

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Οργάνωση και Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου  
Μικρών Παράκτιων Πόλεων:  
*Η Περίπτωση των Καμένων Βούρλων***



**Ευστάθιος Γώγος**

**Επιβλέποντες:**

**Ηλ. Μπεριάτος, Καθηγητής**

**Μ. Παπαγεωργίου, Εντ. Διδασκαλίας Π.Δ. 407/80**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 9634/1

Ημερ. Εισ.: 28-09-2011

Δωρεά: Συγγραφέας

Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ

2011

ΓΩΓ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Οργάνωση και Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου  
Μικρών Παράκτιων Πόλεων:  
*Η Περίπτωση των Καμένων Βούρλων***



**Ευστάθιος Γώγος**

**Επιβλέποντες:**

**Ηλ. Μπεριάτος, Καθηγητής**

**Μ. Παπαγεωργίου, Εντ. Διδασκαλίας Π.Δ. 407/80**

## Ευχαριστίες

Στην ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τους εξής:

Τους επιβλέποντες καθηγητές μου, Ηλία Μπεριάτο και Μαριλένα Παπαγεωργίου που επωμίστηκαν το όλο βάρος της συνεχούς παρακολούθησης μου σε όλη την εξέλιξη της διπλωματικής. Η συμβολή τους ήταν πολύτιμη τόσο στις γενικότερες κατευθύνσεις για τον τρόπο προσέγγισης των θεμάτων όσο και για την καθοδήγησή τους στον τρόπο ολοκλήρωσης της διπλωματικής. Τους ευχαριστώ επίσης διότι κατά τη διάρκεια του προπτυχιακού προγράμματος σπουδών μου έδωσαν την ευκαιρία να προσεγγίσω τα θέματα της χωροταξίας, της πολεοδομίας και της περιφερειακής ανάπτυξης, την εθνική και διεθνιστική διάστασή τους καθώς και τη σημασία τους στην εξέλιξη του κόσμου.

Όλους τους καθηγητές και το λοιπό προσωπικό του τμήματος για τη βοήθεια και την υποστήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια που φοιτούσα στο τμήμα.

Τους εργαζόμενους στο Δήμο Μάλου-Αγίου Κωνσταντίνου για την βοήθειά τους στη συλλογή στοιχείων.

Την Κατερίνα μου για την υπομονή, την συμπαράσταση και την ορθογραφική επιμέλεια του κειμένου.

## Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εξετάζει τον παράκτιο χώρο και συγκεκριμένα τις μικρές πόλεις και τη δομή τους στην Ελλάδα. Ειδικότερα, εστιάζει στο θαλάσσιο μέτωπο των πόλεων αυτών, υπό το πρίσμα των πιέσεων που δέχονται κυρίως από τη διάρθρωση και τη δομή των λειτουργιών που έχουν αναπτυχθεί διαχρονικά κατά μήκος των παραλιακών τους οδών.

Ως μελέτη περίπτωσης επιλέχθηκε η μικρή παραθαλάσσια πόλη των Καμένων Βούρλων (Ν. Φθιώτιδας), λόγω του έντονα τουριστικού της ενδιαφέροντος και της διαχρονικής διέλευσης από αυτή βασικών μεταφορικών δικτύων της χώρας.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η διατύπωση προτάσεων χωρικής οργάνωσης για την αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, με κύριο άξονα της σχεδιαστικής λύσης την πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού και την αξιοποίηση της ανενεργής πλέον Ν.Ε.Ο. (ύστερα από την κατασκευή του ΠΑΘΕ) για την περαιτέρω ρύθμιση της κυκλοφορίας της πόλης.

**Λέξεις κλειδιά:** *θαλάσσιο μέτωπο, παράκτιες πόλεις, οργάνωση, σχεδιασμός, Καμένα Βούρλα*

# Οργάνωση και Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου Μικρών Ελληνικών Πόλεων Η Περίπτωση των Καμένων Βούρλων

Περίληψη .....	2
Περιεχόμενα .....	3

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η προβληματική του θέματος της Διπλωματικής Εργασίας .....	6
Η Δομή και το Περιεχόμενο της Εργασίας .....	7

## Μέρος Α΄

### ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

<b>1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ .....</b>	<b>11</b>
1.1 ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ .....	11
1.1.1 <i>Περί Προστασίας του Περιβάλλοντος</i> .....	11
1.1.2 <i>Περί Οικισμών και Οικιστικού Περιβάλλοντος</i> .....	14
1.1.3 <i>Περί Προστασίας των Ακτών και του Παράκτιου Χώρου</i> .....	15
1.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	17
1.2.1 <i>Νόμος 191/1974 «Περί Κυρώσεως της εν Ραμσάρ του Ιράν κατά την 2αν Φεβρουαρίου Υπογραφείσης Διεθνούς Συμφωνίας εν Ενδιαφέροντος Υγροτόπων ίδια ως Υγροβιοτόπων»</i> .....	17
1.2.2 <i>Νόμος 1335/1983 «Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης για τη Διατήρηση της Αγριας Ζωής και του Φυσικού Περιβάλλοντος της Ευρώπης»</i> .....	18
1.2.3 <i>Νόμος 2204/1994 «Κύρωση Σύμβασης για τη Βιολογική Ποικιλότητα»</i> .....	18
1.2.4 <i>Πρωτόκολλο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Περιοχών (UNEP / MAP)</i> 19	
1.2.5 <i>Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (E.E.)</i> .....	20
<b>2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ .....</b>	<b>21</b>
2.1 ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ .....	21
2.1.1 <i>Φυσική και περιβαλλοντική διάσταση</i> .....	21
2.1.2 <i>Η Οικονομική και Αναπτυξιακή Διάσταση</i> .....	22
2.1.3 <i>Προβλήματα και Συγκρούσεις Χρήσεων Γης</i> .....	23
2.1.6 <i>Η Σημασία της Διατήρησης και της Προστασίας του Παράκτιου Χώρου</i> .....	26
2.2 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΧΕΡΣΑΙΟΥ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ .....	27
2.2.1 <i>Οριοθέτηση του Παράκτιου Χώρου</i> .....	27
2.2.2 <i>Τα Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά και η Δομή του Ελληνικού Παράκτιου Χώρου</i> .....	29
2.3 ΠΑΡΑΚΤΙΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ .....	32
2.3.1 <i>Προϋποθέσεις Ανάπτυξης των Παράκτιων Οικισμών (που, πως και πότε αναπτύσσονται)</i> .....	33
2.3.2 <i>Ιστορικό και Κοινωνικό Πλαίσιο Ανάπτυξης των Παραθαλάσσιων Οικισμών στον 20ο αιώνα</i> 35	
2.3.3 <i>Διαχείριση Παράκτιων Πόρων και Οικισμών</i> .....	38
2.3.4 <i>Μέσα Άσκησης Πολιτικής Διαχείρισης</i> .....	39
2.3.5 <i>Κατευθύνσεις για τη Διαχείριση και Αναδιάρθρωση των Παράκτιων Οικισμών</i> .....	40
2.4 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ .....	42

2.4.1	Οδικές Μεταφορές .....	43
2.4.2	Αιτίες Δημιουργίας των Παραθαλάσσιων Οδών.....	44
2.4.3	Η Μορφή και η Λειτουργία των Παραθαλάσσιων Οδών.....	46
2.4.4	Οι Αρνητικές Συνέπειες των Παραθαλάσσιων Οδικών Αξόνων.....	48
2.5	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	50

## Μέρος Β΄

### Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ

<b>3</b>	<b>ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....</b>	<b>52</b>
3.1	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ.....	52
3.2	ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ - ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	54
3.3	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	55
<b>4</b>	<b>Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ .....</b>	<b>57</b>
4.1	Η ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΛΟΥΤΡΟΠΟΛΗΣ .....	57
4.1.1	Η Γένεση του Οικισμού.....	57
4.1.2	Τα στάδια οικιστικής και πολεοδομικής εξέλιξης .....	60
4.2	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	68
4.2.1	Χρήσεις γης .....	68
4.2.2	Οδικό Δίκτυο.....	75
4.2.3	Θαλάσσιο Μέτωπο.....	78
4.3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	81
<b>5</b>	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....</b>	<b>83</b>
5.1	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ.....	83
5.1.1	Πεζοδρόμηση της Παραλιακής Οδού .....	83
5.1.2	Οργάνωση και Ανάδειξη της Παραλίας.....	85
5.1.3	Θέσπιση Κτιριοδομικού Κανονισμού.....	86
5.1.4	Τυποποίηση της Δημοτικής και Ιδιωτικής Σήμανσης.....	86
5.2	ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	87
5.2.1	Αξιοποίηση της ΝΕΟ ως εναλλακτικής οδού για τη διαμπερή κίνηση στην πόλη.....	87
5.2.2	Παρεμβάσεις στον ΠΑΘΕ .....	88
5.2.3	Δημιουργία Οργανωμένων Χώρων Στάθμευσης.....	89
5.2.4	Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Υπόλοιπο Αστικό Οδικό Δίκτυο.....	90
5.2.5	Παρεμβάσεις στο Θερμαλιστικό Πάρκο .....	90
5.2.6	Εναισθητοποίηση του Κοινού – Προώθηση Εθελοντικών Δράσεων.....	92
<b>6</b>	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>94</b>
6.1	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ.....	94
6.1	ΓΕΝΙΚΕΥΣΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΙΚΡΕΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ .....	97
	Βιβλιογραφία.....	98

## Κατάλογος Πινάκων

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ Δ.Δ. ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....	54
ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (1991-2001).....	55

## Κατάλογος Χαρτών

ΧΑΡΤΗΣ 2.1 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΕΣ ΠΥΚΝΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	30
ΧΑΡΤΗΣ 3.1 Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....	53
ΧΑΡΤΗΣ 4.1 ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΛΟΥΤΡΟΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....	61
ΧΑΡΤΗΣ 4.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....	67
ΧΑΡΤΗΣ 4.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....	70
ΧΑΡΤΗΣ 4.4 ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΙΣΤΟ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....	74

## Κατάλογος Φωτογραφιών

ΕΙΚΟΝΑ 2.1 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ.....	24
ΕΙΚΟΝΑ 4.1 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ (1945).....	62
ΕΙΚΟΝΑ 4.2 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ (1960).....	62
ΕΙΚΟΝΑ 4.3 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ (1970).....	64
ΕΙΚΟΝΑ 4.4 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ (1988).....	64
ΕΙΚΟΝΑ 4.5 ΤΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΟ ΥΔΡΟΘΕΡΑΠΕΥΤΗΡΙΟ «ΑΣΚΛΗΠΙΟΣ».....	69
ΕΙΚΟΝΑ 4.6 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΘΕΡΜΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ.....	69
ΕΙΚΟΝΑ 4.7 ΚΤΗΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΥ «ΓΑΛΗΝΗ».....	69
ΕΙΚΟΝΑ 4.8 ΥΔΡΟΘΕΡΑΠΕΥΤΗΡΙΟ «ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ».....	69
ΕΙΚΟΝΑ 4.9 ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΘΕ ΔΥΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....	75
ΕΙΚΟΝΑ 4.10 ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΘΕ ΝΟΤΙΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ.....	76

## Κατάλογος Γραφημάτων

ΓΡΑΦΗΜΑ 1. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΟΜΗ ΕΔΑΦΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΜΕΝΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΑΛΛΙΑΣ Ε.Ο. ....	84
---	----



## Εισαγωγή

### Η προβληματική του θέματος της διπλωματικής εργασίας

Ο παράκτιος χώρος αποτελεί ένα ιδιαίτερο και αρκετά ευάλωτο οικοσύστημα. Αποτελεί το χώρο όπου συναντάται και αλληλεπιδρά η στεριά με τη θάλασσα.

Διαχρονικά, λόγω της σημασίας του και της ιδιαιτερότητάς του, ο παράκτιος χώρος προσέλκυσε πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων και παρεμβάσεων, ανάμεσα στις οποίες οι σημαντικότερες είναι η δημιουργία οικισμών αλλά και η προσέλκυση τεχνικών υποδομών, όπως τα μεταφορικά (οδικά) δίκτυα.

Η Ελλάδα αποτελεί μια κατ'εξοχήν παράκτια χώρα (1<sup>η</sup> σε Πανευρωπαϊκή κατάταξη βάσει της αναλογίας χλμ ακτογραμμής ανά επιφάνεια της χώρας), με το μήκος των ακτογραμμών της να φτάνει τα 15.000 χλμ. Παράλληλα, κατά μήκος των ακτών της, διαχρονικά, έχει αναπτυχθεί το μεγαλύτερο μέρος των οικισμών της και κατ'επέκταση του πληθυσμού της.

Στις μέρες μας, λόγω και της εντατικοποίησης του τουρισμού, ο παράκτιος χώρος και οι παράκτιοι οικισμοί της Ελλάδας δέχονται ισχυρές πιέσεις. Ειδικότερα, το θαλάσσιο μέτωπο των οικισμών, ως άξονας ειδικού ενδιαφέροντος και βάρους, συγκεντρώνει λειτουργίες και χρήσεις πολύ περισσότερες από την ικανότητά του, με αποτέλεσμα να έχει αλλοιωθεί σημαντικά και να έχει χάσει την ελκυστικότητά του.

Η παρούσα διπλωματική, εξετάζει την περίπτωση των Καμένων Βούρλων, μιας μικρής παράκτιας πόλης, στην καρδιά της Ελλάδας (Ν. Φθιώτιδας). Τα Καμένα Βούρλα, μια πόλη με ανεπτυγμένο τουρισμό (2η λουτρόπολη της χώρας), έχει το πλεονέκτημα και το μειονέκτημα να αποτελεί έναν οικισμό, από τον οποίο διαχρονικά διήλθαν τα βασικότερα οδικά δίκτυα της Ελλάδας. Χαρακτηριστικό επίσης είναι και το γεγονός ότι ο παραλιακός δρόμος του οικισμού (Λεωφόρος Γερασίμου-Βασιλειάδου) έως και τη δεκαετία του '80 ήταν χαρακτηρισμένος ως εθνική οδός!

Σήμερα, αν και η κατάσταση έχει αλλάξει αρκετά από τότε (ύστερα από την ολοκλήρωση και του ΠΑΘΕ, που παρακάμπτει τον οικισμό), η παραλιακή οδός εξακολουθεί να δέχεται ισχυρές πιέσεις και να διατηρεί λειτουργίες που αντί να αναβαθμίζουν το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, συντελούν στη διατήρηση μιας ιδιαίτερα επιβαρημένης κατάστασης.

Στο πλαίσιο αυτό, στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας -ύστερα από την εξέταση της πολεοδομικής και χωρικής δομής των Καμένων Βούρλων- είναι η διατύπωση προτάσεων που θα συντελέσουν στην αναβάθμιση του θαλασσιού μετώπου της λουτρόπολης και θα συνδράμουν στη βελτίωση της ελκυστικότητας της πόλης και κατ'επέκταση στην αναβάθμιση του τουριστικού προφίλ της.

### **Η δομή και το περιεχόμενο της εργασίας**

Η παρούσα εργασία αποτελείται από δύο κύρια μέρη. Το Μέρος Α', με τίτλο «Παράκτιος Χώρος και Παράκτιοι Οικισμοί στην Ελλάδα» και το Μέρος Β' με τίτλο «Η περίπτωση των Καμένων Βούρλων».

Ειδικότερα, όσον αφορά το Α' μέρος, αποτελείται από δύο (2) κύρια κεφάλαια, ενώ το δεύτερο μέρος από τρία (3) κύρια κεφάλαια.

Το 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο με τίτλο «Θεσμικό Πλαίσιο για την Προστασία του Φυσικού και Δομημένου Περιβάλλοντος» παρουσιάζει τη βασική νομοθεσία που έμμεσα ή άμεσα σχετίζεται με την προστασία του παράκτιου χώρου. Αρχικά, γίνεται αναφορά στην εθνική νομοθεσία και τους βασικότερους Νόμους που σχετίζονται με το φυσικό και δομημένο περιβάλλον -άρα και με την προστασία του παράκτιου χώρου και των παράκτιων οικισμών- και στη συνέχεια ακολουθεί το διεθνές και ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, το οποίο λειτουργεί συμπληρωματικά ως προς την εθνική νομοθεσία για την προστασία του φυσικού (χερσαίου και θαλάσσιου) περιβάλλοντος.

Το 2ο κεφάλαιο με τίτλο «Η σημασία και οι Ιδιαιτερότητες του Παράκτιου Χώρου» περιλαμβάνει πέντε βασικά υποκεφάλαια. Το πρώτο, με τίτλο «Παράκτια Οικοσυστήματα», αναφέρεται στην περιβαλλοντική αλλά και οικονομική διάσταση του παράκτιου χώρου, εξειδικεύοντας στα προβλήματα που δημιουργούνται εκεί αλλά και την αναγκαιότητα προστασίας του. Το δεύτερο υποκεφάλαιο, αναφέρεται στη δομή και τη λειτουργία του χερσαίου και του θαλάσσιου παράκτιου χώρου,

εστιάζοντας στην περίπτωση της Ελλάδας και των ελληνικών δεδομένων. Το τρίτο υποκεφάλαιο, με τίτλο «Παράκτιοι Οικισμοί», εξετάζει το πλαίσιο ανάπτυξης του οικιστικού δικτύου στον παράκτιο χώρο, από ιστορική και οικονομική πλευρά. Στο ίδιο υποκεφάλαιο αναφορά γίνεται και στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παράκτιοι οικισμοί, καθώς σε θέματα διαχείρισής τους.

Στη συνέχεια του 2<sup>ου</sup> κεφαλαίου (στο τέταρτο υποκεφάλαιο), η διπλωματική ασχολείται και εξετάζει τις τεχνικές υποδομές που εντοπίζονται ή/και έλκονται από τον παράκτιο χώρο, δίνοντας έμφαση στο οδικό δίκτυο, το οποίο ειδικά στην περίπτωση της Ελλάδας είναι αρκετά εκτεταμένο κατά μήκος των ακτών. Το 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο ολοκληρώνεται με το υποκεφάλαιο των συμπερασμάτων, στο οποίο γίνεται μια ανασκόπηση στα χωροταξικά ζητήματα που σχετίζονται με τον παράκτιο χώρο, εστιάζοντας στις επιπτώσεις σε αυτόν από την ανάπτυξη οικισμών αλλά και οδικών υποδομών.

Περνώντας στο Β' Μέρος «Η περίπτωση των Καμένων Βούρλων», αρχικά, στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται μια αδρομερής παρουσίαση των βασικών στοιχείων της εν λόγω μικρής παραθαλάσσιας πόλης (γεωγραφική θέση, διοικητική υπαγωγή, οικονομικά και πληθυσμιακά στοιχεία).

Ακολουθεί το 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο, με τίτλο «Η Χωρική Δομή των Καμένων Βούρλων», στο οποίο γίνεται αναφορά σε ιστορικά στοιχεία σχετικά με τη γένεση και τη διαχρονική ανάπτυξη των Καμένων Βούρλων, ενώ στη συνέχεια παρουσιάζονται πιο εξειδικευμένα στοιχεία αναφορικά με την πολεοδομική και χωρική οργάνωση της πόλης. Ειδική αναφορά γίνεται επίσης και στο θαλάσσιο μέτωπο, ως βασικό στοιχείο του αστικού τοπίου. Το εν λόγω 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο ολοκληρώνεται με τη διατύπωση συμπερασμάτων σχετικά με τη δομή, τη λειτουργία και τα χωρικά προβλήματα των Καμένων Βούρλων και δη του θαλάσσιου μετώπου τους.

Το 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο αποτελεί το κεφάλαιο των προτάσεων και φέρει τον τίτλο «Προτάσεις για την Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου των Καμένων Βούρλων». Ουσιαστικά, στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται συγκεκριμένες σχεδιαστικές λύσεις για την αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου των Καμένων Βούρλων, κατά βάση μέσω της πεζοδρόμησης του κυρίως τμήματος της παραλιακής οδού. Παράλληλα και προκειμένου ο προτεινόμενος σχεδιασμός για το θαλάσσιο μέτωπο να μην είναι αποσπασματικός, κατευθύνσεις σχεδιασμού δίνονται και για τον υπόλοιπο αστικό

ιστό της πόλης, κυρίως σε επίπεδο χωροθέτησης κοινωφελών χρήσεων, κοινόχρηστων χώρων αλλά και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, αξιοποιώντας πρωτίστως την πρώην εθνική οδό που εξακολουθεί να διέρχεται εφαπτομενικά της πόλης .

