του συνολικού πληθυσμού αλλοδαπών απασχολείται κυρίως στο δευτερογενή τομέα παραγωγής της περιοχής. Συντριπτικά μεγαλύτερο είναι το ποσοστό των αλλοδαπών στο δήμο Ασπροπύργου, σύμφωνα με την απογραφή, το οποίο είναι διπλάσιο από εκείνο της Ελευσίνας. Όπως αναφέρθηκε ήδη, σημαντικός αριθμός αλλοδαπών μετοίκησαν στο δήμο από τη δεκαετία του '90 και έπειτα κυρίως για να εργαστούν στη βιομηχανική ζώνη της περιοχής αυτής, που γνώριζε ιδιαίτερη άνθηση. Τέλος, αρκετά σημαντικό είναι το ποσοστό των απασχολούμενων αλλοεθνών, το οποίο παρουσιάζει πολύ υψηλές τιμές στο σύνολο της Δυτικής Αττικής. Για την Ελευσίνα και τον Ασπρόπυργο τα ποσοστά κυμαίνονται σε επίπεδα λίγο κάτω από το 90% (88,9 % και 86,7% αντίστοιχα) ενώ η Μάνδρα και η Μαγούλα ξεπερνούν κατά πολύ το 90%. Η Μαγούλα για παράδειγμα προσεγγίζει ποσοστά της τάξεως του 97%. Συμπερασματικά, αξίζει να αναφερθεί ότι ο αλλοεθνής πληθυσμός του δυτικού τμήματος της Αττικής αξιοποιείται το έπακρο όσον αφορά τις θέσεις εργασίας που έχουν δημιουργηθεί και συνεχίζουν να δημιουργούνται.

Διοικητική Ενότητα	Οικονομικά Ενεργοί					Οικονομικά Μη ενεργοί
	Αριθμός Αλλοδαπών	Απασχο- λούμενοι	Ποσοστό Απασχο- λούμενων	Μη Απασχο- λούμενοι	Ποσοστό Μη Απασχο- λούμενων	
Π.Ε. Δυτικής Αττικής (Π.Ε.Δ.Α.)	6824	6216	100,00%	608	100,00%	3751
Δ.Ε. Ελευσίνας	968	861	88,85%	107	11,05%	617
Ποσοστό Συμμετοχής Δήμου σε Π.Ε.Δ.Α.	3,71%					
Ποσοστό Αλλοδαπών σε Π.Ε.Δ.Α.	14,19%	13,85%		17,60%		16,45%
Δ.Ε. Μαγούλας	184	178	96,74%	6	3,26%	96
Ποσοστό Συμμετοχής Δήμου	4,90%					
Ποσοστό Αλλοδαπών	2,70%	2,86%		0,99%		2,56%
Δ.Ε. Ασπροπύργου	1898	1702	89,67%	196	10,33%	1038
Ποσοστό Συμμετοχής Δήμου	6,80%					
Ποσοστό Αλλοδαπών	27,81%	27,38%		32,24%		27,67%
Δ.Ε. Μάνδρας	445	418	93,93%	27	6,07%	253
Ποσοστό Συμμετοχής Δήμου	4,01%					
Ποσοστό Αλλοδαπών	6,52%	6,72%		4,44%		6,74%

Πίνακας 5: Στοιχεία πληθυσμού αλλοδαπών της περιοχής του Θριάσιου Πεδίου, αλλά και της ευρύτερης Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής για το έτος 2001. (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από <http://www.statistics.gr/>)

4.2.4 Πολεοδομικά Στοιχεία

Η πολεοδομική οργάνωση και δομή κάθε περιοχής είναι άμεσα συνυφασμένη με το συντελεστή δόμησης. Η τιμή του αποτελεί καθοριστικό παράγοντα διαμόρφωσης της πληθυσμιακής πυκνότητας ενός οικισμού. Γενικότερα η Ελευσίνα χαρακτηρίζεται από αραιή δόμηση και χαμηλά κτίρια.

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Ελευσίνας (ΦΕΚ 518/Δ/1989), αλλά και το αντίστοιχο της Μαγούλας (ΦΕΚ 310/Δ/1997)² οι τιμές των συντελεστών δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα που δεν ξεπερνούν το 1,6. Αυτές παρατίθενται αναλυτικά στον [πίνακα 6](#) που ακολουθεί δίνοντας μια συνολική και καθαρή εικόνα της πυκνότητας δόμησης της:

Πολεοδομική Ενότητα	Συντελεστής Δόμησης	Μέση Πυκνότητα (κα\ΗΑ)
Π.Ε.1 Δυτική Ελευσίνα	1.4	70
Π.Ε.2 Άνω Ελευσίνα	1.6	75
Π.Ε.3 Κάτω Ελευσίνα	1.6	75
Π.Ε.4 Αεροδρόμιο	0.6	35
Π.Ε.5 Παράδεισος - Παπακώστα	0.6	35
Π.Ε.7 Περιοχή μεταξύ Παραδείσου - Αεροδρομίου	0.6	20
Π.Ε.8 Άνω Σαρανταπόταμος	0.4	20

Πίνακας 6 : Τιμές συντελεστή δόμησης και μέσης πυκνότητας των επιμέρους πολεοδομικών ενότητων του δήμου Ελευσίνας, σύμφωνα με τα αντίστοιχα ΦΕΚ και τις τροποποιήσεις τους. (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από ΦΕΚ 518/Δ/1989 & ΦΕΚ 310/Δ/1997).

² Το ΦΕΚ 310/Δ/97 αποτελεί τροποποίηση του ΦΕΚ'88, με το οποίο εγκρίθηκε το Γ.Π.Σ. της κοινότητας Μαγούλας, το οποίο όριζε αρχικά συντελεστή δόμησης 0,8 και μέση πυκνότητα 40 κα/ha. Με την τροποποίηση που ακολούθησε οι τιμές μειώθηκαν ακόμα περισσότερο.

Οι τιμές αυτές τροποποιήθηκαν στην πορεία και εξειδικεύτηκαν, κυρίως όσον αφορά στις Πολεοδομικές ενότητες Π.Ε.1,Π.Ε.2 και Π.Ε.3 ([Παράρτημα 6](#)). Σύμφωνα με το ΦΕΚ 73/Δ/04.02.2004, οι πολεοδομικές ενότητες αυτές υποδιαιρούνται σε τομείς δόμησης με συγκεκριμένες τιμές ανά επιφάνεια οικοπέδου. Σε ορισμένα τμήματα οι τιμές των συντελεστών δόμησης αυξάνονται, γεγονός που οφείλεται και σε μία προσπάθεια ενσωμάτωσης των ήδη υπάρχοντων δομών, παράλληλα με βλέψεις αποσυμφόρησης του παραλιακού μετώπου. Οι υψηλότεροι συντελεστές δόμησης εντοπίζονται κατά κύριο λόγο κεντρικά, με μία τάση υποχώρησης των ορόφων, καθώς πλησιάζουμε το μέτωπο της θάλασσας. Βέβαια σε ορισμένα παράκτια τμήματα οι τιμές αυτές παραμένουν σε σχετικά υψηλά επίπεδα, κυρίως λόγω υπάρχουσών βιομηχανικών και λιμενικών εγκαταστάσεων που συχνά 'ορθώνουν το ανάστημά τους', αποκόπτοντας την επαφή με τη θάλασσα.

Γενικότερα, η συνύπαρξη αυτή βιομηχανιών με κατοικίες και άλλες χρήσεις δημιουργεί προβλήματα και οχλήσεις στην περιοχή. Η ανάλυση των χρήσεων γης στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Ελευσίνας είναι αρκετά σημαντική, καθώς οι ασυμβατότητες και οι συγκρούσεις χρήσεων αποτελούν συχνό φαινόμενο στις περιοχές αυτές της Δυτικής Αττικής. Η Ελευσίνα, όπως χαρακτηριστικά αναλύθηκε παραπάνω, αποτέλεσε σημαντικό ιστορικό κέντρο της χώρας, το οποίο μετρά την πολιτιστική του πορεία από τα αρχαία χρόνια. Η έντονη βιομηχανική ανάπτυξη της στα μέσα του 19ου αιώνα και η σταδιακή μετατροπή της σε βασικό βιομηχανικό κέντρο του λεκανοπεδίου Αττικής, οδήγησε σε μια ανακατάταξη των χρήσεων γης. Πολυάριθμες βιομηχανικές λιμενικές εγκαταστάσεις συγκεντρώνονται πλέον στο τμήμα αυτό του λεκανοπεδίου, αρχικά περιφερειακά της Ελευσίνας, αργότερα και μέσα στον πολεοδομικό της ιστό, σε άμεση γειτνίαση με το κέντρο της. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε ταυτόχρονη αύξηση του πληθυσμού, κυρίως προσφυγικών και οικονομικά ασθενέστερων κοινωνικών τάξεων, που μετοικούν στην περιοχή προκειμένου να εργαστούν στις βιομηχανίες και τα εργοστάσια της. Οι κατοικίες αυτές εγκαθίστανται κοντά σε βιομηχανικές ζώνες για καλύτερη πρόσβαση των εργαζομένων, ανεξάρτητα από τις συνθήκες διαβίωσης τους, τις ασυμβατότητες χρήσεων, καθώς και τη διατήρηση των πλούσιων φυσικών πόρων.

Όλα αυτά οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση της περιοχής, που αποτυπώνεται λεπτομερώς στον πολεοδομικό χάρτη των χρήσεων γης της περιοχής (βλ. [παράρτημα 4](#)). Εκεί εντοπίζουμε τα μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα και τις δραστηριότητες χονδρεμπορίου, που καλύπτουν αρκετά τετραγωνικά μέτρα επιφανειών και συνυπάρχουν με χώρους πρασίνου, χώρους γενικής κατοικίας και φυσικά με το πολύτιμο παραθαλάσσιο μέτωπο της.

Πιο αναλυτικά, η τσιμεντοβιομηχανία TITAN, στο δυτικό τμήμα του κόλπου της Ελευσίνας, βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τον αρχαιολογικό χώρο και την Ελαιουργική, η οποία χρησιμοποιείται σήμερα ως χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων. Το γεγονός αυτό φυσικά δημιουργεί οπτικές οχλήσεις, πέρα από την έντονη περιβαλλοντική επιβάρυνση, ενώ διαμορφώνει και ένα όριο που αποκλείει την πρόσβαση στο δυτικό τμήμα του παράκτιου μετώπου. Παρόμοια κατάσταση οχλήσεων και αλληλοσυγκρούσεων χρήσεων παρατηρείται στην άνω Ελευσίνα, στα όρια γειννιάσης της με τη Μαγούλα, όπου εντοπίζονται επίσης μεγάλες εκτάσεις βιομηχανικών χρήσεων, οι οποίες συνυπάρχουν με χρήσεις κατοικίας. Παράλληλα, οι υποδομές εθνικής εμβέλειας, όπως είναι το οδικό δίκτυο της Αττικής Οδού διαπερνά ζώνες κατοικίας, δημιουργώντας περιβαλλοντική αλλά και ηχητική ρύπανση. Το ίδιο συμβαίνει και με την Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου, η οποία αναπτύσσεται παράλληλα με το παραθαλάσσιο μέτωπο, αποκόπτοντας το από τις κατοικίες και γενικότερα το ζωτικό τμήμα της πόλης της Ελευσίνας, αλλά και ευρύτερα του Θριάσιου Πεδίου. Οι βιομηχανικές αυτές χρήσεις είναι αρκετά πιο περιορισμένες στην πολεοδομική ενότητα της Μαγούλας, που αποτελεί μία περιοχή κυρίως αμιγούς και γενικής κατοικίας. Ο βιομηχανικός χαρακτήρας της περιοχής μελέτης, λοιπόν, αποτελεί το βασικό λόγο υποβάθμισης της τα τελευταία έτη. Τα αρνητικά σημεία για το περιβάλλον είναι πλέον γνωστά. Σε αυτά προστίθεται και η οπτική και αισθητική ρύπανση του αστικού ιστού, καθώς οι μεγάλες εγκαταστάσεις που την περιβάλλουν και αποκόπτουν τις οπτικές φυγές προς το παραθαλάσσιο χώρο αλλά και γενικότερα τους ανοιχτούς ελεύθερους χώρους της. Τέλος, η παύση λειτουργίας και μετεγκατάσταση πολλών εργοστασίων τα τελευταία έτη της κρίσης, είχε ως αποτέλεσμα να παραμείνουν αρκετές βιομηχανικές εγκαταστάσεις ανενεργές, διακόπτοντας τον αστικό ιστό και συντελώντας σε μια υποβάθμιση που θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί.

Στον [πίνακα 7](#) που ακολουθεί πραγματοποιείται ένας επιμερισμός των χρήσεων της περιοχής σε κοινωφελείς δραστηριότητες, κοινόχρηστους χώρους και λοιπές ιδιωτικές χρήσεις. Με αυτόν τον τρόπο αποτυπώνεται μέσω συγκεκριμένων μετρήσεων, το συντριπτικά μικρό ποσοστό κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων πρασίνου. Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα απογοητευτικό, καθώς μία πόλη με μακράιωνη ιστορική και πολιτιστική ταυτότητα, με αξιόλογο αρχαιολογικό χώρο και σημαντικά ευρήματα ανασκαφών, συγκεντρώνει ποσοστό μικρότερο του 0,1% σε πολιτιστικούς χώρους, και αντίστοιχα ποσοστό 2,4% σε κοινόχρηστους χώρους πρασίνου, πολλοί εκ των οποίων παραμένουν αναξιοποίητοι, ενώ οι οικοδομήσιμοι χώροι καταλαμβάνουν ποσοστό που ξεπερνά το 60%. Επιπλέον, αρκετά

σημαντικό είναι και το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι οδικοί άξονες, ποσοστό συντριπτικά υψηλότερο από το αντίστοιχο των κοινόχρηστων χώρων και πεζοδρόμων της περιοχής.

Χρήσεις γης		Εμβαδόν χρήσεων γης	Ποσοστό συμμετοχής
Κοινοφελείς Χώροι	Διοίκηση	6,0	0,2%
	Εκπαίδευση	80,5	2,83%
	Θρησκευτικός Χώρος	2,7	0,1%
	Χώρος Άθλησης	24,5	0,86%
	Νεκροταφείο	29,9	1,06%
	Πολιτιστικοί Χώροι	2,4	0,09%
	Χώροι Στάθμευσης	21,2	0,76%
	Σύνολο	167,2	5,9%
Κοινόχρηστοι χώροι	Χώροι πρασίνου	68,1	2,4%
	Οδοί οχημάτων	819	28,8%
	Πεζόδρομοι	17	0,6%
	Σύνολο	904,1	29,4%
Λοιποί οικοδομήσιμοι χώροι	Ιδιωτικοί οικοδομήσιμοι χώροι	1.774,2	62,3%
Σύνολο χρήσεων γης		2.845,5	100.00%

Πίνακας 7: Επιφάνειες κάλυψης και ποσοστά χρήσεων γης στις πολεοδομικές ενότητες 1,2, και 3 της Ελευσίνας.(πηγή: επεξεργασία δεδομένων από <http://www.statistics.gr/>)

Στο αντίστοιχο χάρτη χρήσεων γης της περιοχής ([Παράρτημα 6](#)), επισημαίνεται, επίσης, αυτή η σημαντική απουσία ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, παρά το μεγάλο αριθμό αναξιοποίητων δομών μέσα στις πολεοδομικές ενότητες του κυρίως αστικού ιστού της. Η έλλειψη αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη στο παραλιακό κομμάτι, σε ορισμένα σημεία του οποίου οι χώροι αυτοί είναι έως και ανύπαρκτοι, συντελώντας στην υποβάθμιση του ζωτικού αυτού τμήματος. Αυτή η πολεοδομική αδυναμία της περιοχής επιδρά αρνητικά και στη βιώσιμη μετακίνηση μέσα στον ιστό της πόλης, ενώ εντείνει την απομάκρυνση των κατοίκων από το θαλάσσιο μέτωπο, λόγω των ελλειπών προσβάσεων προς την ακτή.

4.2.5 Μεταφορικές υποδομές περιοχής

Η Ελευσίνα διαθέτει ένα σημαντικό δίκτυο μεταφορών που εξυπηρετεί την περιοχή και τη συνδέει με σημαντικά τμήματα της χώρας. Βασικοί οδικοί άξονες, όπως η Εθνική και Αττική οδός διέρχονται από την περιοχή, ευνοώντας την επικοινωνία της με το υπόλοιπο λεκανοπέδιο και την Πελοπόννησο. Η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιά - Πατρών που λειτούργησε για αρκετά χρόνια και συνέδεε επίσης την Αθήνα με το νομό Πελοποννήσου, σήμερα έχει πάψει τη λειτουργία του. Άξιο αναφοράς είναι και το λιμάνι της Ελευσίνας, που εξυπηρετεί εμπορικές χρήσεις και αποτελεί το 2ο σημαντικότερο λιμένα της περιοχής μετά από αυτόν του Πειραιά, καθώς και το μεγάλο στρατιωτικό αεροδρόμιο της.

Επιπλέον, η Ελευσίνα εξυπηρετείται και από δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς. Πρόκειται για λεωφορειακές γραμμές κατά βάση, οι οποίες διευκολύνουν τη μετακίνηση των κατοίκων προς Αθήνα, Πειραιά, Αχαρνές, ενώ αρκετά είναι και τα δρομολόγια που συνδέουν την Ελευσίνα με τις γειτονικές περιοχές του Θριάσιου Πεδίου. Παράλληλα, η ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου (Μαγούλα, Ασπρόπυργος, Άνω Λιόσια) διαθέτει σταθμό προαστιακού σιδηρόδρομου, ο οποίος ακολουθεί τη διαδρομή Πειραιάς - Κιάτο. Αν και τα δρομολόγια είναι αρκετά, ωστόσο δεν καλύπτουν επαρκώς την επικοινωνία με το λεκανοπέδιο και κυρίως τις γειτονικές περιοχές, καθώς οι μεγάλες αποστάσεις αποτρέπουν την εξυπηρέτηση όλων των επιμέρους τμημάτων. Επιπλέον, η συχνότητα των δρομολογίων είναι σχετικά αραιή, γεγονός που καθιστά τα μέσα μαζικής μεταφοράς δυσλειτουργικά και μειονεκτικά σε σχέση με το ιδιωτικό όχημα. Έτσι, οι κάτοικοι συχνά προτιμούν τη χρήση του αυτοκινήτου τους, με όλες τις αρνητικές συνέπειες του συνωστισμού στους οδικούς άξονες και της μόλυνσης του φυσικού περιβάλλοντος (Χεκίμογλου, 2012).

Οδικό Δίκτυο

Από την περιοχή της Ελευσίνας διέρχεται ένα δίκτυο υπερτοπικών οδικών αξόνων, γεγονός που καθιστά την περιοχή σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο για το λεκανοπέδιο. Οι βασικοί οδικοί άξονες που τη διασχίζουν είναι (Μπενσασσών, 2014):

- Η παλαιά Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου, που διέρχεται από το κέντρο της περιοχής μελέτης.
- Η παλαιά Ε.Ο. Ελευσίνας - Θήβας που διέρχεται επίσης από το κέντρο.

- Η νέα Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου που διασχίζει την περιοχή περιφερειακά και τη συνδέει με την Πελοπόννησο
- Η Αττική Οδός στα όρια της περιοχής με τη Μαγούλα, που τη συνδέει με το λεκανοπέδιο της Αττικής, τη νέα Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου, και Αθηνών - Λαμίας, το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος.
- Η λεωφόρος ΝΑΤΟ, που συνδέει την περιοχή με τις γειτονικές περιοχές Ασπροπύργου, Μαγούλας και την περιφερειακή Αιγάλεω, η οποία με τη σειρά της ενώνεται στην προέκτασή της με την Αττική Οδό.

Εκτός των αξόνων αυτών υπερτοπικής εμβέλειας, υπάρχουν και οδοί αστικού χαρακτήρα, αρκετά σημαντικοί για την περιοχή και την κυκλοφοριακή ροή μέσα σε αυτήν. Η Ιερά Οδός, αποτελεί τον πρώτο οδικό άξονα που συναντά κανείς εισερχόμενος στην πόλη της Ελευσίνας ανατολικά και αντίστοιχα την έξοδο προς την Ε.Ο. Αθηνών – Κορίνθου. Η λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου και η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου αποτελούν τους δύο αμέσως πιο σημαντικούς άξονες της πόλης, οι οποίοι εξυπηρετούν της μετακινήσεις μέσα σε αυτή και συνδέουν το άνω με το κάτω τμήμα της, την παραλία και περαιτέρω τις παλαιές Ε.Ο., αλλά και την περιοχή της Μαγούλας. Οι άξονες αυτοί αποτελούν και τους σημαντικούς εμπορικούς δρόμους της περιοχής, καθώς κατά μήκος τους αναπτύσσονται καταστήματα και χώροι εστίασης. Το γεγονός αυτό, όμως, δημιουργεί και προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και φόρτου, γεγονός που επιδεινώνεται με τη συχνή στάθμευση των οχημάτων επί των οδικών αξόνων. Επίσης, η οδός Δήμητρος συνδέει το κέντρο της περιοχής με τον αρχαιολογικό χώρο, ενώ οι οδοί Παγκάλου και Κοντούλη με το παραλιακό της μέτωπο. Τέλος, η οδός Κανελλοπούλου & Ωκεανίδων διασχίζει την περιοχή της Ελευσίνας παραλιακά, με αρκετά μεγάλο πλάτος, ούτως ώστε να εξυπηρετεί και τη συχνή μετακίνηση φορτηγών και λοιπών επιβατηγών οχημάτων πέρα των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης.

Δίκτυο Πεζοδρόμων

Το δίκτυο πεζοδρόμων στην Ελευσίνα βρίσκεται σε δυσμενή κατάσταση λόγω της σημαντικής έλλειψης πεζοδρομημένων διαδρομών μέσα στην πόλη και της αναποτελεσματικής σύνδεσης των ήδη υπαρχόντων. Η Νικολαΐδου αποτελεί το βασικό πεζοδρομημένο άξονα της Ελευσίνας, που αναπτύσσεται παράλληλα με τον αρχαιολογικό

χώρο της και συνδέει το παραλιακό μέτωπο με το εμπορικό κέντρο της. Ο άξονας αυτός δέχεται μεγάλο αριθμό κατοίκων και επισκεπτών κάθε χρόνο, λόγω του ιστορικού χαρακτήρα του αλλά και των πολυάριθμων χώρων εστίασης και αναψυχής που συγκεντρώνει. Βέβαια, παρά τα θετικά στοιχεία του, υπάρχουν και αρκετά προβλήματα που δυσχεραίνουν την αποτελεσματική λειτουργία του:

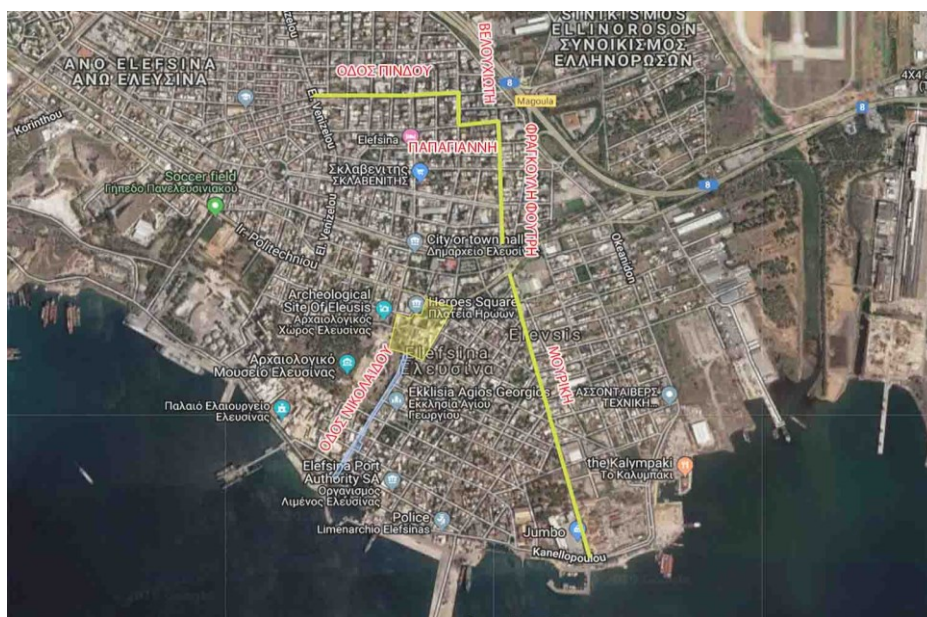
- Τα μόνιμα και τεχνητά εμπόδια, όπως μπάρες, ζαρντινιέρες κτλ. που έχουν ως απώτερο σκοπό την παρεμπόδιση της διέλευσης των οχημάτων, δημιουργούν προβλήματα και στη διέλευση των πεζών και των ποδηλάτων.
- Οι πλάκες που έχουν διαστρωθεί σε ορισμένα σημεία βρίσκονται σε κακή κατάσταση ή χαρακτηρίζονται από κακοτεχνίες, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζουν την ασφαλή διέλευση των πεζών. Η ελλιπής συντήρησή τους, όπως και των στοιχείων του εξοπλισμού, καταστρέφουν την όμορφη εικόνα της πεζοδρομημένης αυτής διαδρομής.
- Η είσοδος και η στάθμευση οχημάτων ή μηχανών σε ορισμένα τμήματα επί της οδού Νικολαΐδου, συχνά και στα πεζοδρόμια των κάθετων οδών, δημιουργούν επιπλέον εμπόδια στην ασφαλή διέλευση των πεζών.
- Τέλος, τα καταστήματα που αναπτύσσονται στη δυτική πλευρά του πεζοδρόμου, συχνά δημιουργούν οχλήσεις με την άναρχη ανάπτυξη των τραπεζοκαθισμάτων τους, σε παρτέρια, προκήπια, αλλά και τμήματα διέλευσης πεζών, αποκόπτοντας αυτή τη συνεχή ροή της κίνησης τους.

Οι πεζόδρομοι, λοιπόν, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αειφόρο ανάπτυξη της περιοχής, ωστόσο για να μπορέσουν τα οφέλη αυτά να είναι εκμεταλλεύσιμα για την ίδια, αλλά και τους χρήστες της, απαιτείται η διατήρηση των πολύτιμων χαρακτηριστικών και επιμέρους στοιχείων που συμβάλλουν ουσιαστικά στο βιοκλιματικό χαρακτήρα της.

Δίκτυο Ποδηλατοδρόμου

Αν και το ποδήλατο αποτελούσε παλαιότερα ένα από τα κύρια μέσα μετακίνησης στην περιοχή, λόγω του επίπεδου ανάγλυφου της, τα τελευταία χρόνια η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, έχει περιορίσει αισθητά τον αριθμό τους. Μόλις την τελευταία 5ετία έχει ολοκληρωθεί ένα μέρος ποδηλατοδρόμου το οποίο ξεκινά από την οδό Πίνδου στο ύψος της

Ελευθερίου Βενιζέλου και κατευθύνεται νότια έως το θαλάσσιο μέτωπο της περιοχής. Όπως φαίνεται και στην [εικόνα 4.8](#), ο ποδηλατόδρομος, διασχίζοντας σχεδόν όλη την οδό Πίνδου και συνεχίζοντας στις οδούς Βελουχιώτη και Παπαγιάννη, συναντά την Φραγκούλη Φουτρή την οποία ακολουθεί σε όλο το μήκος, έως ότου διασταυρωθεί με την Ιερά Οδό, μετονομαστεί σε Μουρίκη και καταλήξει στη μικρή μαρίνα στην παραλία της Ελευσίνας.