Τέλος, η διπλωματική ολοκληρώνεται με το 6<sup>ο</sup> κεφάλαιο, το οποίο αποτελεί το κεφάλαιο των συμπερασμάτων. Στο εν λόγω κεφάλαιο επιχειρείται η γενίκευση των θέσεων και των σχεδιαστικών λύσεων που προέκυψαν από την εξέταση της περίπτωσης των Καμένων Βούρλων, όσον αφορά τη διαχείριση, την προστασία και την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου μικρών παραθαλάσσιων πόλεων.



# **Μέρος Α΄**

**Παράκτιος Χώρος και Παράκτιοι Οικισμοί στην  
Ελλάδα**

# **1 Θεσμικό Πλαίσιο για την Προστασία του Φυσικού και Δομημένου Περιβάλλοντος**

Η αξία του παράκτιου χώρου έχει αναγνωριστεί τόσο από την ελληνική νομοθετική εξουσία όσο και από την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλους διεθνείς οργανισμούς. Η συζήτηση σε επιστημονικό και νομοθετικό επίπεδο, για την ανάγκη προστασίας και ανάδειξης του παράκτιου χώρου σε παγκόσμιο επίπεδο ξεκινάει με την εμφάνιση των παρενεργειών της ανάπτυξης. Στην Ελλάδα, παρά τη νομοθετική πρόβλεψη του συντάγματος η λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών καθυστέρησε σημαντικά. Το ελληνικό κράτος, ουσιαστικά υποχρεώθηκε να νομοθετήσει για την προστασία των ακτών και γενικότερα του περιβάλλοντος, με την είσοδό του στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Μιχαλοπούλου, 2004).

Στις ακόλουθα υποκεφάλαια επιχειρείται μια αναφορά στα νομοθετήματα που αφορούν άμεσα ή έμμεσα τον παράκτιο χώρο. Οι νόμοι παρουσιάζονται κατηγοριοποιημένοι σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το πεδίο αναφοράς τους.

## **1.1 Εθνική Νομοθεσία**

### **1.1.1 Περί Προστασίας του Περιβάλλοντος**

#### Οι Αναφορές στο Σύνταγμα της Ελλάδας

Στο ελληνικό σύνταγμα γίνεται ρητή αναφορά στην υποχρέωση του κράτους στην περιβαλλοντική προστασία. Σύμφωνα με το άρθρο 24 η προστασία της φύσης είναι «υποχρέωση του κράτους και δικαίωμα του καθενός». Το κράτος θα πρέπει να λαμβάνει προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα με βάση την αρχή της αειφορίας. Επίσης ανάπτυξη ανθρωπογενών δραστηριοτήτων σε οποιαδήποτε περιοχή θα πρέπει να

υπάγεται στο ρυθμιστικό έλεγχο του κράτους, με στόχο τη βέλτιστη περιβαλλοντική προστασία, τη λειτουργική ανάπτυξη και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης του πληθυσμού (ΦΕΚ 85Α'/18-4-2001).

Παρά την μη σαφή αναφορά του συντάγματος στις παράκτιες περιοχές, οι κανόνες που τίθενται έξω από αυτό, επηρεάζουν κάθε νομοθετική πράξη που ακολουθεί και θέτουν μια στέρεα βάση για την ανάπτυξη της διαχείρισης των παράκτιων περιοχών.

### Ο Νόμος 1650/1986 «Για την Προστασία του Περιβάλλοντος»

Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Η προστασία του περιβάλλοντος γίνεται με σημείο αναφοράς τον άνθρωπο – πολίτη και έχει στόχο τη διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας ζωής του (ΦΕΚ 160Α/18-10-1986).

Αναλυτικότερα ο νόμος αποσκοπεί:

- Στην αποτροπή της ρύπανσης και γενικότερα της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και την λήψη όλων των αναγκαίων για το σκοπό αυτό μέτρων
- Τη διασφάλιση της υγείας από διάφορες μορφές υποβάθμισης του περιβάλλοντος
- Την προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης του εθνικού χώρου συνολικά και επί μέρους γεωγραφικών και οικιστικών ενοτήτων
- Την προστασία των φυσικών πόρων και την ορθή αξιοποίησή τους
- Τη διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας των φυσικών οικοσυστημάτων
- Την αποκατάσταση του περιβάλλοντος

Στο νόμο περιέχονται γενικές διατάξεις για την προστασία του αέρα, του εδάφους, του νερού και του τοπίου. Οι γενικές διατάξεις του νόμου βρίσκουν πεδίο εφαρμογής και στον παράκτιο χώρο ο οποίος συμπεριλαμβάνει τους προαναφερόμενους πόρους. Επίσης, γίνεται αναφορά σε εξειδικευμένα μέτρα για την προστασία του παράκτιου και παραθαλάσσιου χώρου.

Με το νόμο 1650/86 γίνεται κατηγοριοποίηση των έργων και δραστηριοτήτων ανάλογα με την επικινδυνότητα επιβάρυνσης του περιβάλλοντος σε τρεις κατηγορίες. Οι κατηγορίες των έργων μπορεί να γίνονται αυστηρότερες κατά περιοχή αν αυτό κρίνεται απαραίτητο. Ανάλογα με την κατηγορία που ανήκει ένα έργο απαιτούνται και διαφορετικές δράσεις για τη μελέτη, προστασία και αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος.

Ιδιαίτερη σημασία για τις παράκτιες περιοχές έχουν οι διατάξεις που αφορούν την προστασία των νερών. Σύμφωνα με αυτές είναι δυνατή η δημιουργία ζωνών περιορισμού ή απαγόρευσης ανθρώπινων δραστηριοτήτων, εάν αυτό αποτελεί κίνδυνο για τον υδάτινο φορέα (άρθρο 10).

#### Νόμος 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη κ.α. διατάξεις»

Με το νόμο αυτό τίθενται τα θεμέλια του στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Με βάση αυτόν έγιναν στην συνέχεια τα εθνικά γενικά και τομεακά καθώς και περιφερειακά χωροταξικά σχέδια.

Οι στόχοι του νόμου όπως περιγράφονται στο άρθρο 2 είναι:

- Προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος
- Ενίσχυση της διαρκούς και ισόρροπης οικονομικής ανάπτυξης, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της χώρας
- Στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής
- Εξασφάλιση ισάξιων όρων διαβίωσης και ευκαιριών παραγωγικής απασχόλησης σε όλους τους πολίτες
- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και βελτίωση των υποδομών
- Διατήρηση, ενίσχυση και ανάδειξη της οικιστικής και παραγωγικής πολυμορφίας στις αστικές και περιαστικές περιοχές και την ύπαιθρο
- Εξασφάλιση ισόρροπης σχέσης μεταξύ αστικού και αγροτικού χώρου και ενίσχυση της εταιρικής σχέσης των πόλεων και οικισμών της χώρας
- Κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική αναζωογόνηση των μεγάλων αστικών κέντρων



- Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη, ανάδειξη και προστασία των νησιών, των ορεινών και των παραμεθόριων περιοχών της χώρας
- Η συστηματική προστασία, αποκατάσταση και ανάδειξη των περιοχών της χώρας που διαθέτουν στοιχεία φυσικής, πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς
- Η ολοκληρωμένη προστασία και αποκατάσταση των δασικών περιοχών
- Η ορθολογική διαχείριση των υδάτινων πόρων
- Ο συντονισμός των φορέων και προγραμμάτων με χωρική αναφορά.

Τα μέσα του χωρικού σχεδιασμού που εισάγονται από το νόμο είναι: α) το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης β) το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και γ) το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

### 1.1.2 Περί Οικισμών και Οικιστικού Περιβάλλοντος

Ο Οικιστικός Νόμος 2508/97 «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των Πόλεων και Οικισμών της Χώρας κ.α. διατάξεις»

Ο νόμος έχει σαν στόχο τη μη ρυπαίνουσα πόλη, την πόλη δηλαδή που όχι μόνο δεν ρυπαίνει το χώρο με την ύπαρξή της, αλλά προλαμβάνει πιθανές επιβαρύνσεις του περιβάλλοντος.

Οι κατευθυντήριες αρχές του νόμου είναι η διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης των πόλεων, η αποκέντρωση, η προώθηση των αστικών αναπλάσεων και η διασφάλιση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης των οικισμών. Ως στόχοι του νόμου αναφέρονται στο άρθρο 1: η προστασία και ορθολογική οργάνωση του αστικού και περιαστικού χώρου, η ανακοπή της άναρχης δόμησης, η ενίσχυση της συνεκτικότητας μεταξύ πόλης και υπαίθρου, και η αναβάθμιση των κέντρων των πόλεων.

Μέσω του 2508/97 γίνεται συστηματοποίηση των ήδη υπάρχοντων τρόπων παρέμβασης στην οικιστική ανάπτυξη. Στο σχεδιασμό η επέμβαση γίνεται με κανονιστικούς όρους ή με τη δημιουργία ειδικά ρυθμιζόμενων περιοχών (ΠΕΡΠΟ) δηλαδή εδαφικών εκτάσεων που ανήκουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα και είναι

δυνατόν να πολεοδομηθούν για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων κατηγοριών χρήσεων. Ο νόμος προβλέπει την επέμβαση των αρχών με την διαδικασία της ανάπλασης, της ενεργής πολεοδομίας και του αστικού αναδιασμού. Τέλος, γίνεται παρέμβαση με χορήγηση πολεοδομικών ή οικονομικών κινήτρων και άλλων ρυθμίσεων σε Ζώνες Ειδικών Κινήτρων, Ειδικής Ενισχύσεως, Υποδοχής Συντελεστού Δόμησης και άλλες, εφόσον προβλέπεται στα πλαίσια του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού.

Οι διατάξεις του νόμου παρά τη μη σαφή αναφορά τους σε παράκτιες και παραθαλάσσιες περιοχές επηρεάζουν άμεσα την ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων σε αυτές τις περιοχές.

#### ΚΥΑ 5673/400/1997 «Μέτρα και Όροι για την Προστασία των Αστικών Λυμάτων»

Με αυτή την Κοινή Υπουργική Απόφαση, το κράτος επιβάλλει στην τοπική αυτοδιοίκηση τη δημιουργία σύγχρονων συστημάτων συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων. Για τις παράκτιες περιοχές, το μέτρο είναι εξαιρετικά σημαντικό αφού βελτιώνει αισθητά την ποιότητα του περιβάλλοντος κατά μήκος των ακτών.

### 1.1.3 Περί Προστασίας των Ακτών και του Παράκτιου Χώρου

#### Νόμος 1337/83 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη κ.α. διατάξεις»

Ο νόμος 1337/83, ανάμεσα στις διάφορες διατάξεις που εισήγαγε, περιλάμβανε και διατάξεις που αφορούσαν την προστασία του περιβάλλοντος στον εξωαστικό χώρο και την ύπαιθρο κυρίως με τη θέσπιση της Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) (άρθρο 29) και τη ζώνη των 500 μέτρων (άρθρα 23 και 24) για την προστασία των ακτών και την προσπέλαση σε αυτές που αποτελεί διαχρονικό ζητούμενο στην Ελλάδα. Η ρύθμιση για τη ζώνη των 500μ. αποτέλεσε ένα σημαντικό σημείο για την προστασία του παράκτιου χώρου. Οι εν λόγω διατάξεις -εκτός από την αύξηση του δυνητικού πλάτους της παραλίας- αφορούσαν επίσης δύο ιδιαίτερα κρίσιμα ζητήματα (Μπεριάτος, Παπαγεωργίου, 2010):

α) Την απαγόρευση των περιφράξεων σε ζώνη 500 μέτρων από τον αιγιαλό με σκοπό την ελεύθερη πρόσβαση στις ακτές (άρθρο 23).

β) Τη δημιουργία κάθετων δημοτικών οδών προσπέλασης προς την παραλία και τον αιγιαλό ανά 300 μ. περίπου (άρθρο 24).

Παράλληλα, ο νόμος προέβλεπε την κατεδάφιση υπάρχουσών περιφράξεων εφ' όσον αυτές παρεμπόδιζαν την πρόσβαση στην ακτή, ενώ πραγματευόταν ακόμη και την αποβολή των κατεχόντων κτισμάτων πάνω στον αιγιαλό.

#### Νόμος 2971/01 «Αιγιαλός, παραλία κ.α. διατάξεις»

Η πρώτη νομοθετική ρύθμιση για τη ζώνη αιγιαλού και παραλίας έγινε στο τέλος της μεσοπολεμικής περιόδου με το νόμο 2344/1940, ο οποίος για την εποχή του υπήρξε πρωτοποριακός και όπως αποδείχτηκε είχε μεγάλη διάρκεια ζωής (πάνω από 60 χρόνια), στη διάρκεια των οποίων υπήρξαν μερικές τροποποιήσεις, η κυριότερη των οποίων -από περιβαλλοντική άποψη- ήταν η θέσπιση νέου μεγαλύτερου πλάτους παραλίας (από 30 στα 50 μέτρα) το 1983. Ωστόσο, ο πρώτος νόμος δεν μπορούσε να προβλέψει τις εξελίξεις στην τουριστική ανάπτυξη, την παράκτια διάβρωση ή και την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, γι' αυτό και μετά από αρκετές δεκαετίες έγιναν προσπάθειες για την αντικατάστασή του με τον πρόσφατο εν ισχύ Νόμο 2971 (ΦΕΚ Α285/2001).

Σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο: *«Αιγιαλός είναι η ζώνη που βρέχεται από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της»* (ΦΕΚ Α285/2001). Αντιθέτως, η παραλία είναι κοινωνικό προϊόν (*«Παραλία είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι πενήντα (50) μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα»*). Στην ουσία, αιγιαλός και παραλία είναι δύο άρρηκτα συσχετισμένες ζώνες.

Ωστόσο, αυτό που πρέπει να σημειωθεί ως βασική διαπίστωση για το νέο νόμο είναι ότι, παρά τις σύγχρονες αντιλήψεις και τον ικανό χρόνο που υπήρχε για την ολοκλήρωση του νομοθετήματος, ο Ν. 2971 δεν αποδείχτηκε αρκούντως «τολμηρός», ούτε σε θέματα πολιτικής γης αλλά ούτε και σε θέματα χωροταξικής και γεωγραφικής

διεύρυνσης της παράκτιας ζώνης προς την ξηρά και τη θάλασσα (Μπεριάτος, Παπαγεωργίου, 2010).

### Προεδρικό Διάταγμα 55/1998 «Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος»

Ο νόμος αποσκοπεί στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση και την αποκατάστασή του. Σύμφωνα με το άρθρο 3 απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα οποιωνδήποτε ουσιών από παράκτιες ή άλλες εγκαταστάσεις εκτός και αν έχει προηγηθεί αδειοδότηση και δεν υφίσταται κίνδυνος ρύπανσης.

Σε περίπτωση ρύπανσης, ο υπεύθυνος οφείλει να ενημερώσει τις αρχές και να μεριμνήσει για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Ο υπεύθυνος επιβαρύνεται με το οικονομικό κόστος των εργασιών αποκατάστασης (ΦΕΚ 58Α/20-3-1998).

## **1.2 Διεθνές και Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο**

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

Ο νόμος αναφέρεται στην κύρωση της διεθνούς συνθήκης Ραμσάρ για την προστασία των υδροβιότοπων. Τα συμβαλλόμενα κράτη μέσω της συνθήκης αναγνωρίζουν την σημαντικότητα του φυσικού περιβάλλοντος και τη σχέση αλληλεξάρτησής του με τον άνθρωπο, και προχωρούν στην λήψη μέτρων για την προστασία των υδροβιότοπων.

Το κράτος έχει την υποχρέωση να δημιουργήσει λίστα με τους σημαντικούς για το περιβάλλον υδροβιότοπους τους οποίους θα προστατεύει, αξιοποιώντας την εθνική νομοθεσία και τη διεθνή εμπειρία. Επίσης υπό προστασία θα πρέπει να τεθούν όλοι οι υγροβιότοποι ανεξαρτήτως αν συμπεριλαμβάνονται στη λίστα που θα δημιουργηθεί.

Για τον έλεγχο της προστασίας και την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ κρατών η Ελλάδα συμμετέχει στη διάσκεψη των συμβαλλομένων μερών που θα έχει τις αρμοδιότητες:

Συζήτηση περί της εφαρμογής της συμφωνίας



Διαβούλευση για τις προσθήκες στην λίστα προστατευταίων περιοχών

Αξιοποίηση πληροφοριών επί των μεταβολών των οικοσυστημάτων της λίστας

Δημιουργία προτάσεων προς τα συμβαλλόμενα μέρη για την καλύτερη – ορθολογικότερη εφαρμογή της προστασίας

Συλλογή στατιστικών στοιχείων από τους διεθνείς οργανισμούς για την κατάσταση των υδροβιότοπων

Να λαμβάνει κάθε άλλο μέτρο για την προώθηση της λειτουργίας της σύμβασης.

Η λίστα των υπό προστασία περιοχών και των συμβαλλόμενων κρατών παραμένει ανοιχτή για νέες εγγραφές χωρίς χρονικό περιορισμό (ΦΕΚ 0350Α/20-11-1974).

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

Ο σκοπός της σύμβασης είναι η εξασφάλιση της διατήρησης της άγριας χλωρίδας και πανίδας και των φυσικών οικοτόπων. Ιδιαίτερη προσοχή αποδίδεται στα είδη εκείνα που κατατάσσονται στα αποδημητικά και τα απειλούμενα προς εξαφάνιση ή ευπαθή.

Η προστασία των ειδών γίνεται από την ανάπτυξη ανθρώπινων δραστηριοτήτων που δύναται να καταστρέψουν το φυσικό περιβάλλον και από το κυνήγι.

Η Ελλάδα ως συμβαλλόμενο μέλος αναλαμβάνει την υποχρέωση της προστασίας και αποκατάστασης των φυσικών οικοτόπων, διαφύλαξης των πληθυσμών της άγριας ζωής και διατήρησης των ειδών που απειλούνται με εξαφάνιση στο έδαφος της.

Στα πλαίσια της προστασίας ενισχύεται η διακρατική συνεργασία και η επιστημονική έρευνα.

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

Στόχος της σύμβασης είναι η διατήρηση της βιοποικιλότητας, η αειφορική χρήση των συστατικών της και ο δίκαιος και ισότιμος καταμερισμός των πλεονεκτημάτων, που θα προκύψουν από τη χρήση των γενετικών πόρων.

Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης κάθε μέλος θα πρέπει να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη άμεσα ή μέσω διεθνών οργανισμών. Να αναπτύσσει εθνικές στρατηγικές, σχέδια ή προγράμματα για τη διατήρηση και την αειφορική χρήση της βιοποικιλότητας. Να ενσωματώνει όσο αυτό είναι δυνατό τις αρχές της αειφορίας στα τομεακά και διατομεακά σχέδια, προγράμματα και πολιτικές. Η επιστημονική έρευνα και η διεθνής συνεργασία είναι σημαντικές, και για αυτό το νόμο, παράμετροι και πρέπει να προάγονται κατά το δυνατόν περισσότερο σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος.

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

Το 1976, στο πλαίσιο του Μεσογειακού Προγράμματος Δράσης, υπογράφηκε στη Βαρκελώνη από εκπροσώπους παράκτιων μεσογειακών κρατών, η «Σύμβαση της Βαρκελώνης» ‘Για την προστασία της Μεσογείου από την ρύπανση’.(Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution) και η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1978. Ωστόσο, η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε το 1995 και σήμερα φέρει την ονομασία «Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου» (Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean), ενώ έχει τεθεί σε ισχύ από το 2004. Στόχος της Σύμβασης είναι η προώθηση διακρατικών συνεργασιών για την προστασία των θαλάσσιων περιοχών και των ακτών της Μεσογείου.

Ανάμεσα στα πρωτόκολλα που προωθούνται στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης, άξιο αναφοράς είναι αυτό που υπογράφηκε στη Μαδρίτη το 2008 και αφορούσε την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών –ΟΔΠΠ (ICZM protocol). Το Πρωτόκολλο αυτό, παρ’ όλο που αποτελεί ένα συμβιβασμό ανάμεσα σε αντικρουόμενα συμφέροντα των κρατών, συνεισφέρει σημαντικά στην προσπάθεια για την προστασία των μεσογειακών ακτών. Το ενδιαφέρον του εν λόγω Πρωτοκόλλου είναι ότι υιοθετεί τη χωρική -ανά οργανικό οικοσύστημα- προσέγγιση, την αρχή της μη δομήσιμης (non edificandi) ζώνης, τη διεπιστημονική ανάλυση κ.α. (Μπεριάτος, Παπαγεωργίου, 2010).

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

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

## **2 Η Σημασία και οι Ιδιαιτερότητες του Παράκτιου Χώρου**

### **2.1 Παράκτια Οικοσυστήματα**

#### **2.1.1 Φυσική και περιβαλλοντική διάσταση**

Στα παράκτια οικοσυστήματα συγκεντρώνεται ένας μεγάλος αριθμός υποπεριοχών με ιδιαίτερο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον. Αμμοθίνες, λιμνοθάλασσες, δέλτα ποταμών, παράκτια δάση και άλλα οικοσυστήματα που παρουσιάζονται στις παραθαλάσσιες περιοχές αποτελούν σημαντικούς φυσικούς πόρους και σε αυτά εστιάζεται μεγάλο επιστημονικό και περιβαλλοντικό ενδιαφέρον. Οι παράκτιες περιοχές βρίσκονται σε άμεση αλληλεπίδραση με θαλάσσια οικοσυστήματα όπως οι κάθε είδους ακτές (βραχώδεις, αμμώδεις, ελώδεις), κοραλλιογενείς ύφαλοι, και κολπικοί σχηματισμοί.

Λόγω της αλληλεπίδρασης με το θαλάσσιο περιβάλλον, τα παραθαλάσσια οικοσυστήματα χαρακτηρίζονται από υψηλή φυσική παραγωγικότητα. Είναι γεγονός ότι η βιοποικιλότητα και η ποσότητα βιομάζας στις παραθαλάσσιες περιοχές τείνουν να είναι μεγαλύτερες, από άλλες μη παραθαλάσσιες περιοχές. Αυτό οφείλεται στο ότι εκεί όπου συναντιέται η θάλασσα με την ξηρά υπάρχουν περισσότερες επιλογές για τους οργανισμούς σε πηγές τροφής και τρόπους διαβίωσης. «Τα παράκτια οικοσυστήματα χαρακτηρίζονται από μια δυναμική αλληλεπίδραση της γης, της θάλασσας και του αέρα που δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες ανάπτυξης σε μια πλειάδα χερσαίων, υδάτινων αμφιβίων και θαλάσσιων οργανισμών που είναι βασικοί στην οικολογική αλυσίδα» (Κοκκώσης, 1985). Οι ευνοϊκές συνθήκες των παράκτιων οικοσυστημάτων δημιουργούν παραγωγικά αλλά και ευαίσθητα συστήματα, χαρακτηριστικό που αναδεικνύει τις περιοχές αυτές ως υψίστης οικολογικής σημασίας.



Επίσης, τα παραθαλάσσια οικοσυστήματα αποτελούν το τελευταίο σύνορο και αμυντικό μηχανισμό ενάντια στην διάβρωση του εδάφους και τις περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις που προέρχονται από την ξηρά. Η βιομάζα των παραθαλάσσιων οικοσυστημάτων, απορροφά μέρος του πλεονάσματος θρεπτικών και φερτών υλών που κατευθύνονται προς τη θάλασσα, αποτρέποντας έτσι φαινόμενα υπερτροφισμού ή επιβάρυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος με «ανεπιθύμητα» υλικά. «Οι παράκτιες περιοχές διακρίνονται από μια έντονη δυναμική με συχνά μεταβαλλόμενα βιολογικά, χημικά και γεωργικά χαρακτηριστικά. Οι μεταβολές αυτές είναι συνήθως αποτέλεσμα ευρύτερων φυσικών, βιολογικών και χημικών διεργασιών και φαινομένων. Μπορούν όμως να επιταχυνθούν, να επιβραδυνθούν ή και να ανασταλούν από φυσικές ή τεχνητές διεργασίες και παρεμβάσεις» (Κοκκώσης, 1985).

### 2.1.2 Η Οικονομική και Αναπτυξιακή Διάσταση

Στις παράκτιες περιοχές παρατηρείται μεγάλη ποικιλομορφία στο ανάγλυφο αλλά και την ποιότητα του εδάφους. Επίσης, η θάλασσα αποτελούσε τον ευκολότερο και αποδοτικότερο δρόμο εμπορίου για χιλιάδες χρόνια.

Από πολύ νωρίς, ο άνθρωπος κατοίκησε τις παραθαλάσσιες περιοχές λόγω της μεγάλης φυσικής παραγωγικότητας που παρουσιάζουν αλλά και της θαλάσσιας πρόσβασης που εξασφαλίζουν. Τα παραθαλάσσια οικοσυστήματα έχουν εξ ορισμού σημαντικούς αλιευτικούς πόρους ενώ κατά περιοχές παρέχουν τη δυνατότητα εντατικής, σχετικά εύκολης, και αποδοτικής καλλιέργειας της γης. Ακόμη, η ύπαρξη δασών κοντά στις ακτές δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης δασικής εκμετάλλευσης. Ακόμα και η εξόρυξη ορυκτών πόρων είναι αποδοτικότερη στις παράκτιες περιοχές (εφόσον υπάρχουν εκμεταλλεύσιμα ορυκτά) τόσο λόγω της φυσικής διάβρωσης του εδάφους (που τα αποκαλύπτει) όσο και λόγω της δυνατότητας θαλάσσιας μεταφοράς των προϊόντων. Οι συνθήκες αυτές συμβάλλουν και στην ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων όπως η βιομηχανία, που αναπτύσσεται στις παράκτιες περιοχές ιδίως κοντά σε υποδομές μεταφορών.

Στην οικονομική αξία των παραθαλάσσιων περιοχών προστίθεται και το τοπίο που παρουσιάζουν, καθώς αυτό μπορεί να γίνει εκμεταλλεύσιμο οικονομικά. Ο παράγοντας τοπίο είναι η αιτία περαιτέρω συγκέντρωσης ανθρωπογενών

δραστηριοτήτων στις παραθαλάσσιες περιοχές. Ο τουρισμός, που ενσωματώνεται στις ζωές όλο και περισσότερων ανθρώπων με την επικράτηση του καπιταλισμού, αποτελεί την νέα οικονομική και αναπτυξιακή «επανάσταση» (παρόμοια με την βιομηχανική επανάσταση). Η θάλασσα και οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες που μπορούν να λάβουν μέρος σε αυτή, είναι σημαντικός πόλος έλξης τουριστικής κίνησης. Έτσι όπως είναι φυσικό πολλές τουριστικές οικονομικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται στις παράκτιες περιοχές.

Συνοψίζοντας, είναι ασφαλές να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι παραθαλάσσιες περιοχές παρουσιάζουν ιδιαίτερο οικονομικό και αναπτυξιακό ενδιαφέρον είτε λόγω των φυσικών πόρων που παρέχουν είτε λόγω των ευνοϊκών συνθηκών για τις ανθρώπινες δραστηριότητες, που παρουσιάζονται σε αυτές.

### 2.1.3 Προβλήματα και Συγκρούσεις Χρήσεων Γης

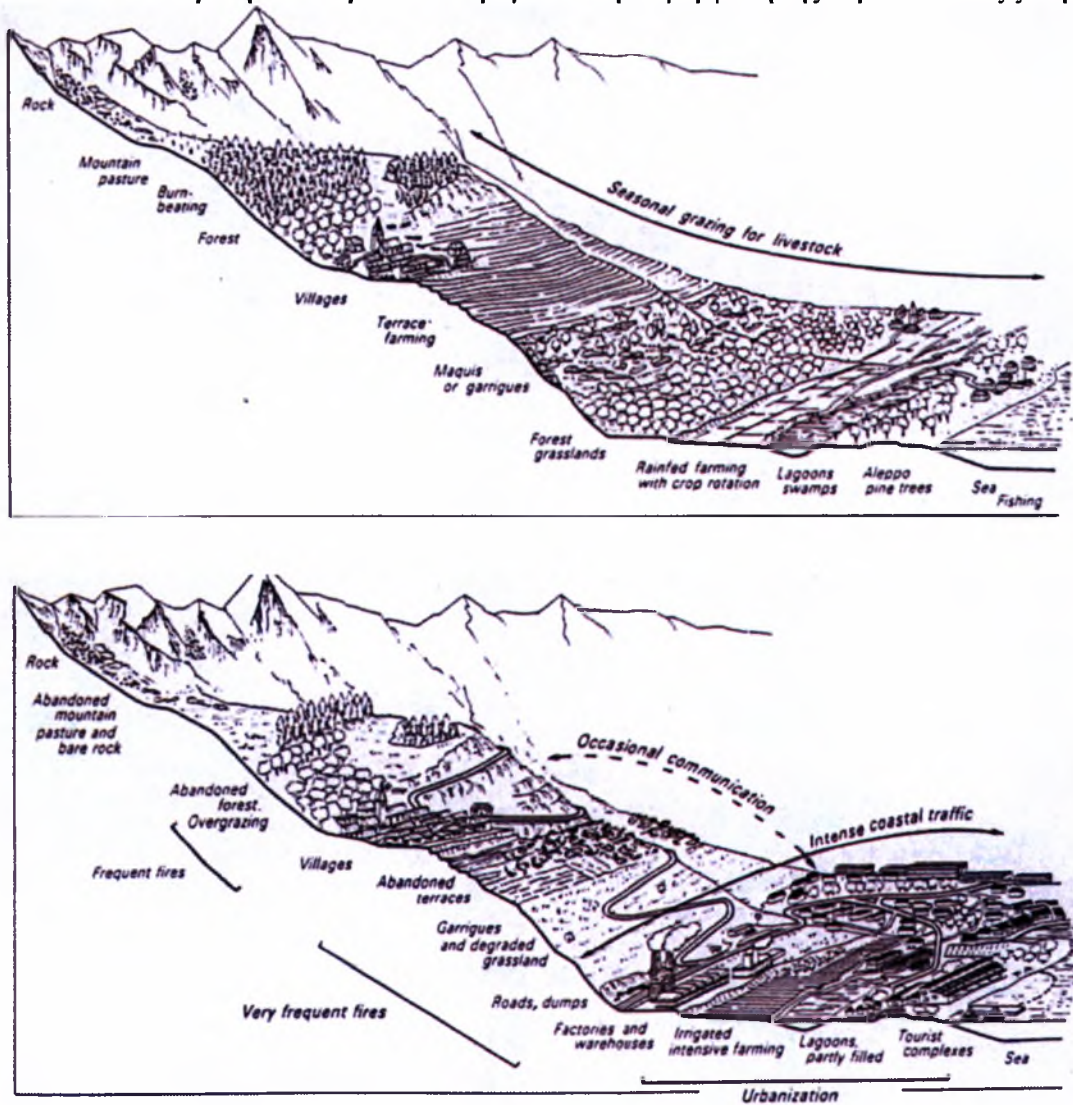
Η ανάπτυξη ανθρωπογενών δραστηριοτήτων είναι συχνά επιβλαβής για την λειτουργία των οικοσυστημάτων που αλληλεπιδρούν στον παράκτιο χώρο. Αυτό οφείλεται στο ότι δημιουργούν έντονες πιέσεις και συγκρούσεις για την χρήση των πόρων με αρνητικές συνέπειες στα οικοσυστήματα. Η παρουσία του ανθρώπου αλλοιώνει και επιβαρύνει το περιβάλλον ιδιαίτερα όταν η εκμετάλλευση των πόρων είναι εντατική και τα παράγωγά της είναι μη αφομοιώσιμα από τη φύση. Οι παράκτιες περιοχές δεν αποτελούν εξαίρεση. Η ελκυστικότητά τους για ανθρώπινες δραστηριότητες, σε συνδυασμό με την απουσία σχεδιασμού και την υπέρμετρη οικονομική τους εκμετάλλευση, έχουν ως αποτέλεσμα ο παράκτιος χώρος να επιβαρύνεται σημαντικά (Κούγκολος, 2002).

Τα προβλήματα που δημιουργεί η ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στο φυσικό -και όχι μόνο- περιβάλλον είναι πολυδιάστατα. Η εγκατάσταση του ανθρώπου αλληλεπιδρά με το περιβάλλον αλλάζοντας τις ισορροπίες των οικοσυστημάτων. Κάτι τέτοιο είναι μάλλον αναπόφευκτο αφού οι ανθρώπινες δραστηριότητες υπερβαίνουν τις φυσικές διαδικασίες, σε όγκο και παράγωγα.

«Ως προς τη δυναμική των οικοσυστημάτων οι ανθρώπινες δραστηριότητες παρεμβαίνουν ιδιαίτερα έντονα στις λειτουργίες αυτές επιταχύνοντας, επιβραδύνοντας ή και ανατρέποντάς τις.» (Κοκκώσης, 1985).

Με την εγκατάσταση του ανθρώπου σε κάποια περιοχή άμεσα εκτοπίζονται πληθυσμοί οργανισμών. Αυτοί οι οργανισμοί είναι απαραίτητοι στις διεργασίες ανακύκλωσης θρεπτικών και με την απομάκρυνσή τους η φύση ξεκινάει την αναζήτηση μιας νέας ισορροπίας. Οι ανθρώπινες δραστηριότητες όμως έχουν παράγωγα (υπολλείματα) τα οποία συχνά δεν είναι δυνατόν να ενταχθούν στις φυσικές διαδικασίες έτσι η ισορροπία δεν αποκαθίσταται και δημιουργούνται διαρκώς επεκτεινόμενα προβλήματα στο φυσικό περιβάλλον (Emberlin, 1983).

Εικόνα 2.1 Η επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα στη διαμόρφωση της παραθαλάσσιας ζώνης



Πηγή: Grenon, Michel & Michel Batisse, 1989

Ο άνθρωπος ασκεί πιέσεις στους φυσικούς πόρους μέσω της εκμετάλλευσής τους. Η ανάπτυξη των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και οικονομιών βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στους φυσικούς πόρους και την εκμετάλλευσή τους. Η εκμετάλλευση του εδάφους για αγροτικές δραστηριότητες ή άλλες χρήσεις το επιβαρύνει σημαντικά. Η υπερεκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων επίσης έχει αποδειχτεί ότι μπορεί να εξαντλήσει τα αποθέματα ιδιαίτερα σε κλειστές θάλασσες. Το έδαφος μαζί με το νερό (θαλασσινό ή πόσιμο), αποτελούν χαρακτηριστικά των επιπτώσεων της μη ορθολογικής εκμετάλλευσής των φυσικών πόρων σήμερα. Η συσσώρευση δραστηριοτήτων και οι οικονομίες που προκύπτουν επιφέρουν σημαντικές πιέσεις στους παράκτιους πόρους.

Το τοπίο είναι ακόμα ένας φυσικός πόρος στον οποίο επεμβαίνει ο άνθρωπος. Η εγκατάσταση του ανθρώπου σε μια περιοχή δεν είναι δυνατό να περάσει απαρατήρητη στο χώρο. Ο άνθρωπος για την εξυπηρέτηση των αναγκών του σε στέγαση, μετακινήσεις και παραγωγικές δραστηριότητες επεμβαίνει δραστικά στη μορφολογία του χώρου. Η ανθρωπογενής επέμβαση στο φυσικό τοπίο δεν είναι απαραίτητο να χαρακτηρίζεται αρνητικά, μπορεί να είναι εναρμονισμένη με αυτό ή ακόμα να τείνει προς την αναβάθμισή του.

Η συγκέντρωση δραστηριοτήτων στους παράκτιους χώρους και οι διεργασίες που παίρνουν μέρος σε αυτούς συχνά οδηγούν σε αναμεταξύ τους συγκρούσεις. Οι βιομηχανικές και εξορυκτικές δραστηριότητες είναι ασύμβατες με την κατοικία ή την αναψυχή, οι οποίες με την σειρά τους έρχονται σε αντιπαράθεση με τις γεωργικές και αλιευτικές χρήσεις. Στις παράκτιες περιοχές συνυπάρχουν συνήθως πολλές ανθρωπογενείς δραστηριότητες που συγκρούονται και είτε για την εκμετάλλευση των πόρων είτε για τις οχλήσεις που δημιουργούν. Η παράκτια ζώνη αποτελεί κατεξοχήν περιοχή συγκρούσεων. Η συγκέντρωση και ο ανταγωνισμός των δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη μπορεί και συχνά επιφέρει επιβάρυνση τόσο στο περιβάλλον όσο και αναμεταξύ τους.



## 1.2.6 Η Σημασία της Διατήρησης και της Προστασίας του Παράκτιου Χώρου

Τα αυξανόμενα προβλήματα στο πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον των παράκτιων περιοχών αποτέλεσαν αιτία προβληματισμού στην Ελλάδα από τα μέσα του περασμένου αιώνα. Η ανάγκη διευθέτησης των συγκρούσεων ως προς την χρήση των πόρων ανάγκασαν την κοινωνία να υιοθετήσει συγκεκριμένη πολιτική για την διαχείριση των παράκτιων περιοχών. Τη δεκαετία του '70 εντάθηκε η ανησυχία και αναπτύχθηκε δραστηριότητα, σε αυτό τον τομέα, σε τοπικό και διεθνές επίπεδο. Η ανάγκη εστίασης στις παράκτιες περιοχές ενισχύθηκε από το ότι οι προϋπάρχουσες περιβαντολλογικές πολιτικές αδυνατούσαν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα των παράκτιων περιοχών (Κοκκώσης, 1985).

Στην Ελλάδα η πρώτη ουσιαστική προσπάθεια για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων τόσο του παράκτιου όσο και του υπολοίπου χώρου από άποψη νομοθεσίας έγινε με το νόμο 1650/1986 «Για την προστασία του περιβάλλοντος», που αποτέλεσε τη βάση για τις μετέπειτα νομοθετικές πράξεις (Μιχαλοπούλου, 2004). Οι προηγούμενες του νόμου αυτού, νομοθετικές πράξεις χαρακτηρίζονται από ανεπάρκεια, αποσπασματικότητα και μη εφαρμογή παρά την μέχρι σήμερα ισχύ ορισμένων (Μπεριάτος, 2009).

Η ανάγκη διάσωσης, εξυγίανσης, αναβάθμισης και ανάδειξης προκύπτει από την αξία των παράκτιων περιοχών. Ο ρόλος που διαδραματίζουν οι παράκτιες περιοχές στις φυσικές διαδικασίες, στην οικονομία και την ποιότητα ζωής είναι εξέχουσας σημασίας για όλες της πτυχές της ζωής.

Ως σύνορα του υδάτινου κόσμου με αυτόν της ξηράς οι παράκτιες περιοχές πρέπει να διατηρήσουν ισχυρά και παραγωγικά οικοσυστήματα για την προστασία των θαλασσών (και λιμνών), την ανάσχεση της διάβρωσης του εδάφους και την επανατροφοδότηση της ξηράς με θρεπτικά (Emberlin, 1983)

Επίσης ο ρόλος των παράκτιων περιοχών στην οικονομία είναι πολύ σημαντικός. Σε αυτές επικρατούν, όπως προαναφέρθηκε, ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη πολύπλευρων οικονομικών δραστηριοτήτων πολλές από τις οποίες εξαρτώνται άμεσα από την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος (γεωργία, τουρισμός). Η οικονομική ανάπτυξη έχει ανάγκη εναρμονισμού της με την προστασία του περιβάλλοντος.