Εικόνα 4.8: Χάρτης της περιοχής της Ελευσίνας όπου επισημαίνεται το δίκτυο ποδηλατοδρόμου. (πηγή: επεξεργασία σε χάρτη www.google.com/maps)

Η διαδρομή αυτή είναι αρκετά δημοφιλής στο βόρειο τμήμα της, καθώς διασχίζει σημαντικό εμπορικό κομμάτι του κέντρου της Ελευσίνας. Αντίθετα νότια δε χρησιμοποιείται ιδιαίτερα, διότι διέρχεται από το υποβαθμισμένο και περισσότερο αραιοκατοικημένο τμήμα της. Επίσης αξίζει να αναφερθεί ότι η διαδρομή αυτή πραγματοποιείται περιφερειακά του κυρίως κέντρου της Ελευσίνας. Αν και το εγχείρημα εντατικοποίησης της χρήσης του ποδηλάτου μέσα στην πόλη της Ελευσίνας είναι αξιόλογο, οι άξονες κίνησης που έχουν επιλεγεί δεν έχουν μελετηθεί επαρκώς και σύμφωνα με τη βέλτιστη κίνηση του κατοίκου μέσα στην πόλη. Επιπλέον, η διαδρομή αυτή χαρακτηρίζεται από αποσπασματικότητα και έλλειψη ενιαίου δικτύου κίνησης. Για παράδειγμα, ενώ ο χρήστης καταλήγει στο παραλιακό μέτωπο, δυσκολεύεται να συνεχίσει τη διαδρομή του, καθώς ο ποδηλατόδρομος αποκόπτεται στο

σημείο αυτό και μάλιστα δε συνδέεται καθόλου με το πεζοδρομημένο τμήμα επί της οδού Νικολαΐδου. Συνεπώς, η μελέτη της ποδηλατικής αυτής διαδρομής παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα ως προς τη χρήση της, καθώς δε διαμορφώνει ένα ενιαίο δίκτυο ποδηλατοδρόμου, αλλά αποσπασματικές ποδηλατικές διαδρομές, που δεν εξυπηρετούν την ουσιαστική ανάγκη των κατοίκων για βιώσιμη μετακίνηση μέσα στην πόλη τους.

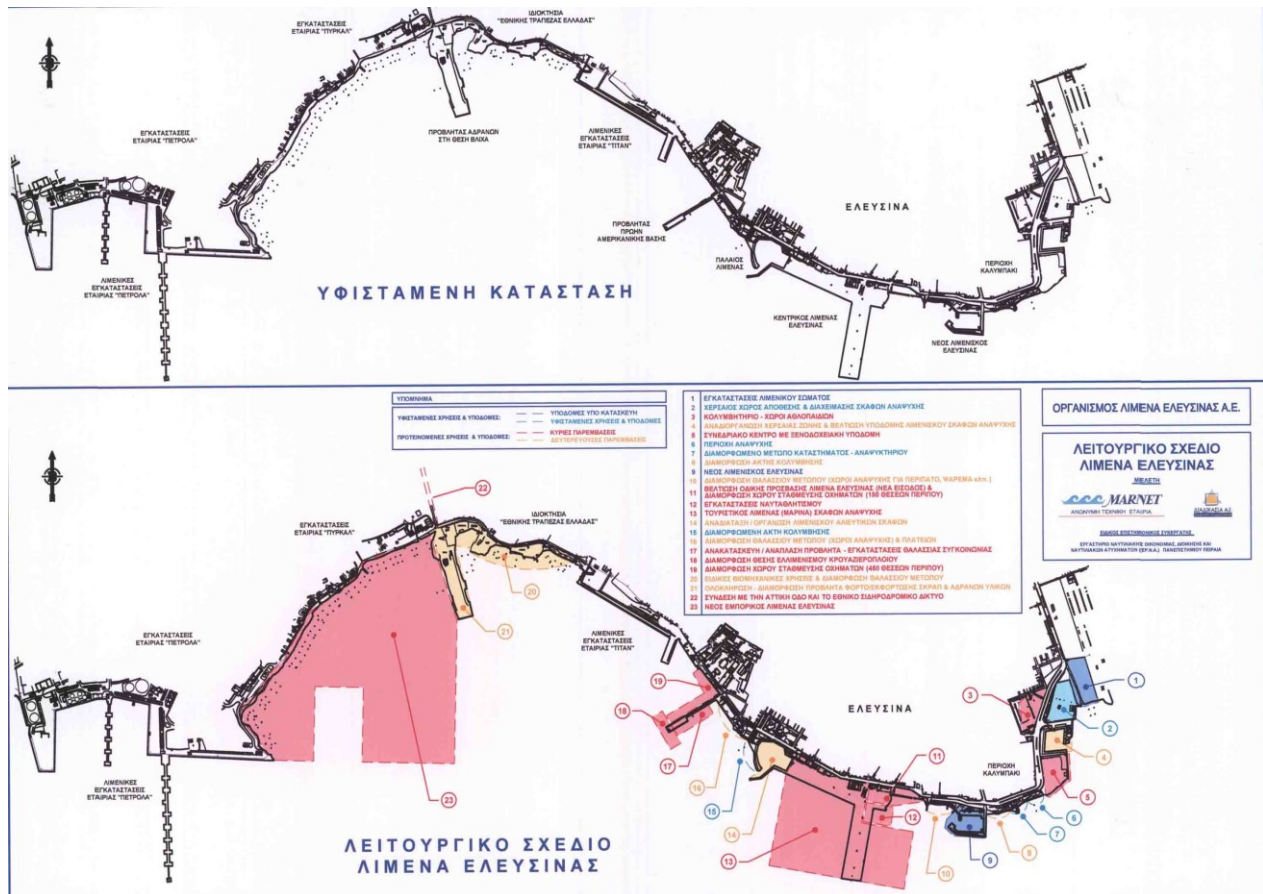
Λιμενικές Εγκαταστάσεις

Βόρεια και κεντρικά σχεδόν του κόλπου της Ελευσίνας αναπτύσσεται ο Εμπορικός και Βιομηχανικός Λιμένας της. Σε απόσταση 14 χλμ. από τον αντίστοιχο του Πειραιά, αποτελεί το αμέσως επόμενο σε σπουδαιότητα λιμάνι της περιοχής. Πρόκειται για έναν καθαρά εμπορικό λιμένα, καθώς σε αυτόν πραγματοποιείται κυρίως η μεταφορά εμπορευμάτων και είναι χαρακτηρισμένος ως 'τελωνειακός περίβολος'. Τα εμπορεύματα που διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας είναι σίδηρος, λαμαρίνες, χαρτί, ξυλεία, σκραπ, σωλήνες και μπετόβερρες, ενώ ο αριθμός τους ανέρχεται σε δύο εκατομμύρια τόνους κατά μέσο όρο ανά έτος. Η έκταση που καταλαμβάνει ο Εμπορικός και Βιομηχανικός Λιμένας είναι 50.000 τ.μ., με προβλήτα μήκους 1037μ και βάθος που κυμαίνεται μεταξύ 8-10μ. Ωστόσο, η Χερσαία Ζώνη του Λιμένα και οι συναφείς με αυτήν χώροι εκτείνονται σε πολύ μεγαλύτερη έκταση. Οι εγκαταστάσεις του δηλαδή καταλαμβάνουν και ένα πλήθος από προβλήτες, μαρίνες και μικρότερα λιμανάκια, που όλα μαζί συνθέτουν την ολοκληρωμένη εικόνα της λιμενικής ζώνης της Ελευσίνας. Σύμφωνα με την [εικόνα 4.9](#), η ζώνη αυτή καλύπτει το τμήμα από την περιοχή Παλάσκα του Σκαραμαγκά έως το δυτικό τμήμα των Ναυπηγείων της Ελευσίνας και περιλαμβάνει τα εξής (πέραν του κεντρικού λιμένα της) (Μπενσασσών, 2014):

1. Την προβλήτα 'Πρώην Αμερικάνικης Βάσης', η οποία στο παρελθόν είχε παραχωρηθεί προς εκμετάλλευση σε εταιρείες πετρελαιοειδών και σήμερα βρίσκεται σε κακή κατάσταση. Είναι κατασκευασμένη από σκυρόδεμα, ενώ το βάθος της δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλο, γεγονός που την καθιστά δυσλειτουργική, ενώ συμβάλλει και στην αισθητική υποβάθμιση της περιοχής. Προκειμένου λοιπόν να επαναλειτουργήσει και να καταστεί ωφέλιμη για την περιοχή, απαιτείται η συνολική ανακατασκευή της.
2. Την προβλήτα στη θέση 'Βλύχα', που γειτνιάζει με τη τσιμεντοβιομηχανία 'TITAN'. Η προβλήτα αυτή έχει παραχωρηθεί από τον Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας σε δύο

εταιρείες για τη μεταφορά και εναπόθεση αδρανών υλικών. Ωστόσο, τα παλιά εμπορικά πλοία που είναι δεμένα στην προβλήτα, αλλά και τα οχήματα και σκάφη που καταλαμβάνουν μέρος το χερσαίου τμήματος της, αποτελούν εστία φυσικής και αισθητικής ρύπανσης.

3. Το κρηπίδωμα στη θέση 'Κρόνος', που βρίσκεται σε ημιτελή κατάσταση όσον αφορά στην επιφάνεια του δαπέδου και τις διάφορες εγκαταστάσεις του. Αποτελεί ένα χώρο περιφραγμένο, που εκτείνεται έως την οδό Ωκεανίδων, ο οποίος χρησιμοποιείται περιστασιακά για τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων. Και στη θέση αυτή βρίσκονται δεμένα πλοία, που δε χρησιμοποιούνται συχνά, με αποτέλεσμα να υποβαθμίζουν την περιοχή και το περιβάλλον της, καθιστώντας απαραίτητη την άμεση ανάπλαση του.
4. Τη Μαρίνα στη θέση 'Καλυμπάκι', η οποία χρησιμοποιείται κυρίως από σκάφη αναψυχής και έχει χωρητικότητα 40 περίπου θέσεων.
5. Τη Μαρίνα του Παλαιού Λιμένα. Πρόκειται για 2 μαρίνες σκαφών αναψυχής, που αναπτύσσονται ανατολικά και δυτικά του Λιμένα της Ελευσίνας και έχουν συνολικά χωρητικότητα 60 θέσεων.
6. Το Λιμανάκι Αλιέων, που εγκαθίσταται στο ανατολικό τμήμα του κεντρικού λιμένα της περιοχής. Φιλοξενεί 25 περίπου αλιευτικά σκάφη του Συλλόγου Αλιέων της περιοχής, επαγγελματικής χρήσης και μη.
7. Το Νέο Λιμενίσκο, ο οποίος βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με το Λιμανάκι των Αλιέων. Το λιμανάκι αυτό, κατασκευασμένο την τελευταία 15ετία, φιλοξενεί επίσης σκάφη αναψυχής, 60 στον αριθμό.
8. Την προβλήτα 'TITAN', η οποία βρίσκεται στο δυτικό άκρο της Χερσαίας Ζώνης του Λιμένα. Έχει μήκος 500 μέτρα, ενώ εξυπηρετεί κυρίως ανάγκες της τσιμεντοβιομηχανίας TITAN. Για αυτό το λόγο και η πρόσβαση σε αυτήν είναι αυστηρά ελεγχόμενη, καθώς πρόκειται για ιδιωτικό χώρο.



Εικόνα 4.9: Λειτουργικό Σχέδιο Λιμένα Ελευσίνας (πηγή: <https://www.elefsisport.gr>).

4.2.6 Μελέτες και Σχέδια

Όλα τα παραπάνω πολεοδομικά στοιχεία έχουν θεσμοθετηθεί με τα αντίστοιχα σχέδια, ρυθμιστικά, επιχειρησιακά ή πολεοδομικά. Τα βασικά σχέδια που καθόρισαν τη σημερινή μορφή του δήμου και επιχειρούν προς μια περισσότερο αναβαθμισμένη εικόνα του παρατίθενται παρακάτω:

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Το βασικό σχέδιο κάθε πόλης, το οποίο θεσμοθετεί χρήσεις γης, συντελεστές δόμησης και λοιπά οικοδομικά στοιχεία είναι το Γ.Π.Σ. Η έγκριση του Γ.Π.Σ. της Ελευσίνας πραγματοποιήθηκε με το ΦΕΚ 518/Δ/1989, ενώ αναδημοσιεύτηκε και τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 192/Δ/1991, προκειμένου να επεκταθεί και να εντάξει και τις επιπλέον περιοχές στο

σχέδιο και να καθορίσει περιοχές ειδικών χρήσεων. Τέλος με το ΦΕΚ 627/Δ/2005, τροποποιείται εκ νέου και ορίζει τα όσα ισχύουν έως σήμερα (Βλ. [παράρτημα 4](#)).

Ο χώρος εκτός της πόλης διαμορφώνεται σε ζώνες ανάλογα με τις χρήσεις και τις δραστηριότητες και κάθε ζώνη έχει συγκεκριμένα πολεοδομικά χαρακτηριστικά:

- Καθορισμός χρήσεων χονδρεμπορίου στην περιοχή βόρεια του Στρατιωτικού Αεροδρομίου, εξαιρώντας, όμως, την αποθήκευση εύφλεκτων και τοξικών ουσιών. Ο συντελεστής δόμησης της περιοχής ορίζεται στο 1,2.
- Δημιουργία ΒΙ.ΠΕ. με χρήσεις βιομηχανίας – βιοτεχνίας στις περιοχές όπου εγκαθίστανται οι: Πετρόλα, Ελάνη, Χαλυβουργική, Ναυπηγεία Ελευσίνας. Ορίζεται και εδώ συντελεστής δόμησης 1,2.
- Καθορισμός χρήσεων γης μη οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας ΒΙ.ΠΑ.-ΒΙ.Ο.ΠΑ. στις περιοχές Βαμβακιά – Καλυμπάκι, με μέσος συντελεστή δόμησης στο 1,4.
- Στην περιοχή εγκατάστασης του εργοστασίου Τιτάν, συνεχίζουν να επιτρέπονται οι χρήσεις σχετικά με την παραγωγή τσιμέντου. Ωστόσο με τη διακοπή της λειτουργίας του, προβλέπεται η μετατροπή της περιοχής αυτής σε "πολεοδομικό κέντρο" και ο καθορισμός πολιτιστικών χρήσεων στο τμήμα που εφάπτεται με την παραλία.
- Δημιουργία νέου λιμένα Ελευσίνας, στα νότια του εργοστασίου 'Πυρκάλ'.
- Διαμόρφωση αστικού πρασίνου στις περιοχές: Σκαλιστήρι και Ευταξία, στο τμήμα των ανενεργών λατομείων της τσιμεντοβιομηχανίας 'Τιτάν', στο τμήμα δυτικά της Χαλυβουργικής και βόρεια της Πυρκάλ.
- Χρήσεις εκπαίδευσης στην περιοχή 'Κουραμάνη - Ελαιουργικής' και στο τμήμα γύρω από τις σχολές Ναυπηγείων Ελευσίνας.

Όσον αφορά στον κυρίως αστικό χώρο της Ελευσίνας και τις χρήσεις γης που εφαρμόζονται, ισχύουν τα εξής (ΦΕΚ 627/Δ/2005):

- Καθορισμός χρήσεων αμιγούς κατοικίας στην Π.Ε.07, και διαμόρφωση του συντελεστή δόμησης στο 0,4 (τροποποίηση της τιμής που ήταν 0.6)
- Καθορισμός χρήσης γενικής κατοικίας στις Π.Ε. 01 έως και 06 (όπως αυτές ορίζονται από το ΦΕΚ 166/1987), με εξαίρεση των εργαστηρίων χαμηλής όχλησης (εκτός εργαστηρίων ζαχαροπλαστικής και αρτοποιίας).

- Καθορισμός πολεοδομικών κέντρων στις παραπάνω Π.Ε., όπως αυτές ορίζονται από το αντίστοιχο ΦΕΚ, εξαιρώντας και πάλι τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
- Καθορισμός χρήσεων αναψυχής – τουρισμού στο παράκτιο τμήμα της Ελευσίνας (άρθρο 8 - ΦΕΚ 166/Δ/1987), ούτως ώστε να απελευθερωθούν οι ακτές από ανεπιθύμητες χρήσεις και να καταστούν επισκέψιμες από το κοινό.
- Καθορισμός πολεοδομικού κέντρου στην περιοχή Ίρις-Κρόνος, με στόχο την εξυγίανση των προβληματικών τμημάτων της περιοχής και την έμφαση σε χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού.
- Προστασία των περιοχών κατοικίας με τη δημιουργία ικανοποιητικών ζωνών πρασίνου, στις περιοχές γειτνίασης με άλλες, μη συμβατές χρήσεις.
- Προστασία και ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου της Ελευσίνας μέσω της σύνδεσης του με την πλατεία Ηρώων, του άξονα της Ιεράς Οδού, με το θαλάσσιο μέτωπο, αλλά και τα αναξιοποίητα βιομηχανικά κτίρια 'Βότρυς' και 'Ελαιουργική'. Ταυτόχρονα προτείνεται η επιβολή όρων και περιορισμών ως προς τη δόμηση στην περιοχή πλησίον του αρχαιολογικού χώρου.

Επιπλέον, τροποποιείται η ιεράρχηση των οδικών αξόνων σε ταχείες λεωφόρους, πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδούς, ώστε να γίνει σαφής η λειτουργία του κάθε άξονα και να αποτραπούν άσκοπες μετακινήσεις στην πόλη. Τέλος όσον αφορά στο σιδηροδρομικό δίκτυο, δίνεται έμφαση στη χρήση του προαστιακού σιδηροδρόμου, με βλέψεις επέκτασης του και σύνδεσης της Αθήνας με την Πάτρα.

Ρυθμιστικό Σχέδιο

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής 2021, αναφέρει σε αρκετά σημεία την Ελευσίνα ως μία σημαντική περιοχή αποβιομηχάνισης, που μέσω σωστών χειρισμών και πολεοδομικών παρεμβάσεων, μπορεί να αναλάβει ενεργό ρόλο στη συνεκτική ανάπτυξη της πρωτεύουσας:

- Η Ελευσίνα αποκτά το χαρακτήρα 'Διαδημοτικού Κέντρου Ευρείας Ακτινοβολίας'. Αρχικά εντοπίζονται τα προβλήματα, λόγω του βιομηχανικού χαρακτήρα της, που οδηγούν σε ρύπανση του φυσικού περιβάλλοντος, της ατμόσφαιρας, των υδάτων και

συνεπώς, στη γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής. Παρ' όλα αυτά, η πόλη αυτή συγκεντρώνει σημαντικές παραγωγικές δραστηριότητες και αξιόλογους πολιτιστικούς πόρους, η σημασία των οποίων επεκτείνεται τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Οι λειτουργίες της αυτές ευνοούνται σαφώς και από το γεγονός ότι η πόλη συνδέεται με διευρωπαϊκά και διαπεριφερειακά δίκτυα μεταφορών. Ο εμπορευματικός λιμένας της, η Αττικής και η Εθνική Οδός Αθηνών-Κορίνθου αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα αξόνων που εξυπηρετούν τις σημαντικές ροές αγαθών κι ανθρώπων (Πολύζος, 2001).

- Μέσα στους βασικούς στόχους του προγράμματος αυτού είναι, επίσης, η προώθηση της ευρύτερης περιοχής ως έναν 'ισχυρό αναπτυξιακό / επιχειρηματικό πόλο του δευτερογενούς τομέα παραγωγής, χονδρεμπορίου και διαμετακομιστικού εμπορίου'. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο τίθεται ως στόχος και ο περιορισμός της βιομηχανικής ανάπτυξης και επέκτασης της προς τις ακτές και η μετατόπισή της παράλληλα με το οδικό δίκτυο, ώστε να αποσυμφορηθούν τα πολύτιμα παράκτια οικοσυστήματα της.
- Παράλληλα, δίνεται προτεραιότητα στην πολιτιστική ανάδειξη της Ελευσίνας και την ενίσχυση του τουρισμού της. Μέσα από το ρυθμιστικό αυτό σχέδιο προάγεται η ενίσχυση της ιστορικής τοπιογραφίας και η διατήρηση των πολιτιστικών πόρων, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων των επιμέρους ιστορικών πόλων του λεκανοπεδίου. Η Ελευσίνα διαμορφώνει ένα από τους πιο σημαντικούς ιστορικούς πόλους. Συνεπώς, ο πολιτισμός αποτελεί βασική συνιστώσα εξυγίανσης της σε επίπεδο κοινωνικό, οικονομικό, αλλά και περιβαλλοντικό. Μάλιστα, η αλληλεπίδραση που επιτυγχάνεται μεταξύ της ιστορικότητας ενός τόπου και του περιβάλλοντος του είναι αυτονόητη. Έτσι, και το Ρυθμιστικό Σχέδιο προτείνει την προστασία τοπίων μέσα και έξω από την πόλη τα οποία κινδυνεύουν με υποβάθμιση και προάγει τη διατήρηση του θαλάσσιου μετώπου της Ελευσίνας ως αναπόσπαστου στοιχείου της ιστορικότητας της. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο προτείνεται και η ενίσχυση νέων πολιτιστικών διαδρομών αλλά και μονοπατιών μέσα στη φύση με στόχο τη σύνδεση των πολυάριθμων και διάσπαρτων μνημείων της, μεταξύ τους, αλλά και μακροπρόθεσμα με το Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας, αναβιώνοντας την παλιά ιστορική άρρηκτη σχέση που τις χαρακτήριζε ([Παράρτημα 7](#)).

4.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

4.3.1 Γεωμορφολογία Εδάφους

Η ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου αποτελεί μία πεδινή έκταση, η οποία περιβάλλεται από πολύ σημαντικούς ορεινούς όγκους, όπως είναι η Πάρνηθα στα βόρεια, το όρος Πατέρα δυτικά και το όρος Αιγάλεω στα ανατολικά. Νότια οριοθετείται από το θαλάσσιο μέτωπο και συγκεκριμένα τον κόλπο της Ελευσίνας.

Η περιοχή μελέτης αναπτύσσεται βορειοανατολικά του κόλπου της Ελευσίνας, σε μικρή απόσταση από την ακτογραμμή. Το ανάγλυφο της χαρακτηρίζεται από ομαλές έως ήπιες κλίσεις, χωρίς κάποια ιδιαιτερότητα στη φυσιογραφία της. Τα υψόμετρα κυμαίνονται από 0μ. κοντά στο μέτωπο της θάλασσα, έως 15μ. στα όρια με την περιοχή της Μαγούλας, ενώ αρκετά μεγαλύτερα ύψη παρατηρούνται στην περιοχή του Αερολιμένα (φτάνοντας και τα 50μ. στο βόρειο τμήμα) (F.W.I., 2009).

Η έντονη δόμηση και βιομηχανική δραστηριότητα των τελευταίων δεκαετιών, σε συνδυασμό με όλα τα τεχνικά έργα και λοιπές υποδομές που αυτά συνεπάγονται, οδήγησε σε μια σταδιακή αλλοίωση του φυσικού ανάγλυφου της περιοχής. Η σημερινή της κατάσταση, λοιπόν, αποτελεί ένα συνδυασμό φυσικής δομής περιβάλλοντος και εντατικών ανθρώπινων επεμβάσεων. Γενικότερα σημαντικοί ποταμοί και χείμαρροι διαρρέουν το Θριάσιο Πεδίο από τα παλιά χρόνια, οι οποίοι πήγαζαν από τα γύρω όρη και ευεργετούσαν τις πεδινές εκτάσεις της περιοχής με τις θρεπτικές ουσίες που μετέφεραν. Τα υδάτινα αυτά στοιχεία της περιοχής που έρρεαν στην Ελευσίνα και συνέβαλαν αισθητά στη διαμόρφωση των βόρειων ακτών του κόλπου τη με τα φερτά υλικά τους, καλύπτονται σήμερα, στην πλειοψηφία τους από αστικές χρήσεις, το λιμάνι και τη Βιομηχανική Ζώνη. Έτσι, τα φερτά αυτά υλικά περιορίστηκαν αισθητά, από τη δεκαετία του '60 και έπειτα, λόγω της επικράτησης των βιομηχανικών χρήσεων εις βάρος της έντονης γεωργικής δραστηριότητας. Επιπλέον, η αύξηση των αστικών και βιομηχανικών αποβλήτων έχει οδηγήσει σε σημαντική επιβάρυνση των υδάτινων αυτών στοιχείων της περιοχής και στη γενικότερη υποβάθμιση της οικολογικής ποιότητας της (F.W.I., 2009).

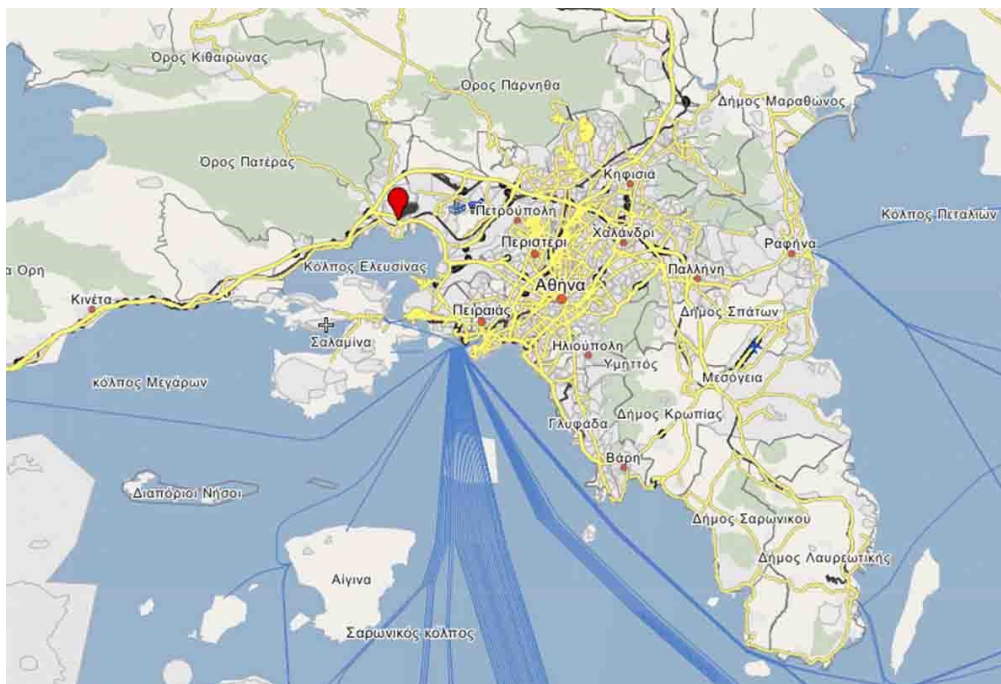
Θαλάσσιο περιβάλλον

Στο νότιο άκρο της περιοχής μελέτης αναπτύσσεται ο κόλπος της Ελευσίνας, ο οποίος επικοινωνεί με το Σαρωνικό κόλπο από δύο σημεία: δυτικά μέσω του στενού Πάχης – Μεγάρων, όπου διαμορφώνεται και ο κόλπος των Μεγάρων και ανατολικά μέσω του στενού της Σαλαμίνας (βλ. [εικόνα 41](#)). Ο κόλπος αυτός έχει επιφάνεια 67 τ.χλμ. περίπου, ενώ το μέσο βάθος της φτάνει τα 22μ..

Παρά την επικοινωνία αυτή των δύο κόλπων, τα νερά τους παρουσιάζουν αισθητή διαφοροποίηση ως προς τα φυσικό-χημικά χαρακτηριστικά τους, που έχουν να κάνουν κυρίως με τις ιδιαίτερες γεωγραφικές και φυσικές συνθήκες που επικρατούν και φυσικά με τη ρύπανση που υφίσταται η ευρύτερη περιοχή γύρω από τον κόλπο. Η διαφοροποίηση αυτή γίνεται αισθητή στις θερμοκρασίες που επικρατούν ανά εποχή και μήνα. Έτσι, το χειμώνα τα νερά του κόλπου της Ελευσίνας φτάνουν έως και τους 10°C, θερμοκρασία αρκετά χαμηλότερη από την αντίστοιχη των νερών του Σαρωνικού. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται την αύξηση της πυκνότητας των νερών και τη δυσκολία κυκλοφορίας και μίξης τους με τα νερά του Σαρωνικού Κόλπου. Παράλληλα, την περίοδο της άνοιξης παρατηρείται θέρμανση των επιφανειακών κυρίως υδάτων, διατηρώντας κρύα τα ύδατα των κατώτερων στρωμάτων και εντείνοντας, έτσι, την απομόνωσή τους από τα αντίστοιχα κατώτερα υδάτινα στρώματα του Σαρωνικού. Παρά τη δυσκολία αυτή της κυκλοφορίας των υδάτων και επικοινωνίας των δύο κόλπων, οι τοπικοί και κυρίως βόρειοι άνεμοι της περιοχής επιτρέπουν μια κάποια κυκλοφορία των υδάτων, η φορά της οποίας είναι από τον ανατολικό διάυλο της Σαλαμίνας και προς το τμήμα αυτό του Σαρωνικού και αντίστροφα από το Σαρωνικό και προς το δυτικό τμήμα της Ελευσίνας μέσω του διαύλου Πάχης – Μεγάρων (Μπενσασών, 2014).