Οι παράκτιες περιοχές, όντας εξαιρετικά σημαντικές και ιδιόμορφες χρήζουν ειδικής φροντίδας για την προστασία και την ανάδειξή τους. Τα προβλήματά τους δε μπορούν να αντιμετωπιστούν με τις γενικές πολιτικές διαχείρισης του χώρου αφού τα παραθαλάσσια συστήματα είναι περισσότερο πολύπλοκα και πολυδιάστατα λόγω της γειτνίασης και της ανάμειξης του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος.

## **2.2 Δομή και Λειτουργία του Χερσαίου και Θαλάσσιου Παράκτιου Χώρου**

### **2.2.1 Οριοθέτηση του Παράκτιου Χώρου**

Η ποικιλομορφία που παρουσιάζουν οι παράκτιες περιοχές τόσο στην Ελλάδα όσο και αλλού, δημιουργούν δυσκολίες όσο αναφορά τον προσδιορισμό τους.

Οι προσπάθειες προσδιορισμού με σαφή και άμεσα στοιχεία όπως το υψόμετρο και η απόσταση από την ακτογραμμή, παρέχουν ασφάλεια όσον αναφορά την προστασία των περιοχών που οριοθετούν, αφού η οριοθέτηση που παρέχουν δεν είναι αμφισβητήσιμη από πιθανούς καταπατητές. Όμως όσον αναφορά τη διαχείριση αυτών των περιοχών η οριοθέτηση τους μέσω του υψομέτρου και της απόστασης τους από την ακτογραμμή δεν επαρκεί, αφού δεν λαμβάνονται υπόψη σημαντικά στοιχεία που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της περιοχής που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με ιδιαίτερη προσοχή.

Στη προσπάθεια προσδιορισμού των ορίων των παράκτιων περιοχών τόσο η επιστήμη όσο και η σύγχρονη νομολογία επιδιώκουν την οριοθέτηση τους μέσω ad hoc προτάσεων για την επίλυση του προβλήματος. Τα κριτήρια και οι παράμετροι διαφέρουν κατά περίπτωση και αναφέρονται στην οικολογική προσέγγιση του θέματος, τις επικρατούσες χρήσεις γης και την ένταξη τους. Πολλές φορές υιοθετούνται ήδη θεσμοθετημένα διοικητικά όρια ή τοπικής εμβέλειας οριοθετήσεις που προκύπτουν από τον προϋπάρχοντα χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό (Οικονόμου, 2007).

Συμφωνά με το «Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών επιπτώσεων

αυτού» (ΦΕΚ 11/6/2009) παράκτιος και νησιωτικός χώρος ορίζεται: «*οι περιοχές του ηπειρωτικού χώρου συμπεριλαμβανομένης της νήσου Εύβοιας που αντιστοιχούν σε χερσαία ζώνη πλάτους 350 μέτρων από την γραμμή αιγιαλού και το σύνολο της εδαφικής περιφέρειας των νησιών*». Ο ορισμός αυτός του παράκτιου χώρου είναι στην πράξη ανεπαρκής. Η συζήτηση για την θεσμοθέτηση ενός επιστημονικότερου ορισμού έχει ήδη ξεκινήσει.

Σύμφωνα με το προσχέδιο ρύθμισης (ΚΥΑ) για το «Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Αυτού», που συντάχθηκε κατά την υπουργία του κ. Σουφλιά, παράκτιος χώρος ορίζεται: «*Ο γεωμορφολογικός χώρος 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*» (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2009).

Το ίδιο κείμενο προχωράει σε διάκριση του παράκτιου χώρου σε τρεις ζώνες:

A) Κρίσιμη Ζώνη: που αποτελεί το μέτωπο του παράκτιου χώρου στο μεταίχμιο μεταξύ ξηράς και θάλασσας. Πρόκειται για το πλέον ευαίσθητο περιβαλλοντικά κομμάτι του παράκτιου χώρου, το οποίο δέχεται σημαντικές πιέσεις από ανθρώπινες δραστηριότητες. Η Κρίσιμη Ζώνη περιλαμβάνει θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα. Το θαλάσσιο τμήμα της Κρίσιμης Ζώνης εκτείνεται από την ακτογραμμή μέχρι την ισοβαθή των 10 μέτρων. Σε κάθε περίπτωση το πλάτος της δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 100 μέτρων από την ακτογραμμή. Το χερσαίο τμήμα της Κρίσιμης Ζώνης, για τις εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 ή κάτω των 2000 κατοίκων περιοχές, ξεκινά από την ακτογραμμή και εκτείνεται προς την ξηρά σε ζώνη πλάτους 100 μέτρων από την καθορισμένη γραμμή του αιγιαλού (ή το χειμέριο κύμα όπου αυτή δεν είναι καθορισμένη).

B) Δυναμική Ζώνη: Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει επίσης θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα. Το θαλάσσιο τμήμα της Δυναμικής Ζώνης ξεκινά από το όριο της Κρίσιμης Ζώνης (δηλαδή την ισοβαθή των 10 μέτρων και κατ' ελάχιστον 100 μέτρα από την ακτογραμμή) και εκτείνεται μέχρι την ισοβαθή των 50 μέτρων. Σε κάθε περίπτωση το ακραίο προς την θάλασσα όριο της δεν μπορεί να απέχει λιγότερο των 200 μέτρων

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

Γ) Υπόλοιπη Παράκτια Ζώνη: Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει επίσης θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα. Το θαλάσσιο τμήμα της εν λόγω ζώνης εκτείνεται από το εξώτερο προς τη θάλασσα όριο της Δυναμικής Ζώνης μέχρι το όριο των χωρικών υδάτων. Το χερσαίο τμήμα της ζώνης αυτής ταυτίζεται με το τμήμα του χερσαίου παράκτιου χώρου που απομένει μετά την αφαίρεση της Κρίσιμης και της Δυναμικής Ζώνης. Το τμήμα αυτό του παράκτιου χώρου αποτελεί «ζώνη μετάβασης» από την παράκτια ζώνη στον αμιγώς ηπειρωτικό χώρο, χαρακτηρίζεται από την παρουσία πλήθους ανθρωπίνων δραστηριοτήτων. Για λόγους διαχειριστικούς, η ζώνη αυτή εκτείνεται κατ' αρχήν μέχρι και τα ακραία προς την ενδοχώρα διοικητικά όρια των αντίστοιχων παράκτιων ΟΤΑ, άλλως μέχρι υψόμετρο 600 μ. Σε κάθε περίπτωση από το νόμο προβλέπεται μεταβολή του πλάτους των ζωνών με στόχο την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών.

Ο ορισμός αυτός παρότι επιστημονικότερος και αποδοτικότερος δεν έχει έως σήμερα θεσμοθετηθεί.

## 2.2.2 Τα Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά και η Δομή του Ελληνικού Παράκτιου Χώρου

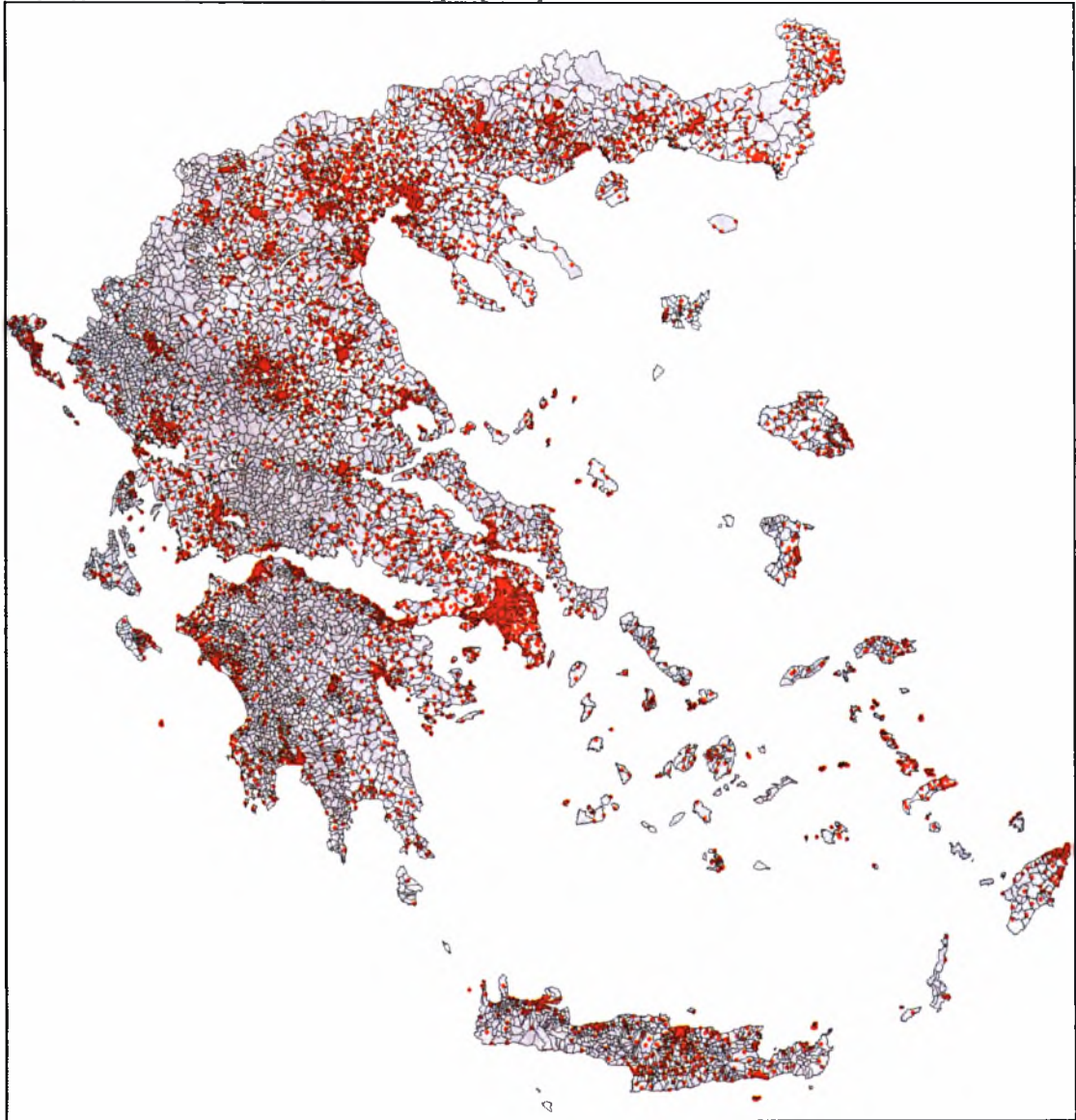
Το συνολικό μήκος της ακτογραμμής της Ελλάδας υπολογίζεται περίπου στα 15 χιλιάδες χιλιόμετρα. Το σχήμα επίσης της ακτογραμμής παρουσιάζει ιδιαιτερότητες. Ακόμη σημαντικές διαβαθμίσεις παρατηρούνται και στην τυπολογία των ακτών, στις οποίες εναλλάσσονται διαρκώς οι κλίσεις και τα υλικά τους, προσθέτοντας νέα δεδομένα στο ζήτημα της διαχείρισής τους.

Κατά μήκος της ακτογραμμής έχουν αναπτυχθεί από πολύ νωρίς σημαντικές, τον ελλαδικό χώρο, πόλεις και οικισμοί. Πιο συγκεκριμένα στον παράκτιο χώρο έχουν οικοδομηθεί τα δυο μητροπολιτικά κέντρα της Ελλάδας, οκτώ μεσαίου και μεγάλου



μεγέθους σημαντικές πόλεις, τριάντα πολεοδομικά συγκροτήματα άνω των δέκα χιλιάδων κατοίκων και πολλοί μικρότεροι οικισμοί. Όπως φαίνεται στο Χάρτη 2.2.2.α οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις παρατηρούνται κοντά στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη. Η διαφορά μεταξύ των παραθαλάσσιων περιοχών με την εσωτερική ηπειρωτική χώρα και κυρίως με τους ορεινούς όγκους είναι εμφανής.

**Χάρτης 2.1 Πληθυσμιακές πυκνότητες στην Ελλάδα.**



Η μεγάλη οικιστική ανάπτυξη των παραθαλασσίων περιοχών οφείλετε στην ζήτηση για α' και β' κατοικία, την ανάπτυξη του τουρισμού, και τις τάσεις εσωτερικής μετανάστευσης όπως αυτές εξελίσσονται διαχρονικά. Η έντονη ανθρώπινη δραστηριότητα που παρατηρείται σε αυτές τις περιοχές συντελεί στην υποβάθμιση τους (Οικονόμου, 2007).



Στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας εμφανίζεται μεγάλη βιοποικιλότητα. Έχουν καταγραφεί περισσότερα από 6.000 είδη χλωρίδας και περισσότερα από 1.000 είδη πανίδας πολλά εκ των οποίων θεωρούνται σπάνια ή απειλούμενα (Οικονόμου, 2007).

Οι παράκτιες περιοχές που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη οικιστική ανάπτυξη είναι τα μητροπολιτικά κέντρα των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης. Σε αυτές της περιοχές η οικιστική ανάπτυξη αλληλεπιδρά με την οικονομική ανάπτυξη σε όλους τους τομείς της οικονομίας.

Εκτός από τα μητροπολιτικά κέντρα έντονη οικιστική ανάπτυξη α' κατοικίας παρατηρείται: σε αστικές και τουριστικές περιοχές καθ' όλο το μήκος των ακτών της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας. Τέτοιες περιοχές είναι τα παραλία της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας, η Χαλκιδική, στην Πελοπόννησο (στην οποία η διαφορά μεταξύ παραλιών και ενδοχώρας είναι ιδιαίτερα αισθητή), η περιοχή των Αγίων Θεοδώρων στα Ισθμια και η ευρύτερη περιοχή των Πατρών και Αιγίου, και στο νησιωτικό χώρο στην Μυτιλήνη, την Σάμο την Χίο και την βόρεια Κρήτη (Αγγελίδης, 2005).

Εντονότερη ανάπτυξη β' κατοικίας εμφανίζεται στη Θεσσαλία, τα παραλία του νομού Λάρισας, η περιοχή των εκβολών του Πηνειού, η περιοχή του Πηλίου και η Σκιάθος, στην Πελοπόννησο τα βοριά παραλία, στην δυτική Ελλάδα η νότιες και νοτιοδυτικές ακτές, στην Μακεδονία η περιοχές της Κατερίνης και της Καλλικράτιας στη δυτική Χαλκιδική στη Θράκη η Σκάλα πανάγιας και στην Κρήτη η δυτική, η βόρεια και η ανατολική ακτή (Αγγελίδης, 2005).

Παρατηρώντας το χάρτη της Ελλάδας φαίνεται ότι οι 12 από τις 13 διοικητικές περιφέρειες εφάπτονται της ακτογραμμής. Η μοναδική περιφέρεια που δεν συνορεύει με τη θάλασσα είναι αυτή της Δυτικής Μακεδονίας (Κιουσόπουλος, 2011). Από αυτό μπορούμε να υποθέσουμε ότι η διαχείριση του παρακτίου χώρου είναι σημαντική σχεδόν για το σύνολο των διοικητικών περιφερειακών υποσυνόλων.

Στο επίπεδο των νομών, σε σύνολο 51, οι 40 εφάπτονται της ακτογραμμής. Από τους 11 που δεν συνορεύουν με την θάλασσα οι 9 έχουν με αυτή σημαντική σχέση, ενώ μονό δυο παρουσιάζουν σχέση μειωμένης σημαντικότητας (Κιουσόπουλος, 2011).

Στην παράκτια ζώνη της Ελλάδας συναντάμε τα δυο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα - Θεσσαλονίκη), 24 πρωτεύουσες Νομών και αρκετές πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους. Επίσης διάσπαρτοι στον παράκτιο χώρο υπάρχουν οικισμοί που

εμφανίζονται σε άμεση εξάρτηση με κοντινά σε αυτούς αστικά κέντρα (Κιουσόπουλος, 2011).

Από τους συνολικά 1033 ΟΤΑ (Καποδιστριακοί δήμοι και κοινότητες) οι 450 είναι παραλιακοί. Ο συνολικός πληθυσμός τους είναι 4.510.555 άτομα συμφώνα με την απογραφή του 91', δηλαδή 43,96% των συνολικών κατοίκων της χώρας. Η έκταση που καταλαμβάνουν είναι 52.616 km<sup>2</sup> (39,86% του συνόλου και παρουσιάζουν πυκνότητα 85,7 ατόμων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο (Κιουσόπουλος, 2011).

### 2.3 Παράκτιοι Οικισμοί

«Οι ευρωπαίοι έχουν ανάγκη από περισσότερο χώρο. Η κατά κεφαλή κατανάλωση γης αυξάνεται. Λιγότεροι ένοικοι ανά οικία σημαίνει περισσότερα σπίτια. Περισσότερη κινητικότητα σημαίνει περισσότερες υποδομές. Περισσότερος πλούτος σημαίνει περισσότερη ιδιοκτησία. Στην περιφέρεια των πόλεων, η γη είναι φθηνότερη, η διαμονή πιο ευχάριστη και η πρόσβαση ευκολότερη. Οι πόλεις και τα χωριά συνεχίζουν να επεκτείνονται συχνά με σχετικά ανεξέλεγκτο τρόπο. Αυτή η αστική διάχυση αυξάνει το κόστος των αστικών υποδομών, την κυκλοφορία, την κατανάλωση ενέργειας και έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του περιβάλλοντος της υπαίθρου» (ΕΕ1997, ΣΑΚΧ:22).

Οι παραθαλάσσιες περιοχές γίνονται βασικοί αποδέκτες της οικιστικής ανάπτυξης. Ιδιαίτερα στην Ελλάδα η ελαστικότητα της κεντρικής εξουσίας προς τους παραβάτες των οικιστικών κανόνων έχει οδηγήσει σε οικιστική ανάπτυξη εις βάρος της περιβαλλοντικής προστασίας (Οικονόμου, 2001). Η πολιτική νομιμοποίησης αυθαίρετων που εφαρμόστηκε κατά καιρούς, για ανθρωπιστικούς, οικονομικούς ή πελατειακούς λόγους, δημιούργησε τη σημερινή οικιστική ανάπτυξη.

Κατά μήκος των ακτών παρατηρείται ανάπτυξη παρόδιας και παραθαλάσσιας δόμησης, πολλές φορές με εμφανή την έλλειψη σχεδιασμού. Συνήθως, ο σχεδιασμός πραγματοποιείται καθυστερημένα και αντί να λειτουργεί προληπτικά, καταλήγει απλώς να επιχειρεί να «θεραπεύσει τα κακώς κείμενα» (Οικονόμου, 2001).

Στη συνέχεια θα αναλυθούν οι λόγοι που οδήγησαν στη σημερινή εικόνα των παραθαλάσσιων οικισμών.

### 2.3.1 Προϋποθέσεις Ανάπτυξης των Παράκτιων Οικισμών (που, πως και πότε αναπτύσσονται)

Τα παράλια της Ελλάδας υπήρξαν ανέκαθεν ελκυστικός τόπος για τη δημιουργία οικισμών. Οι πρώτοι παραθαλάσσιοι οικισμοί εμφανίστηκαν κατά τις προϊστορικές περιόδους. *«Από την 11η χιλιετηρίδα π.Χ. μαρτυρείται η στροφή του πληθυσμού προς το Αιγαίο για ψάρεμα και εκμετάλλευση του οψιανού της Μήλου, επιβεβαιώνοντας τους στενούς δεσμούς του με την θάλασσα ήδη από αυτή την τόσο πρόωμη εποχή»* (wikipedia, 14/11/2010).