Οι πιέσεις που δέχεται ο κόλπος της Ελευσίνας από τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες είναι ιδιαίτερα έντονες. Το ανατολικό τμήμα του κόλπου που γειτνιάζει με την πόλη της Ελευσίνας είναι και το πιο επιβαρυνμένο σε σχέση με το δυτικό που παρουσιάζεται περισσότερο αραιοδομημένο. Η πιο εμφανής επιβάρυνση είναι η ρύπανση των υδάτων που συνεπάγεται δηλητηρίαση και εξαφάνιση σημαντικού ποσοστού ζωντανών οργανισμών. Η απώλεια και η καταστροφή που έχει συντελεστεί καθιστά πλέον την κατάσταση πολύ δύσκολη, έως και αδύνατη να αναστραφεί. Επίσης, τα οικιστικά, αλλά κυρίως τα βιομηχανικά λύματα και τα απόβλητα των πλοίων και γενικότερα της ναυσιπλοΐας, οδηγούν στη συσσώρευση θρεπτικών συστατικών, κυρίως στο τμήμα κοντά στις ακτές που χαρακτηρίζεται και από χαμηλότερα

βάθη και μικρή κίνηση των υπόγειων υδάτων. Συνεπώς, ευνοείται το φαινόμενο του ευτροφισμού, γεγονός που συνεπάγεται αντίξοες συνθήκες για το βυθό και τη ζωή στον κόλπο αυτό, λόγω της αισθητής μείωσης του οξυγόνου, αλλά και της αργής βιοαποδόμησης των πολυάριθμων αυτών ρύπων.



Εικόνα 4.10: Χάρτης του θαλάσσιου περιβάλλοντος γύρω από το λεκανοπέδιο Αττικής. Φαίνεται ο κόλπος της Ελευσίνας και οι συσχετίσεις τους με τους γύρω κόλπους και κυρίως με το Σαρωνικό (πηγή: επεξεργασία σε χάρτη www.google.com/maps).

4.3.2 Κλιματολογικά στοιχεία

Το κλίμα του ευρύτερου λεκανοπεδίου Αττικής χαρακτηρίζεται ως τυπικό μεσογειακό – εύκρατο, με σχετικά ξηρούς και θερμούς καλοκαιρινούς μήνες, με μακρές περιόδους ηλιοφάνειας και ήπιους και υγρούς χειμώνες. Τα μετεωρολογικά στοιχεία που δίνουν μια σαφή και ολοκληρωμένη εικόνα για το κλίμα της περιοχής παρατίθενται παρακάτω και αναλύονται. Για την τεκμηρίωσή τους χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα του νέου σταθμού ΜΕΤΕΟ του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών (Ε.Α.Α), καθώς και τα κλιματικά δεδομένα του μετεωρολογικού σταθμού Ελευσίνας της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας (Ε.Μ.Υ.).

Θερμοκρασία αέρα

Σύμφωνα με τον [πίνακα 8](#) που ακολουθεί, τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα, η μέση θερμοκρασία της περιοχής κυμαίνεται μεταξύ 9,2°C-28,6°C. Ο μέσος όρος των μέγιστων τιμών της δεν ξεπερνά τους 22,5°C, με τις ακραίες τιμές να προσεγγίζουν μόλις τους 33°C. Αντίστοιχα, η μέση ελάχιστη θερμοκρασία ανέρχεται στους 13,2°C, με τις μικρότερες τιμές της να μην πέφτουν κάτω από τους 5°C.

ΕΤΗ 1958-1999			
	Μέση θερμοκρασία (°C)	Υψηλότερη θερμοκρασία(°C)	Χαμηλότερη θερμοκρασία(°C)
Ιανουάριος	9.2	13	5.4
Φεβρουάριος	9.8	13.7	5.7
Μάρτιος	12	16	7.3
Απρίλιος	16	20.2	10.3
Μάιος	21.4	25.7	14.9
Ιούνιος	26.1	30.5	19.4
Ιούλιος	28.6	32.9	22.3
Αύγουστος	28.1	32.6	22.1
Σεπτέμβριος	24.3	28.8	18.8
Οκτώβριος	19	23.1	14.5
Νοέμβριος	14.5	18.7	10.5
Δεκέμβριος	11	14.9	7.3

Πίνακας 8: Τιμές μέσης, μέσης μέγιστης και μέσης ελάχιστης μηνιαίας θερμοκρασίας για την περιοχή της Ελευσίνας, την περίοδο 1958-1999 (πηγή: Μπενσασσών, 2014).

Αυτό που παρουσιάζει ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι η σύγκριση των τιμών αυτών με τις αντίστοιχες των τελευταίων ετών του 21ου αιώνα, που παρουσιάζονται στον [πίνακα 9](#). Παρατηρούμε ότι οι μέσες θερμοκρασίες της περιόδου αυτής δεν έχουν πολύ μεγάλες αποκλίσεις από τις αντίστοιχες των παλαιότερων ετών. Ο μέσος όρος τους κυμαίνεται μεταξύ 9,3°C – 29,3°C, ανεβάζοντας ελάχιστα τη μέση τιμή τους. Αντίθετα οι μέγιστες και ελάχιστες τιμές των θερμοκρασιών της περιοχής παρουσιάζουν αισθητή διαφορά, της τάξεως των 3-6°C. Πιο συγκεκριμένα, οι μέγιστες θερμοκρασίες που έχουν σημειωθεί για την Ελευσίνα τα τελευταία έτη κυμαίνονται μεταξύ 16,8 – 37,7°C, με μέσο όρο τους 28,4°C,

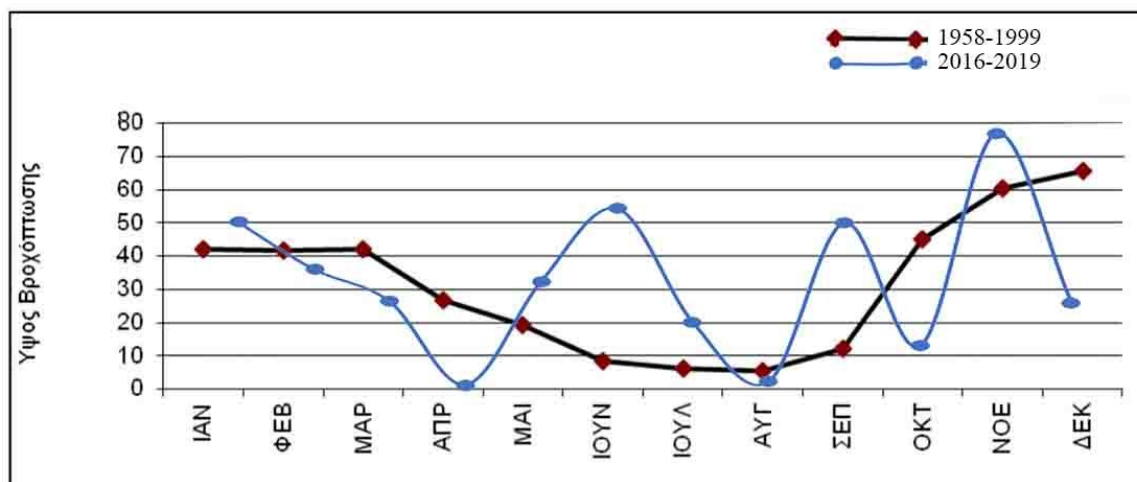
δηλαδή 6° C υψηλότερο από τις αντίστοιχες του προηγούμενου αιώνα. Αντίστοιχα, και οι μέσες ελάχιστες τιμές της διακυμαίνονται μεταξύ 3.4 – 20.8°C παρουσιάζοντας αρκετά χαμηλότερες τιμές, με τη μέση τιμή να προσεγγίζει τους 11,4°C. Συμπερασματικά, μπορεί η μέση θερμοκρασία των τελευταίων ετών να διατηρείται στα ίδια σχεδόν επίπεδα με εκείνα του 20ου αιώνα, ωστόσο οι αποκλίσεις μεταξύ των μέγιστων και ελάχιστων τιμών της έχουν αυξηθεί σημαντικά, σημειώνοντας διαφορές μέχρι και 18°C μέσα στον ίδιο μήνα.

ΕΤΗ 2016-2018							
	Μέση θερμο- κρασία	Υψηλότερη θερμοκρασία	Χαμηλότερη θερμοκρασία	Μέση Βροχό- πτωση	Μέση ταχύτητα ανέμου	Υψηλότερη ταχύτητα ανέμου	Διεύθυνση ανέμων
Ιανουάριος	9.2	17.1	8.9	50.2	7.5	65.9	ΒΒΔ
Φεβρουάριος	12.9	20.7	5.4	36.1	5.9	55.2	ΒΒΑ
Μάρτιος	14.3	23.4	6.3	26.5	7	64.4	ΒΒΔ
Απρίλιος	18.3	29.3	9.7	1.6	6.8	57.9	ΝΔ
Μάιος	21.8	33.2	13.2	32.5	7.7	54.7	ΒΒΔ
Ιούνιος	26.5	39.9	18.3	54.3	7.4	56.9	ΒΒΔ
Ιούλιος	29.3	39.7	21	20.3	8.8	62.2	ΒΒΔ
Αύγουστος	29.2	37.5	21.2	2.5	11.6	55.2	ΒΒΔ
Σεπτέμβριος	24.8	36.4	16.8	50	8.3	56.9	ΒΒΔ
Οκτώβριος	19.7	29.7	11.1	13.2	7.7	51.5	ΒΒΔ
Νοέμβριος	15.3	25.3	6.3	76.7	6.8	48.8	ΒΒΔ
Δεκέμβριος	10.5	20.4	2.4	26.1	7.9	60.6	ΒΒΔ

Πίνακας 9: Κλιματικά δεδομένα από το μετεωρολογικό σταθμό μέτρησης της Ελευσίνας, που βρίσκεται στο Δημαρχείο της περιοχής για τα έτη 2016-2018 (πηγή: <http://meteosearch.meteo.gr/>).

Εδώ αξίζει να αναφερθούμε στη διαφοροποίηση όσον αφορά στην χωροθέτηση των δύο μετεωρολογικών σταθμών. Ο σταθμός της Ε.Μ.Υ. είναι εγκατεστημένος στον αερολιμένα της περιοχής, ήδη από το 1958, ενώ ο αντίστοιχος του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών εντοπίζεται στο Δημαρχείο της πόλης. Συνεπώς, μπορεί μεν ο συνδυασμός όλων των δεδομένων να δίνει μία γενική εικόνα της κλιματολογικής κατάστασης της περιοχής της Ελευσίνας και τις διαφοροποιήσεις όσον αφορά στο βόρειο και νοτιότερο τμήμα της, ωστόσο τα δεδομένα του δεύτερου θεωρούνται αντιπροσωπευτικότερα για την περιοχή μελέτης, η οποία αναφέρεται στο παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας.

Βροχοπτώσεις



Εικόνα 4.11: Μέσο μηνιαίο ύψος κατακρημνισμάτων για την περιοχή της Ελευσίνας, την περίοδο 1958-1999 και 2016-2019. (πηγή: επεξεργασία δεδομένων (Μπενσασσών, 2014) και <http://meteosearch.meteo.gr/>)

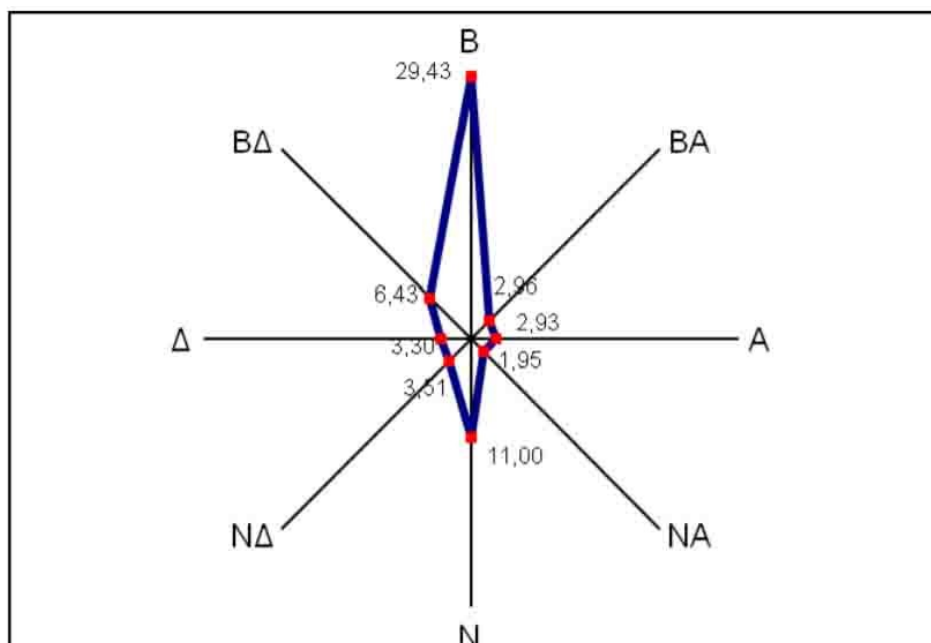
Ο μέσος όρος του ετήσιου ύψους κατακρημνισμάτων, τόσο για την περίοδο 1958-1999, όσο και για τα τελευταία έτη του 21ου αιώνα (βλ. [εικόνα 4.11](#)), διατηρείται σχετικά σταθερό στα 380 mm. Ωστόσο, τα τελευταία έτη παρατηρούνται πιο έντονες και μεγαλύτερες τιμές βροχοπτώσεων ημερησίως. Ενώ η μέγιστη ημερήσια τιμή στις προηγούμενες δεκαετίες είναι 90,5 mm, τα τελευταία έτη η τιμή αυτή φτάνει στα 117 mm.

Το γεγονός αυτό φανερώνει ότι τα φυσικά φαινόμενα (όπως βροχή) έχουν πλέον πιο έντονη και δυναμική παρουσία, γεγονός που σχετίζεται με το ζήτημα της κλιματικής αλλαγής. Οι ανθρώπινες δραστηριότητες επιδρούν συνήθως αρνητικά στη φύση, με αποτέλεσμα να αλλοιώνονται και να μεταβάλλονται τα φυσικά χαρακτηριστικά της, εις βάρος φυσικά των ίδιων των κατοίκων της. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι οι μέγιστες αυτές τιμές εντοπίζονται κυρίως τους φθινοπωρινούς μήνες, ιδιαίτερα το μήνα του Νοεμβρίου.

Άνεμοι

Οι επικρατέστεροι άνεμοι στην περιοχή είναι οι βόρειοι, σύμφωνα με το ακόλουθο διάγραμμα της [εικόνας 4.12](#) που αφορά τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Οι βόρειοι άνεμοι, λοιπόν, επικρατούν με ποσοστό σχεδόν 29,5% έναντι του 11% των νότιων ανέμων

και αρκετά μικρότερα ποσοστά για τις υπόλοιπες διευθύνσεις. Όσον αφορά στις εντάσεις τους, οι τιμές που έχουν καταγραφεί για τους βόρειους και συχνότερους ανέμους είναι αισθητά πιο αυξημένες. Συχνά προσεγγίζουν τα 9,5 beaufort, ενώ οι νότιοι σπάνια ξεπερνούν τα 5 beaufort. Οι υπόλοιποι άνεμοι έχουν αρκετά πιο εξασθενημένη ένταση, που λίγο επηρεάζουν την περιοχή και το μικροκλίμα της. Επίσης, τα τελευταία έτη, σύμφωνα με τον [πίνακα 9](#), συνεχίζεται η αισθητή επικράτηση βόρειων ανέμων στη περιοχή, με συχνότερη κατεύθυνση τη ΒΒΔ. Η κατεύθυνση αυτή επικρατεί σχεδόν όλους τους μήνες του έτους, με μόνη εξαίρεση τον Απρίλιο (νότιοι επικρατέστεροι άνεμοι). Οι ταχύτητες των ανέμων από τη άλλη, εμφανίζουν αρκετά αυξημένες τιμές, που προσεγγίζουν σχεδόν τα 12 beaufort για το μήνα Αύγουστο. Ο ετήσιος μέσος όρος των ανέμων αυτών φτάνει τα 8 beaufort και σπάνια πέφτει κάτω από τα 6, ενώ οι υψηλότερες τιμές των ανέμων μπορεί κατά τόπους να ξεπεράσουν και τα 65 beaufort. Οι άνεμοι, λοιπόν, διατηρούν μεν μία σταθερή κατεύθυνση τα τελευταία έτη, ωστόσο εμφανίζουν αρκετά υψηλότερες τιμές, γεγονός που συνδέεται με όλα όσα προαναφέρθηκαν περί διαφοροποιήσεων των φυσικών και μορφολογικών χαρακτηριστικών της ευρύτερης περιοχής.



Εικόνα 4.12: Απεικόνιση διεύθυνσης ανέμων για την ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου, την περίοδο 1958-1999. (πηγή: Μπενσασσών, 2014)

Ατμοσφαιρική Ρύπανση

Το ΥΠΕΚΑ μέσα στο πλαίσιο μέτρησης της ποιότητας της ατμόσφαιρας του λεκανοπεδίου Αττικής έχει εγκαταστήσει ένα δίκτυο σταθμών μέτρησης. Ένας εκ των σταθμών αυτών είναι εγκατεστημένος στην Ελευσίνα με γεωγραφικό μήκος $23^{\circ} 32' 12'',27$ και γεωγραφικό πλάτος $38^{\circ} 02' 55'',39$. Παράλληλα το Γραφείο Περιβάλλοντος του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Θριάσιου Πεδίου έχει εγκαταστήσει επίσης 4 σταθμούς στην ευρύτερη περιοχή³. Σύμφωνα, λοιπόν, με τα δεδομένα που έχουν συγκεντρωθεί από το 1986 έως σήμερα, παρατηρούμε τα εξής (Μπενσασσών, 2014):

- Οι συγκεντρώσεις διοξειδίου του θείου (SO₂) έχουν πλέον περιοριστεί αισθητά, με τιμές χαμηλότερες από τα επιτρεπτά όρια που καθορίζει η Ευρωπαϊκή Οδηγία 99/30.
- Οι συγκεντρώσεις διοξειδίου του αζώτου (NO₂) προσέγγιζαν τιμές μη επιτρεπτές έως και το 1993. Παρά τη μικρή βελτίωση των επόμενων ετών, στις αρχές του 21ου αιώνα τα ποσοστά αυτά αυξήθηκαν και πάλι προσεγγίζοντας αρνητικές τιμές, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα.
- Οι συγκεντρώσεις του όζοντος (O₃) κυμαίνονταν σε υψηλά επίπεδα μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του '90, με συχνές υπερβάσεις των ορίων που είχε θέσει ο Π.Ο.Υ. Τα επόμενα έτη, οι τιμές αυτές παρουσιάζονται αρκετά πιο βελτιωμένες, αλλά το τελευταίο μισό της δεκαετίας αυτής, η κατάσταση επιδεινώνεται και πάλι και οι υπερβάσεις αυτές αποτελούν συχνό φαινόμενο. Αισίως, τα τελευταία έτη του 21ου αιώνα, η κατάσταση βελτιώνεται αισθητά με τον περιορισμό των συγκεντρώσεων του όζοντος σε χαμηλά επίπεδα, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα.
- Οι συγκεντρώσεις των αιωρούμενων σωματιδίων (PM) ήταν αυξημένες τον προηγούμενο αιώνα και παραμένουν σε υψηλά επίπεδα έως και σήμερα.

³ Το Γραφείο Περιβάλλοντος του Αναπτυξιακού Συνδέσμου προμηθεύεται τον πρώτο κινητό σταθμό μέτρησης το 1985. Αφού πραγματοποίησε μετρήσεις σε πάνω από 20 περιοχές του Θριάσιου πεδίου, ο σταθμός αυτός εγκαθίσταται το 1993 στο δημοτικό parking της Ελευσίνας, όπου λειτουργεί έως σήμερα. Οι υπόλοιποι 3 σταθμοί εγκαταστάθηκαν αργότερα στην ευρύτερη περιοχή ούτως ώστε να προσφέρουν μία συνολική εικόνα της ποιότητας του περιβάλλοντος της: το 1999 στη Μαγούλα (έπαψε τη λειτουργία του το 2007), το 2000 στις εργατικές κατοικίες της Μάνδρας και στην παραλία Ασπροπύργου (πηγή: <http://www.elefsina.gr>).

- Οι συγκεντρώσεις μολύβδου των αιωρούμενων σωματιδίων κατείχαν υψηλά ποσοστά τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Οι τιμές αυτές περιορίζονται από τα μέσα της δεκαετίας του '90, κυρίως λόγω της ευρείας χρήσης οχημάτων που χρησιμοποιούν αμόλυβδη βενζίνη ως καύσιμο. Ωστόσο παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, αν και κάτω από τα όρια που έχει θεσπίσει η Ελληνική και Κοινοτική Νομοθεσία για την περιοχή της Αθήνας.

4.3.3 Χλωρίδα και Πανίδα

Η χλωρίδα και η πανίδα έχουν επηρεαστεί, όπως είναι φυσικό, από τις έντονες ανθρωπογενείς δραστηριότητες της περιοχής. Η πανίδα έχει περιοριστεί σε σημαντικό βαθμό, ενώ η χλωρίδα έχει μεταβληθεί αισθητά. Οι μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, η σταδιακή ανοικοδόμηση της περιοχής, οι μεταφορικές υποδομές και το αεροδρόμιο στα βόρεια του δήμου κατέλαβαν μεγάλες εκτάσεις, πολλές εκ των οποίων συντηρούσαν παλαιότερα αξιόλογα φυσικά οικοσυστήματα. Η αποψίλωση των εκτάσεων αυτών συνοδεύτηκε με την πλήρη καταστροφή της χλωρίδας της περιοχής και την απομάκρυνση και εξαφάνιση της πανίδας της. Παράλληλα η ρύπανση του εδάφους, νερού και ατμόσφαιρας έχει εξασθενήσει και τα φυσικά οικοσυστήματα που κατάφεραν να επιβιώσουν έως σήμερα.

Χλωρίδα

Η βλάστηση της περιοχής μελέτης ανήκει στην Ευμεσογειακή Ζώνη Βλάστησης. Δεν παρουσιάζει έντονη ανάπτυξη, ενώ η δενδρώδης βλάστηση είναι αισθητά περιορισμένη. Έτσι, στην περιοχή εντοπίζουμε κυρίως τα ξηρά τμήματα της βλάστησης, όπως τα φρύγανα και η μακκία, που αντέχουν στο κλίμα της με τα ξηρά καλοκαίρια και τους ηπιότερους χειμώνες. Οι διαπλάσεις αυτές καταλαμβάνουν σημαντικό τμήμα της περιοχής και εντοπίζονται κυρίως στα λοφώδη και ημιορεινά τμήματα των βουνών, αλλά και στα περισσότερο πεδινά τμήματα, αντικαθιστώντας τα γεωργικά οικοσυστήματα που αναπτύσσονταν πριν την εγκατάλειψη της καλλιέργειας και γενικότερα των γεωργικών δραστηριοτήτων. Επίσης, σημαντική παρουσία έχουν και οι συστάδες χαλεπίου πεύκης, οι οποίες εντοπίζονται σε χαμηλότερα κυρίως υψόμετρα μέχρι και το παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας. Μικρή αλλά αισθητή είναι και η παρουσία των υδρόφιλων φυτών, όπως του πλατάνου και της λυγαριάς, που εντοπίζονται κυρίως στις όχθες ποταμών και ρεμάτων και

κοντά στο θαλάσσιο μέτωπο (Παράρτημα). Σημαντική επέμβαση για την ανάπτυξη της χλωρίδας της περιοχής αποτέλεσε ο οδικός άξονας της Εθνικής Οδού Αθηνών – Κορίνθου. Πρόκειται για αραιά φυτεμένες εκτάσεις, οι οποίες αποτελούνται κυρίως από γεωργικές καλλιέργειες ελιάς, ενώ εκατέρωθεν του άξονα αυτού και κατά τόπους, έχουν φυτευτεί και συστάδες από πικροδάφνες. Η αραιή βλάστηση που εντοπίζεται στην περιοχή, πέραν από το κλίμα που ήδη αναφέρθηκε, οφείλεται και στην έντονη βόσκηση της από κοπάδια αιγοπροβάτων, γεγονός που έχει συντελέσει και σε μία σταδιακή διάβρωση και αποψίλωση του εδάφους (Μπενσασσών, 2014).

Πανίδα

Η πανίδα της Ελευσίνας, αλλά και ευρύτερα του Θριάσιου Πεδίου περιλαμβάνει τη συνήθη πανίδα των υποβαθμισμένων περιοχών που διακρίνονται από μικτές ανθρωπογενείς δραστηριότητες κατοικίας, βιομηχανίας και εμπορίου. Παρατηρείται, λοιπόν, η ύπαρξη των πιο συνηθισμένων πουλιών, θηλαστικών, αμφίβιων και ερπετών, ενώ λιγότερο συχνά εντοπίζονται και ζώα όπως η αλεπού και το κουνάβι.

Υπάρχει μία ποικιλία στην πανίδα της περιοχής αυτής της Δυτικής Αττικής, η οποία είναι πιο πλούσια σε περιοχές με επίσης πλούσια χλωρίδα, όπως τα δάση χαλεπίου πεύκης. Στα οικοσυστήματα αυτά εντοπίζονται και τα λίγο πιο σπάνια είδη. Αντίθετα σε εκτάσεις με χαμηλή και πιο ξηρή βλάστηση, η πανίδα είναι σαφώς περιορισμένη τόσο σε αριθμό όσο και σε είδη που συναντώνται. Αξίζει να αναφερθεί ότι η 'Οδηγία 79/409/ΕΕ «Περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών» και η Οδηγία 92/43/ΕΕ «Περί διατήρησης των Φυσικών Οικοτόπων και της Άγριας Πανίδας και Αυτοφυσούς Χλωρίδας» της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περιλαμβάνουν στα Παραρτήματα τους τα ποικίλα είδη πανίδας της περιοχής αυτής. Επίσης, όσον αφορά στην ορνιθοπανίδα της περιοχής, δεν παρατηρείται ποικιλομορφία ούτε ως προς τα είδη ούτε ως προς τον αριθμό τους. Ωστόσο, τα παρυδάτια πτηνά, όπως ο γλάρος, είναι αρκετά συχνά στα παράκτια τμήματα της περιοχής (Μπενσασσών, 2014).

Γενικότερα η αφθονία και ο πληθυσμός των ειδών πανίδας εξαρτάται κυρίως από την αφθονία της χλωρίδας, τη γεωμορφολογία της περιοχής, το είδος και την ποιότητα των επιφανειακών υδάτων.

5 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

5.1 Βασικοί άξονες παρεμβάσεων

Μέσα από τη μελέτη των παράκτιων μετώπων και των στρατηγικών διαχείρισης τους, καθώς και μέσα από την ανάλυση της περιοχής της Ελευσίνας εξήχθησαν συμπεράσματα καίριας σημασίας για την κατεύθυνση του σχεδιασμού ανάπλασής της:

- Η αρχή της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων αποτελεί μία από τις θεμελιώδεις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης. Οι ανθρώπινες επεμβάσεις και χρήσεις κλονίζουν την ισορροπία των οικοσυστημάτων, προκαλώντας αισθητές και συχνά μη αναστρέψιμες βλάβες. Συνεπώς, σε μία πόλη με έντονη ανθρωπογενή δραστηριότητα όπως η ίδια η Ελευσίνα, αλλά και ευρύτερα το Θριάσιο Πεδίο, η προστασία και διατήρηση των φυσικών τους πόρων είναι μείζονος σημασίας.
- Η συνεχής επιδείνωση της κατάστασης του περιβάλλοντος χώρου της Ελευσίνας φανερώνει την απουσία ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού και μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης της παράκτιας ζώνης της. Εντοπίζονται αποσπασματικές επεμβάσεις, χωρίς σαφείς στόχους και στρατηγικές με μία παράλληλη απαξίωση του παράκτιου τμήματος της. Παρατηρείται, εν ολίγοις, η έλλειψη μιας πολιτικής, η οποία να λαμβάνει υπόψιν της τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τα δυνατά σημεία της περιοχής, τις μελέτες που έχουν εφαρμοστεί, και η οποία να βασίζεται σε ένα σχεδιασμό με μακροπρόθεσμα οφέλη.
- Η διαχείριση των οχλουσών βιομηχανιών αποτελεί βασικό ζήτημα του δυτικού τμήματος του λεκανοπεδίου Αττικής, που έχει μετατραπεί τα τελευταία έτη σε πόλο βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο στην Ελευσίνα, όπου οι δραστηριότητες αυτές καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του παράκτιου τμήματός της, αποκόπτοντας το από τη ζωή της πόλης. Η μετεγκατάσταση τους και η απομάκρυνση των επιζήμιων επιπτώσεών τους από τον αστικό ιστό αποτελεί συνήθη πρακτική σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Αλλά και τα ελληνικά νομοθετικά πλαίσια της περιοχής προτείνουν την εκπόνηση

μελετών για επανάχρηση και καλύτερη διαχείριση των βιομηχανικών και λιμενικών χώρων, οι οποίοι εντοπίζονται σε ζωτικά σημεία του ιστού της Ελευσίνας. Αναζητείται μία ολοκληρωμένη προσέγγιση όσον αφορά στο παράκτιο μέτωπο της πόλης, ούτως ώστε να καταστεί προσβάσιμο και αξιοποιήσιμο από το κοινό.

- Επιπλέον, σημαντικοί οδικοί άξονες υπερτοπικής σημασίας διατρέχουν την περιοχή, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι λιμενικές και βιομηχανικές της λειτουργίες. Το γεγονός αυτό εξυπηρετεί μεν λειτουργίες υπερτοπικού εμπορίου που μπορούν να αναβαθμίσουν την περιοχή (εμπορικά), επιβαρύνει δε τον αστικό ιστό με τη συχνή διέλευση οχημάτων βαρέως τύπου. Η ορθή ιεράρχηση του οδικού δικτύου οφείλει να δώσει προτεραιότητα στην κίνηση του πεζού και του ποδηλάτου και να αποτρέψει τις οχλούσες διελεύσεις από σημεία πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος μέσα στην πόλη.
- Η ανάδειξη των σημείων εκείνων στα οποία η πόλη υπερτερεί μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα συμφέρουσα για την ίδια. Η ιστορία, ο πολιτισμός, αλλά και το φυσικό περιβάλλον, στοιχεία που την ανέδειξαν ανά τους αιώνες και διαμόρφωσαν τη σημερινή της φυσιογνωμία, έχουν υποβαθμιστεί αισθητά. Οφείλουν, λοιπόν, να ανακτήσουν την παλιά τους αίγλη και να αποτελέσουν βασικούς άξονες σχεδιασμού και αναδιαμόρφωσης της.
- Η χρήση της κατοικίας συνυπάρχει σήμερα με τη βιομηχανία και τις δραστηριότητες του λιμένα. Δημιουργείται, έτσι, ένας προβληματισμός σχετικά με τις αλληλοσχετίσεις αυτές, καθώς και τη συσχέτιση της οικιστικής ζώνης με το παραλιακό μέτωπο. Η αναζήτηση νέων χρήσεων και λειτουργιών μέσα στην πόλη, που διαπνέονται από πνεύμα αειφορίας και αστικής αναζωογόνησης μπορεί να συμβάλει στη διαμόρφωση ενός πολυλειτουργικού αστικού κέντρου. Μέσα από την ανάμειξη αυτή των ποικίλων χρήσεων, διαμορφώνεται ένα ελκυστικό περιβάλλον για τους κατοίκους να ζήσουν και να εργαστούν, αλλά και για τον επισκέπτη να ανακαλύψει και να απολαύσει.

- Η επικοινωνία της περιοχής με την πρωτεύουσα του λεκανοπεδίου αποτελεί επίσης καίριο ζήτημα. Η σύνδεσή τους μέσω δικτύων μεταφορών και κυκλοφορίας αποτελεί βασική προϋπόθεση της εύρυθμης λειτουργίας και επικοινωνίας των μεγάλων αυτών αστικών κέντρων του λεκανοπεδίου.
- Η αναζήτηση ενός φορέα αποκλειστικής διαχείρισης του παράκτιου μετώπου για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των προτάσεων ανάπλασης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για μια περισσότερη εστιασμένη προσέγγιση του χώρου αυτού. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με την εφαρμογή των εταιρικών σχημάτων είτε με τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού φορέα.
- Η αναζήτηση των απαραίτητων χρηματοδοτήσεων αποτελεί, επίσης, σημαντικό παράγοντα προκειμένου να βρεθούν οι απαιτούμενοι πόροι που μπορούν να υποστηρίξουν τα αντίστοιχα έργα ανάπλασης. Η προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων, αλλά και τα κονδύλια σε προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορούν να εισάγουν το απαραίτητο κεφάλαιο.
- Τέλος, η άγνοια και η απομάκρυνση των κατοίκων από τη λήψη κρίσιμων αποφάσεων σχετικά με το μέλλον του τόπου τους είναι σοβαρό σφάλμα. Η ενεργός συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας, αλλά και της επιστημονικής κοινότητας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση στη λήψη αποφάσεων σχετικά με το μέλλον της εκάστοτε περιοχής.

Ο βασικός στόχος της πρότασης ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Ελευσίνας που προκύπτει ως απόρροια των ανωτέρω, είναι η ενσωμάτωση του στην ενεργό ζωή της πόλης, με τη σταδιακή απαλλαγή του από τα επιβλαβή υπολείμματα του βιομηχανικού παρελθόντος. Παράλληλα επιχειρείται η δημιουργία μιας ενεργής, ανταγωνιστικής και πολυλειτουργικής πόλης και όχι μιας υποβαθμισμένης οικιστικής ζώνης. Ωστόσο για να είναι ουσιαστική αυτή η αναγέννηση, οφείλει να αποτελέσει μέρος ενός ευρύτερου πλαισίου σχεδιασμού με σαφείς στόχους και στρατηγικές και συντονισμένες παρεμβάσεις αστικής αναγέννησης.

Η βασική διαπίστωση που προκύπτει από την ανάλυση της περιοχής μελέτης είναι ότι η Ελευσίνα αποτελεί μία πόλη με ποικίλα αντιφατικά στοιχεία στη φυσιογνωμία της από την αρχαιότητα έως σήμερα. Αποτελεί, λοιπόν:

- μία παράκτια πόλη χωρίς ουσιαστικό και αξιοποιήσιμο παράκτιο μέτωπο.
- μία ιστορική πόλη μεγάλης εμβέλειας (στην αρχαιότητα ιδίως) με υποβαθμισμένο πλέον ιστορικό και πολιτιστικό πυρήνα.
- μία πρώην γεωργική-κτηνοτροφική πόλη με έντονες πλέον βιομηχανικές χρήσεις.

Οι αλλαγές των τελευταίων δεκαετιών είναι δραματικές τόσο μέσα στον αστικό ιστό, όσο και στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής, που έχει υποστεί και συνεχίζει να υφίσταται (σε μικρότερο βαθμό) τις βίαιες επεκτάσεις των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων. Η δημιουργία μίας νέας και πιο ουσιαστικής σχέσης μεταξύ των επιμέρους χωρικών μερών, που εντοπίζονται μέσα σε αυτήν και ιδίως στο παράκτιο τμήμα της αποτελεί το κύριο μέλημα του σχεδιασμού. Η αναδιαμόρφωση της λιμενικής ζώνης που καταλαμβάνει σημαντικό τμήμα του παράκτιου μετώπου της Ελευσίνας, στοχεύει στη βελτίωση της σχέσης της με το αστικό κέντρο, στην εξάλειψη των ασυμβατοτήτων μεταξύ των επιμέρους χρήσεων γης και τέλος στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της πόλης σε εθνικό, αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Η απομάκρυνση των λιμενικών και βιομηχανικών χρήσεων από το παραθαλάσσιο τμήμα της πόλης κρίνεται αναγκαία. Μέσω της ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων επιτυγχάνεται η δημιουργική αξιοποίησή του από τους κατοίκους και η ένταξη του στην κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης. Προτείνεται, συνεπώς η επαναπροσέγγιση της φυσιογνωμίας και του χαρακτήρα του ζωτικού αυτού τμήματος με την εγκατάσταση νέων χρήσεων, την αισθητική και ποιοτική αναβάθμιση του και φυσικά την προστασία και διατήρηση των αξιόλογων στοιχείων του περιβάλλοντος του. Φυσικά όλη αυτή η ανάπλαση προϋποθέτει τη λειτουργική αλλά και οπτική σύνδεση του με το αστικό κέντρο της Ελευσίνας, μέσω της διατήρησης και ανάδειξης των φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων του, την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των ελεύθερων χώρων και αναξιοποίητων κελυφών, την αναδιοργάνωση των διελεύσεων και δικτύων κυκλοφορίας πεζών, οχημάτων, και ποδηλάτων και τέλος την ενημέρωση και ενεργό συμμετοχή των κατοίκων της. Η συνολική αυτή προσέγγιση μπορεί να αναζωογονήσει το παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας και να αποκτήσει, έτσι, ενεργό ρόλο μέσα στην πόλη, ένα ρόλο που θα ευεργετήσει τόσο την ίδια, όσο και τους κατοίκους της, οι οποίοι ζουν και εξελίσσονται μέσα σε αυτήν.

5.2 Επιμέρους στόχοι στρατηγικού σχεδιασμού

Οι γενικές αυτές κατευθύνσεις του σχεδιασμού εξειδικεύονται σε επιμέρους στόχους και παρεμβάσεις. Κάθε μία από τις παρεμβάσεις αυτές επικεντρώνεται και επιλύει ένα επιμέρους πρόβλημα και μία αδυναμία της περιοχής μελέτης και όλες μαζί συνδυαστικά αποσκοπούν στην ολοκληρωμένη διαχείριση της πόλης, που θα την αναβαθμίσει σε βραχυπρόθεσμο αλλά και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Οι επιμέρους στόχοι του σχεδιασμού είναι:

- Διαχείριση και ανακατάξή των χρήσεων γης που αναπτύσσονται στο παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας. Απομάκρυνση της βαριάς βιομηχανικής δραστηριότητας από τα ζωτικά τμήματα της κι αξιοποίηση των υπολειμμάτων του βιομηχανικού παρελθόντος προς όφελος των νέων χρήσεων. Απομάκρυνση και μετεγκατάσταση γενικότερα των ασύμβατων χρήσεων και δημιουργία δραστηριοτήτων αναψυχής και τουρισμού, ούτως ώστε να διαμορφωθεί ένας αξιοποιήσιμος αστικός χώρος σε άμεση επικοινωνία και συσχέτιση με το αστικό κέντρο.
- Επανάχρηση των ανενεργών βιομηχανικών κατ' εξοχήν κελυφών για υποστήριξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων και χρήσεων αναψυχής. Διατήρηση της αρχιτεκτονικής και των ιδιαίτερων βιομηχανικών τους στοιχείων σε ανάμνηση της ιστορικής τους κληρονομιάς.
- Αναβάθμιση του δικτύου κυκλοφορίας οχημάτων, ποδηλάτων και πεζών με απώτερο στόχο τη βιώσιμη μετακίνηση μέσα στην πόλη και τη λειτουργική επικοινωνία με τις γειτονικές περιοχές και το κέντρο της Αθήνας. Επιχειρείται η ιεράρχηση των οδικών αξόνων, δίνοντας προτεραιότητα στην κυκλοφορία των πεζών, η θέσπιση ειδικών ρυθμίσεων για τα επιτρεπόμενα όρια ταχυτήτων και εκπομπών ρύπων, καθώς και η βελτίωση της εικόνας των οδικών δικτύων με τη διευρυμένη παρουσία της φύσης μέσα στην πόλη.
- Δημιουργία δικτύου ελεύθερων χώρων, λειτουργικά συνδεδεμένων μεταξύ τους, αλλά και με τα δίκτυα κυκλοφορίας των πεζών και ποδηλάτων. Λειτουργική σύνδεση του δικτύου αυτού με τον αρχαιολογικό χώρο και τα πολυάριθμα σημεία ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος με απώτερο σκοπό την ενίσχυση της πολιτιστικής ταυτότητας του τόπου. Παράλληλα, αξιοποίηση των

εγκαταλελειμμένων πρώην γεωργικών εκτάσεων και δυναμική παρουσία της φύσης, διασύνδεση των στοιχείων αυτών με το δίκτυο αρχαιολογικών και πολιτιστικών τόπων με στόχο τη βελτίωση του αστικού μικροκλίματος της Ελευσίνας και τη δημιουργία συνθηκών θερμικής και οπτικής άνεσης μέσα σε αυτήν.

- Φυσικά τίποτα από όλα αυτά δεν μπορεί να αποφέρει ουσιαστικά οφέλη χωρίς την ενεργό συμμετοχή των πολιτών και κατοίκων της περιοχής και τη δημιουργία ενός αποκλειστικού φορέα διαχείρισης και προστασίας του τμήματος αυτού της περιοχής. Μέσα από την ενημέρωση και ενίσχυση της συμμετοχής όλων των εμπλεκόμενων φορέων μπορεί να επιτευχθεί η ευαισθητοποίηση και κινητοποίηση πάνω στα ζητήματα αυτά που αφορούν στην πόλη.

Όπως χαρακτηριστικά έχει ήδη αναφερθεί, τα κρίσιμα ζητήματα της περιοχής αφορούν κατά κύριο λόγο στο βιομηχανικό χαρακτήρα της, που υποβαθμίζει τις επιμέρους ποιότητες της (ιστορικές, περιβαλλοντικές, κοινωνικές) και δυσχεραίνει τη δυναμική της εξέλιξη ως ένα αξιόλογο αστικό κέντρο του λεκανοπεδίου, αλλά και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της μέσα σε αυτό. Προκειμένου, λοιπόν, να αντιμετωπιστούν όλες οι αδυναμίες και δυσλειτουργικότητες της περιοχής, αρχικά επιχειρείται η υποδιαίρεση του παραλιακού μετώπου σε επιμέρους ζώνες και περιοχές, μεταξύ των οποίων διαμορφώνονται συνδέσεις και αλληλοσχετίσεις (βλ. [Παράρτημα 5](#)). Οι ζώνες αυτές διαμορφώνονται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής και αποτελούν το υπόβαθρο πάνω στο οποίο θα βασιστούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις. Επιχειρείται, έτσι, η ομαδοποίηση των λειτουργιών της πόλης και η δημιουργία ενός ζωντανού δικτύου από τόπους και σημεία, τα οποία συνδιαλέγονται και αξιοποιούνται προς όφελος των κατοίκων και των επισκεπτών της.

Έτσι, αρχικά διαμορφώνεται η ζώνη των βιομηχανιών, η οποία απομακρύνεται όσο το δυνατόν από το κέντρο και το βασικό πυρήνα της πόλης της Ελευσίνας. Η ζώνη αυτή χωροθετείται στο δυτικό άκρο του δήμου, με τη μετεγκατάσταση του Λιμενικού και Εμπορικού Λιμένα. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η αποδέσμευση του αστικού ιστού και των σημαντικών φυσικών πόρων του από τις οχλούσες αυτές βιομηχανίες και τις πιέσεις τους, καθώς και μία σαφής οριοθέτηση και διαχωρισμός τους από τις υπόλοιπες ηπιότερες χρήσεις του αστικού τοπίου. Μάλιστα κατάλληλες προστατευτικές διατάξεις, όπως φυτεύσεις ψηλών αειθαλών δέντρων ή κατάλληλα διαμορφωμένα πετάσματα, μπορούν να αποκόψουν

την οπτική επαφή από το αστικό τοπίο, φιλτράροντας και περιορίζοντας, ταυτόχρονα, όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά την ηχητική και περιβαλλοντική ρύπανση. Δημιουργείται έτσι μία φαινομενικά πράσινη ζώνη, που αποτελεί ουσιαστικά την κάλυψη των μειονεκτικών χρήσεων της περιοχής, οι οποίες, όμως, είναι απαραίτητες για τη λειτουργία της πόλης και γενικότερα του λεκανοπεδίου.

Η ζώνη του παραλιακού μετώπου, κάτω από το οδικό άξονα της Κανελλοπούλου, αποτελεί και το βασικό άξονα στρατηγικής, το τμήμα εκείνο που αποδεσμεύεται πλέον από τις εμπορικές και βιομηχανικές λειτουργίες του προκειμένου να διαμορφώσει μία ζώνη αναψυχής και τουρισμού. Αναπτύσσεται κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου και καταλαμβάνει όλο σχεδόν το τμήμα του Λιμένα της Ελευσίνας, όπως έχει οριστεί και από τις αντίστοιχες μελέτες και πολεοδομικά σχέδια. Πιο συγκεκριμένα, η έκταση αυτή πλέον επεκτείνεται από την περιοχή Καλυμπάκι και φτάνει έως και τον ανενεργό πλέον βιομηχανικό χώρο της ΠΥΡΚΑΛ. Το παραλιακό μέτωπο αναδιαμορφώνεται, απαλλάσσεται από τα υπολείμματα του βιομηχανικού του παρελθόντος και διαδραματίζει νέο ρόλο που έχει ως στόχο την πνευματική και ψυχική ανάταση του χρήστη και την προσέλκυση νέων επισκεπτών και τουριστών. Μέσα από σωστούς χειρισμούς διαμόρφωσης πράσινων ελεύθερων χώρων, δικτύου διαδρομών για πεζούς και ποδήλατα σε γειτνίαση με το υδάτινο στοιχείο, αλλά και ευχάριστων σημείων στάσης και χαλάρωσης, το τμήμα αυτού του αστικού ιστού αποκτά πλέον έναν τελείως διαφορετικό χαρακτήρα που το αναβαθμίζει σε όλους τους τομείς. Οι μικρές μαρίνες σκαφών και το λιμανάκι των αλιέων διατηρούνται, αποτελώντας τμήμα όλης αυτής της διαδρομής και εναλλαγής όμορφων τοπίων. Συνεπώς, αποτελεί πλέον ένα αξιόλογο τοπίο μέσα στον αστικό ιστό και ένα σημαντικό πνεύμονα πρασίνου.

Παράλληλα, οι ποικίλοι πράσινοι χώροι, που εντοπίζονται διάσπαρτοι μέσα στον ιστό, είτε πρόκειται για πλατείες και πάρκα είτε για γήπεδα, παιδικές χαρές, ακόμα και μικρές διαμορφώσεις με φυτεύσεις, μπορούν να συνδεθούν και να αποτελέσουν μέρος ενός μεγάλου δικτύου πράσινων τοπίων. Η επικοινωνία όλων αυτών των τμημάτων μπορεί να επιτευχθεί μέσω κατάλληλα διαμορφωμένων αξόνων, αλλά και οπτικών συνδέσεων μέσα από ένα πλέγμα πράσινων χώρων που θα καταλήγει στο παράκτιο μέτωπο. Εκεί διαμορφώνονται, επίσης, νέοι πράσινοι τόποι και οικοσυστήματα, που αντικαθιστούν τα παλαιότερα σκληρά και τεχνητά περιβάλλοντα και αποτελούν μέρος του ευρύτερου πράσινου δικτύου της πόλης, και που αλληλοεπιδρούν δημιουργικά με το υδάτινο στοιχείο.

Επιπλέον, εξίσου σημαντικά είναι και τα πολυάριθμα ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία της Ελευσίνας. Ο αρχαιολογικός χώρος, αλλά και διάσπαρτα μνημεία και κτίρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος δεσπόζουν μέσα σε αυτήν. Η σύνδεση όλων αυτών των στοιχείων μεταξύ τους, αλλά και με το δίκτυο των πράσινων χώρων θα δώσει ζωή στην πόλη και θα δημιουργήσει όμορφα τοπία και ευχάριστες διαδρομές. Αξιόλογη μπορεί να αποβεί και η συνεισφορά της βιομηχανικής κληρονομιάς της περιοχής προς όφελος του πολιτισμού και της ιστορίας. Αρκετά είναι τα κτίρια που κάποτε αποτέλεσαν σημαντικά εργοστάσια και βιομηχανικούς χώρους και σήμερα παραμένουν ανενεργά και αναξιοποίητα, γεγονός που αλλοιώνει σταδιακά το χαρακτήρα τους, ενώ υποβαθμίζει και την περιοχή. Αρκετά από αυτά όμως αποτελούν σημαντικά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής, αλλά και μεγάλης επιστημονικής και ιστορικής αξίας και αξίζουν να χαρακτηριστούν ως μνημεία, να αποκτήσουν χρήσεις ωφέλιμες για την αναβάθμιση της περιοχής και να ενταχθούν με τη σειρά τους στο δίκτυο των πολιτιστικών και περιβαλλοντικών διαδρομών. Στόχος είναι μέσα από αυτές τις διαδρομές και τα δίκτυα επικοινωνίας των επιμέρους ζωνών, η πόλη να αποκτήσει ποιότητες και να διαμορφώσει μία νέα ταυτότητα, που να ανταποκρίνεται στον τεράστιο ιστορικό της πλούτο.

Τέλος, η κύρια και μεγαλύτερη σε έκταση ζώνη, η οποία αναπτύσσεται ανάμεσα σε όλες τις προαναφερθείσες χρήσεις και συνδιαλέγεται με αυτές, είναι η ζώνη των κατοικιών. Οι κατοικίες έχουν διαμορφωθεί ανάλογα με τις ανάγκες και συγκυρίες της κάθε εποχής. Έτσι παρατηρούμε τη συσσώρευση κτισμάτων κοντά σε μεγάλους οδικούς άξονες ή ακόμα και σε βιομηχανικούς χώρους, οι οποίοι αποτέλεσαν (και κάποιοι συνεχίζουν να αποτελούν) το χώρο εργασίας πολλών από τους κατοίκους της περιοχής. Σύμφωνα με τη νέα μελέτη, λοιπόν, η οικιστική ζώνη οφείλει να ενταχθεί σε όλο αυτό το σύστημα ελεύθερων χώρων και να αποτελέσει μέρος του, βελτιώνοντας, έτσι την ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Παράλληλα προτείνονται και κάποιοι περιορισμοί στη δόμηση κυρίως όσον αφορά στα οικοδομικά τετράγωνα που γειτνιάζουν με τον παράκτιο χώρο, ούτως ώστε να μπορέσουν να διαμορφωθούν οι ποιότητες εκείνες που απαιτούνται για το παράκτιο τμήμα της πόλης, αλλά και οι ευχάριστες οπτικές φυγές από αρκετά τμήματα μέσα στην πόλη.

5.2.1 Διαχείριση και ανακατάταξη χρήσεων γης

Η διαχείριση των χρήσεων γης αποτελεί και το κύριο μέλημα του σχεδιασμού, τον πρώτο άξονα παρέμβασης στο παράκτιο τμήμα της Ελευσίνας, καθώς αυτές αποτελούν το βασικό λόγο αποκοπής του από τον αστικό πυρήνα και τη ζωή των κατοίκων. Τα μεγάλα εργοστάσια και οι εκτεταμένες λιμενικές - βιομηχανικές εγκαταστάσεις που επεκτείνονται σε σημαντικό τμήμα της παραλίας, αποτελούν ουσιαστικά ένα φράγμα μεταξύ του ζωτικού πυρήνα της πόλης και του θαλάσσιου μετώπου. Το πράσινο και οι ελεύθεροι χώροι είναι σαφώς υποβαθμισμένοι στο τμήμα αυτό, που έχει μετατραπεί πλέον σε υποδοχέα περιθωριακών στοιχείων. Επιχειρείται, λοιπόν, η αποδέσμευση της παραλίας από χρήσεις και δραστηριότητες, οι οποίες δε συνάδουν με τις λειτουργίες της πόλης και η αναδιαμόρφωση της με χρήσεις ελκυστικές, που στοχεύουν παράλληλα στο γενικότερο εξωραϊσμό της με ποιοτικά στοιχεία φυσικού πλούτου, πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος.

Η βασική πρόταση, λοιπόν, που αποσκοπεί στη ριζική αναδιαμόρφωση του χαρακτήρα της περιοχής αφορά στη μετεγκατάσταση των δραστηριοτήτων του εμπορικού και βιομηχανικού λιμένα προς τα δυτικά και την αξιοποίηση όλων των επιμέρους τμημάτων του για λόγους αναψυχής και τουρισμού. Οι εγκαταστάσεις του λιμένα χωροθετούνται σήμερα στο ζωτικότερο σημείο του παραθαλάσσιου μετώπου, στο 'φιλέτο' της περιοχής, εκεί όπου καταλήγουν οι πολιτιστικές διαδρομές της πόλης και οι πεζοδρομημένοι άξονες της. Έτσι, το μέτωπο αυτό καθίσταται ανεκμετάλλευτο, διότι ο πεζός, ενώ ξεκινά από τον πυρήνα της πόλης και τη διασχίζει, καταλήγει στο παραθαλάσσιο τμήμα της, χωρίς να μπορεί να το επισκεφθεί ή να το αφουγκραστεί, παρά μόνο το παρατηρεί, συνήθως από απόσταση. Η εικόνα αυτή, λοιπόν, οφείλει να ανατραπεί. Με τη μετεγκατάσταση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε χώρο εκτός του ζωτικού πυρήνα της πόλης και σε απόσταση από τους σημαντικούς πνεύμονες και τον αξιόλογο πολιτιστικό της πλούτο, επιτυγχάνεται η προστασία και ασφαλέστερη διατήρηση τους.

Μάλιστα, σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. της Ελευσίνας, προτείνεται η μετατόπιση της λιμενικής αυτής ζώνης στην περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ, η οποία έχει πάψει τη λειτουργία της από το 2017 και διαμορφώνει πλέον ζώνη ανάσχεσης μεταξύ διωλιστηρίων και αστικού ιστού. Ωστόσο στο σημείο αυτό οι νέες λιμενικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις συνεχίζουν να αποτελούν μία δυσάρεστη εικόνα από τον αρχαιολογικό χώρο και το Ελαιουργείο. Επίσης, αξίζει να προστεθεί ότι το εν λόγω Γ.Π.Σ. αναφέρεται και στην εκπόνηση μελέτης για τη

μετεγκατάσταση του εργοστασίου ΤΙΤΑΝ, καθώς και την πρόβλεψη δημιουργίας πολιτιστικού κέντρου και ζώνης πολιτιστικών χρήσεων, αναψυχής και τουρισμού στην έκταση αυτή, μετά τη λήξη της λειτουργίας του. Έτσι, η χωροθέτηση του νέου λιμένα στο σημείο της ΠΥΡΚΛΑ, συνεπώς, θα διαμόρφωνε ασυμβατότητες με το μελλοντικό πολιτιστικό χαρακτήρα του γειτονικού αυτού χώρου του ΤΙΤΑΝ. Επιπλέον το εργοστάσιο της ΠΥΡΚΛΑ αποτελεί σημαντικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής και διαθέτει όλες εκείνες τις αξίες, που, σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις, μπορεί να χαρακτηριστεί ως μνημείο. Η εγκατάσταση του λιμένα σε αυτό, λοιπόν, θα προκαλούσε σημαντικές φθορές και βλάβες, ενώ θα απαξίωνε το χαρακτήρα του ως μνημείο.

Δεδομένων των συνθηκών αυτών, καθώς και του γεγονότος ότι η έκταση που καταλαμβάνει σήμερα ο εμπορικός λιμένας της περιοχής είναι αρκετά μεγαλύτερη από τις πραγματικές του ανάγκες, προτείνεται η χωροθέτηση του στο τμήμα δυτικότερα των διυλιστηρίων Ελευσίνας και σε άμεση γειτνίαση με τα Ναυπηγεία της. Με αυτήν την πρόταση οι υφιστάμενες βαριές βιομηχανίες της περιοχής ομαδοποιούνται και διαμορφώνουν μία βιομηχανική ζώνη, εκτός του κυρίως αστικού ιστού. Το τμήμα αυτό διαθέτει ήδη προβλήτες που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για τις ανάγκες του λιμένα, ενώ οι περιβάλλουσες αδόμητες εκτάσεις μπορούν να καλύψουν και ανάγκες κτιριακές ή χωρικές, πάντα μέσα σε ένα πνεύμα περιορισμένων επεμβάσεων σε τοπία φυσικού και αρχιτεκτονικού κάλλους. Επίσης, προτείνονται κατάλληλες διαμορφώσεις φυτεύσεων ή ψηλών πετασμάτων που θα περιβάλλουν το χώρο αυτό και θα περιορίζουν τις οπτικές φυγές που δημιουργούνται από σημαντικά σημεία μέσα στο βασικό πυρήνα της πόλης. Στόχος της οριοθέτησης αυτής είναι η όσο το δυνατόν μικρότερη επιβάρυνση του αστικού ιστού της, αλλά και της γύρω περιοχής από τις πολυάριθμες επιπτώσεις (περιβαλλοντικές, ηχητικές, οπτικές) που συνεπάγονται δραστηριότητες τέτοιας έκτασης.