Στη συνέχεια, κατά τα αρχαία χρόνια, το θαλάσσιο εμπόριο και οι δυνατότητες που παρείχε το παραθαλάσσιο περιβάλλον οδήγησαν στην ανάπτυξη σημαντικών οικισμών – λιμανιών (Επίνεια) που εξυπηρετούσαν τις ανάγκες των πόλεων – κρατών της εποχής. Επίσης στην αρχαιότητα δημιουργούνται και οι πρώτοι παραθαλάσσιοι οικισμοί με στόχο την αναψυχή όπως η λουτρόπολη – θεραπευτήριο - Ασκληπιείο της Λισσού στην νότια Κρήτη.

Στα ελληνικά παράλια εμφανίζεται έντονη δραστηριότητα κατά την διάρκεια των βυζαντινών χρόνων και της τουρκοκρατίας. Το εμπόριο και η αλιεία είναι οι σημαντικότεροι λόγοι που ωθούν στην ανάπτυξη παραθαλάσσιων οικισμών. Αντικίνητρο ανάπτυξης και λόγος παρακμής πολλών παραθαλάσσιων οικισμών την περίοδο αυτή είναι η πειρατεία και η μη δυνατότητα σύνδεσής τους με άλλες πόλεις της στεριάς. Την περίοδο αυτή γίνονται σημαντικά οχυρωματικά έργα με στόχο την προστασία των παράκτιων περιοχών (Inalcik & Quataert, 2008)

Μετά την ελληνική επανάσταση και μέχρι το τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου οι παραθαλάσσιοι οικισμοί οριστικοποιούν τις θέσεις τους και αρχίζουν να παίρνουν την σημερινή τους μορφή. Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη τους συνεχίζουν να παίρνουν το εμπόριο και η αλιεία, όμως νέοι παράγοντες εμφανίζονται ενώ άλλοι παύουν να υφίστανται.

Όταν η πειρατεία και οι λοιπές απειλές εξαλείφονται, τα οχυρωματικά έργα (κάστρα κ.α.) χάνουν την αμυντική τους αξία και με την πάροδο του χρόνου μετατρέπονται σε

πόλους τουριστικής έλξης. Παράλληλα, η ανάπτυξη του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών κάνει τα λιμάνια λιγότερο απαραίτητα και δρα ανταγωνιστικά προς τις θαλάσσιες μεταφορές κερδίζοντας ολοένα και περισσότερο έδαφος.

Η ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών δημιούργησε παραλιακούς οικισμούς τριών ταχυτήτων. Δηλαδή:

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

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

Γ) Μικρούς παραθαλάσσιους οικισμούς με βασικό τομέα παραγωγής τον τουρισμό και την αλιεία

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και δημιουργία παραλιακών πόλεων διαδραμάτισαν τα προσφυγικά κύματα από την Τουρκία προς την Ελλάδα (Μαρμαράς,2002).

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

Συνοψίζοντας, μπορούμε με ασφάλεια να συμπεράνουμε ότι κάθε τόπος όπου αναπτύχθηκε παραλιακός οικισμός είχε ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

A) Πρόσβαση σε αλιευτικούς πόρους.

B) Πρόσβαση στο θαλάσσιο τοπικό ή υπερτοπικό εμπόριο.

Γ) Αποτελούσε επίνειο για ενδοχώρα κρίσιμης μάζας.

Δ) Φυσικούς σχηματισμούς που μπορούσαν εύκολα να χρησιμοποιηθούν ως υποδομές για την ναυσιπλοΐα.

Ε) Εκμεταλλεύσιμους φυσικούς πόρους (νερό, αγροτική γη, ή ορυκτά).

Ζ) Πόλους τουριστικής έλξης. Οι πόλοι αυτοί εντοπίζονται είτε στην φυσική ομορφιά του τόπου, είτε στην ανθρωπογενή παρέμβαση.

Γενικότερα, η ανάπτυξη του κάθε οικισμού είναι ανάλογη της ποιότητας και της ποσότητας των παραπάνω χαρακτηριστικών.

### 2.3.2 Ιστορικό και Κοινωνικό Πλαίσιο Ανάπτυξης των Παραθαλάσσιων Οικισμών στον 20ο αιώνα

Στην Ελλάδα, κρίσιμο σημείο για την ανάπτυξη των οικισμών είναι στα τέλη του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου. Τότε, σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι εξελίξεις στα εθνικά ζητήματα που επέφεραν σημαντικές αλλαγές στην πυκνότητα και σύσταση του πληθυσμού, στην έκταση του ελληνικού κράτους και την οικονομική κατάσταση των κατοίκων και του κράτους. Οι εξελίξεις αυτής της περιόδου επηρέασαν ιδιαίτερα τους οικισμούς που παρουσιάζουν άμεση γειτνίαση με τις ακτές, όπου εντοπίζονται και οι μεγαλύτερες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις (Μαρμαράς, 2002).

Το πλαίσιο ανάπτυξης των οικισμών το πρώτο μισό του 20ου αιώνα μπορεί να περιγραφεί αν γίνει ανάλυση των συνθηκών, που επικρατούσαν τη δεδομένη περίοδο, και των νομοθετικών διατάξεων που αναφέρονται στο σχεδιασμό (ή καλύτερα στην τυπική κατοχύρωση) των οικισμών. Τα δεδομένα που επηρέασαν την οικιστική ανάπτυξη στις παράκτιες περιοχές απαριθμούνται παρακάτω (Μαρμαράς, 2002):

Α) Έλξη οικιστικής ανάπτυξης στις παραθαλάσσιες περιοχές λόγω των φυσικών χαρακτηριστικών τους.

Β) Εισροή πληθυσμού από την υπό συρρίκνωση οθωμανική αυτοκρατορία προς την Ελλάδα.

Γ) Οικονομική εκμετάλλευση των οικιστών (προσφύγων), των οποίων οι αποταμιεύσεις επενδύθηκαν σε οικιστικό περιβάλλον.

Δ) Κατασπατάληση των δημοσίων πόρων για απρογραμματίστη ανάπτυξη των εποίκιζόμενων περιοχών και την βιωσιμότητα των νέων οικισμών.



Ε) Ενθάρρυνση του παράνομου πλουτισμού από την καταπάτηση δημόσιων εκτάσεων λόγω της ανοχής της πολιτείας και σχετική απώλεια πόρων για τους παραγωγικούς τομείς.

Ζ) Ένταση των κοινωνικών – ταξικών αντιθέσεων με τις ευλογίες της πολιτείας. Δημιουργία μεγαλογαιοκτημόνων σε βάρος των φτωχότερων κοινωνικών στρωμάτων και των αποταμιεύσεων τους.

Η) Απρογραμμάτιστη και αντιοικονομική εξάπλωση των οικισμών με ασύμφορη επέκταση των δικτύων παροχών αστικών υπηρεσιών.

Θ) Ανοχή της αυθαίρετης δόμησης για κοινωνικούς λόγους.

Ι) Ανάπτυξη των οδικών μεταφορών.

Κ) Αλλαγές στον τρόπο ζωής. Απαιτήσεις για ποιοτικότερες και μεγαλύτερες κατοικίες. Νέες οικονομικές σχέσεις μεταξύ των κατοίκων της Ελλάδας.

Λ) Το μοναδικό θεσμικό πλαίσιο που αναφέρεται στην οικιστική ανάπτυξη είναι το νομοθετικό διάταγμα του 1923 «Περί σχεδίων πόλεων, κώμων και συνοικισμών του κράτους και οικοδομής αυτών».

Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο στην Ελλάδα γίνεται προσπάθεια ελέγχου της ανάπτυξης των οικισμών. Η συζήτηση γύρω από το πολεοδομικό ζήτημα στην Ελλάδα ξεκινάει το 1960. Η ανάγκη για πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό γίνεται πλέον εμφανής. Ο εκσυγχρονισμός και η ισχυροποίηση του νομικού πλαισίου πολεοδομικής νομοθεσίας που μέχρι τότε παρουσιάζει σημαντική υστέρηση αρχίζει να γίνεται πράξη. Παράλληλα οι εθνικές ανακατατάξεις δεν παρουσιάζουν την ίδια ένταση και η πληθυσμιακή εξέλιξη ομαλοποιείται. Κατάλοιπα της προηγούμενης περιόδου συνεχίζουν να επιδρούν στη διαμόρφωση του χώρου, όμως ο βαθμός επιρροής τους φθίνει διαρκώς και τελικά εξαλείφεται περίπου στο τελευταίο τέταρτο του αιώνα.

Το νομοθετικό διάταγμα του 1923 αμφισβητείται ως προς την αποτελεσματικότητά του και ξεκινάει ένας κύκλος νομοθετικής δραστηριότητας και ίδρυσης φορέων που επεμβαίνουν στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Απάντηση στο πρόβλημα της έλλειψης δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων εντός των οικισμών αποτελούν οι διατάξεις του συντάγματος του 1975, η ίδρυση του «Υπουργείου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος», ο νόμος 947/97 «περί

χωροταξίας και περιβάλλοντος» που εισάγει την έννοια της εισφοράς σε γη και χρήμα για τη δημιουργία κοινόχρηστων και κοινωφελών υποδομών.

Με βάση την ίδια φιλοσοφία, το 1983 εκδίδεται ο νόμος 1337/83 «επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». Ο νέος νόμος εισάγει ορισμένες καινοτομίες που αφορούν τον εκ των προτέρων σχεδιασμό του εξωαστικού χώρου. Αρνητική επίδραση για τη διαμόρφωση του χώρου είναι η δυνατότητα νομιμοποίησης αυθαίρετων χτισμάτων που εφαρμόζεται για ακόμη μια φορά. Παλαιότερες νομιμοποιήσεις είχαν γίνει την περίοδο του εμφυλίου και της στρατιωτικής δικτατορίας.(Μιχαλοπούλου, 2004)

Στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του '80 η ΕΠΑ (επιχείρηση πολεοδομικής ανασυγκρότησης) οδηγεί στην δημιουργία Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων στο σύνολο της επικράτειας. Παρά τα πενιχρά μέσα που διατέθηκαν τα αποτελέσματα της ΕΠΑ χαρακτηρίζονται ικανοποιητικά (Μαρμαράς, 2002).

Για την ανάγκη ελέγχου της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην επέκταση των οικισμών εκδόθηκαν δυο νομοθετικά διατάγματα. Το πρώτο αφορούσε τους οικοδομικούς συνεταιρισμούς 1985 και το δεύτερο εισήγαγε τον όρο της ιδιωτικής πολεοδόμησης το 1991.

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών τη δεκαετία του '90 διαδραμάτισε ο νόμος 2242/1994 «πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε ζώνες οικιστικού ελέγχου, προστασία φυσικού, δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις», με τον οποίο γίνεται προσπάθεια να προφυλαχτούν οι φυσικοί πόροι και η δημόσια γη από τυχόν καταπατήσεις και αυθαίρετα οικιστικά αναπτύγματα μέσω του Ειδικού Σώματος Ελεγκτών για την Προστασία του Περιβάλλοντος το οποίο στην συνέχεια ενσωματώθηκε στην Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών Περιβάλλοντος.

Τελευταία πολεοδομική νομοθετική ρύθμιση αποτελεί ο νόμος 2508/97 «για την βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις.

Επίσης η ανάπτυξη των παραθαλάσσιων οικισμών επηρεάζεται από τους νόμους: 1650/86 «για την προστασία του περιβάλλοντος, 2742/1999 «χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη» και τις διατάξεις που αναφέρονται σε προστατευόμενες περιοχές του δικτύου Natura και άλλων περιοχών που χρίζουν περιβαλλοντικής προστασίας.

### 2.3.3 Διαχείριση Παράκτιων Πόρων και Οικισμών

Η διαχείριση των πόρων των παραθαλάσσιων οικισμών ουσιαστικά θα πρέπει να αναφέρεται στην ολοκληρωμένη διαχείριση των πόρων των παράκτιων περιοχών. Οι οικισμοί αποτελούν ένα υποσύνολο της ενότητας του παραθαλάσσιου χώρου. Η αποκλειστική ενασχόληση με τη διαχείριση του δομημένου περιβάλλοντος είναι πιθανό να οδηγήσει σε υποβάθμιση και καταστροφή των πόρων στους οποίους βασίζεται η βιωσιμότητά του.

Η ενιαία διαχείριση των παράκτιων οικισμών έγκειται στην προστασία των φυσικών πόρων και των δομημένων οικοσυστημάτων και στην ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με τρόπο τέτοιο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Ιδανικό της διαχείρισης του παράκτιου χώρου είναι η εναρμόνιση των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων με βάση τις αρχές της αειφορίας.

Ο τρόπος της διαχείρισης των παραθαλάσσιων περιοχών διαφέρει ανάλογα με την δομή και δυναμική των οικοσυστημάτων, τις υπάρχουσες ανθρωπογενείς δραστηριότητες και τη σημαντικότητά τους για την τοπική και εθνική οικονομία και το υπάρχον νομικό - πολιτικό πλαίσιο που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και την ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Επίσης οι πολιτικές διαχείρισης του χώρου επηρεάζονται από τις επικρατούσες πολιτιστικές αντιλήψεις σε κάθε εποχή.

Η διαδικασία με την οποία λαμβάνονται οι αποφάσεις για το σχεδιασμό της διαχείρισης των παράκτιων περιοχών διαφέρει ουσιαστικά από το γενικό τρόπο, όσον αφορά τους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Αυτό γίνεται εξαιτίας της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζουν οι παραθαλάσσιες περιοχές λόγω της γεινιάσής τους με τη θάλασσα. Τα στάδια της διαδικασίας μπορούν να διακριθούν σε 4 επιμέρους σημεία (Κοκκώσης, 1985):

A) Αναγνώριση της περιοχής και του προβλήματος. Βασικά θέματα του σταδίου αυτού είναι η καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης, η εκτίμηση της κατάστασης του περιβάλλοντος και η αποτύπωση των ανθρωπογενών παραγόντων που δρουν στην περιοχή.

Β) Προσδιορισμός των στόχων και διερεύνηση εναλλακτικών στρατηγικών με βάση τα πορίσματα του σταδίου Α. Στη φάση αυτή προσδιορίζεται το γενικό πλαίσιο της διαχείρισης.

Γ) Επιλογή της στρατηγικής που θα ακολουθηθεί. Στη φάση αυτή γίνεται επιλογή του επιχειρησιακού προγράμματος και εξειδικεύεται το πλαίσιο διαχείρισης. Λαμβάνονται υπόψη οι δυνατότητες και οι πόροι που τίθενται στη διάθεσή μας και οι στόχοι οι οποίοι τίθενται εξ αρχής.

Δ) Εφαρμογή και περιοδική αναθεώρηση του συστήματος διαχείρισης με στόχο διορθωτικές αλλαγές και αντιμετώπιση νέων παραγόντων.

Η διαχείριση που εφαρμόζεται μπορεί να αναφέρεται στους πόρους (coastal resource management) ή στην εδαφική – χωρική διαχείριση (coastal area management) των παρακτίων περιοχών. Ο πρώτος τρόπος αποτελεί ουσιαστικά υβρίδιο του δεύτερου και χρησιμοποιείται σε περιοχές που εντοπίζονται κάποιοι ιδιαίτερα σημαντικοί πόροι. Με τον δεύτερο τρόπο διαχείρισης αναγνωρίζεται η ιδιαιτερότητα των παράκτιων περιοχών ως σύνολα (Κοκκώσης, 1985).

### 2.3.4 Μέσα Άσκησης Πολιτικής Διαχείρισης

Σήμερα, η κοινωνία είναι εξοπλισμένη με μια σειρά από μέσα άσκησης χωροταξικής – πολεοδομικής πολιτικής, καθώς και μέσα άσκησης πολιτικών για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος. Τα μέσα άσκησης τέτοιων πολιτικών καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα δράσεων και μέτρων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Τα μέσα αυτά μπορεί να αφορούν επιτόπου φυσικές παρεμβάσεις (έργα), νομοθετικές ρυθμίσεις και ρυθμιστικά πλαίσια για τις ανθρώπινες δραστηριότητες (απαγορεύσεις, όροι αδειοδότησης κ.α.), οικονομικές ρυθμίσεις και κίνητρα, ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού (ΜΚΟ, εθελοντικές δράσεις) και άλλες παρεμβάσεις (Οικονόμου, 2001).

Παρά την πληθώρα των μέσων άσκησης διαχειριστικών πολιτικών τα αποτελέσματα στην Ελλάδα δεν είναι τα επιθυμητά. Το σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού στην χώρα χαρακτηρίζεται εξαιρετικά ισχνό. Ο λόγος είναι ότι παρά τα μέσα που έχουν θεσμοθετηθεί πολύ λίγα βρίσκουν πρακτική εφαρμογή. Επίσης ο χωρικός και πολεοδομικός σχεδιασμός δεν καλύπτει ικανοποιητικά τα φαινόμενα που επηρεάζουν

τη διαμόρφωση του χώρου. Οι πολιτικές διαχείρισης χαρακτηρίζονται από γενικότητες και δεν εξειδικεύουν στις κατά τόπους ανάγκες και προβλήματα. Η διαμόρφωση του χώρου γίνεται κυρίως από την ανάπτυξη ιδιωτικών πρωτοβουλιών που συχνά λαμβάνουν παράνομες και επιβλαβείς μορφές. Από την άλλη πλευρά οι στόχοι που τίθενται από τα προγράμματα διαχείρισης του χώρου συχνά κατευθύνουν τις εξελίξεις σε αντίθετες πορείες από τις επιθυμητές (Οικονόμου, 2001).

### 2.3.5 Κατευθύνσεις για τη Διαχείριση και Αναδιάρθρωση των Παράκτιων Οικισμών

Ο τρόπος ανάπτυξης των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στις παραθαλάσσιες περιοχές της Ελλάδας έχει οδηγήσει στη διαμόρφωση μιας αρκετά ανεπιθύμητης κατάστασης. Οι παραλιακοί οικισμοί επιβαρύνουν σημαντικά το περιβάλλον εξαιτίας της έλλειψης σχεδιασμού, υποδομών και των μη εναρμονισμένων με το περιβάλλον παρεμβάσεων του ιδιωτικού και δημοσίου τομέα. Στο δομημένο περιβάλλον η πρακτικές της αυτοστέγασης έχουν δημιουργήσει οικισμούς με εμφανείς ελλείψεις σε κοινόχρηστους χώρους και υποδομές. Επίσης το δομημένο περιβάλλον περιορίζει την περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον τουρισμό και την αναψυχή μειώνοντας την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών παραθαλασσιών πόλεων σε αυτούς τους τομείς. Οι συγκρούσεις γης που παρατηρούνται στις περιοχές α' & β' κατοικίας επιδρούν αρνητικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Τα παραπάνω συνιστούν την ανάγκη αναδιαμόρφωσης των παραθαλάσσιων οικισμών με στόχο την προστασία του φυσικού και τεχνητού περιβάλλοντος, την βελτίωση της ποιότητας ζωής και την μεγέθυνση των οικονομικών μεγεθών (ανάπτυξη). Η αναδιάρθρωση των οικισμών μπορεί να δώσει λύσεις στην εξοικονόμηση των πόρων και την πιο ορθολογιστική εξέλιξη των οικισμών στο μέλλον.

Οι κατευθύνσεις για την προστασία, διαχείριση και ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών προέρχονται τόσο από την Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και από τις Ελληνικές αρχές.