Με τη μετεγκατάσταση αυτή θα απελευθερωθεί το παράκτιο μέτωπο της περιοχής το οποίο μπορεί να αποκτήσει χρήσεις φιλικές προς το περιβάλλον, αλλά και τους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής. Μέσω κατάλληλων χειρισμών το παραλιακό μέτωπο μπορεί να συνδεθεί με τον αστικό ιστό, αλλά και να συνδέσει μνημεία, τόπους και οικοσυστήματα, διαμορφώνοντας ευχάριστες διαδρομές μέσα στην πόλη και συνδυάζοντας χρήσεις αναψυχής και τουρισμού. Μέσα από αυτή την αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου, θα αναβαθμιστεί και η ποιότητα του συνόλου της περιοχής, αποβάλλοντας την εικόνα της βιομηχανικής, υποβαθμισμένης και αποξενωμένης πόλης του λεκανοπεδίου Αττικής.

5.2.2 Επανάχρηση ανενεργών βιομηχανικών κελυφών

Στο παραλιακό μέτωπο, εκατέρωθεν της οδού Ωκεανίδων εντοπίζονται αρκετά βιομηχανικά κτίρια, πολλά εκ των οποίων είναι πλέον ανενεργά. Με την πρόταση της μεταφοράς του Εμπορικού Λιμένα της Ελευσίνας στο δυτικό άκρο του κόλπου της, δίνεται πλέον προτεραιότητα στην αναψυχή, τον πολιτισμό και τη γενικότερη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου. Η επανάχρηση των κτιριακών αυτών κελυφών αποτελεί μία λύση που διαπνέεται από το πνεύμα της βιοκλιματικής προσέγγισης. Μάλιστα, δεδομένου ότι ορισμένα από τα βιομηχανικά αυτά κτίρια αποτελούν εξαιρετά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής, άρρηκτα συνδεδεμένα με την ιστορία του τόπου και τη μνήμη των κατοίκων του, εντείνει την αναγκαιότητα διατήρησής τους. Ο επανασχεδιασμός τους, όμως, οφείλει να διακατέχεται από σεβασμό στο μνημείο και τη μακραίωνη ιστορία του, χωρίς αλλοιώσεις ή παραποιήσεις.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το κτίριο του Ελαιουργείου, το οποίο σήμερα διαμορφώνει πολιτιστικό χώρο όπου φιλοξενείται το μήνα Σεπτέμβρη και Οκτώβρη κάθε έτους, το φεστιβάλ των Αισχυλείων. Τα Αισχύλεια αποτελούν μια σειρά εκδηλώσεων που περιλαμβάνει όλες τις μορφές τέχνης, κινηματογραφική, θεατρική, μουσική και εικαστική προκειμένου να έρθει το κοινό σε επαφή μαζί τους. Όμως τους υπόλοιπους μήνες του έτους, ο βιομηχανικός αυτός χώρος παραμένει αναξιοποίητος. Προτείνεται, λοιπόν, η δημιουργική αξιοποίηση του καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προς όφελος του πολιτισμού, που κατέχει εξέχουσα θέση στην πόλη. Πιο συγκεκριμένα, οι ανενεργές βιομηχανικές εγκαταστάσεις του παλαιού Ελαιουργείου, θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες δημιουργίας ενός Νέου Μουσείου. Η Ελευσίνα με την μακραίωνη και σημαντική ιστορία της έχει πραγματικά ανάγκη από έναν νέο μουσειακό χώρο. Σήμερα διαθέτει ένα Αρχαιολογικό Μουσείο, το οποίο χρονολογείται από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και αδυνατεί να εξυπηρετήσει τις αυξημένες ανάγκες του ιστορικού αυτού τόπου. Το συγκρότημα του Ελαιουργείου, ωστόσο, έχει μεγάλο κτιριακό απόθεμα της τάξεως των 2000 τ.μ., που θα μπορούσε να φιλοξενήσει μουσειακές χρήσεις, γεγονός που θα αναβάθμιζε αισθητά την περιοχή σε πολιτιστικό και οικονομικό τομέα. Παράλληλα, το σημείο αυτό είναι ιδανικό καθώς γειτνιάζει με τον αρχαιολογικό χώρο και θα μπορούσε, έτσι, να συνδεθεί λειτουργικά μαζί του ώστε να αποτελέσει ένα μεγάλο μουσειακό χώρο. Μάλιστα αξίζει να αναφερθεί ότι το ΦΕΚ του δήμου Ελευσίνας προτείνει τη δημιουργία πολιτιστικού κέντρου (ΦΕΚ 518/Δ/1989), καθώς και την εκπόνηση μελέτης σύνδεσης των παλαιών εργοστασίων 'ΒΟΤΡΥΣ' και 'Ελαιουργική' με τον αρχαιολογικό της χώρο (ΦΕΚ 627/Δ/2005).

Εξίσου σημαντικά για την περιοχή είναι και τα δύο βιομηχανικά συγκροτήματα στο ανατολικό τμήμα του παραλιακού μετώπου, η πρώην οιοπνευματοποιία Κρόνος και το πρώην εργοστάσιο χρωμάτων και βερνικιών Ίρις. Και τα δύο παραμένουν ανενεργά, ενώ πραγματοποιούνται και αρκετές διαμάχες σχετικά με το μέλλον τους. Αξίζει να αναφερθεί ότι το βιομηχανικό συγκρότημα Κρόνος περιλαμβάνει κτίρια αξιολογής αρχιτεκτονικής και τεχνολογικής αξίας και έχει κηρυχθεί διατηρητέο ήδη από το 1990, ενώ και το εργοστάσιο Ίρις διαθέτει, επίσης, δύο διατηρητέα, κτίρια-μνημεία της μεσοπολεμικής βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της περιοχής. Η εκμετάλλευση όλων αυτών των βιομηχανικών κελυφών προς όφελος του πολιτισμού και της αναψυχής θα δώσει νέα διάσταση στην πόλη της Ελευσίνας και θα αναδιαμορφώσει την υποβαθμισμένη ταυτότητα και φυσιογνωμία της σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Μάλιστα, το Γ.Π.Σ. του Δήμου αυτού με την τροποποίηση του 2005 καθορίζει τη *‘δημιουργία πολεοδομικού κέντρου στην περιοχή αυτή με έμφαση στις χρήσεις αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, εξαιρώντας δραστηριότητες όπως: πολυκαταστήματα, υπεραγορές, ξενοδοχειακά συγκροτήματα, εργαστήρια χαμηλής όχλησης, πρατήρια βενζίνης κ.α’*. Η διαμόρφωση ενός πολιτιστικού πόλου στις εγκαταστάσεις αυτές, με εμφανείς συνδέσεις και αλληλοσχετίσεις με το Ελαιουργείο και τον αρχαιολογικό χώρο, θα μπορούσε να αποβεί ιδιαίτερα επωφελής για μία πόλη με πλούσιο πολιτιστικό και ιστορικό υπόβαθρο, η οποία μάλιστα έχει ανακηρυχθεί και πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2021. Η ανάπλαση του παλαιού αυτού βιομηχανικού συγκροτήματος, δίνει την ευκαιρία διαμόρφωσης ενός σημαντικού χώρου πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής στο ανατολικό άκρο του κόλπου της Ελευσίνας. Πρόκειται για ένα χώρο όπου μπορούν να λειτουργούν εκθέσεις, περιοδικές και μόνιμες, διάφορα εικαστικά δρώμενα που συνδέονται με τη μουσική και το χορό, να διαμορφωθούν αμφιθέατρα και συνεδριακά κέντρα για διεξαγωγή ομιλιών και συζητήσεων πάνω σε ενδιαφέροντα και εποικοδομητικά θέματα. Παράλληλα, κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου συμπληρώνουν την εικόνα αυτή του πολιτιστικού κέντρου, και επεκτείνονται έως το παράκτιο μέτωπο, ενοποιώντας το με την πόλη και τον πολιτισμό. Το βιομηχανικό συγκρότημα, λοιπόν, αναδιαμορφώνεται όχι μόνο ως προς τα εγκαταλελειμμένα κελύφη του, αλλά και ως προς τον υπαίθριο χώρο του, ώστε να λειτουργήσει συμπληρωματικά με τις πολιτιστικές και λοιπές δραστηριότητες, αλλά και με την ίδια την πόλη και τους ελεύθερους χώρους που έχει πραγματικά ανάγκη. Πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι διέρχονται από όλα αυτά τα τοπία δημιουργώντας ποικίλες διαδρομές και προωθώντας τη βιώσιμη μετακίνηση μέσα στην πόλη της Ελευσίνας.

5.2.3 Αναβάθμιση του δικτύου κυκλοφορίας

Η κυκλοφορία στην πόλη της Ελευσίνας, όπως αποτυπώνεται στην ανάλυση της περιοχής μελέτης, δίνει σημαντικό ρόλο στη χρήση των οχημάτων και τη διέλευση τους μέσα από τον πυρήνα της. Ωστόσο ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου των μέσων μεταφοράς, καθώς και η αποτελεσματικότερη διεύθυνση του δικτύου κυκλοφορίας της περιοχής μπορεί να δώσει προτεραιότητα σε ροές και άξονες που ενισχύουν την αειφορική ανάπτυξή της. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό προτείνονται:

1. Η αποφυγή των διαμπερών ροών των οχημάτων μέσα στην πόλη.
2. Η ενίσχυση του ρόλου των ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων ώστε να ενισχυθεί ο ρόλος τους έναντι των ρυπογόνων ιδιωτικών οχημάτων.
3. Η δημιουργία επαρκών χώρων στάθμευσης ούτως ώστε να περιοριστεί ο αριθμός των διερχόμενων αλλά και παρόδιων σταθμευμένων οχημάτων που συχνά παρακωλύουν τη λειτουργία της πόλης.
4. Η ενίσχυση του ρόλου των μέσων μαζικής μεταφοράς μέσα στην πόλη αλλά εκτός αυτής.

Το βασικό πρόβλημα της περιοχής μελέτης, όσον αφορά στο οδικό της δίκτυο, είναι η γειννίαση της με ταχείες και πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες. Το γεγονός αυτό βέβαια την καθιστά ένα σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο, που επικοινωνεί άμεσα με το λεκανοπέδιο της Αττικής, την Πελοπόννησο και τη Θήβα. Επίσης, ο βιομηχανικός χαρακτήρας της συνεπάγεται συχνές διελεύσεις οχημάτων βαρέως τύπου, γεγονός που δημιουργεί επιπλέον πιέσεις και οχλήσεις. Μάλιστα μέχρι πριν λίγα χρόνια οι Εθνικές Οδοί Αθηνών-Κορίνθου και Ελευσίνας-Θήβας διέρχονταν μέσα από το κέντρο της Ελευσίνας, με αποτέλεσμα τον αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο. Τα τελευταία χρόνια ωστόσο έχει κατασκευαστεί η νέα Εθνική Οδός που διατρέχει την περιοχή περιφερειακά, και επιτρέπει μόνο στις δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες να τη διαπερνούν.

Όσον αφορά στο παράκτιο μέτωπο, που αποτελεί και το αντικείμενο μελέτης, η απομόνωση του από τη ζωή της πόλης εντείνεται λόγω της διαμόρφωσης του οδικού δικτύου στο τμήμα αυτό. Η ανάπτυξη της οδού Ωκεανίδων (μετονομάζεται σε Κανελοπούλου), που αποτελεί δευτερεύουσα οδική αρτηρία και αναπτύσσεται παράλληλα με το μέτωπο αυτό, συμβάλλει χαρακτηριστικά στην αποκοπή του παραθαλάσσιου τμήματος της πόλης από την ίδια την

πόλη. Οι λειτουργίες του Βιομηχανικού και Εμπορικού Λιμένα προϋποθέτουν τη συχνή διέλευση οχημάτων βαρέως τύπου, όπως φορτηγά, βυτιοφόρα κτλ. από τον οδικό αυτό άξονα προκειμένου να προμηθεύσουν το λιμένα με εμπορεύματα ή αντίστροφα να μεταφέρουν τα εμπορεύματα του λιμένα προς τις περιοχές παράδοσης τους. Συνεπώς, ο άξονας αυτός εξυπηρετεί τις ανάγκες αυτές, καθώς και αντίστοιχες απαιτήσεις μεταφοράς προϊόντων και πρώτων υλών της τσιμεντοβιομηχανίας TITAN. Η διαμόρφωση αξόνων με χαρακτηριστικά δευτερευουσών οδικών αρτηριών, έχει ως αποτέλεσμα την αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων, συχνά με μεγάλες ταχύτητες μέσα σε ένα σημαντικό τμήμα της πόλης, παραγκωνίζοντας του πεζούς που συνυπάρχουν και διαπερνούν τον άξονα αυτό. Φυσικά όλα αυτά, σε συνδυασμό με την έλλειψη διαβάσεων ή κατάλληλων σηματοδοτών, δυσχεραίνουν την κίνηση του πεζού, ενώ καθιστούν και τον ίδιο τον άξονα επικίνδυνο για την ασφάλεια του.

Προκειμένου να αποφευχθούν τα προβλήματα αυτά, αλλά και δεδομένου ότι πλέον το παραλιακό μέτωπο χαρακτηρίζεται από δραστηριότητες αναψυχής και τουρισμού, προτείνεται η μετατροπή της οδού Ωκεανίδων σε τοπική οδό. Έτσι, θα παραλαμβάνει τα λίγα οχήματα ιδιωτικής χρήσης, κυρίως για λόγους τροφοδοσίας, προμήθειας καταστημάτων κτλ., ενώ θα οδηγεί τα περισσότερα σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, όπου μπορεί ο καθένας να σταθμεύσει το όχημα του και να συνεχίσει την πεζή πορεία του μέσα στην πόλη. Η διαμόρφωση ικανοποιητικών χώρων στάθμευσης κυρίως για τους επισκέπτες, θα αποσυμφορήσει αισθητά τον παραλιακό άξονα και κατ' επέκταση το σύνολο της περιοχής μελέτης από διερχόμενα και σταθμευμένα οχήματα, προσφέροντας, έτσι, περισσότερο χώρο για τον πεζό και τα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μετακίνησης. Αξίζει να αναφερθεί ότι η μεταφορά του Εμπορικού Λιμένα της Ελευσίνας στο νέο βιομηχανικό πόλο, καθώς και η μελλοντική μετεγκατάσταση της TITAN, απαλλάσσουν το παραλιακό μέτωπο από την απαίτηση διαμόρφωσης ενός εμπορικού οδικού άξονα. Η νέα βιομηχανική ζώνη είναι πλέον προσβάσιμη άμεσα από την εθνική οδό, που επιτρέπει ούτως ή άλλως την ελεύθερη διέλευση οχημάτων μεταφοράς μεγάλων φορτίων.

Έτσι, ο νέος παραλιακός άξονας που διαμορφώνεται χαρακτηρίζεται από αισθητά μικρότερο πλάτος, ενώ μπορεί και συνδιαλέγεται πλέον με ένα δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Μετατρέπεται ουσιαστικά σε άξονα ήπιας κυκλοφορίας που επιτρέπει την ασφαλή διέλευση των πεζών, ενώ διαμορφώνει και μια όμορφη πράσινη νότα μέσα στην πόλη μέσω κατάλληλων συνδυασμών ψηλής και θαμνώδους βλάστησης, αποκρύπτοντας τα λιγότερο 'όμορφα' στοιχεία της περιοχής. Κύριος στόχος της σχεδιαστικής αυτής

προσέγγισης του οδικού δικτύου είναι η ανθρωποκεντρική προσέγγιση των οδικών αξόνων. Ο πεζός και η ασφαλής μετακίνηση του μέσα στην πόλη αποτελεί την προτεραιότητα, λοιπόν, και όχι τα οχήματα. Αυτό φυσικά συνεπάγεται την αναθεώρηση των ορίων ταχύτητας, που πλέον είναι αρκετά χαμηλότερα, καθώς και τη συχνή σηματοδότηση της διέλευσης πεζών, με κατάλληλες διατάξεις στο έδαφος που θα αποκόπτουν την ταχύτητα των οχημάτων. Επιπλέον, προτείνεται η ανάπτυξη ενός πεζοδρομημένου άξονα, παράλληλα με τον τοπικό οδικό άξονα και κατά μήκος όλου του παραλιακού μετώπου, ο οποίος συνδέει τους διάφορους τόπους (πολιτιστικούς, εμπορικούς, αναψυχής κτλ.). Σήμερα υπάρχουν πεζοδρομημένα τμήματα στο παραλιακό τμήμα της Ελευσίνας, αλλά δεν αποτελούν μία ενιαία εικόνα, καθώς διακόπτονται από τις διάφορες δραστηριότητες του λιμένα, αποκόπτοντας την πρόσβαση των πεζών σε αυτή. Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πεζοδρομημένου δικτύου, με υλικά φιλικά προς το περιβάλλον, ο οποίος θα διανύει όλο το παραλιακό τμήμα, χωρίς διακοπές και εμπόδια, ενώ θα συνδέεται και με τα υπάρχοντα δίκτυα πεζοδρόμων και φυσικά το σημαντικότερο αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας, εντείνει την έννοια της αειφορίας και της βιώσιμης μετακίνησης. Στο σύστημα αυτό προστίθεται και το δίκτυο του ποδηλατοδρόμου, που αναπτύσσεται, επίσης, παράλληλα με τον πεζόδρομο και τον τοπικό οδικό άξονα, δίνοντας προτεραιότητα σε περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μετακίνησης. Με το μέσο αυτό περιορίζονται αισθητά οι εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα, καθώς και η ηχορύπανση, αποφεύγονται προβλήματα κυκλοφοριακού φόρτου, αλλά και συνωστισμού σταθμευμένων οχημάτων, ενώ ενισχύεται η κοινωνική συναναστροφή και η εξωστρέφεια. Μάλιστα ο ποδηλατόδρομος αυτός μπορεί να συνδέσει, επίσης, το ήδη υπάρχον αποσπασματικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων της περιοχής (οδός Μουρίκη, αλλά και η οδός Νικολαΐδου), διαμορφώνοντας μία ολοκληρωμένη πλέον πορεία κυκλοφορίας μέσα στην πόλη.

Επίσης, προτείνεται και η αναδιαμόρφωση των δύο μονοδρομημένων οδικών αρτηριών που συνδέουν εγκάρσια την παραλία με το κέντρο της Ελευσίνας. Πρόκειται για τις οδούς Παγκάλου και Κοντούλη (ανόδου και καθόδου αντίστοιχα) που συνδέουν την οδό Κανελλοπούλου με την Ιερά Οδό και την είσοδο της πόλης. Προτείνεται, πιο συγκεκριμένα, η επέκταση των πεζοδρομίων τους με στόχο την πιο άνετη κίνηση των πεζών, καθώς και η δημιουργία άξονα κίνησης του ποδηλάτου. Φυσικά όλα αυτά προϋποθέτουν την απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης, η οποία συνδέεται με τη σειρά της με πρόταση διαμόρφωση

χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένα σημεία μέσα στην πόλη που θα αποσυμφορήσει τις οδούς αυτές.

Η πρόταση αυτή σχετικά με την αναδιαμόρφωση του δικτύου μεταφορών, θα μπορούσε να ολοκληρωθεί με την εκμετάλλευση των ανενεργών σιδηροδρομικών γραμμών της περιοχής προς όφελος της λειτουργικής επικοινωνίας της με το λεκανοπέδιο. Προτείνεται, λοιπόν, η σύνδεση του μέσω γραμμής μετρό, που φτάνει έως σήμερα στις γειτονικές περιοχές του Αιγάλεω και της Αγίας Μαρίνας. Αλλά και οι γραμμές του προαστιακού σιδηρόδρομου, που διαπερνούν τις επίσης γειτονικές περιοχές του Ασπροπύργου και της Μαγούλας, θα μπορούσαν να συνδεθούν με την Ελευσίνα και τον πολιτιστικό της πόλο. Η ολοκληρωμένη διαχείριση του οδικού δικτύου, καθώς και των μέσων μαζικής μεταφοράς που σέβονται το περιβάλλον, θα αποφέρει ουσιαστικά αποτελέσματα για την περιοχή και θα αποτρέψει τα μικρά περιστασιακά και μη ολοκληρωμένα οφέλη των αποσπασματικών ενεργειών διαχείρισης της βιώσιμης κυκλοφορίας μέσα στην πόλη.

5.2.4 Δημιουργία δικτύου ελεύθερων χώρων

Το φυσικό περιβάλλον αποτέλεσε και αποτελεί ένα σημαντικό χαρακτηριστικό στοιχείο της περιοχής μελέτης που συνέβαλε ενεργά στην πολυετή διαμόρφωσή της. Μεγάλες ελεύθερες εκτάσεις της ενδοχώρας της αξιοποιήθηκαν προς όφελος της καλλιέργειας και της γεωργίας, πλούσια φυσικά οικοσυστήματα συντηρούσαν μεγάλο αριθμό χλωρίδας και πανίδας, ενώ αρκετά τμήματα της ακτής αξιοποιούνταν για κολύμβηση και αναψυχή από τους κατοίκους του Θριάσιου Πεδίου, αλλά και γενικότερα του λεκανοπεδίου. Ωστόσο, μετά τη σταδιακή εγκατάσταση των βιομηχανιών, η ρύπανση και η υποβάθμιση των φυσικών οικοσυστημάτων επέφερε σημαντικές αλλοιώσεις και αλλαγές στη φυσιογνωμία του τόπου. Σημαντική ήταν και η υποβάθμιση των υδάτων του κόλπου της Ελευσίνας σε τέτοιο βαθμό που ήταν πλέον ακατάλληλα για χρήση. Βέβαια, παρά την έντονη αυτή αλλοίωση, ορισμένα τμήματα του παραλιακού μετώπου εξακολουθούν μέχρι και σήμερα να είναι προσβάσιμα στο κοινό και να προσελκύουν σημαντικό αριθμό επισκεπτών, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς διαμορφώνουν ένα ευχάριστο περιβάλλον που λαμβάνει τα οφέλη της θαλάσσιας αύρας.

Ο επανασχεδιασμός του παραλιακού μετώπου πρέπει να στραφεί προς μια βιοκλιματική προσέγγιση που θα το καθιστά προσβάσιμο και αξιοποιήσιμο από το ευρύ κοινό και θα

συνδυάζει όλα εκείνα τα στοιχεία που το προστατεύουν και διαιώνίζουν τα πλούσια φυσικά χαρακτηριστικά του. Προτείνεται, λοιπόν, η ολοκληρωμένη προσέγγιση του με τη διαμόρφωση ελεύθερων χώρων αναψυχής, αθλητικών εγκαταστάσεων και χώρων εκπαίδευσης και πολιτισμού, που θα έχουν μία συνέχεια από το ένα άκρο του έως το άλλο και θα αλληλοεπιδρούν δημιουργικά με την πόλη. Πλούσια φυσικά οικοσυστήματα, ιστορικοί τόποι, μνημεία, διαμορφωμένες ακτές για κολύμβηση, αλλά και διάσπαρτα σημεία στάσης και απόλαυσης των οπτικών φυγών προς τη θάλασσα, μαζί με οριοθετημένους άξονες περιπάτου και ποδηλάτου συμπληρώνουν την ολοκληρωμένη του παραλιακού τμήματος της περιοχής. Φυσικά όλα αυτά τα δίκτυα επικοινωνούν άμεσα με τον αστικό ιστό, διαμορφώνοντας ένα λειτουργικό και ενιαίο δημόσιο χώρο, ο οποίος 'ξεχύνεται' μέσα στην πόλη, συνθέτει τόπους υψηλής ποιοτικής και αισθητικής αξίας, ενώ συμβάλλει ταυτόχρονα στη βελτίωση του αστικού μικροκλίματος.

Τα πολυάριθμα τοπία και λειτουργίες που προτείνονται να αναπτυχθούν στο παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας κατηγοριοποιούνται παρακάτω:

Σημεία στάθμευσης

Αρχικά κατά την είσοδο στην πόλη της Ελευσίνας και ακολουθώντας την οδό Ωκεανίδων που οδηγεί στο παραλιακό τμήμα της, υπάρχουν αδόμητες εκτάσεις, σημαντικών διαστάσεων, ορισμένες εκ των οποίων θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για στάθμευση οχημάτων, κυρίως των επισκεπτών της περιοχής, αποσυμφορώντας αισθητά το οδικό δίκτυο της πόλης. Η έννοια της στάθμευσης πλησίον της εισόδου στην πόλη προωθεί τη λογική της βιώσιμης μετακίνησης μέσα σε αυτήν. Ωστόσο χώροι στάθμευσης προτείνονται και στο εσωτερικό της πόλης (κυρίως για τους κατοίκους της), που εξυπηρετούν, όμως, έναν αρκετά μικρότερο αριθμό οχημάτων.

Στη συνέχεια των εκτάσεων αυτών και από το σημείο που η παραλιακή οδός μετονομάζεται σε Κανελοπούλου, ξεκινά ο παράκτιος χώρος της Ελευσίνας, ο οποίος καταλαμβάνει πλέον μεγάλη απόσταση έως ότου καταλήξει στη νέα βιομηχανική ζώνη που προτείνεται στα δυτικά του κόλπου. Όλη αυτή η έκταση κατηγοριοποιείται σε επιμέρους χώρους και λειτουργίες, που συνυπάρχουν και αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους ως ένας ενιαίος πολυλειτουργικός δημόσιος χώρος. Οι επιμέρους αυτοί χώροι έχουν ως εξής:

Εγκαταστάσεις Ναυταθλητισμού

Στη θέση Καλυμπάκι, η οποία καταλαμβάνει το ανατολικό άκρο του παράκτιου μετώπου της Ελευσίνας, λειτουργεί σήμερα Ναυταθλητικός Ερασιτεχνικός Όμιλος, ο οποίος συνδυάζει δραστηριότητες που αφορούν στον αθλητισμό, την εκπαίδευση, αλλά και την ψυχαγωγία. Ο χώρος διαθέτει τις υποδομές για εκμάθηση αρκετών αθλημάτων σχετικών με τη θάλασσα, όπως είναι η ιστιοπλοΐα και η κωπηλασία, ενώ διαθέτει και μικρό εστιατόριο με αλιεύματα τοπικών ψαράδων. Διαμορφώνει, επίσης, αξιόλογο κοινωνικό έργο, καθώς δίνει τη δυνατότητα στο κοινό να έρθει σε επαφή με το θαλάσσιο χώρο και να τον αξιοποιήσει προς όφελος του. Ο Ναυταθλητισμός, λοιπόν, καταλαμβάνει σημαντική θέση στη ζωή και κατ' επέκταση στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της Ελευσίνας. Καθώς διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές υποστήριξης τέτοιου είδους δραστηριοτήτων, μπορεί σαφώς να θέσει τις βάσεις για περαιτέρω ενέργειες εποικοδομητικής χρήσης του θαλάσσιου αυτού μετώπου από το κοινό. Ο συνδυασμός άθλησης με εκπαίδευση και αναψυχή αποτελεί ιδανικό τρόπο αξιοποίησης του χώρου, ενώ μπορεί να αποτελέσει και το επίκεντρο ενός στρατηγικού σχεδιασμού ενίσχυσης της πόλης σε ποικίλους τομείς.

Προτείνεται, λοιπόν, η διατήρηση των ναυταθλητικών αυτών εγκαταστάσεων και η επέκταση των υποδομών τους για την κάλυψη επιπλέον αναγκών. Στο χώρο αυτό μπορούν να διοργανώνονται διάφορες εκδηλώσεις και ενέργειες που φέρνουν τον κόσμο σε επαφή με τη θάλασσα, ενώ ενισχύουν και το θαλάσσιο τουρισμό, καθιστώντας την πόλη της Ελευσίνας ανταγωνιστική σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Σημαντικό ρόλο σε όλο αυτό διαδραματίζει ο αξιόλογος κόλπος της, με έκταση 67 τ.χλμ περίπου, που αποτελεί ιδανικό υπόβαθρο για την ανάπτυξη τέτοιου είδους δραστηριοτήτων. Τέλος, η γειτνίαση με το νέο πολιτιστικό κέντρο 'Κρόνος – Ίρις', καθώς και το αθλητικό κέντρο 'Γεώργιος Ρουμελιώτης' εντείνει τη σημασία και το ρόλο του για την ευρύτερη περιοχή. Διαμορφώνεται, λοιπόν, ένας πόλος πολιτισμού και εκπαίδευσης, που μπορεί να αποβεί ουσιαστικός για την εξέλιξη του ατόμου μέσα στην κοινωνία, αλλά και την εξέλιξη της ίδιας της κοινωνίας της Ελευσίνας.