Σύμφωνα με τις αποφάσεις της ΕΕ τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν υπόψη τη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη και την απόφαση του Ευρωπαϊκού



Κοινοβουλίου για τη θέσπιση κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον 2001-2010 και υιοθετούν μια στρατηγική προσέγγιση της διαχείρισης των παράκτιων ζωνών τους, η οποία βασίζεται (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2002):

Α) στην προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος, με βάση την προσέγγιση ανά οικοσύστημα, η οποία διατηρεί την ακεραιότητα και τη λειτουργία του, και στην αειφόρο διαχείριση των φυσικών πόρων τόσο του θαλάσσιου όσο και του χερσαίου στοιχείου της παράκτιας ζώνης

Β) στην αναγνώριση της απειλής που συνιστούν οι κλιματικές μεταβολές για τις παράκτιες ζώνες και των κινδύνων που συνεπάγεται η άνοδος της στάθμης των θαλασσών, καθώς και η αυξανόμενη συχνότητα και βιαιότητα των καταιγίδων

Γ) σε κατάλληλα και οικολογικά επαρκή μέτρα προστασίας των ακτών, συμπεριλαμβανομένων και μέτρων για την προστασία των παράκτιων οικισμών και της πολιτιστικής κληρονομιάς τους·

Δ) στην παροχή βιώσιμων οικονομικών ευκαιριών και επιλογών απασχόλησης

Ε) σε ένα λειτουργικό κοινωνικό και πολιτισμικό σύστημα των τοπικών κοινοτήτων

στ) στην παροχή κατάλληλων και προσιτών εκτάσεων για το κοινό, τόσο για αναψυχή όσο και για αισθητική απόλαυση

Ζ) προκειμένου για τις απομακρυσμένες παράκτιες κοινότητες, στη διατήρηση ή την προαγωγή της συνοχής τους

Η) στη βελτίωση του συντονισμού των δράσεων που αναλαμβάνουν όλες οι ενδιαφερόμενες αρχές τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά για τη διαχείριση της αλληλεπίδρασης θάλασσας-ξηράς.

Στην Ελλάδα οι βασικές κατευθύνσεις για τη διαχείριση των παράκτιων περιοχών προκύπτουν από τα εθνικά και ειδικά χωροταξικά πλαίσια σχεδιασμού. Ο σχεδιασμός των παράκτιων περιοχών της χώρας θα πρέπει να ακολουθεί τη στρατηγική τις Ολοκληρωμένης Διαχείρισης του Παράκτιου Χώρου, που βασίζεται στις ακόλουθες αρχές (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2009):

Α) Διατήρηση της ακεραιότητας και της λειτουργικότητας των παραθαλάσσιων οικοσυστημάτων

- B) Αναγνώριση και πρόληψη των κινδύνων και των προβλημάτων που ενδέχεται να προκύψουν από τις κλιματικές αλλαγές
- Γ) Σχεδιασμός μέτρων προστασίας του φυσικού και τεχνητού περιβάλλοντος
- Δ) Παροχή βιώσιμων οικονομικών ευκαιριών και επιλογών απασχόλησης
- Ε) Δημιουργία ενός λειτουργικού κοινωνικού και πολιτιστικού συστήματος στις τοπικές κοινωνίες
- Ζ) Ενίσχυση της χωρικής συνοχής
- Η) Βελτίωση της προσβασιμότητας των απομακρυσμένων παράκτιων περιοχών
- Θ) Συντονισμός δράσεων και αρχών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Επίσης τα μέτρα – δράσεις που θα σχεδιάζονται θα πρέπει να προσεγγίζουν τα θέματα τα οποία εξετάζουν σφαιρικά, και σε βάθος χρησιμοποιώντας πολυεπιστημονικές προσεγγίσεις. Τα μέτρα που θα εφαρμόζονται θα πρέπει να:

- A) έχουν μακροπρόθεσμη προοπτική
- B) σέβονται τις τοπικές ιδιαιτερότητες και την μεγάλη ποικιλομορφία των παράκτιων ζωνών, έτσι ώστε να εξειδικεύονται στις κατά τόπους απαιτήσεις
- Γ) αξιοποιούν τις φυσικές διεργασίες και να σέβονται τη χωρητικότητα και αντοχή των παράκτιων οικοσυστημάτων (φέρουσα ικανότητα)
- Δ) προκύπτουν με την συμμετοχή όλων των αρμόδιων διοικητικών φορέων, για την εξασφάλιση του βέλτιστου συντονισμού.

## **2.4 Τεχνικές Υποδομές στον Παράκτιο Χώρο**

Οι μεταφορές προσώπων ή αγαθών, αποτελούν υπηρεσία για την οποία υπάρχει μια συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση. Κάθε άνθρωπος έχει την ανάγκη να είναι χρήστης αυτής της υπηρεσίας στις διάφορες μορφές της. Αν και οι ανάγκες ποικίλουν ανά περιοχή και χρονική περίοδο μπορούμε να πούμε ότι κάθε άνθρωπος έχει ανάγκη από μεταφορικές υπηρεσίες στα πλαίσια των τεχνολογικών δυνατοτήτων με χαμηλό κόστος. Επιπλέον, οι μεταφορικές δραστηριότητες πρέπει να γίνονται με τρόπο τέτοιο

ώστε να ελαχιστοποιούνται οι αρνητικές για το περιβάλλον συνέπειες. Η αέρια ρύπανση, ο θόρυβος, η ασφάλεια και η διαφύλαξη του χώρου είναι παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά την πολιτική ανάπτυξης και διαχείρισης μεταφορικών δικτύων (Σκάγιαννης, 1994).

Στην μεταπολεμική Ελλάδα, τόσο στον παράκτιο όσο και στον υπόλοιπο χώρο, ακολουθείται ένα αναπτυξιακό πρότυπο το οποίο βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον κατασκευαστικό κλάδο. Η αγορά κατοικίας αλλά και τα δημόσια εγχειροβελτιωτικά έργα και έργα υποδομής παρουσιάζουν σημαντική ανάπτυξη και με βάση αυτά δομούνται πολυάριθμες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Η τάση αυτή σε συνδυασμό με την ενίσχυση των παραγόντων ζήτησης ακινήτων (αστικοποίηση, πληθυσμιακή μεγέθυνση, αναζήτηση μεγαλύτερων χώρων για το εμπόριο και τον τριτογενή τομέα) ενισχύει ολοένα και περισσότερο την πίεση προς το θεσμικό και πολιτικό σύστημα για την αποδυνάμωση της περιβαλλοντικής προστασίας (Χριστοφιλόπουλος, 2002).

Στον ελλαδικό παράκτιο χώρο, τα αποτελέσματα της «χαλαρότητας» του θεσμικού πλαισίου αλλά και των εσφαλμένων πολιτικών διαχείρισης του χώρου είναι εμφανή. Σε μεγάλο μέρος του μήκους των ακτών της Ελλάδας υπάρχουν διαφόρων ειδών υποδομές, οι οποίες αν και εξυπηρετούν σημαντικές ανάγκες του πληθυσμού για μετακίνηση, κατοικία κ.α., έρχονται σε αντίθεση με την προστασία του περιβάλλοντος και τη διαφύλαξη των φυσικών πόρων στις παράκτιες περιοχές (Μιχαλοπούλου, 2004).

Στα επόμενα κεφάλαια θα αναπτυχθεί ο τρόπος και ο λόγος δημιουργίας μεταφορικών υποδομών στις παραθαλάσσιες περιοχές, η στόχευση των μέχρι σήμερα πολιτικών διαχείρισης του παράκτιου χώρου, το περιβάλλον όπως έχει διαμορφωθεί από αυτές τις επεμβάσεις καθώς και τα προβλήματα τα οποία καλούμαστε να λύσουμε μέσω του σχεδιασμού.

#### 2.4.1 Οδικές Μεταφορές

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του σημερινού πολιτισμού. Σε αυτές βασίζεται σε μεγάλο βαθμό το τοπικό και διαπεριφερειακό εμπόριο, οι καθημερινές μετακινήσεις του πληθυσμού και η τροφοδοσία των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με πρώτες ύλες. Για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών

έχει αναπτυχθεί ένα πολύπλοκο και ογκώδες σύστημα υποδομών που καλύπτει σχεδόν το σύνολο της ξηράς (Φραντζεσκάκης, Γιανόπουλος 1977).

Το σύστημα των οδικών μεταφορικών υποδομών περιλαμβάνει διαφόρων ειδών οδεύσεις (ανάλογα με τη χρησιμότητα και την μορφή τους). Το πλέγμα των δρόμων έχει δενδροειδή διάταξη, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε όλους τους χώρους. Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από την ιεράρχησή του σε οδούς διάφορων κατηγοριών, η κάθε μια από τις οποίες χαρακτηρίζεται από διαφορετικά πρότυπα (standards). Η ιεράρχηση, παρά τις εμφανείς διαφοροποιήσεις των οδών, γίνεται για τεχνικούς λόγους και μπορεί να διαφέρει ανάλογα με το σκοπό της. (Φραντζεσκάκης, Γιαννόπουλος, 1977). Σε διαφορετικές περιοχές του πλανήτη χρησιμοποιούνται διαφορετικοί τρόποι κατάταξης των οδών, χαρακτηριστικότερες των οποίων είναι:

- κατά τύπο, δηλαδή με βάση τα γενικότερα γεωμετρικά πρότυπα που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή τους.
- διοικητική κατάταξη, σύμφωνα με τις κρατικές υπηρεσίες ή φορείς που είναι υπεύθυνοι για την κατασκευή, συντήρηση και γενικότερα διαχείρισή τους
- λειτουργική κατάταξη, δηλαδή ιεράρχηση με βάση την λειτουργία που εξυπηρετούν.

Στην Ελλάδα, μεγάλη ανάπτυξη του οδικού συστήματος μεταφορών παρατηρείται στα μέσα του 20ου αιώνα. Η ανάπτυξη του δικτύου έγινε κυρίως στις παραθαλάσσιες περιοχές. Το 1963 το ελληνικό οδικό δίκτυο περιλάμβανε 99 εθνικές οδούς, εκ των οποίων οι 60 διέρχονταν από παράκτιες περιοχές κατά τμήματα ή εξολοκλήρου (Κιουσόπουλος, 1999).

#### 2.4.2 Αιτίες Δημιουργίας των Παραθαλάσσιων Οδών

Οι παραθαλάσσιες οδεύσεις είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένες στην Ελλάδα. Κατά μήκος των ακτογραμμών της χώρας συναντάμε συχνά δρόμους διαφορών κατηγοριών. Το φαινόμενο είναι εντονότερο, λόγω της ύπαρξης του βασικότερου οδικού άξονα της χώρας, στα ανατολικά παράλια της ηπειρωτικής Ελλάδας.

Τι όμως οδήγησε στην επιλογή των παραθαλάσσιων οδεύσεων για την εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης; Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα είναι αρκετά πολύπλοκη. Οι ρίζες του φαινομένου βρίσκονται πιθανότατα σε προϊστορικές εποχές των οποίων κατάλοιπα συνεχίζουν να επιδρούν στη σημερινή κοινωνία. Οι παραθαλάσσιες οδεύσεις παρουσιάζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και αποδίδουν στους χρήστες γρήγορα οφέλη. Παρόλο που μακροπρόθεσμα είναι προτιμότερο η υπεραστική σύνδεση των οικισμών να γίνεται από ηπειρωτικούς δρόμους, η έλλειψη μακροχρόνιου σχεδιασμού και κονδυλίων οδήγησε στην ανάπτυξη του σημερινού παραθαλάσσιου οδικού δικτύου.

Στην συνέχεια, απαριθμούνται τα πλεονεκτήματα που έκαναν τις παραθαλάσσιες οδεύσεις ελκυστικότερες:

Προϋπάρχοντες «δρόμοι». Κατά την αρχαιότητα οι σημαντικότερες πόλεις- κράτη της Ελλάδας χωροθετούνταν σε παράκτιες περιοχές, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση στη θάλασσα (Μέγα, 2011). Είναι λογικό για τις χερσαίες μετακινήσεις τους οι άνθρωποι να χρησιμοποιούσαν παραθαλάσσιους δρόμους ή μονοπάτια. Το φαινόμενο αυτό συνεχίζεται έως την ανάπτυξη ηπειρωτικού δικτύου μετακινήσεων μετά την ίδρυση του νέου ελληνικού κράτους.

Ευκολία κατασκευής. Το ελληνικό έδαφος χαρακτηρίζεται από απότομες και διαρκείς αλλαγές υψομέτρων. Η κατασκευή δρόμων έως πρόσφατα στην Ελλάδα γίνονταν με την ελάχιστη δυνατή προσπάθεια και κόστος. Οι παραθαλάσσιες οδεύσεις είναι δυνατό να γίνουν με ελάχιστες χωματουργικές εργασίες εκμεταλλευόμενες το ανάγλυφο.

Αίσθηση προσανατολισμού. Η θάλασσα είναι τοπόσημο και τρόπος προσανατολισμού για οποιονδήποτε κινείται στο χώρο.

Ενδιαφέρον της διαδρομής. Πολλοί χρήστες θεωρούν τις παραθαλάσσιες διαδρομές πιο ενδιαφέρουσες από πλευράς τοπίου και θέας.

Πρόσωπο στη θάλασσα. Υπάρχουν πιέσεις για τη δημιουργία παραθαλάσσιων δρόμων από ιδιοκτήτες εκτάσεων γης στην παραλιακή ζώνη έτσι ώστε οι ιδιοκτησίες τους να αποκτήσουν άμεση και εύκολη πρόσβαση. Οι παραθαλάσσιες οδοί προτιμώνται από άλλες πιθανές λύσεις αφού δύνανται να χρησιμοποιηθούν και για άλλες χρήσεις με στόχο την αναψυχή, λόγω της άμεσης επαφής των χρηστών με το θαλάσσιο περιβάλλον.



Οι πολιτικές αποφάσεις για τη χωροθέτηση των οδικών συνδέσεων παίρνονται έως σήμερα σε μεγάλο βαθμό από μη επιστημονικούς παράγοντες. Αυτό σε συνδυασμό με τους παράγοντες 2, 3, 4 και 5 οδηγεί σε περαιτέρω ανάπτυξη του παραθαλάσσιου οδικού δικτύου.

Οριοθέτηση αιγιαλού – παραλίας. Οι παραθαλάσσιοι δρόμοι χρησιμοποιούνται επίσης για τη δημιουργία διακριτών ορίων. Οι δρόμοι, όταν ακολουθούν παράλληλη και κοντινή πορεία με την ακτογραμμή, δημιουργούν ένα ψυχολογικό τείχος που εν μέρη αποτρέπει την εξάπλωση των ανεπιθύμητων ανθρώπινων δραστηριοτήτων (δόμηση) κοντά στη θάλασσα.

### 2.4.3 Η Μορφή και η Λειτουργία των Παραθαλάσσιων Οδών

Η μορφή των παραθαλάσσιων δρόμων διαφέρει, ανάλογα με την χρηστικότητα τους. Η πρώτη διαφοροποίηση που παρουσιάζεται είναι αυτή που έχει να κάνει με τη σημασία των δρόμων στις μεταφορές και αν αυτοί εξυπηρετούν τοπικές, υπεραστικές ή υπερτοπικές ανάγκες μετακίνησης. Οι διαχωριστικές γραμμές μεταξύ των δρόμων τοπικής και υπερτοπικής σημασίας είναι συχνά δυσδιάκριτες γιατί υπάρχει ανάμειξη των χρήσεων. Για τις ανάγκες της εργασίας, θα χρησιμοποιηθεί ο χαρακτηρισμός των δρόμων όπως αυτός προκύπτει από τα γενικά πολεοδομικά σχέδια της περιοχής μελέτης.

Δεύτερη διάκριση των δρόμων γίνεται ανάλογα με τους φόρτους κυκλοφορίας που εξυπηρετούν. Είναι φυσικό οι οδοί που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους να έχουν μεγαλύτερες επιπτώσεις προς το περιβάλλον και την οικονομία από λιγότερο φορτισμένους κυκλοφοριακά δρόμους (Φραντζεσκάκης, Γιαννόπουλος, 1977).

Η τρίτη διάκριση γίνεται ανάλογα με τα κατασκευαστικά πρότυπα (standards) των δρόμων. Κατά μήκος των ακτών σήμερα χωροθετούνται δρόμοι διάφορων προδιαγραφών, από μικρούς επαρχιακούς δρόμους πλάτους 5 - 6 μέτρων χωρίς εκατέρωθεν παρεμβάσεις, έως δρόμους διεθνούς σημασίας, πολύ μεγάλου πλάτους, με εκατέρωθεν τοιχία, φράκτες και άλλα τεχνικά έργα. Το πλάτος των δρόμων και οι διάφορων ειδών παρελκόμενες παρεμβάσεις επηρεάζουν διαφορετικά το φυσικό και τεχνητό περιβάλλον και απαιτούν διαφορετικές πρακτικές αντιμετώπισης και διαχείρισης των επιπτώσεων τους (Φραντζεσκάκης, Γιαννόπουλος, 1977).

Τέταρτη διάκριση των παραλιακών δρόμων γίνεται ανάλογα με τη φύση του περιβάλλοντος που είναι χωροθετημένοι. Οι δρόμοι που διέρχονται μέσα από οικισμούς παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές από αυτούς που διασχίζουν τον ύπαιθρο χώρο. Σε αυτούς επεμβαίνουν περισσότεροι παράγοντες καθώς η χρησιμότητά τους επεκτείνεται σε μη μεταφορικές δραστηριότητες. Οι δρόμοι που διέρχονται οικισμών διαμορφώνουν, μαζί με άλλους παράγοντες το πολιτιστικό και οικονομικό περιβάλλον των οικισμών (Χριστοφιλόπουλος, 2002).

Οι δρόμοι που διασχίζουν την ύπαιθρο ανάλογα με τους στόχους που καλούνται να εξυπηρετήσουν και τη χρονική περίοδο που κατασκευάστηκαν, μπορεί να παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις όσον αφορά τα γεωμετρικά τους πρότυπα. Οι παλαιότεροι δρόμοι και οι δρόμοι που εξυπηρετούν τοπικές ανάγκες συνήθως παρουσιάζουν ελάχιστα πλάτη και η χάραξη τους εκμεταλλεύεται το ανάγλυφο της περιοχής. Συνήθως είναι παράλληλοι προς την ακτογραμμή και απομακρύνονται από αυτή μόνο όταν το ανάγλυφο της περιοχής δεν επιτρέπει την παραθαλάσσια χάραξη τους. Οι δρόμοι αυτοί, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, χρησιμοποιούνται για την πρόσβαση των λουομένων σε παραλίες και στη θάλασσα. Έτσι κατά τόπους παρατηρούνται συγκεντρώσεις σταθμευμένων οχημάτων και πλανόδιων πολιτών πρόχειρου φαγητού και αναψυκτικών (καντίνες). Κατά τους χειμερινούς μήνες η τουριστική κίνηση σε αυτές της περιοχές περιορίζεται σημαντικά και οι δρόμοι χρησιμοποιούνται από τους μόνιμους κατοίκους σχεδόν αποκλειστικά για μετακινήσεις.

Οι νεότεροι δρόμοι που διασχίζουν την παραθαλάσσια ύπαιθρο και εξυπηρετούν υπερτοπικές ανάγκες μεταφοράς χαρακτηρίζονται από αυστηρότερα standards κατασκευής. Οι χαράξεις τους δεν ακολουθούν την ακτογραμμή αλλά εφάπτονται με αυτή σε αρκετά σημεία. Από τους σχεδιαστές – κατασκευαστές αυτών των δρόμων γίνεται προσπάθεια απομάκρυνσης των χαράξεων από κατοικημένες περιοχές. Όπου αυτό δεν είναι δυνατό, γίνονται επεμβάσεις στον οικιστικό και δομημένο χώρο έτσι ώστε ο χώρος που καταλαμβάνει ο δρόμος να έχει διακριτά όρια. Οι χρήστες αυτών των δρόμων δεν έχουν απευθείας πρόσβαση σε οικόπεδα ή άλλους χώρους. Για να φτάσουν στον προορισμό τους θα πρέπει να εγκαταλείψουν αυτές τις οδούς από σχεδιασμένους κόμβους, εισόδου – εξόδου, και να κινηθούν σε άλλους δρόμους. Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι που εξυπηρετούν υπερτοπικές ανάγκες μεταφοράς δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για άλλες δραστηριότητες, πλην της μεταφοράς. Οι

χρήσεις που αφορούν αναψυχή, τουρισμό και εμπόριο μετατοπίζονται προς παράπλευρες υποδομές.

Οι παραθαλάσσιοι δρόμοι που διέρχονται οικισμών έχουν ένα καθαρά δικό τους μορφολογικό τύπο. Η μεταφορική, η οικονομική και η ψυχολογική τους αξία έχει δημιουργήσει διαφορετικά μορφώματα, συγκεντρώνοντας διαφορετικές και συγκρουόμενες χρήσεις. Εκατέρωθεν των οδών αναπτύσσονται χώροι εστίασης, ξενοδοχεία, καφετέριες, εμπορικά καταστήματα, διοικητικές υπηρεσίες, κ.α.. Οι οικονομικές δραστηριότητες σε συνδυασμό με την έλλειψη υποδομών και την αξιοποίηση της παραλίας για κολύμβηση και άλλες δραστηριότητες αναψυχής φορτίζουν κυκλοφοριακά τους δρόμους και δημιουργείται η γνωστή στους περισσότερους εικόνα της «παραλίας» ενός τουριστικού παραθαλάσσιου οικισμού. Δηλαδή εκμετάλλευση κάθε χώρου για στάθμευση, εργαζόμενοι των καταστημάτων εστίασης να διασχίζουν συνεχώς το οδόστρωμα για την εξυπηρέτηση των πελατών τους, μέτωπο καταστημάτων με πολλές φορές κακόγουστες επιγραφές και προσόψεις, κιόσκια στημένα από την πλευρά της θάλασσας, πυκνή κίνηση πεζών από και προς τη θάλασσα, σε συνδυασμό με καταστήματα και οχήματα που προσπαθούν να διασχίσουν τους δρόμους. Όλες αυτές οι δραστηριότητες συγκρούονται μεταξύ τους δημιουργώντας κινδύνους, επιβαρύνοντας τους φυσικούς πόρους (πχ το τοπίο) και κατ' επέκταση υποσκάπτουν τα θεμέλια της περαιτέρω ανάπτυξης των οικισμών.

#### 2.4.4 Οι Αρνητικές Συνέπειες των Παραθαλάσσιων Οδικών Αξόνων

Η ανάπτυξη υποδομών, οποιασδήποτε μορφής, έχει επιπτώσεις, θετικές ή αρνητικές, στο φυσικό και τεχνητό περιβάλλον. Επίσης η χρήση των υποδομών, εκτός από οφέλη, εμπεριέχει κινδύνους που μπορεί να οφείλονται σε κατασκευαστικά σφάλματα, μη πρόβλεψη ή κατάχρηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν. Οι δρόμοι ως υποδομές και οι οδικές μεταφορές κατατάσσονται σε κατηγορία υψηλού κινδύνου. Σε τροχαία ατυχήματα οφείλονται πολλοί θάνατοι και σοβαροί τραυματισμοί. Επίσης λόγω μεγέθους αλλά και χρηστικότητας στην καθημερινότητα, οι οδικές μεταφορές επιβαρύνουν σημαντικά το φυσικό περιβάλλον (Φραντζεσκάκης, Γιαννόπουλος, 1977).

Στη συνέχεια απαριθμούνται οι αρνητικές συνέπειες από την ανάπτυξη παραθαλάσσιου οδικού δικτύου:

1) Ασφάλεια. Όπως προαναφέρθηκε ο παράγοντας ασφάλεια παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα στις οδικές μεταφορές. Η ανάμειξη των χρήσεων που παρουσιάζεται στους παραθαλάσσιους δρόμους, ιδιαίτερα εντός των οικισμών, συνηγορούν στη περαιτέρω ανάπτυξη κινδύνων για την ασφάλεια κυρίως των διερχόμενων πεζών.

2) Τοπίο. Η κατασκευή παραθαλάσσιων δρόμων παράλληλων στην ακτογραμμή επιδρά βίαια στη συνοχή / αρμονία του τοπίου χωρίζοντας την παραλία από την υπόλοιπη ξηρά. Η ασυνέχεια του τοπίου ενισχύεται όταν αναπτύσσεται παράδια δόμηση. Παρόλο που η αισθητικές επιδράσεις δεν μπορούν με ευκολία να χαρακτηρισθούν θετικά ή αρνητικά, για το σύνολο των δρόμων, παραμένουν σημαντικές και υπάρχει ανάγκη ανάπτυξης πολιτικών για την μείωση των αρνητικών επιδράσεων και τη συνοχή της εικόνας του παράκτιου χώρου.

3) Αστικό περιβάλλον. Συνήθως στους παραθαλάσσιους οικισμούς η οδός που διασχίζει την ακτή είναι η κεντρικότερη οδική αρτηρία. Σε αυτή αναπτύσσονται πολλές δραστηριότητες. Η ασυμβατότητα που διακρίνει τις αναπτυσσόμενες δραστηριότητες δημιουργεί προβλήματα και επιβαρύνει το αστικό περιβάλλον. Παρά την ελκυστικότητα της περιοχής για κατοικία και άλλες χρήσεις η αποσυμφόρηση της από την κίνηση των οχημάτων αναμένεται να αναβαθμίσει την περιοχή δίνοντας χώρο στην ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων.

4) Φυσικό περιβάλλον. Οι δρόμοι μπορούν να δρουν ως τείχος μη επιτρέποντας ή δυσχεραίνοντας την επικοινωνία και αλληλεπίδραση των εκατέρωθεν οικοσυστημάτων. Το φαινόμενο αυτό γίνεται εντονότερο όσο η κυκλοφοριακή φόρτιση αυξάνεται. Τα παράκτια οικοσυστήματα δομούνται πάνω στη βάση της αλληλεπίδρασης της στεριάς με τη θάλασσα, η παρεμβολή του δρόμου ανάμεσά τους διαταράσσει τη σχέση που αποτελεί την βάση των οικοσυστημάτων.

5) Ποιότητα αέρα. Η κίνηση των οχημάτων σε ένα δρόμο παράγει πολλά κατάλοιπα που επιβαρύνουν την ατμόσφαιρα. Οι αέριοι ρύποι των αυτοκινήτων και η σκόνη που σηκώνεται επιβαρύνει για την ατμόσφαιρα. Τα προβλήματα που οι δρόμοι επιφέρουν στην ατμόσφαιρα είναι ανάλογα του κυκλοφοριακού φόρτου και της ταχύτητας κίνησης και αντιστρόφως ανάλογα με την ποιότητα του οδοστρώματος.



6) Θόρυβος. Η αυτοκίνηση είναι μια ιδιαίτερα θορυβώδης διαδικασία, ενοχλητική για τους κατοίκους και τα άγρια ζώα. Ο θόρυβος που παράγεται από τους δρόμους επιβαρύνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και απομακρύνει την άγρια πανίδα από αυτούς. Στην περίπτωση των παραθαλάσσιων δρόμων, ο θόρυβος επηρεάζει και τη θαλάσσια ζωή δεδομένου ότι ο ήχος ταξιδεύει ευκολότερα στο νερό παρά στον αέρα.

## 2.5 Συμπεράσματα

Οι παραθαλάσσιες περιοχές αποτελούνται από σημαντικά για τη φύση και την οικονομία οικοσυστήματα. Οι πόροι που περιλαμβάνονται σε αυτές τις καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστικές για την εγκατάσταση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων. Η ανάπτυξη στις παραθαλάσσιες περιοχές της Ελλάδας γίνεται με βασικό οικονομικό μοχλό της την ιδιωτική πρωτοβουλία, ενώ η απουσία σχεδιασμού και μακροχρόνιας πρόβλεψης τις καθιστά ευάλωτες στις αρνητικές επιπτώσεις των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων.

Οι παραθαλάσσιοι οικισμοί αναπτύχθηκαν στη σημερινή τους μορφή κατά την διάρκεια του 20ου αιώνα. Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη τους έπαιξαν οι πολιτικές εξελίξεις (ελληνοτουρκικοί πόλεμοι, μεταναστευτικά κύματα, παγκόσμιοι πόλεμοι) και οι πολιτικές ανοχής προς τους οικιστές (οι οποίοι παρουσίαζαν συχνά παραβατική πολεοδομική συμπεριφορά) από το κράτος. Το καθεστώς της αυτοστέγασης σε συνδυασμό με την έλλειψη και την καθυστέρηση του σχεδιασμού οδήγησαν στην οργανική ανάπτυξη οικισμών κατά μήκος των ελληνικών ακτών. Οι παραθαλάσσιοι οικισμοί χαρακτηρίζονται από την έλλειψη υποδομών και κοινόχρηστων χώρων, που οδηγεί σε στρεβλώσεις, δημιουργώντας αντιξοότητες στη μελλοντική εξέλιξή τους. Σήμερα γίνονται προσπάθειες ορθολογιστικού σχεδιασμού της ανάπτυξης των παραλιακών οικιστικών ζωνών.



# **Μέρος Β΄**

## **Η Περίπτωση των Καμένων Βούρλων**

## 3 Γενικά Στοιχεία

### 3.1 Γεωγραφική Θέση και Διοικητική Υπαγωγή

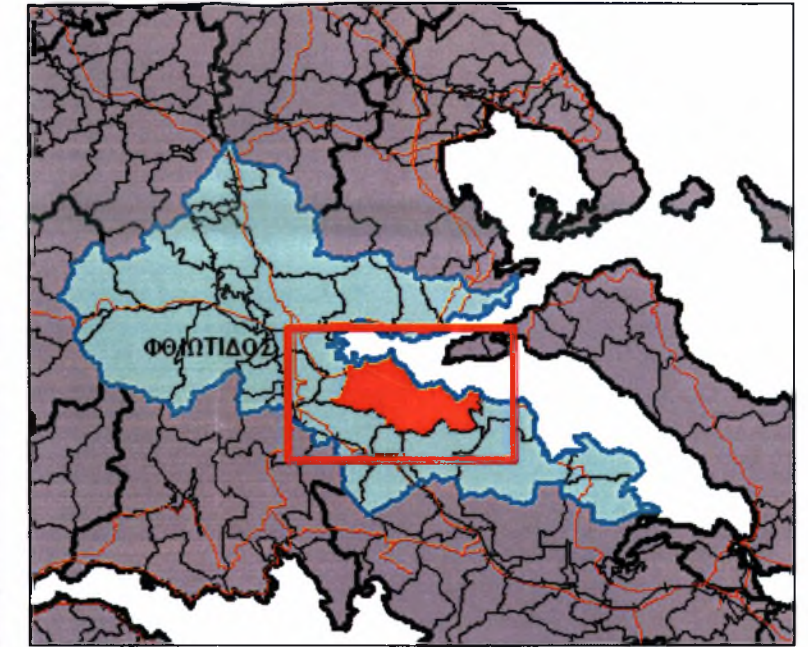
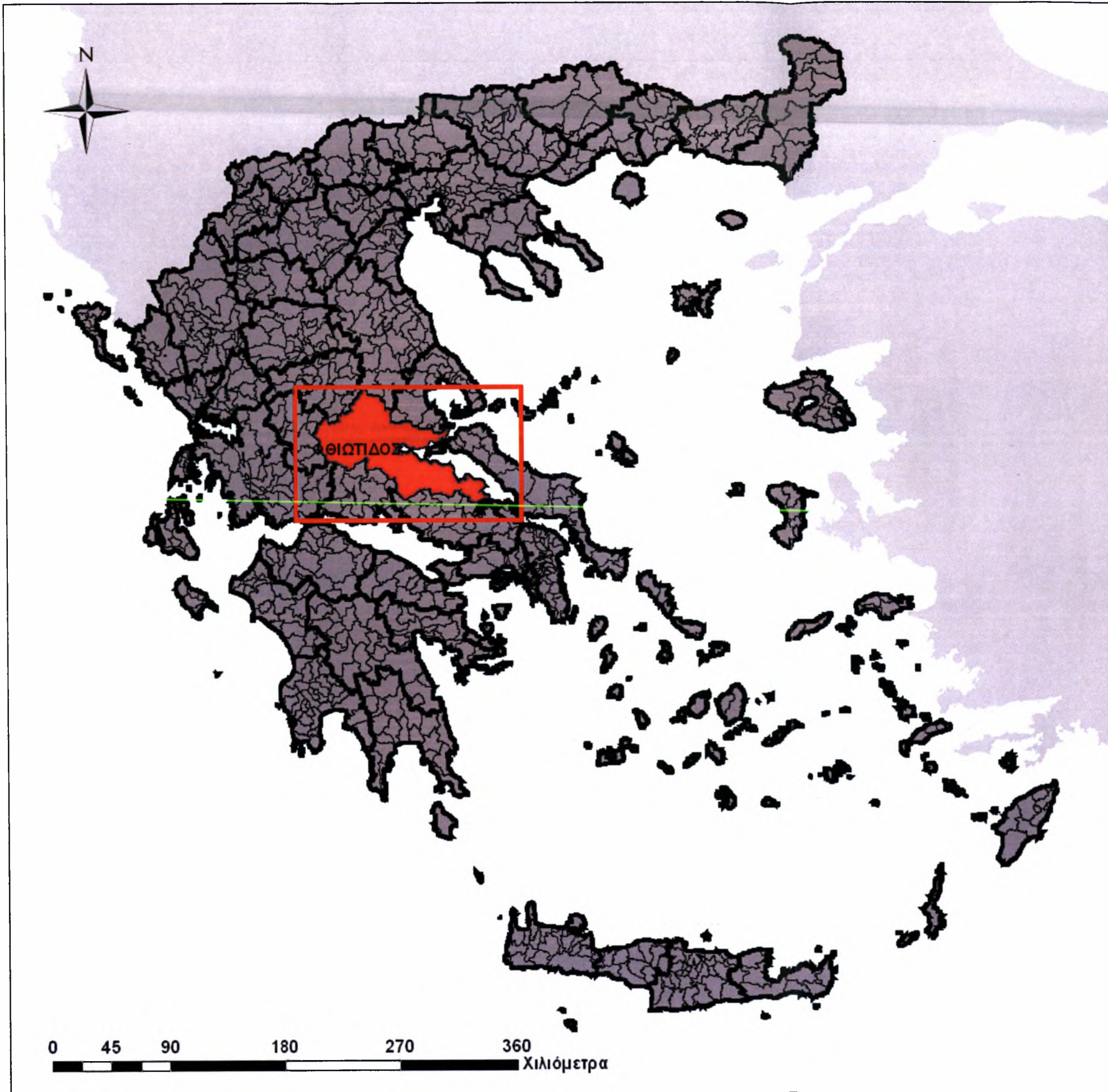
Τα Καμένα Βούρλα είναι μια μικρή παράκτια πόλη στο Μαλιακό Κόλπο του πρώην Νομού Φθιώτιδας (Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας), δηλαδή στο κέντρο περίπου της ηπειρωτικής Ελλάδας. Πρόκειται για μια πόλη, η οποία γεωγραφικά, σχετίζεται με την αρχαία πόλη Θρόνιο, όπου σύμφωνα με τον Στράβωνα υπήρχαν θερμές-ιαματικές πηγές (ΕΟΤ, 1966). Παράλληλα, ως αποτέλεσμα αυτού του φυσικού πλούτου της περιοχής, τα Καμένα Βούρλα, εδώ και αρκετές δεκαετίες, αποτελούν τη 2<sup>η</sup> σπουδαιότερη λουτρόπολη της χώρας.

Από γεωγραφική και τοπογραφική άποψη, τα Καμένα Βούρλα είναι χτισμένα στους πρόποδες του όρους Κνημίδα και κατά μήκος του Μαλιακού Κόλπου. Απέχουν 175 χλμ περίπου από την Αθήνα και μόλις 35 χλμ από τη Λαμία (την πρωτεύουσα του πρώην Ν. Φθιώτιδας και έδρα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας) και σχεδόν τέμνονται από τον εθνικό-διευρωπαϊκό οδικό άξονα της ΠΑΘΕ.

Όσον αφορά τη διοικητική υπαγωγή των Καμένων Βούρλων, σύμφωνα με την πρότερη διοικητική δομή της χώρας, αποτελούσε την έδρα του ομώνυμου Δήμου, ο οποίος απαρτιζόταν από συνολικά τρία (3) Δημοτικά Διαμερίσματα (Δ.Δ. Καμένων Βούρλων, Δ.Δ. Ρεγγινίου και Δ.Δ. Καινούργιου). Παρ'όλα αυτά, μετά την τελευταία διοικητική μεταρρύθμιση («Καλλικράτης»), τα Καμένα Βούρλα υπάγονται πλέον στο Δήμο Μώλου - Αγ. Κωνσταντίνου, παραμένοντας ωστόσο έδρα του εν λόγω νεοσυσταθέντος Δήμου.

Πλέον ο Καλλικρατικός Δήμος Μώλου – Αγ. Κωνσταντίνου, έχει έκταση 346 τ.χλμ. και απαρτίζεται από τις Δημοτικές Ενότητες: Καμένων Βούρλων, Αγ. Κωνσταντίνου και Μώλου.





Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης  
Γραφείο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή

**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ  
ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ  
ΜΙΚΡΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΟΛΕΩΝ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:  
3.1.

ΘΕΜΑ:  
**ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ**

ΒΟΛΟΣ 2011



### 3.2 Δημογραφικά - Πληθυσμιακά Στοιχεία

Σύμφωνα με την πρότερη διοικητική δομή αλλά και την τελευταία απογραφή, ο πρώην Δήμος Καμένων Βούρλων είχε συνολικό πληθυσμό 4.785 κατοίκους. Ειδικότερα, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2001, το Δ. Δ. Καμένων Βούρλων εμφάνιζε συνολικά πληθυσμό 2.697 κατοίκων, συμπεριλαμβανομένων και των κατοίκων του οικισμού της Καρυάς. Αναλυτικότερα, όσον αφορά τον πληθυσμό των υπόλοιπων Δημοτικών Διαμερισμάτων, το Δ.Δ. Καινούργιου (το οποίο περιλάμβανε τους οικισμούς Καινούργιο, Αγ. Αικατερίνη και Νέο Θρόνιο), είχε πληθυσμό 1.261 κατοίκους, ενώ το Δ.Δ. Ρεγγινίου (το οποίο περιλάμβανε μόνο τον ομώνυμο οικισμό) είχε πληθυσμό 827 κατοίκους.

Πίνακας 1 Πληθυσμιακή εξέλιξη Δ.Δ. Καμένων Βούρλων

Δημοτικά Διαμερίσματα και Οικισμοί	1961	1971	1981	1991	2001
Δ.Δ. Καμένων Βούρλων	1705	2137	2275	2469	2697
Καμένα Βούρλα	927	1603	2067	2400	2591
Καρυά	778	534	208	69	106

Πηγή: ίδια επεξεργασία από ΕΣΥΕ

Όπως παρατηρούμε και από τον Πίνακα 1 στο Δ.Δ Καμένων Βούρλων και στον ομώνυμο οικισμό παρατηρείται διαχρονική αυξητική τάση των πληθυσμιακών μεγεθών παρά την ραγδαία μείωση του πληθυσμού της Καρυάς. Η ελλάτωση του πληθυσμού της Καρυάς οφείλεται στη μετεγκατάσταση των Καρυωτών προς τα Καμένα Βούρλα και αλλά μεγαλύτερα αστικά κέντρα, η οποία παρατηρείται στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα (Παπαγεωργίου, 2009).

Όσο αφορά την ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού, αυτή ακολουθεί τη γενική πληθυσμιακή δομή του νομού, έτσι παρατηρείται σταδιακή γήρανση του πληθυσμού.

### 3.3 Οικονομικά Στοιχεία

Όπως είναι αναμενόμενο, η οικονομία των Καμένων Βούρλων στηρίζεται σε όλους τους παραγωγικούς τομείς. Όμως ιδιαίτερης σημασίας για την περιοχή έχει ο κλάδος της παροχής υπηρεσιών και ειδικότερα των τουριστικών υπηρεσιών, δεδομένου ότι τα Καμένα Βούρλα αποτελούν μια κατ'εξοχήν παράκτια τουριστική πόλη, με πλήθος ξενοδοχειακών και λοιπών τουριστικών επιχειρήσεων. Πέραν του κλάδου του τουρισμού όμως, στα Καμένα Βούρλα αρκετά ανεπτυγμένος είναι και ο κλάδος παροχής οικονομικών υπηρεσιών (τράπεζες) που απασχολούν ένα σημαντικό μέρος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ (ΕΛΣΤΑΤ), και ο δημόσιος τομέας συμβάλλει στη διόγκωση του τομέα παροχής υπηρεσιών, αφού στα Καμένα Βούρλα εδρεύουν αρκετές υπηρεσίες του δημοσίου τομέα, για την εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιοχής, που απασχολούν δεκάδες εργαζομένους.