Παραλία Ελευσίνας

Στη συνέχεια του κέντρου ναυταθλητισμού, διαμορφώνεται μία έκταση, η οποία παλαιότερα αποτέλεσε τμήμα χώρου εστίασης, σήμερα, όμως, μένει αναξιοποίητη και πλήρως παραμελημένη, ενώ συνδυάζει και χρήσεις εμφανώς αντιφατικές: Το δυτικό τμήμα της

έκτασης αυτής χρησιμοποιείται σήμερα για κολύμβηση από τους αλλοδαπούς κυρίως πληθυσμούς της περιοχής, ενώ το ανατολικό τμήμα της χρησιμοποιείται για τη στάθμευση δεξαμενόπλοιων και λοιπών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων. Η ψηλή τοιχοποιία και τα κιγκλιδώματα εντείνουν την απομόνωση και απαξίωση του μικρού άλλα ουσιαστικού αυτού τμήματος του παράκτιου μετώπου (βλ. [εικόνα 5.1](#)). Η ανάπλαση του, λοιπόν, με γνώμονα την επανένταξη του στη ζωή των κατοίκων, καθώς και η σύνδεση του με τους γειτονικούς χώρους πολιτισμού και αθλητισμού, θα το αναδείξει σε έναν εξίσου αξιόλογο και ποιοτικό χώρο του παράκτιου μετώπου της Ελευσίνας. Προτείνεται η αναδιαμόρφωση του σε οργανωμένο χώρο κολύμβησης, με την αξιοποίηση και βελτίωση των σημείων στάσης και των μικρών μονοπατιών που ήδη διαθέτει. Η διατήρηση ενός τμήματος της περιβάλλουσας τοιχοποιίας, η οποία αποτελεί τμήμα της ιστορίας του, με τη διαμόρφωση όμως διόδων επικοινωνίας προς το υπόλοιπο τμήμα της παραλίας, αλλά και της πόλης, η αξιοποίηση των ψηλών αειθαλών δέντρων που προσφέρουν σκιά και βελτιώνουν το μικροκλίμα της, με την παράλληλη ενίσχυση των σημείων πρασίνου θα διαμορφώσει ποιότητες και θα προσελκύσει το κοινό να τον επισκεφθεί. Η χρήση αυτή βέβαια συνεπάγεται την απορρύπανση του θαλάσσιου χώρου ούτως ώστε να καταστεί κατάλληλος για κολύμβηση και να μπορέσει να προσφέρει τα ουσιαστικά οφέλη από την επικοινωνία της πόλης με το υδάτινο στοιχείο.



Εικόνα 5.1: Αριστερά: Η είσοδος του πρώην χώρου εστίασης, στο βάθος φαίνονται τα δεξαμενόπλοια.
Δεξιά: Πεζοδρομημένο τμήμα του χώρου. Φαίνεται ο πέτρινος περιμετρικός τοίχος και οι ψηλές φυτεύσεις στο βάθος. (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Μαρίνες σκαφών

Όπως αναφέρθηκε και στους γενικούς άξονες του σχεδιασμού, οι μαρίνες που εντοπίζονται στον παράκτιο χώρο της Ελευσίνας προτείνεται να διατηρηθούν, ούτως ώστε να προσελκύσουν τουρίστες και να αναβαθμίσουν αισθητικά την περιοχή μέσω της ανάπλασης τους. Από το σημείο του πρώην εργοστασίου 'Κρόνος' έως το ύψος του αρχαιολογικού χώρου χωροθετούνται δύο μαρίνες σκαφών αναψυχής και μία μαρίνα αλιευτικών σκαφών (βλ. [εικόνα 5.2](#)). Η μία μαρίνα σκαφών αναψυχής εντοπίζεται σε κεντρικό σημείο, εκεί όπου καταλήγουν οι οδοί Κοντούλη και Παγκάλου, ενώ επικοινωνεί άμεσα με τη βασική πλατεία της παραλίας της Ελευσίνας. Το κομβικό αυτό σημείο της μπορεί μέσω της σωστής αξιοποίησης και ανάπλασης του να αποφέρει οφέλη σε ποικίλους τομείς. Αρχικά η άμεση επικοινωνία της με το κέντρο και τον ιστορικό πυρήνα της Ελευσίνας, μπορεί να προσελκύσει επισκέπτες και να ενισχύσει το θαλάσσιο τουρισμό, γεγονός που συνεπάγεται την ταυτόχρονη αύξηση των χρηματικών εισροών της. Επιπλέον, όλη αυτή η αισθητική και ποιοτική αναβάθμιση της μαρίνας και του παραλιακού μετώπου κατ' επέκταση θα οδηγήσει στην ταυτόχρονη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Η δεύτερη μαρίνα στην περιοχή μπορεί να αναδειχτεί εξίσου σημαντική, λόγω της γειννίασης της με το πολιτιστικό πόλο. Η άμεση επικοινωνία της με αυτόν, καθώς και με το χώρο ανάπτυξης των δραστηριοτήτων ναυταθλητισμού, μπορεί να προσελκύσει επισκέπτες από ποικίλους χώρους και τομείς δραστηριοτήτων. Τέλος, σε μικρή απόσταση από τη αυτή, διαμορφώνεται η μικρή μαρίνα όπου προσαράζουν αλιευτικά σκάφη και η οποία διατηρεί έως σήμερα τα παραδοσιακά στοιχεία των ψαράδων της περιοχής, που αλιεύουν όλη νύχτα και το πρωί διαθέτουν προς πώληση τα αλιεύματά τους. Η μαρίνα αυτή, η οποία φιλοξενεί λίγα μόλις καΐκια, αξίζει να διατηρηθεί, ώστε να διασωθούν και τα λίγα εναπομείναντα παραδοσιακά στοιχεία της περιοχής. Ταυτόχρονα, συμβάλλει και στην οικονομική ανάπτυξη της, καθώς η αλιεία διαδραματίζει βασικό ρόλο στην τοπική οικονομία της Ελευσίνας.

Βέβαια, προκειμένου να λειτουργήσουν οι μικροί αυτοί κόλποι της παραλίας της Ελευσίνας, προτείνεται η γενική αναμόρφωση της ευρύτερης παράκτιας περιοχής. Συγκεκριμένα, προτείνεται η ανάπλαση των τμημάτων γύρω από τις μαρίνες αυτές με πεζοδρομημένους άξονες κίνησης, ποδηλατόδρομους, μικρές πλατείες, πράσινους χώρους, αλλά και μικρά αναψυκτήρια, όλα αλληλένδετα μεταξύ τους και σε μία άμεση επικοινωνία με το θαλάσσιο χώρο. Στόχος της προσέγγισης αυτής των υφιστάμενων χώρων μαρίνας είναι η τουριστική προσέλκυση, μέσα σε ένα πνεύμα, όμως, βιοκλιματικής προσέγγισης. Η περιβαλλοντική

αναβάθμιση των χώρων αυτών με ποιότητες και λειτουργίες που σήμερα εκλείπουν ή έχουν υποβαθμιστεί είναι πολύ σημαντική για το μέλλον του παραλιακού τμήματος της Ελευσίνας.



Εικόνα 5.2: Αριστερά: Η μικρή μαρίνα αλιέων. Δεξιά: Η δεύτερη μαρίνα, απέναντι από το πολιτιστικό κέντρο ‘Ιρις – Κρόνος’. (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Τμήμα Εμπορικού Λιμένα

Ο κυρίως Εμπορικός και Βιομηχανικός Λιμένας της Ελευσίνας χωροθετείται σήμερα στο κεντρικό και πιο ζωτικό τμήμα του παράκτιου χώρου. Με την απομάκρυνση των δραστηριοτήτων του Λιμένα, προτείνεται η πλήρης αναδιαμόρφωση του τμήματος αυτού, ώστε να αποτελέσει λειτουργικό χώρο για την περιοχή, μία προέκταση των ελεύθερων υπαίθριων διαμορφώσεων της, που μέχρι σήμερα σταματούν στο όριο του παραλιακού άξονα. Όπως, αποτυπώνεται και στους χάρτες των παραρτημάτων, προτείνεται η δημιουργία ενός μικρού πάρκου πόλης, που θα προεκτείνει και θα ενισχύσει τα πράσινα τμήματα της, με διαδρομές και σημεία στάσης, από όπου ο περαστικός θα μπορεί να απολαμβάνει τα οφέλη της φύσης και φυσικά του υδάτινου χώρου. Παράλληλα, προτείνεται η προέκταση των υφιστάμενων πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων της πόλης και η ενσωμάτωσή τους στο τμήμα αυτό, διαμορφώνοντας ένα λειτουργικό και ολοκληρωμένο δίκτυο περιπάτων. Έτσι, οι πορείες αυτές της οδού Κανελοπούλου διακλαδώνονται στο παραλιακό μέτωπο, επιτρέποντας στον επισκέπτη να τον εισέλθει σε αυτό και όχι απλά να το προσπεράσει. Φυσικά σε όλα αυτά συντελούν και οι κατάλληλες ενδείξεις, σε συνδυασμό με φιλικά προς

το περιβάλλον υλικά επιστρώσεων, που δημιουργούν ενδιαφέρουσες πορείες – άξονες μέσα στο χώρο. Επιπλέον, προτείνονται και στοιχεία νερού, όπως μικρά σιντριβάνια ή λίμνες, ώστε να ενισχύσουν τα οφέλη του δροσισμού, ιδιαίτερα του θερμού μήνες του έτους.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η νέα μορφή της πρώην αμερικάνικης προβλήτας, η οποία διαμορφώνει πλέον χώρο αναψυχής. Μία ευχάριστη πορεία πάνω σε μια ξύλινη πλατφόρμα, με παράλληλες δενδροφυτεύσεις και ελεύθερους χώρους στάσης και χαλάρωσης δεξιά και αριστερά του άξονα αυτού, αναδιατυπώνει την αρχιτεκτονική του τοπίου. Η πόλη προεκτείνεται και καταλήγει στο παράκτιο μέτωπο της και ο χρήστης καλείται να το ανακαλύψει και να την επισκεφτεί.

Στο τμήμα αυτό του παράκτιου τμήματος, αριστερά της κεντρικής μαρίνας, διαμορφώνεται μία αξιόλογη πλατεία, η οποία γεινιάζει και αποτελεί, επίσης προέκταση της κύριας πλατείας της παραλίας της Ελευσίνας. Στόχος είναι και εδώ η ενοποίηση με το τμήμα πάνω από τον παραλιακό άξονα, χωρίς οχλούσες ροές και άξονες που διακόπτουν την επικοινωνία αυτή. Παύει πλέον αυτός ο μειονεκτικός διαχωρισμός των δύο μετώπων και αναπτύσσεται ένα ενιαίο παραλιακό τμήμα, σε άμεση συσχέτιση με το υδάτινο στοιχείο, το οποίο αποκαλύπτεται συνεχώς στο κοινό, βελτιώνοντας τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της περιοχής. Παράλληλα η κινηματογραφική λήσχη της Ελευσίνας που υφίσταται στο τμήμα αυτό, μαζί με την παιδική χαρά, διατηρούνται και λειτουργούν συμπληρωματικά με τη νέα πλατεία.

Δυτικό τμήμα παράκτιου χώρου

Το υπόλοιπο τμήμα της παραλίας της Ελευσίνας από το ύψος του αρχαιολογικού χώρου έως τη νέα βιομηχανική ζώνη, αποτελεί το δυτικό παράκτιο μέτωπο της. Πρόκειται για ένα εξίσου σημαντικό τμήμα του παράκτιου χώρου, το οποίο καταλαμβάνει αρκετά μεγαλύτερη έκταση, και επεκτείνει ουσιαστικά το ζωτικό αυτό τμήμα της πόλης. Με τη μετεγκατάσταση των λειτουργιών του Λιμένα και τις προτάσεις των Γ.Π.Σ, απελευθερώνεται σημαντικό τμήμα της παραλίας, που αποδίδεται πλέον στην ίδια την πόλη και τους κατοίκους.

Πιο συγκεκριμένα, το τμήμα από τη νέα πλατεία έως την τσιμεντοβιομηχανία ‘TITAN’ έχει εξαιρετική σημασία, καθώς ενοποιεί την παραλία με τον αρχαιολογικό χώρο και το Ελαιουργείο. Μάλιστα τα τελευταία έτη έχει διαμορφωθεί με πεζοδρομημένο άξονα που σηματοδοτεί την προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών, σε συνδυασμό με φυτεύσεις και πράσινα τοπία, που με τη σειρά τους ευνοούν τη συνολική εικόνα της πόλης. Ένα μεγάλο

πλάτωμα, όπου συχνά διοργανώνονται υπαίθριες εκδηλώσεις και μία μικρή ψαροταβέρνα συμπληρώνουν το τοπίο αυτό. Θα μπορούσε να αναφερθεί ότι το τμήμα αυτό της παραλίας της Ελευσίνας, μαζί με τον πεζόδρομο της οδού Νικολαΐδου, αποτελούν τις πιο επιτυχημένες επεμβάσεις ανάπλασης που έχουν πραγματοποιηθεί στην περιοχή (βλ. [εικόνα 46](#)). Συνεπώς, προτείνεται η διατήρηση τους και η ένταξη σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα ώστε να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη τους. Με την πρόταση της απομάκρυνσης των δραστηριοτήτων του λιμένα από το παραλιακό αυτό τμήμα, απομακρύνονται και όλα τα υπερμεγέθη δεξαμενόπλοια, τα οποία δημιουργούν οχλήσεις στις οπτικές φυγές προς το θαλάσσιο χώρο. Έτσι, προσελκύεται περισσότερος κόσμος, που αναζητά ποιοτικούς χώρους χαλάρωσης μέσα στην πόλη του. Επιπλέον, προτείνεται η ενίσχυση των φυτεύσεων του τμήματος αυτού με ψηλά δέντρα, ούτως ώστε να βελτιωθεί αισθητικά η περιοχή, αλλά και το μικροκλίμα της, μέσω της αύξησης των ευχάριστων σκιερών χώρων που είναι απαραίτητοι, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται φυσικά και την αύξηση των χώρων στάσης και αναψυχής, ούτως ώστε το τμήμα αυτό να είναι πλήρως αξιοποιήσιμο από τους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής. Η μικρή εξέδρα που εξυπηρετεί σήμερα λειτουργίες του λιμένα, αξιοποιείται αναλόγως με φυτεύσεις και χώρους στάσης, απ' όπου ο πεζός μπορεί να απολαύσει την υπέροχη θέα προς τον απέραντο θαλάσσιο χώρο.



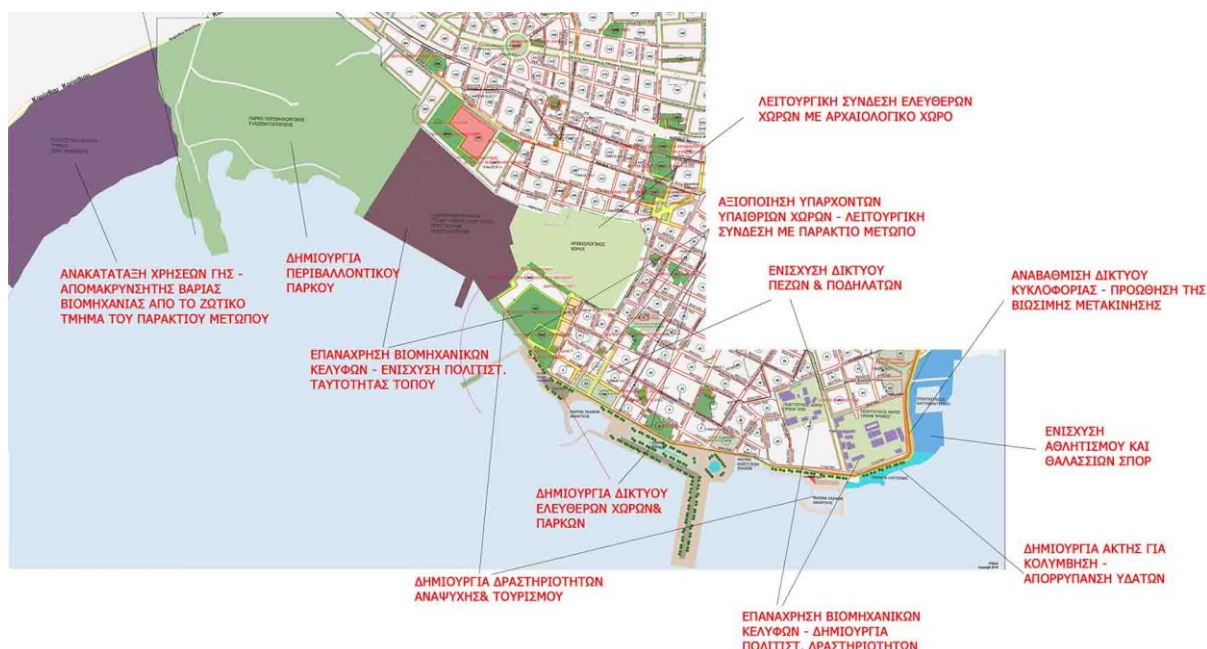
Εικόνα 5.3: Αριστερά: Το μεγάλο πλάτωμα με την ψαροταβέρνα στο βάθος. Δεξιά: Το διαμορφωμένο τμήμα έξω από το Ελαιουργείο. (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Επιπλέον προτείνεται η ενίσχυση του πολιτισμού στο τμήμα αυτό και η άρρηκτη διασύνδεση του με το πολιτιστικό κέντρο Κρόνος- Ίρις. Η επανάχρηση του παλαιού Ελαιουργείου με την ενίσχυση των πολιτιστικών του χρήσεων και τη λειτουργία μουσειακού χώρου, θα οδηγήσει σε επωφελή ανάπλαση των κτιριακών όγκων του, οι οποίοι διατηρούνται μεν σήμερα, αλλά δεν αξιοποιούνται επαρκώς. Η πρόβλεψη μετεγκατάστασης της τσιμεντοβιομηχανίας 'TITAN' και η διαμόρφωση μιας επιπλέον ζώνης πολιτιστικών χρήσεων, αναψυχής και τουρισμού, σύμφωνα με το αντίστοιχο ΦΕΚ, ενισχύει το ρόλο του πολιτισμού στο χώρο αυτό του Ελαιουργείου. Έτσι, επεκτείνεται και ο παραλιακός άξονας κίνησης του πεζού. Ο άξονας αυτός μέχρι σήμερα σταματούσε στο εργοστάσιο 'TITAN', που χρησιμοποιούσε τμήμα της παραλίας για την προσάραξη των δεξαμενόπλοιών του. Ωστόσο, πλέον ο ζωτικός αυτός χώρος της Ελευσίνας προτείνεται να επεκταθεί έως και το ύψος της ΠΥΡΚΑΛ. Η ΠΥΡΚΑΛ, η οποία λειτούργησε για πάνω από έναν αιώνα, έχει πάψει τη λειτουργία της από το 2017 και αποτελεί πλέον μία ανενεργή ζώνη ανάσχεσης μεταξύ της πόλης και των διυλιστηρίων. Τα βιομηχανικά της κτίρια, ωστόσο, αποτελούν ένα σπουδαίο δείγμα βιομηχανικής κληρονομιάς, που αξίζει να διατηρηθεί και να αξιοποιηθεί αναλόγως. Συνεπώς, η εγκατάλειψή του, ή η φιλοξενία ασύμβατων χρήσεων, μπορεί να αποβεί επιζήμια για το κτίριο αυτό και την ευρύτερη περιοχή της Ελευσίνας. Προτείνεται, λοιπόν, ο χαρακτηρισμός του ως ιστορικό τόπο και μνημείο, που μπορεί να υποστηρίξει δραστηριότητες πολιτισμού. Το γεγονός αυτό έχει τεράστια σημασία για μία πόλη όπως η Ελευσίνα, που έχει ανακηρυχθεί πολιτιστική πρωτεύουσα 2021. Με τη διαμόρφωση του πολιτιστικού χώρου, ολοκληρώνεται το δίκτυο δραστηριοτήτων πολιτισμού της πόλης, που αποτελείται από τους 3 πόλους: Κρόνος-Ίρις, Τιτάν-Ελαιουργείο & Πυρκάλ, και που υποστηρίζει έμπρακτα τη φυσιογνωμία και ταυτότητα της ως πρωτεύουσα πολιτισμού.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο χώρος πρασίνου μέσα στον οποίο εξελίχθηκε το εργοστάσιο της ΠΥΡΚΑΛ, καθώς μπορεί να αποτελέσει ζώνη ανάσχεσης και προστασίας της πόλης της Ελευσίνας από τη νέα βιομηχανική ζώνη στο δυτικό της άκρο. Οι ψηλές φυτεύσεις μπορούν να αποκρύψουν την άσχημη εικόνα των εγκαταστάσεων της και να φιλτράρουν τον αέρα, βελτιώνοντας το μικροκλίμα της περιοχής. Το πράσινο, όπως ήδη έχει αναφερθεί, αποτελεί συστατικό στοιχείο του τόπου, το οποίο μέρα με τη μέρα απαξιώνεται. Προκειμένου να ανατραπεί η εικόνα αυτή, προτείνεται η διαμόρφωση σημαντικού πνεύμονα πρασίνου, στο ελεύθερο πλέον τμήμα ανάμεσα στα εργοστάσια ΠΥΡΚΑΛ και TITAN. Το τμήμα αυτό διαθέτει ήδη αξιόλογα οικοσυστήματα, που έχουν μεν περιοριστεί αισθητά,

ωστόσο υπάρχουν και η διατήρηση και ενίσχυση τους αποτελεί βασικό ζήτημα της ανάπλασης. Η πρόταση, λοιπόν, αφορά στη δημιουργία ενός μεγάλου πάρκου, ενός χώρου αναψυχής, όπου το πράσινο έχει πρωτεύοντα ρόλο και συνδυάζεται με δραστηριότητες περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και αναψυχής. Έτσι, ο άνθρωπος έχει τη δυνατότητα να έρθει σε επαφή με τη φύση και τα πολλαπλά οφέλη της. Η έκταση της περιοχής αυτής μπορεί να φιλοξενήσει αρκετά είδη χλωρίδας και πανίδας, να τα προστατεύσει και να διασώσει όσα εκλείπουν. Μέσα από διαμορφωμένα μονοπάτια, χώρους εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, παιχνιδιών και αθλοπαιδιών, το πάρκο μπορεί να αποφέρει πολύτιμα οφέλη και να βελτιώσει τα επίπεδα θερμικής άνεσης της περιοχής, που έχουν επηρεαστεί αρνητικά τις τελευταίες δεκαετίες. Διαμορφώνει πλέον ένα ουσιαστικό καταφύγιο για τα ζώα, αλλά και τους ίδιους τους ανθρώπους, που μπορούν να αποδράσουν έστω και λίγο από τους ρυθμούς και την ένταση της πόλης.

Όλες οι προτάσεις ανασχεδιασμού που αναπτύχθηκαν παραπάνω απεικονίζονται σχεδιαστικά στους χάρτες των παραρτημάτων που ακολουθούν. Στον ακόλουθο χάρτη (εικόνα 5.4) αποτυπώνονται επιγραμματικά οι επιμέρους επεμβάσεις που διαμορφώνουν τη συνολική πρόταση ανασχεδιασμού του παραλιακού μετώπου της πόλης.



Εικόνα 5.4 : Χάρτης αποτύπωσης συνολικής πρότασης ανασχεδιασμού παραλιακού μετώπου Ελευσίνας
(πηγή: επεξεργασία χάρτη <http://gis.epoleodomia.gov.gr/v11/index.html#/23.8199/38.6329/16>).

5.2.5 Φορείς διαχείρισης

Η σωστή διαχείριση και διατήρηση των ποιοτικών και φυσιογνωμικών χαρακτηριστικών του παράκτιου μετώπου της Ελευσίνας προϋποθέτει τη δημιουργία ενός φορέα αποκλειστικής διαχείρισης. Καθώς η παραλία αποτελεί πολύ σημαντικό και ευαίσθητο οικοσύστημα, η ύπαρξη ενός μηχανισμού ελέγχου του επιπέδου των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών, αποτελεί βασική προϋπόθεση διατήρησής τους σε φυσιολογικά επίπεδα. Οι μετρήσεις και η συνεχής παρακολούθηση των ρύπων, της ποιότητας των θαλάσσιων υδάτων και της ατμόσφαιρας της περιοχής μπορεί να οδηγήσει σε έγκαιρη επέμβαση σε περίπτωση υπέρβασης των επιτρεπτών ορίων. Επιπλέον, ένας τέτοιος μηχανισμός μπορεί να αξιολογήσει άμεσα μέτρα ανάπλασης και να προτείνει στοχευμένες επεμβάσεις. Τέλος, είναι εξαιρετικά σημαντική η συνέχιση της λειτουργίας του φορέα αυτού και μετά το πέρας του έργου, ούτως ώστε να ελέγχεται η ορθή λειτουργία του και να πραγματοποιούνται έγκαιρες παρεμβάσεις σε περιπτώσεις δυσλειτουργιών ή τυχόν αστοχιών.

Στην περίπτωση της Ελευσίνας, λοιπόν, το παράκτιο μέτωπο βρίσκεται σήμερα στη δικαιοδοσία του Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.). Ο Οργανισμός αυτός μπορεί και οφείλει να συνεχίσει να αποτελεί μέρος του φορέα διαχείρισης του παράκτιου μετώπου, συνδυαστικά, όμως, και με επιπλέον οργανισμούς και ενώσεις. Ο διατομεακός χαρακτήρας των επεμβάσεων αυτών προϋποθέτει τη συμμετοχή δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, καθώς φυσικά και την ενεργό συμμετοχή των πολιτών. Η συνεργασία αυτή μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα αποτελεί βασική προϋπόθεση υλοποίησης των προτάσεων ανάπλασης, σε μια δύσκολη οικονομική περίοδο, όπως αυτή που περνάει η χώρα. Η οικονομική ενίσχυση από φορείς ιδιωτικών συμφερόντων ευνοεί την ανάπτυξη των υποδομών που εκλείπουν από την περιοχή καθώς ο δημόσιος φορέας αδυνατεί να υποστηρίξει. Η χρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα μπορεί να θέσει τις βάσεις και τις υποδομές του έργου διαχείρισης μέσω του δημόσιου τομέα. Βέβαια η σύμπραξη αυτή δεν περιορίζεται μόνο μέσα στα όρια της πόλης. Ο συνολικός και ορθολογικός σχεδιασμός των παράκτιων περιοχών προϋποθέτει μία συνολική κυβερνητική και διεθνή συνεργασία μεταξύ εθνικών, περιφερειακών, τοπικών φορέων, αλλά και των διεθνών οργανισμών της Ε.Ε. Ο πολυσύνθετος και διατομεακός χαρακτήρας της διαχείρισης παράκτιων μετώπων προϋποθέτει τη διαμόρφωση μιας ενιαίας και συνεκτικής στρατηγικής. Αξίζει να προστεθεί εδώ και ο καίριος ρόλος των κατοίκων του τόπου, οι οποίοι οφείλουν να ενημερώνονται σχετικά με τα έργα διαχείρισης, να ευαισθητοποιούνται σε θέματα περιβάλλοντος και να παρεμβαίνουν όπου είναι εφικτό. Έτσι

συμβάλλουν και αυτοί με το δικό τους τρόπο στη διαμόρφωση του τόπου, όπου ζουν και εξελίσσονται.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί πως η ικανότητα διοίκησης των αντίστοιχων φορέων συνεπάγεται την ορθή κατάρτιση και εκπαίδευση τους σε κρίσιμους τομείς, όπως η νομοθεσία, η οικονομία, η τεχνολογική εξέλιξη και ο σχεδιασμός. Στόχος είναι η απόκτηση γνώσης πάνω σε θέματα διαχείρισης του παράκτιου χώρου, στην ορθή λήψη αποφάσεων και την αξιολόγηση μέτρων και χρηματοδοτήσεων. Με τον τρόπο αυτό, οι ιθύνοντες θα αποκτήσουν τη σωστή παιδεία και κρίση για μία αποτελεσματική διαχείριση του τόπου τους και δε θα αναλώνονται σε αποσπασματικές ενέργειες, που συχνά καθοδηγούνται από προσωπικά οφέλη ή άγνοια σωστής οργάνωσης των διαθέσιμων πόρων.

5.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η υποβάθμιση που έχει υποστεί η πόλη της Ελευσίνας τα τελευταία έτη, έχει αλλοιώσει σημαντικά τη φυσιογνωμία της. Το παραλιακό μέτωπο κατέχει πρωτεύοντα ρόλο σε όλη αυτή την υποβάθμιση λόγω της αυξημένης συγκέντρωσης επιβλαβών δραστηριοτήτων. Αν και οι δραστηριότητες αυτές έχουν περιοριστεί τελευταία, οι ασυμβατότητες μεταξύ των χρήσεων κάθε άλλο παρά βελτιώνουν την όλη κατάσταση. Οι μεγάλες και εκτεταμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις του λιμένα, ο σημαντικός αριθμός εγκαταλελειμμένων και πλήρως ανεκμετάλλετων εργοστασίων που υποβαθμίζουν σταδιακά και τον περιβάλλοντα χώρο, τα οδικά δίκτυα με τις συχνές διελεύσεις βαρέων οχημάτων, σε συνδυασμό με το περιορισμένο και υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον, καθώς και την έλλειψη ικανοποιητικών ελεύθερων υπαίθριων χώρων, συντελούν στη διαμόρφωση ενός αισθητά επιβαρυσμένου τοπίου.

Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και η διαχείριση του τόπου αυτού μπορεί να επιλύσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά τα προβλήματα που τον πλήττουν και να οδηγήσει στην πολιτιστική, κοινωνική και οικονομική του ανάπτυξη. Αν και έχουν υλοποιηθεί προτάσεις αναμόρφωσης κατά καιρούς, η αποσπασματικότητα και έλλειψη συντονισμού που τις χαρακτηρίζει, δεν έχει αποφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Μόνο μέσα από ένα συντονισμένο πλαίσιο ενεργειών που θα λαμβάνει υπόψιν του τις ιδιαιτερότητες της περιοχής

και των οικοσυστημάτων της, θα προνοεί για την προφύλαξη και διατήρηση τους στο βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο μέλλον και θα περιλαμβάνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, υπό το πλαίσιο μίας διεπιστημονικής προσέγγισης, μπορεί να οδηγήσει στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των πολύπλοκων ζητημάτων που αφορούν στον παράκτιο χώρο της Ελευσίνας.

Οι ενέργειες παρέμβασης που προτείνονται στην εν λόγω εργασία στρέφονται προς αυτή την κατεύθυνση της ολοκληρωμένης διαχείρισης. Εντοπίζοντας τη ρίζα του προβλήματος, κατανοώντας σε βάθος τις παράκτιες βιοτικές διεργασίες, τις κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες και το βαθμό στον οποίο ο άνθρωπος επηρεάζει και επηρεάζεται από τα παράκτια αυτά οικοσυστήματα, επιτυγχάνεται και η σωστή αντιμετώπιση των προβλημάτων τους. Σύμφωνα με την ολοκληρωμένη, λοιπόν, πρόταση παρέμβασης στο παράκτιο μέτωπο, επιχειρείται μία σειρά από επιμέρους ενέργειες, καθεμία από τις οποίες επιλύει ένα τμήμα του βασικού προβλήματος και όλες μαζί συνδυαστικά συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας του παραθαλάσσιου τμήματος. Με την απομάκρυνση των βιομηχανικών και λιμενικών χρήσεων από τον παράκτιο χώρο, απομακρύνονται και οι βασικοί λόγοι υποβάθμισής του. Ο χώρος αυτός πλέον αποδεσμεύεται από ασύμβατες και επιζήμιες χρήσεις και αποδίδεται στην ίδια την πόλη και τους κατοίκους της, οι οποίοι μπορούν να τον εκμεταλλευτούν προς όφελος τους. Αποτελεί, έτσι, ζωτικό τμήμα της πόλης, διαμορφώνει αλληλοσχετίσεις και αλληλοσυνδέσεις με τους απαξιωμένους ελεύθερους χώρους της, ενδυναμώνοντας, έτσι, το χαρακτήρα και το ρόλο τους μέσα σε αυτήν. Παράλληλα, το οδικό δίκτυο στο τμήμα αυτό αναδιαμορφώνεται και αποκτά νέο ρόλο. Δεν αποτελεί πλέον βασικό οδικό άξονα, με προτεραιότητα σε οχήματα ιδιωτικής χρήσης, αλλά διαμορφώνει τμήμα του υπαίθριου χώρου της πόλης, επιτρέποντας κατά τόπους και μόνο τη διέλευση οχημάτων, κυρίως για τροφοδοσίες και εξυπηρετήσεις της εμπορικής, πολιτιστικής κτλ. ζώνης. Παράλληλα περιλαμβάνει πλέον δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, νησίδες πρασίνου, που επεκτείνονται στο παραλιακό μέτωπο και ενοποιούνται με τα υπάρχοντα δίκτυα της πόλης. Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης σε καίρια σημεία μέσα στην πόλη εξυπηρετούν την προσωρινή παραμονή των οχημάτων και ευνοούν τη βιώσιμη μετακίνηση μέσα σε αυτήν. Δίνεται, έτσι, προτεραιότητα στον πεζό και την ασφαλή μετακίνηση του, ενώ μειώνεται ο διαθέσιμος χώρος για τα οχήματα, γεγονός που περιορίζει, επίσης, τα προβλήματα κυκλοφοριακού φόρτου και αυξημένων ρύπων. Επίσης, αυξάνονται οι ελεύθεροι υπαίθριοι χώροι μέσα στην πόλη, που διασυνδέονται με τους υπάρχοντες χώρους

πολιτιστικής και ιστορικής σημασίας, προσελκύοντας περισσότερους επισκέπτες και βελτιώνοντας τις συνθήκες θερμικής άνεσης. Προστίθενται χώροι πρασίνου στο παραλιακό μέτωπο, ενισχύονται οι ήδη υπάρχοντες, ενώ διαμορφώνονται και πάρκα σε χώρους με υπάρχουσα πανίδα και χλωρίδα με στόχο την προστασία και διατήρηση των υπαρχόντων ειδών, καθώς και την ενίσχυση της περιβαλλοντικής συνείδησης των πολιτών. Ο πολιτιστικός παράγοντας καταλαμβάνει πλέον εξέχουσα θέση, ενισχύοντας, έτσι, το χαρακτήρα της ίδιας της πόλης και αναβιώνοντας την παλιά της αίγλη. Πιο συγκεκριμένα, διαμορφώνονται τρεις πολιτιστικοί πόλοι με την ανάπλαση παλιών βιομηχανικών κτισμάτων, τα οποία αποτελούν σημαντικά δείγματα αρχιτεκτονικής και τεχνολογικής εξέλιξης. Με τον τρόπο αυτό αξιοποιούνται αρκετά βιομηχανικά κουφάρια που παραμένουν σήμερα ανενεργά και καταλαμβάνουν πολύτιμο χώρο από την πόλη. Η Ελευσίνα μετατρέπεται, λοιπόν, σε σημαντικό πολιτιστικό κέντρο, γεγονός που μπορεί να προσελκύσει σημαντικό αριθμό τουριστών και να οδηγήσει στην πολιτιστική και συνάμα οικονομική της ανάπτυξη. Τελευταία, αλλά εξίσου σημαντική είναι και η αναδιοργάνωση των φορέων διαχείρισης του παραλιακού μετώπου, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η προστασία και διατήρηση των περιβαλλοντικών στοιχείων του τοπίου. Μέσω της ορθής κατάρτισης των ιθυνόντων, της συνεργασίας εθνικών, περιφερειακών και διεθνών φορέων, της εκμετάλλευσης των ιδιωτικών επιχορηγήσεων και φυσικά της ενεργού συμμετοχής των πολιτών στο μέλλον του τόπου τους, μπορεί να εξασφαλιστεί η ορθή διαχείριση του. Βέβαια απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί ο έλεγχος και η συνεχής παρακολούθηση των μέτρων διαχείρισης, ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητά τους και η συμβολή τους στην αειφορία του τόπου.

Η διατήρηση τέτοιων ιστορικών τόπων είναι πολύ σημαντική για την ιστορία της χώρας μας, την εξέλιξη της ίδιας και των κατοίκων της ανά τους αιώνες. Η αποτελεσματικότητα τέτοιων πρακτικών διαχείρισης μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση για το σχεδιασμό και τη διαχείριση παρόμοιων παράκτιων χώρων. Η οργανωμένη προσέγγιση όλων αυτών των ευαίσθητων οικοσυστημάτων μπορεί να τα προστατέψει από τις έντονες δραστηριότητες της πόλης, να ενισχύσει το ρόλο τους μέσα σε αυτήν και να διασώσει, έτσι, την πολύτιμη και μακράιωνη ιστορία της.

6 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Αγγελίδης Μ., Οικονόμου Α. (2005). Χρήσεις γης και επιπτώσεις στο παράκτιο χώρο της Ελλάδας. Διεθνής Έκθεση και Συνέδριο για τις τεχνολογίες του Περιβάλλοντος 'HELECO', Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα.

Αλεξοπούλου, Π. (2005), Ιστορία της Ελευσίνας από την Προϊστορική μέχρι τη Ρωμαϊκή περίοδο. Ελευσίνα: Δήμος Ελευσίνας.

Αποστολάκης, Μ. (2012). Προστασία και ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών: Το διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό πλαίσιο, Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο. Αθήνα.

Γούτα, Α. (2014). Hafencity: Πως ένα τέλος εποχής μεταμορφώθηκε σε νέα αρχή (και στο μεγαλύτερο project αστικής ανάπλασης της Ευρώπης. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – Τμήμα Μακεδονίας. Τεχνογράφημα. Τεύχος 486. σ.10-11.

Γρεβενιώτη, Ε., Κατσκιώρη, Ζ., Βαγιώτα, Σ., Γεωργακοπούλου, Π., Τριανταύλλου, Χ. (2009). Ρυθμιστικό Σχέδιο Πάτρας. Διαθέσιμο στο URL: <http://courses.arch.ntua.gr/fsr/135054/Ryumistiko%20Sxedio%20Patras.pdf>.

Δήμος Βόλου (2015). Αναθεώρηση – Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου.

Δήμος Ελευσίνας. (2015). Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ελευσίνας 2015-2019 – Α' Φάση. Διαθέσιμο στο URL: <http://www.eleusina.gr/files/epix.pdf> (ανακτήθηκε 16/04/2019)

Δουκάκης, Ε. (2007). Φυσικές καταστροφές και παράκτια ζώνη. Εισήγηση, Ημερίδα με θέμα: Πρόληψη – Διαχείριση των φυσικών καταστροφών. Ο ρόλος του Αγρονόμου Τοπογράφου Μηχανικού, Αθήνα.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2000). Ανακοίνωση της Επιτροπής για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Μια στρατηγική για την Ευρώπη, Βρυξέλλες: COM 2000/547.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2002). Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2002, σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών. Βρυξέλλες: 2002/413/EK.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (1999). 'Προς Μια Ολοκληρωμένη Ευρωπαϊκή Στρατηγική των Παράκτιων Ζωνών: Γενικές αρχές και πολιτικές επιλογής', Γενικές Διευθύνσεις: Περιβάλλον, Πυρηνική Ασφάλεια και Προστασία των Πολιτών, Αλιεία, Περιφερειακή Πολιτική και Συνοχή, Λουξεμβούργο.

Θεοδοσόπουλος, Δ., (2017). Τα ρέματα της Αττικής. Γνωριμία με τις υδάτινες διαδρομές της Αττικής, παρέα με μια σταγόνα νερού [χάρτες]. Μέρος 1ο από 4: Δυτική Αττική. Διαθέσιμο στο URL: <https://theancientwebgreece.wordpress.com/> (ανακτήθηκε 19/04/2019).

Καλαϊτζιδάκη Μ., (1995). Παράκτιες απειλές και διαχείριση, Εργαστήριο Διδακτικής Θετικών Επιστημών, Πανεπιστήμιο Κρήτης, διαθέσιμο στο URL: <http://www.clab.edc.uoc.gr/arca/gr/coast.htm>.

Καλλίνικος Δ. (2016). Ο Παράκτιος χώρος ως μέσο αστικής εξυγίανσης. Η πόλη της Πρέβεζας. Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία. Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο. Σχολή Θετικών Επιστημών. Πάτρα.

Κοκκώσης Χ., Δημητρίου Κ., Κωνσταντόγλου Μ. (1999). Δημιουργία Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για τις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας. 10 Πανελλήνιο Συνέδριο 'Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών- Δυνατότητες και Εφαρμογές. Προοπτικές και Προκλήσεις'. Ελληνική Εταιρεία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

Καμπούρη Ε., (2005). Ανάπλαση και αναζωογόνηση λιμενικών ζωνών. Το παράδειγμα των Docklands στο Λονδίνο και το Λίβερπουλ, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Μάντογλου Α., (2001). 'Διαχείριση παράκτιων ζωνών', Ε.Μ.Π., Αθήνα.

Μπελαβίλας, Ν., Σαϊτή, Τ., Ψαριώτη, Κ. (2011). Βιομηχανική Κληρονομιά στην Ελευσίνα και στο Θριάσιο Πεδίο. Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς.

Μπενσασσών., Λ. (2014). Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Τύπου Ι για τη δραστηριότητα ' Προσωρινό διαλυτήριο ανασυρόμενων ναυαγίων', στη θέσης Καλυμπάκι, Δ. Ελευσίνας. Ελευσίνα: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε.

Οικονόμου, Δ. (2004). 'Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις'. Τεχνικά Χρονικά, Μάιος-Ιούνιος, σ. 1-10. διαθέσιμο στο: http://library.tee.gr/digital/techr/2004/techr_2004_3_oikonomou.pdf (ανακτήθηκε 06/03/2019).

Πάγκαλος, Π., Πετρίδου, Β., (2006) Η αστική κληρονομιά της Πάτρας στο «Ιστορικές πόλεις – Λιμάνια της Μεσογείου και Πολεοδομικές παρεμβάσεις στον 20ο αιώνα», Πρακτικά του Επιστημονικού Συμποσίου ICOMOS Διεθνούς Επιτροπής Ιστορικών Πόλεων. ΤΕΕ Τμήμα Δυτικής Ελλάδας, Πάτρα και Ελληνικό Τμήμα ICOMOS. Πάτρα. σ.194-209.

Παπαγγελή, Κ., Χλέπα, Ε-Α. (2011). Οι μεταμορφώσεις του Ελευσινιακού τοπίου Αρχαιότητες και Σύγχρονη Πόλη. Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Ελευσίνας "Λεων. Κανελλόπουλος".

Παπαϊωάννου Γ., (2012). Μελέτη και σχεδιασμός της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου του δήμου Πειραιά από την πλαζ Φρεαττύδας έως την πλαζ Βοτσαλάκια. Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία. Τμήμα Αρχιτεκτονικής Τοπίου. Εργαστήριο Ανθοκομίας και Αρχιτεκτονικής Τοπίου. Γεωπονικό Τμήμα Αθηνών.

Παπαπαύλου – Ιωακειμίδου Στ., (2003). Μεθοδολογική προσέγγιση για την τουριστική ανάπτυξη παραθαλάσσιων περιοχών, Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών Α.Π.Θ.

Πετράκος, Γ., Κότιος, Α., Σκάγιαννης, Π. κ.α. (2006). Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων. Βόλος.

Περυσινάκη, Β. (2009). Η εξέλιξη του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου σε συνάρτηση με την εξέλιξη της πόλης. Διπλωματική Μεταπτυχιακή Εργασία. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Τμήμα Πολεοδομίας και Χωροταξίας. Αθήνα

Πολύζος, Γ., (2011). 'Αθήνα – Μεσογειακή Πρωτεύουσα Στρατηγικές και Προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021' Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021. Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. Αθήνα, Ιούνιος 2011.

Σαπουνάκης, Α., (2012). Ανάπλαση παραλιακού μετώπου και σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα: Η περίπτωση του Ηρακλείου. Διαθέσιμο στο https://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html.

Τσίγκου, Α., (2013). Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις Παράκτιων Αστικών Ζωνών: Εφαρμοσμένα Παραδείγματα στην Ελλάδα και το Εξωτερικό. Εργαστήριο 'Σχεδιασμός Προγράμματος Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης με τη μορφή εκπαιδευτικού σεναρίου και γενικό μεθοδολογικό άξονα τη διασαφήνιση αξιών Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης. Δραπετσώνα.

Χατζημπίρος, Κ. (2007). 'Οικολογία. Οικοσυστήματα και Προστασία του Περιβάλλοντος'. Γ' Έκδοση, Συμμετρία, Αθήνα.

Χατζημπίρος, Κ. και Π. Παναγιωτίδης (1999). Παράγοντες υποβάθμισης των παράκτιων οικοσυστημάτων, ανάγκες και συστήματα προστασίας. *Πρακτικά Πανελληνίου Συνεδρίου «Διαχείριση και Βελτίωση Παράκτιων Ζωνών*, Ε.Μ.Π., Αθήνα, σ. 1-8.

Χεκίμογλου, Α. (2012). Με τρένο από τους Αγίους Αναργύρους έως τα Μέγαρα. Εφημερίδα 'Το Βήμα'. Ηλεκτρονική έκδοση. Ιούνιος 2012. Διαθέσιμο στο URL : <https://www.tovima.gr/2012/06/05/society/me-treno-apo-toys-agiouys-anargyroys-ews-ta-megara/> (ανακτήθηκε στις 30/04/2019).

Foster Wheeler Italiana (F.W.I.). (2009). Έργο εκσυγχρονισμού – αναβάθμισης διωλιστηρίου Ελευσίνας. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Ασπροφός Α.Ε.

Χρόνης, Γ. (2015). Γαλάζια ανάπτυξη και παράκτιος χώρος. Διαθέσιμο στο URL: <https://www.presspublica.gr/galazia-anaptyxi-kai-paraktios-xoros-mia-epistimoniki-proseggisi/>.

Ξενογλώσση Βιβλιογραφία

Christian, R. R., Mazzilli, S. (2007). Defining the coast and sentinel ecosystems for coastal observations of global change. *Hidrobiologia* 577:55-70.

Church, A. (1988). Urban regeneration in London Docklands: a five-year policy review. *Environment and Planning C: Government and Policy*, volume 6, pages 187-208

Cicin-Sain, B. and R. Knecht (1998). Integrated coastal and ocean management: Concepts and practices. Washington D.C.: Island Press

Clark, J. (1994). Integrated management of coastal zones. Food and Agriculture Organization of the United Nations Rome, 1992

Conference on Environment and Development. (1992). Report of the United Nations Conference on Environment and Development. Protection of the oceans, all kinds of seas, included enclosed and semiclosed seas, and coastal areas and the protection, rational use and development, of their living resources. Chapter 17. Rio De Janeiro. Διαθέσιμο στο URL : http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/documents/A21-Ch17.htm

COOB, (1992). Official Report of the Games of the XXV Olympiad Barcelona 1992, Vol. III, 1992:252

Environmental Law Institute (2009). Ocean and Coastal Ecosystem Based Management: Implementation handbook. Washington, D.C., Environmental Law Institute.

EUCC. (1999). Progress of ICZM Development in European Countries: A Pilot Study. Leiden.

European Environment Agency (2006). The changing faces of Europe's coastal areas. Copenhagen, Denmark.

European Environment Agency. (2010). Marine and Coastal Environment, Copenhagen. διαθέσιμο στο URL : <http://www.eea.europa.eu/soer/europe/marine-and-coastal-environment>

Fabres, J., Kurvits, T., Pravettoni, R., Nilsen, R., Angelidis, M., Hema , T., & Martin, S. (2012). UNEP/MAP: State of the Mediterranean Marine and Coastal Environment. United Nations.

IPCC, (2001). Potential Consequences of Climate Change and Variability for the Water Resources: A Global Perspective. Paper on the basis of the Third Assessment Report of IPCC on climate change.

Khelil, N., Larid, M., Grimes, S., Le Berre, I., Peuziat, I., (2019). Ocean and Coastal Management. Challenges and opportunities in promoting integrated coastal zone management in Algeria: Demonstration from the Algiers coast Elsevier Ltd. 2018. 185:196. doi: 10.1016/j.occoaman.2018.11.001.

Ministry of The Environment, Physical Planning and Public Works, (2006). Report of Greece on Coastal Zone Management. Athens. Greece

Mourmouris, A., Kasidi, E., Vourvahis, M., Grigoriou, E., Kanellopoulou, K. (2006) Report of Greece on Coastal Zone Management. Ministry of Environment, Physical Planning & Public Works. Athens.

Polyzos, S., Tsiotas D. (2012). The Evolution and Spatial Dynamics of Coastal Cities in Greece. DOI:10.5772/38884 Διαθέσιμο στο URL: <https://www.researchgate.net/publication/224829488>

Portman, M., Fishhendle, I. (2011). Towards Integrated Coastal Zone Management: A Toolkit for Practitioners. Environmental Policy & Management Program. Department of Geography. Hebrew University of Jerusalem

Roberts, P. & Sykes, H. (2000). Urban regeneration: A handbook. London: Sage.

Rosenthal, S., (2017). Olympic cities and the legacy of infrastructure: Barcelona 1992 and Athens 2004. Senior Thesis. Urban Studies Program. Vassar College. N.Y.

Tsilimigkas, G., Deligianni, M., Zerbopoulos T. (2016). Spatial typologies of Greek coastal zones and unregulated Urban growth. Springer. Journal of Coastal Conservation No 20:397–408. DOI 10.1007/s11852-016-0453-9

UNEP/MAP, (2012). State of the mediteranean marine and coastal environment. UNEP/MAP – Barcelona Convention. Athens.

Θεσμικό Πλαίσιο

Αριθμός 478/48/2004 (ΦΕΚ 72/Δ/2004). Τροποποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Ελευσίνας. Εφημερίδα της Κυβέρνησης

Αριθμός 53571/3467 (ΦΕΚ 518/Δ/1989). Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Ελευσίνας και τμήματος Δήμου Μάνδρας (ν. Αττικής). Εφημερίδα της Κυβέρνησης

Αριθμός 51103/1619 (ΦΕΚ 192/Δ/1991). Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Ελευσίνας και τμήματος Δήμου Μάνδρας (ν. Αττικής). Εφημερίδα της Κυβέρνησης

Αριθμός 21727 (ΦΕΚ 627/Δ/2005). Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Ελευσίνας (ν. Αττικής). Εφημερίδα της Κυβέρνησης

Αριθμός 53571/3467/1989 (ΦΕΚ 518/Δ/24.08.1989). Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Ελευσίνας και τμήματος του δήμου Μάνδρας. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Αριθμός 6874/4871. (ΦΕΚ 128 Α 03.07.2008). Έγκριση Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Αριθμ. 24208. (ΦΕΚ 1138/Β/2009). Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Ν. 1337/1983 (ΦΕΚ-33/Α/14-3-83). Επεκτάσεις σχεδίων πόλεων, αυθαίρετες κατασκευές και άλλες διατάξεις. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Ν.165/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16-10-86). Για την προστασία του περιβάλλοντος. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Ν. 2242/1994 (ΦΕΚ 163/Α/3-10-1994). Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Ν. 2508/97 (ΦΕΚ 124 / Α/ 13-6-1997). Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ). 33318/3028/1998 (ΦΕΚ1289/β/28.12.98). καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων), της άγριας πανίδας και της αυτοφυσούς χλωρίδας.

Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207 Α / 07.10.1999). Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις. Εφημερία της Κυβέρνησης

Ν. 2971/2001 (ΦΕΚ Α 285 / 19-12-2001). Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις. Εφημερία της Κυβέρνησης

Ν. 3028/2002 (ΦΕΚ Α 153 / 28-6-2002). Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

N. 3201/2003 (ΦΕΚ Α 282 / 9-12-2003). Αποκατάσταση, την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των νησιών που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου του Αιγαίου. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

N. 4269.2014 . (142 Α / 28.06.2014). Χωροταξική & πολεοδομική μεταρρύθμιση - Βιώσιμη ανάπτυξη. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

N. 4495/2017 (ΦΕΚ 167 Α / 3.11.2017). Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

N. 4546/2018 (ΦΕΚ 101Α 12-6-18). Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και άλλες διατάξεις. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΦΕΚ 237ΑΑΠ / 4.11.2016. Έγκριση Μελέτης «Αναθεώρηση και Επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Πολεοδομικού Συγκροτήματος (Π.Σ.) Βόλου». Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

ΦΕΚ Α.Α.Π. 358 – 30.12.2011. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας. Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

ΦΕΚ 310/Δ/16.04.1997. Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Κοινότητας Ελευσίνας και τμήματος του δήμου Μάνδρας (ν. Αττικής). Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Public law 92-583 / 27.10.1972. Title III – Management of the coastal Zone. 92nd Congress, S. 3507. 86 Stat. 1280. United States.

Ιστότοποι

<http://web.unep.org/unepmap/who-we-are/mediterranean-action-plan>

<https://www.liverpoolecho.co.uk/news/liverpool-news/stunning-images-show-latest-plans-11712090> (ανακτήθηκε 06/02/2019)

<http://lddc-history.org.uk/housing/>(ανακτήθηκε 12/02/2019)

<https://www.hafencity.com/en/home.html> (ανακτήθηκε 13/02/2019)

<https://www.e-architect.co.uk/hamburg/hafen-city-buildings> (ανακτήθηκε 13/02/2019)

<http://www.kee.gr/perivallontiki/teacher3.html> (ανακτήθηκε 22/02/2019)

<https://www.heraklion.gr/municipality/urban/urban.html> (ανακτήθηκε 07/03/2019)

<http://epoleodomia.volos.gr> (ανακτήθηκε 15/03/2019)

<http://www.apd-depin.gov.gr/> (ανακτήθηκε 16/03/2019)

https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/157281_gia-99-hronia-sta-heria-toy-dimoy-patreon-paraliako-metopo-tis-polis (ανακτήθηκε 16/03/2019)

<http://www.statistics.gr/> (ανακτήθηκε 01/04/2019)

<http://meteosearch.meteo.gr/> (ανακτήθηκε 01/04/2019)

<http://www.elefsina.gr> (ανακτήθηκε 07/04/2019)

<http://telematics.oasa.gr/> (ανακτήθηκε 28/04/2019)

<https://www.elefsisport.gr/> (ανακτήθηκε 28/04/2019)

<https://www.openstreetmap.org/#map=11/38.0835/23.5746> (ανακτήθηκε 16/04/2019)

<http://gis.epoleodomia.gov.gr/v11/index.html#/23.8199/38.6329/16> (ανακτήθηκε 15/06/2019)

<https://ec.europa.eu/environment/iczm/situation.htm> (ανακτήθηκε 24/07/2019)

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/notesanddefs.html#2144>
(ανακτήθηκε 26/07/2019)

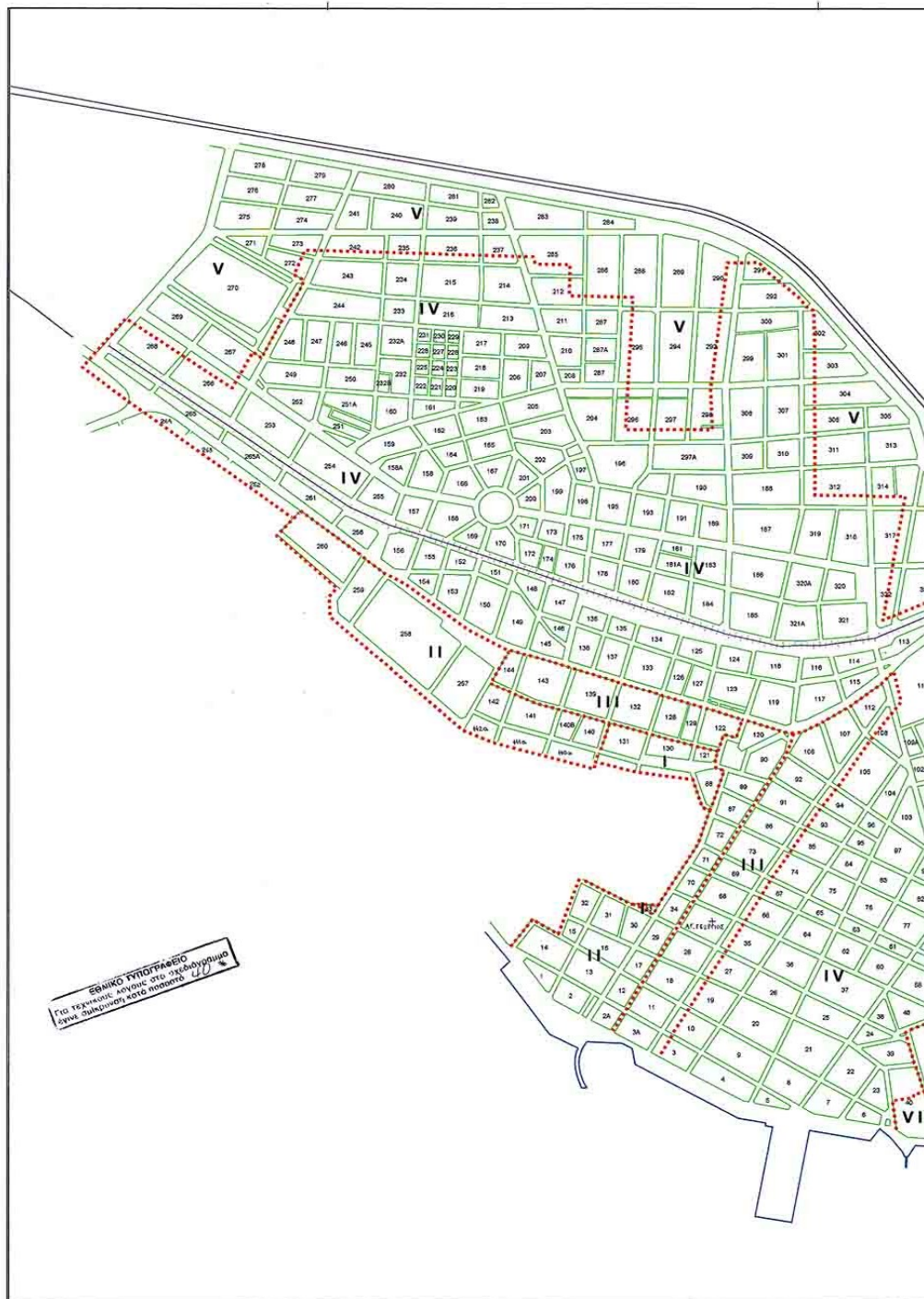
<http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm> (ανακτήθηκε 26/07/2019)

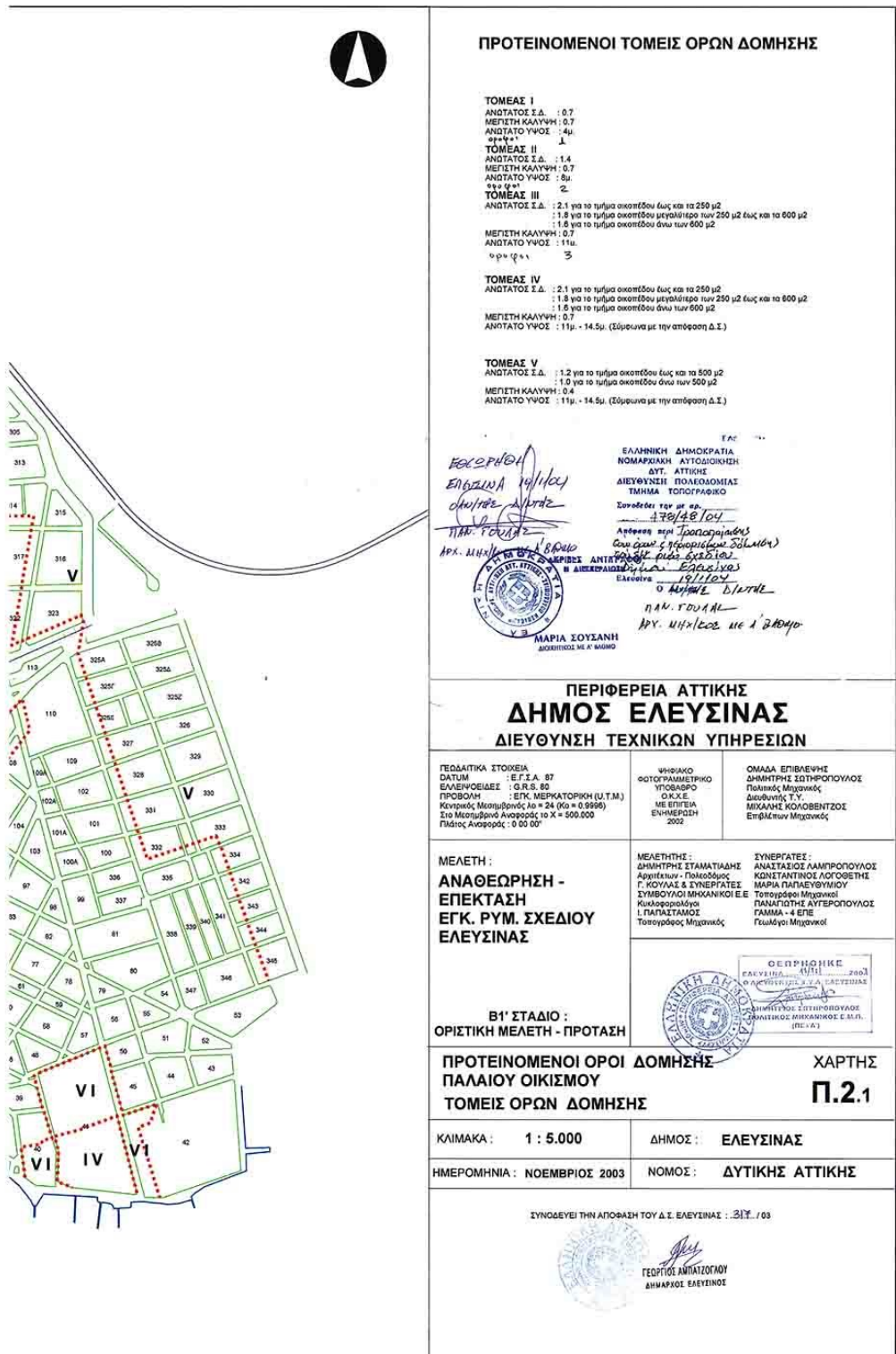
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΧΑΡΤΩΝ

Παράρτημα 2 : «Χάρτης προτεινόμενων όρων δόμησης Ελευσίνας, σύμφωνα με ΦΕΚ 73/Δ/04.02.2004»

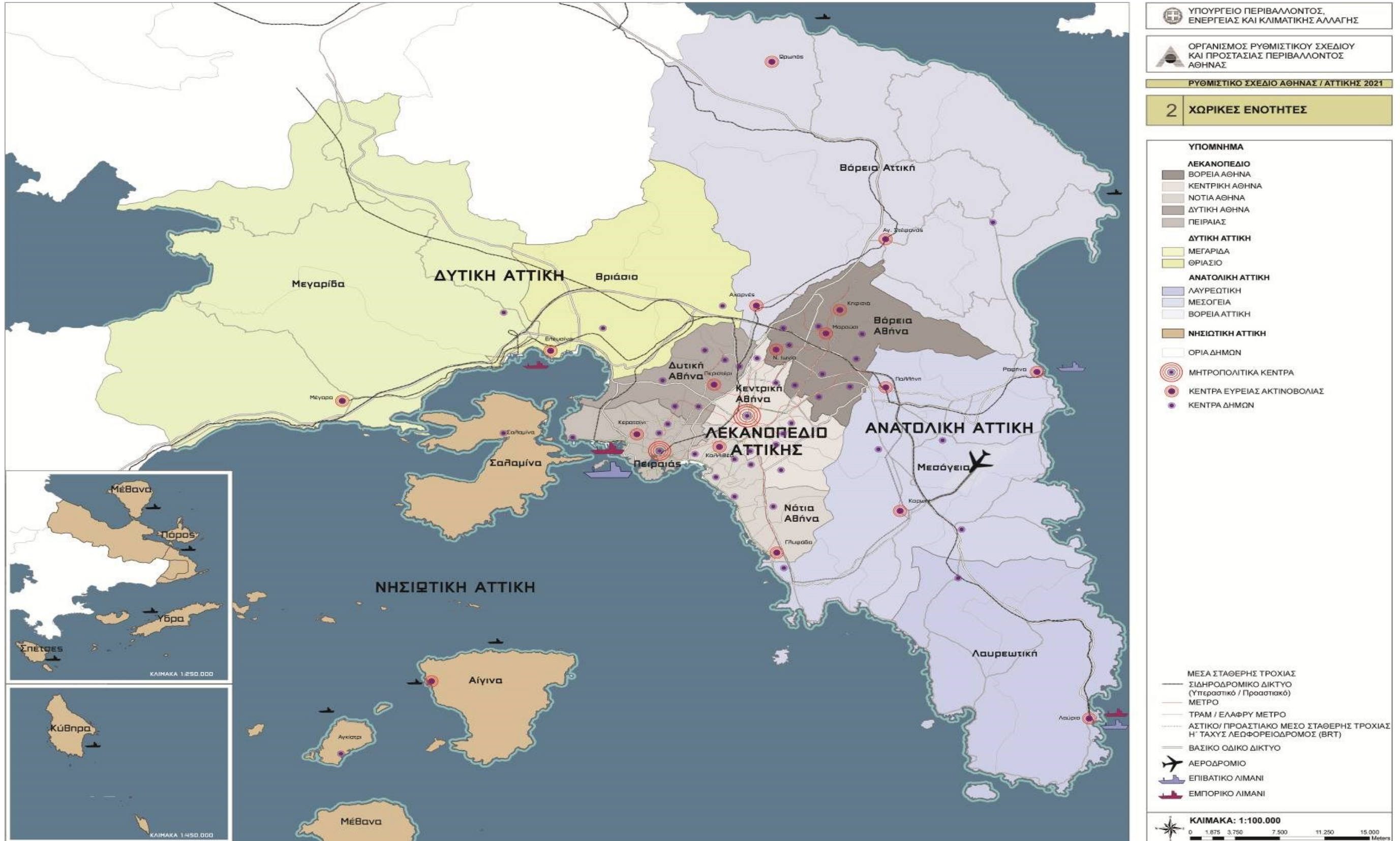
06

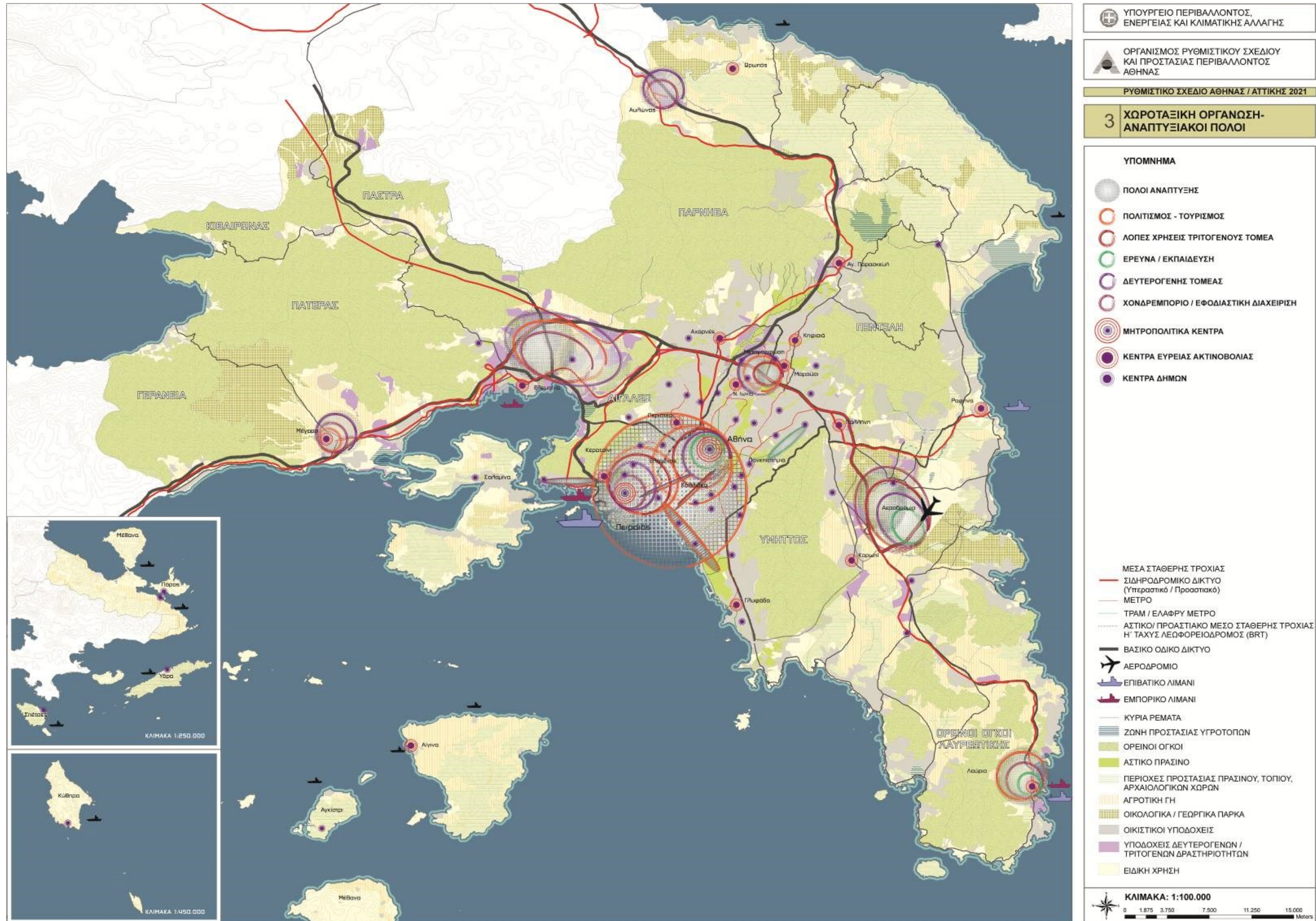
ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ)



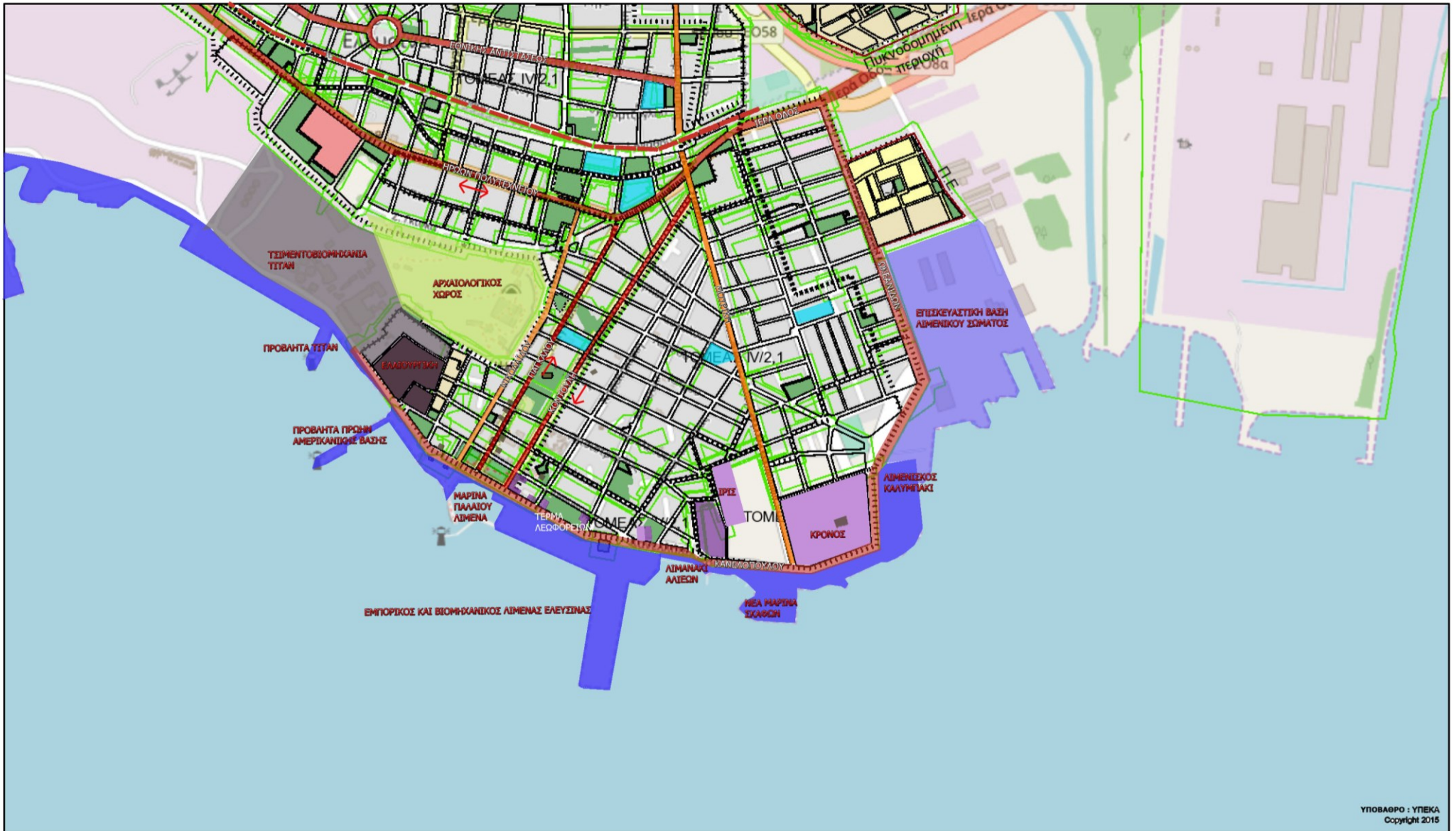


Παράρτημα 3 : «Χάρτες Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας – Αττικής 2012»





Παράρτημα 7 : «Υφιστάμενη κατάσταση χρήσεων γης παράκτιου μετώπου Ελευσίνας»



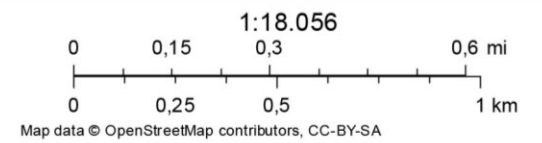
Μαΐου 14, 2019

- Όριο Ρέματος
- Γραμμές Αιγιαλού και Παραλίας
- Οικοδομικά Τετράγωνα

- Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών**
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ - ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ
 - Πολεοδομικές Ενότητες - Τομείς

Χρήσεις

- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΛΙΜΕΝΑ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΝΕΡΓΗ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΝΕΝΕΡΓΗ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
- ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΙΡΙΑ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ



ΧΑΡΤΗΣ 3
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
 ΠΣΠ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ
 ΙΟΥΛΙΟΣ 2019

Παράρτημα 8 : «Πρόταση ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – ανατολικό τμήμα»



ΥΠΟΒΑΘΡΟ : ΥΠΕΚΑ
Copyright 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

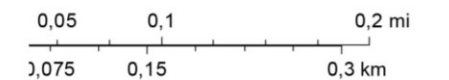
ολεοδομικές Γραμμές

- Οικοδομική Γραμμή
- Ρυμοτομική Γραμμή
- Ταυτόσημες ΡΓ με ΟΓ με ιδιότητα στοάς (εξωτερική γραμμή)
- Ταυτόσημες Ρυμοτομική και Οικοδομική
- Οικοδομική Γραμμή με ιδιότητα στοάς (εσωτερική γραμμή – ΟΓ ισογειού ή εσωτερική στοά)
- Οριο Ακάλυπτου Χώρου
- Οριο Πεζοδρόμου (εντός του πλάτους της οδού)
- Γραμμή αρχής και τέλους πεζοδρόμου
- Γραμμή ορίου Κοινόχρηστου Οικοδομήσιμου χώρου με ιδιωτικούς οικοδομήσιμους εντός του ίδιου ΟΤ (εσωτερική)
- ΟΓ με ιδιότητα περιγράμματος παραδοσιακού κτιρίου ή κτιρίου ειδικής χρήσης
- Οικοδομικά Τετράγωνα
- Γραμμές Αιγιαλού και Παραλίας

Νέες Χρήσεις

- Υδάτινα στοιχεία (λίμνες, ρυάκια, ακτές)
- Εμπορικές Χρήσεις
- Δενδροφυτεύσεις
- Πλατώμα - εξέδρα
- Πολιτιστικές χρήσεις
- Ελεύθεροι υπαίθριοι χώροι
- Ποδηλατόδρομος
- Πεζόδρομος
- Νησίδια πρασίνου

1:4.514

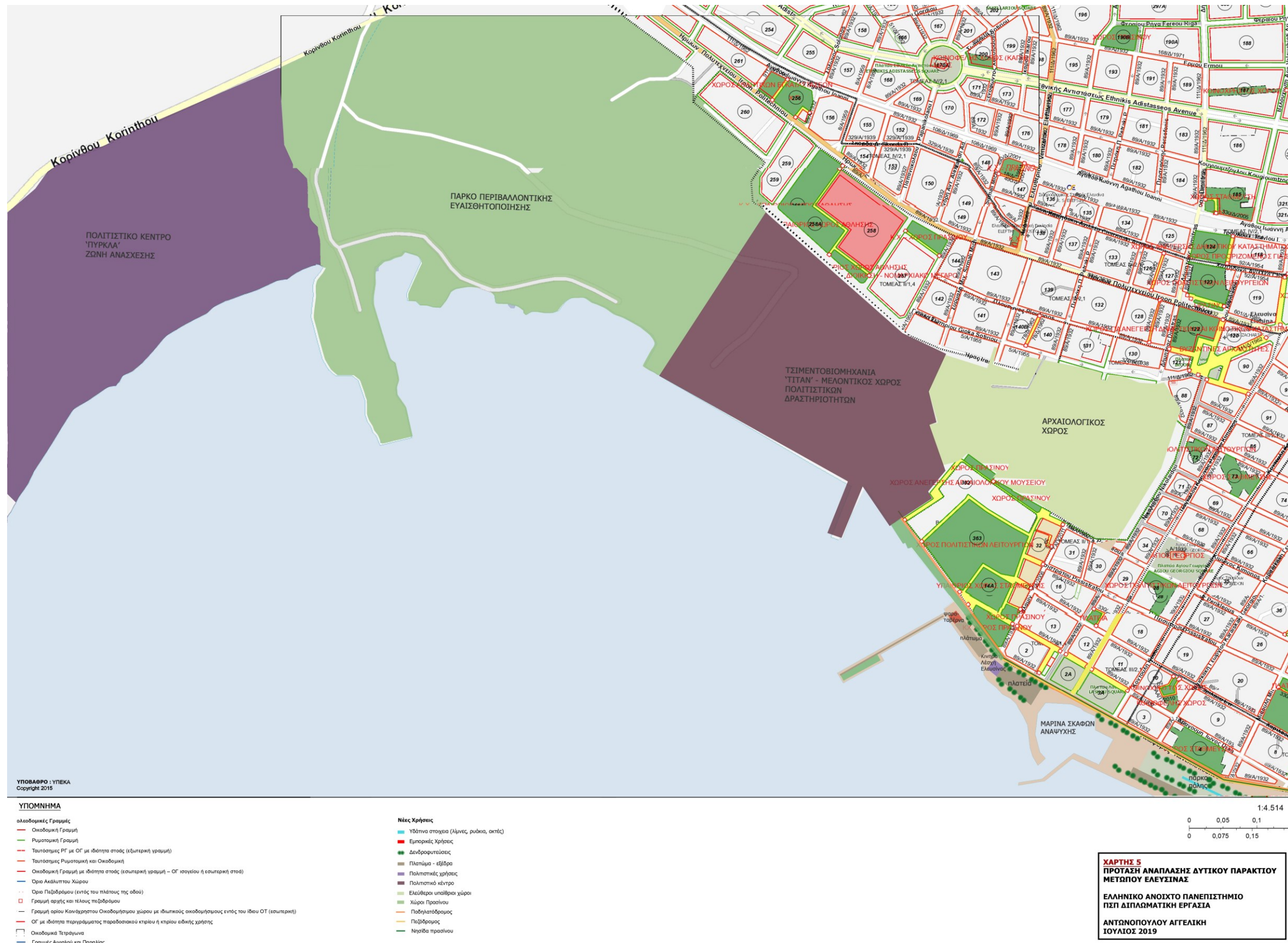


ΧΑΡΤΗΣ 4
ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ
ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΣΠ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ
ΙΟΥΛΙΟΣ 2019

Παράρτημα 9 «Πρόταση ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – δυτικό τμήμα»



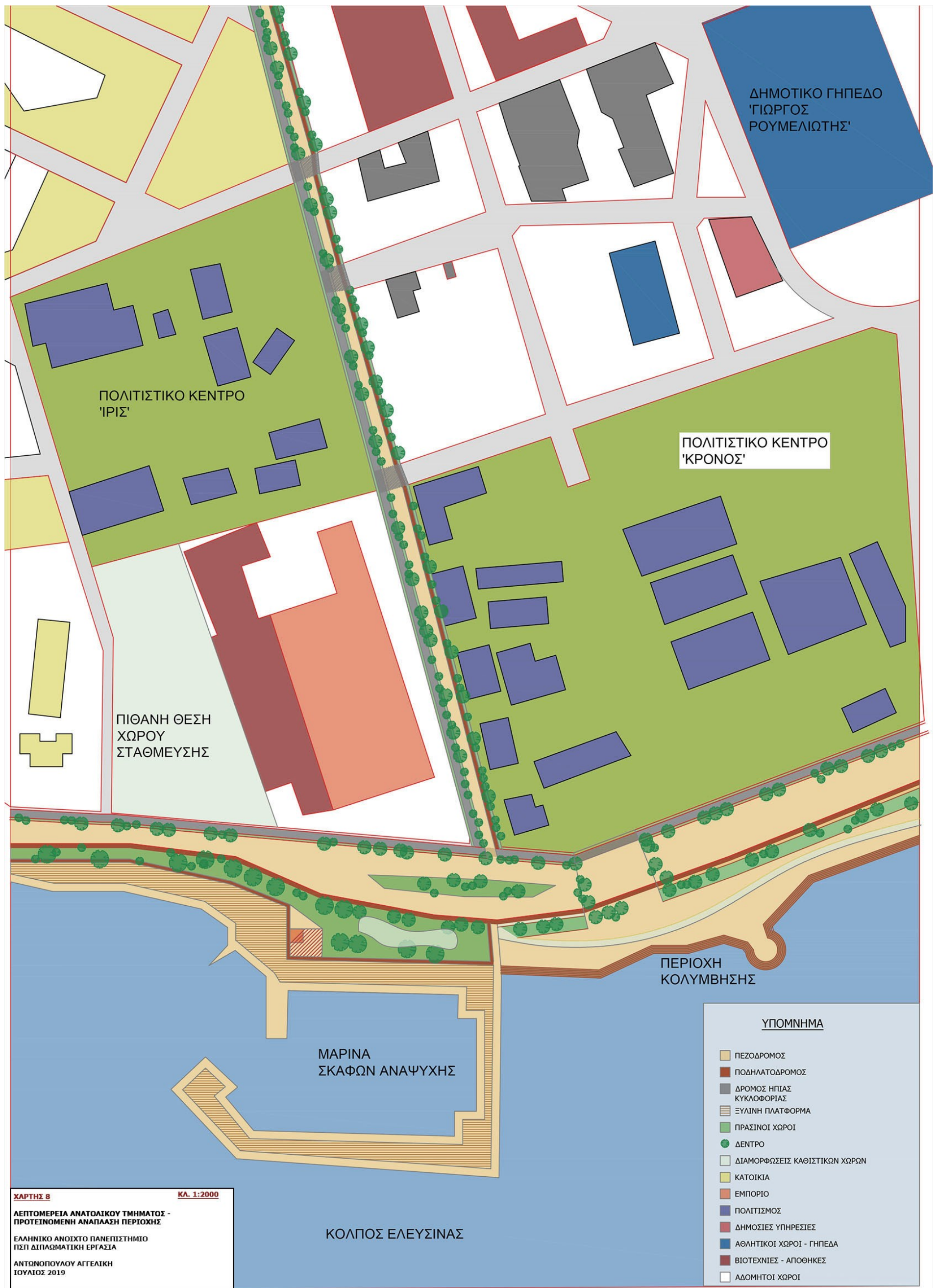
Παράρτημα 10 «Λεπτομέρεια πρότασης ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – δυτικό τμήμα



Παράρτημα 11 «Λεπτομέρεια πρότασης ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – ανατολικό τμήμα 1



Παράρτημα 12 «Λεπτομέρεια πρότασης ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – ανατολικό τμήμα 2



Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα: Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.