**Πίνακας 2 Απασχολούμενοι ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας (1991-2001)**

Δήμος Καμένων Βούρλων	Απασχολούμενοι				Οικονομικά Ενεργοί	
	Α	Σ	Γ	Δεν απάντησαν	σύνολο	<25 ετών
1991	133	161	454	87	826	102
2001	184	216	590	-	990	-
Ποσοστό % '91'	16,1/17,7	19,5/21,5	49,9/60,7	10,5/0	100	12,3
Ποσοστό % 01'	18,6	21,8	59,6	-	100	-

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΕΛ.ΣΤΑΤ

Σύμφωνα με την απογραφή του '91, ο ενεργός πληθυσμός των Καμένων Βούρλων απασχολούταν κατά 16,1% στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, ενώ τα ποσοστά στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα ήταν 19,5% και 49,9% αντίστοιχα (Πίνακας 2). Το 2001, παρατηρείται αύξηση του απασχολούμενου πληθυσμού κατά 164 εργαζόμενους, από τους οποίους το 18,6% απασχολούνταν στον πρωτογενή τομέα, το 19,5% στο δευτερογενή και το 49,9% στον τομέα παροχής υπηρεσιών (Η ταυτόχρονη



αύξηση των ποσοστώσεων του κάθε τομέα οφείλεται στην έλλειψη του πεδίου «δεν απάντησαν»).

Όπως γίνεται εμφανές από τα παραπάνω στοιχεία, τα Καμένα Βούρλα διατηρούν μια συνεχή πορεία οικονομικής ανάπτυξης, παρά το γεγονός ότι ο ιαματικός τουρισμός της περιοχής εμφανίζει διαρκή πτωτική τάση ειδικά από το 1985 και ύστερα.. Γενικά, αυτό που θα μπορούσε να ειπωθεί είναι ότι η οικονομική ανάπτυξη των Καμένων Βούρλων, κατά την δεκαετία 1991 – 2001, βασίστηκε ταυτόχρονα και στους τρεις κλάδους της οικονομίας.

## **4 Η χωρική δομή των Καμένων Βούρλων**

### **4.1 Η Οικιστική Ανάπτυξη της Λουτρόπολης**

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί, επιχειρείται η διερεύνηση των ιστορικών γεγονότων που οδήγησαν την πόλη των Καμένων Βούρλων στην σημερινή της μορφή. Η ανάλυση βασίζεται σε βιβλιογραφικές αναφορές και επικεντρώνεται στην οικιστική εξέλιξη της περιοχής από τα τέλη του 19ου αιώνα έως σήμερα.

#### **4.1.1 Η Γένεση του Οικισμού**

Η περιοχή των Καμένων Βούρλων ήταν γνωστή για τις ιαματικές πηγές της από τα αρχαία χρόνια. Σύμφωνα με το Στράβωνα στην περιοχή που σήμερα βρίσκεται ο οικισμός των Καμένων Βούρλων υπήρχαν πηγές θερμών υδάτων που χρησιμοποιούνταν για θεραπείες διαφόρων ειδών (Παπαγεωργίου, 2009). Όμως στην περιοχή άργησε να αναπτυχθεί η οποιαδήποτε μορφή δόμησης, πιθανά εξαιτίας του βαλτώδους εδάφους που τη χαρακτήριζε.

Μέχρι τα τέλη του 19ου στην περιοχή υπάρχουν διάσπαρτα παραπήγματα που εξυπηρετούν κτηνοτρόφους της περιοχής και τα κοπάδια τους. Οι θερμές πηγές της περιοχής δεν ήταν γνωστές στους σύγχρονους ανθρώπους, μέχρι που ανακαλύφθηκαν ξανά από κτηνοτρόφους. Οι θεραπευτικές ιδιότητες των πηγών διαδόθηκαν από στόμα σε στόμα, με αποτέλεσμα η περιοχή να αρχίσει να γίνεται επισκέψιμη από αρκετούς κατοίκους των γύρω περιοχών (Σκούρας, 1957).

Στην αρχή, οι λουτροθεραπείες λάμβαναν χώρα σε αυτοσχέδιες γούρνες, ενώ αργότερα μια δεξαμενή που χτίστηκε από τις τοπικές εκκλησιαστικές αρχές, μετέτρεψε σε πιο αξιοπρεπείς τις συνθήκες των λουτρών στην περιοχή. Την ίδια

περίπου εποχή, για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών κατασκευάστηκαν υποτυπώδη ενοικιαζόμενα δωμάτια όμως οι βάλτοι που υπήρχαν στην περιοχή εμπόδιζαν την όποια περαιτέρω ανάπτυξη (οικιστική και τουριστική) της περιοχής.

Τελικά, η ανάπτυξη του οικισμού θα ξεκινήσει περίπου το 1915 και μέχρι το 1930 τα Καμένα Βούρλα θα αριθμούν περίπου 50 ενοικιαζόμενα δωμάτια. Ταυτόχρονα, την ίδια εποχή κατασκευάζεται και μια δεύτερη δεξαμενή για λουτροθεραπείες, αυξάνοντας ακόμη περισσότερο την επισκεψιμότητα της περιοχής (Παπαγεωργίου, 2009).

Τη δεκαετία του '30 το κράτος αρχίζει να επεμβαίνει με στόχο την βελτίωση των συνθηκών υγιεινής και τη δημιουργία νέων καλλιεργήσιμων εκτάσεων. Το 1933 γίνεται αποστράγγιση των ελών στην περιοχή των Καμένων Βούρλων. Η αποστράγγιση έχει τελικά ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και αποκαλύπτει νέες ιαματικές πηγές (Σκούρας, 1957).

Η αλλαγή των συνθηκών κάνει την περιοχή πιο ελκυστική τόσο για τους εν δυνάμει κατοίκους όσο και για τους επιχειρηματίες. Το 1937 υπογράφεται σύμβαση του κράτους με την εταιρεία «Ραδιοθέρμαι» διάρκειας 32 ετών. Στα πλαίσια της συμφωνίας γίνονται σημαντικά έργα από την εταιρεία.. Τα νερά των ιαματικών πηγών συγκεντρώνονται σε μια δεξαμενή και κατασκευάζεται το υδροθεραπευτήριο «Ασκληπιός» το οποίο στην εποχή του αποτελούσε ένα υπερσύγχρονο και πλήρες κέντρο λουτροθεραπείας. Επίσης κατασκευάζονται τα ξενοδοχεία «Ράδιον» και «Θρόνιον» που μαζί με το προϋπάρχον «Καλλίδρομος» αποτελούν τα πρώτα αξιόλογα ξενοδοχεία της περιοχής. Η εταιρεία προχώρησε και σε έργα υποδομής όπως η δημιουργία εργοστασίου ηλεκτρικής ενέργειας και πάγου, ανάπλαση της παραλιακής ζώνης και υδροδότηση της λουτρόπολης με πόσιμο νερό (Σκούρας, 1957).

Το 1940 η σύμβαση επεκτείνεται για ακόμη 33 χρόνια, με την προϋπόθεση η εταιρεία να προχωρήσει σε νέα έργα όμως, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος ματαίωσε την υλοποίηση αυτών των σχεδίων (Παπαγεωργίου, 2009).

Μετά τη λήξη του εμφυλίου πολέμου τα Καμένα Βούρλα ανακάμπτουν ως τουριστικός προορισμός. Τόσο η επισκεψιμότητα της περιοχής όσο και άλλες παραγωγικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες παρουσιάζονται ενδυναμωμένες. Τα Καμένα Βούρλα έχουν μετατραπεί από ένα μεμονωμένο στην ύπαιθρο κέντρο

λουτροθεραπείας σε μια σύγχρονη τουριστική κωμόπολη που έλκει παραθεριστές καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου. Μέσα σε περίπου 40 χρόνια, η λουτρόπολη των Καμένων Βούρλων από μια βαλτώδης περιοχή είχε μετεξελιχτεί πια σε έναν μοντέρνο κοσμοπολίτικο τουριστικό θέρετρο/οικισμό. Η ανάπτυξη αυτή έγινε δυνατή κυρίως χάρη στην κρατική παρέμβαση που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην άρση των αντιξοοτήτων (έλη) και κατέστησε προσβάσιμους και εκμεταλλεύσιμους τους φυσικούς πόρους της περιοχής.

Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των Καμένων Βούρλων σε κοσμοπολίτικη πόλη διαδραμάτισαν και οι επισκέψεις μεγάλων προσωπικοτήτων της μετεμφυλιακής περιόδου. Οι επώνυμοι επισκέπτες της περιοχής συντέλεσαν στην έλξη ευπορότερων επισκεπτών και την προβολή της περιοχής σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Μεταξύ των επωνύμων επισκεπτών βρίσκονται: ο Ίντρι (βασιλιάς της Λιβύης, 1955), ο Ιμπν Σαούντ (βασιλιάς της Σαουδικής Αραβίας, 1965), ο Κωνσταντίνος Καραμανλής (πρωθυπουργός της Ελλάδας και αργότερα Πρόεδρος της Δημοκρατίας, 1962), ο Αριστοτέλης Ωνάσης (Εφοπλιστής) και αστέρες του καλλιτεχνικού στερεώματος. Οι φωτογραφίες διασημοτήτων του paparazzi της εποχής, Νίκου Παπαϊωάννου εκτίθενται έως σήμερα στην καφετέρια «NEON» στην πόλη των Καμένων Βούρλων.

Έως το 1970 οι ρυθμοί ανάπτυξης του οικισμού παρέμειναν σταθερά αυξητικοί. Η αύξηση της τουριστικής κίνησης στην περιοχή οδηγούσε σε περαιτέρω ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων. Τα ξενοδοχεία από μόλις τέσσερα (4) που ήταν το 1955, έφθασαν τα έντεκα (11) το 1965, ενώ το ίδιο συνέβη και με τα ενοικιαζόμενα δωμάτια και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στο χώρο της εστίασης και της αναψυχής.

Το 1970, λήγει η σύμβαση με την εταιρεία «Ραδιοθέρμαι» και υπογράφεται νέα σύμβαση με την «ΑΞΕ ΑΣΤΗΡ». Η νέα εταιρεία προχώρησε στην κατασκευή του νεότερου υδροθεραπευτηρίου «Ιπποκράτης» καθώς και στην ανάπτυξη και ανακαίνιση των λοιπών τουριστικών εγκαταστάσεων του Θερμαλιστικού Πάρκου (Παπαγεωργίου, 2009).

Η ανοδική πορεία των Καμένων Βούρλων συνεχίζεται έως και τα μέσα της δεκαετίας του '80. Το 1985, παρατηρείται σημαντική μείωση της τουριστικής κίνησης στην περιοχή κυρίως εξαιτίας της μείωσης των θερμαλιστών. Τα ξενοδοχεία «Θρόνιον» και

«Ράδιον» σταματούν να λειτουργούν το 1986 και 1987 αντίστοιχα. Τα δυο υδροθεραπευτήρια υπολειτουργούν ενώ το «Ασκληπιός» έκλεισε οριστικά το 2000.

Ο τουριστικός κλάδος στα Καμένα Βούρλα μετά το 1985 φαίνεται να δέχεται αλλεπάλληλα πλήγματα. Η τουριστική κίνηση μειώνεται σημαντικά. Αξίζει να σημειωθεί, ότι το 2008 μόνο τα μισά από τα 63 ξενοδοχεία λειτουργούν καθ' ολη την διάρκεια του έτους. Οι ψυχαγωγικές επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις εστίασης έχουν πάψει να λειτουργούν με τα ποιοτικά standards των δεκαετιών του '50, '60 και '70 και ο τουρισμός αφορά κυρίως θερινούς παραθεριστές της γύρω περιοχής και ταξιδιώτες που διέρχονται από τα Καμένα Βούρλα λόγω της εθνικής οδού (Παπαγεωργίου, 2009).

Εξαιτίας της διάνοιξης του νέου αυτοκινητόδρομου (ΠΑΘΕ) τα Καμένα Βούρλα κινδυνεύουν με περαιτέρω μείωση του αριθμού των επισκεπτών, αφού η στάση των οδηγών στην πόλη δεν είναι πλέον τόσο ελκυστική όσο παλαιότερα. Όμως αυτό ακριβώς το στοιχείο μπορεί να οδηγήσει σε ποιοτική αναβάθμιση του οικισμού και τελικά σε μια νέα περίοδο τουριστικής και οικονομικής ανάπτυξης, αν και είναι πολύ δύσκολο να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα.

#### 4.1.2 Τα στάδια οικιστικής και πολεοδομικής εξέλιξης

Η περιοχή των Καμένων Βούρλων μέχρι το 1933 αποτελούνταν από βαλτώδεις εκτάσεις ιδιαίτερα αφιλόξενες και ακατάλληλες προς κατοίκηση. Έως τα τέλη του 19ου αιώνα, στην περιοχή υπήρχαν διάσπαρτα μαντριά για την στέγαση αιγοπροβάτων. Μετά την ανακάλυψη των θερμών πηγών παρουσιάστηκε ενδιαφέρον από οικιστές για εγκατάσταση στην περιοχή, οι οποίοι διέβλεπαν τις οικονομικές ευκαιρίες που δινόταν από την ύπαρξη και εκμετάλλευση των θερμών – ραδιενεργών πηγών για τουριστικούς και θεραπευτικούς λόγους.

Στην περιοχή, την περίοδο 1900 – 1935, δημιουργούνται υποτυπώδη οικιστικά σύνολα, αποτελούμενα σε μεγάλο βαθμό από πρόχειρα και κακής ποιότητας παραπήγματα. Το 1935, πραγματοποιήθηκε το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής με τίτλο «Λουτρόπολις Καμένα Βούρλα» (ΦΕΚ 542/35). Το σχέδιο υλοποιήθηκε από την εταιρεία «Ραδιοθέρμαι» η οποία διέθεσε περίπου 40 εκατομμύρια δραχμές για την κατασκευή των ξενοδοχείων «Ράδιον»,



«Καλλιδρομος», «Θρόνιον», την περάτωση του υδροθεραπευτηρίου «Ασκληπιός», την ανάπλαση της παραλίας και την ηλεκτροδότηση της νέας λουτρόπολης. Επίσης μεγάλο μέρος του βάλτου της περιοχής εκχερσώθηκε από την εταιρεία και έτσι η περιοχή κατέστη φιλικότερη προς κατοίκηση.

**Χάρτης 4.1 Το πρώτο σχέδιο της λουτρόπολης των Καμένων Βούρλων.**



Καθώς τα έργα προχωρούσαν με γρήγορους ρυθμούς οι πιέσεις για οικιστική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής έγιναν εντονότερες. Το 1940, η εταιρεία προχώρησε ανανέωση της σύμβασης έτσι ώστε να γίνουν μια σειρά από έργα υποδομής στην περιοχή. Όμως ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος που ξεσπά, η ιταλική εισβολή και η κατοχή της Ελλάδας από τις δυνάμεις του άξονα ματαιώνουν αυτό το σχεδιασμό.

Τα Καμένα Βούρλα συνέχισαν να αναπτύσσονται τόσο οικονομικά όσο και οικιστικά και μετά το τέλος της εμπόλεμης περιόδου της δεκαετίας του '40. Με ατμομηχανή της ανάπτυξης τον θερμαλιστικό τουρισμό η πόλη μετατράπηκε γρήγορα σε τουριστικό προορισμό διεθνούς σημασίας. Η οικονομική ανάπτυξη ελκύει κατοίκους από τα γύρω ορεινά χωριά της περιοχής. Επίσης την δεκαετία του '50 αναπτύσσονται και άλλες μορφές τουρισμού, όπως εκδρομές στην γύρω περιοχή και καλοκαιρινούς τουρισμούς με στόχευση τη θάλασσα. Στα καταστήματα εστίασης και τα κέντρα

διασκέδασης των Καμένων Βούρλων συχνά παρουσιάζονται ορχήστρες για την διασκέδαση των επισκεπτών (Παπαγεωργίου, 2009).

**Εικόνα 4.1** Αεροφωτογραφία των Καμένων Βουρλών (1945).



**Εικόνα 4.2** Αεροφωτογραφία των Καμένων Βουρλών (1960).



Στις εικόνες 4.1 και 4.2. παρατηρεί κανείς την οικιστική ανάπτυξη των Καμένων Βούρλων κατά την δεκαπενταετία 1945 – 1960.

Στην αεροφωτογραφία του 1945, παρατηρούμε οικιστική ανάπτυξη δυτικά της λουτρόπολης κατά μήκος της παραλίας και στα ανατολικά αχνοφαίνεται ένας στενός δρόμος που αργότερα θα γίνει η εθνική οδός όπως τη γνωρίζουμε σήμερα.



Σχεδόν αμέσως μετά το τέλος του εμφυλίου πολέμου οι δυνατότητες των Καμένων Βούρλων γίνονται εμφανείς. Το κράτος για την καλύτερη ανάπτυξη του οικισμού εγκρίνει το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο των Καμένων Βούρλων (ΦΕΚ 187/ΑΑ/54). Το σχέδιο αναφέρεται στην διαμόρφωση οικοδομικών τετραγώνων και την χάραξη των εντός του οικισμού δρόμων πέρα από τα όρια του Θερμαλιστικού Πάρκου. Οι παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια του σχεδίου του '54 είναι εμφανείς στην αεροφωτογραφία του 1960.

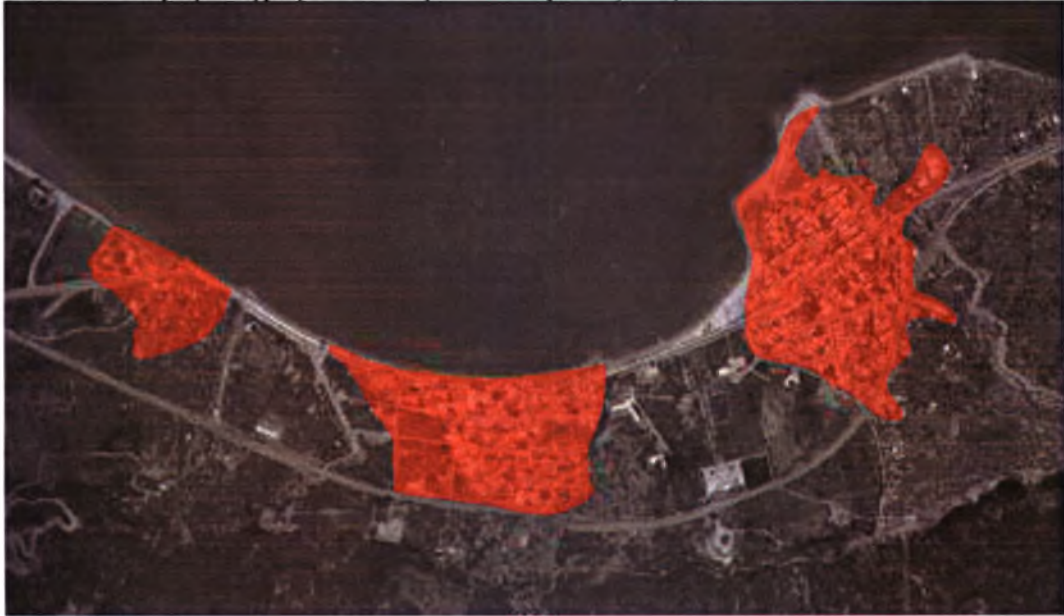
Στην αεροφωτογραφία του 1960, παρατηρείται επέκταση του οικιστικού ιστού στα ανατολικά και δημιουργία ενός νέου οικιστικού τμήματος δυτικά της λουτρόπολης. Εκείνη της εποχή τα Καμένα Βούρλα εκτεινόταν σε μια λωρίδα γης μήκους περίπου 2 χιλιομέτρων. Ο οικιστικός ιστός διακρινόταν σε τρία μέρη: το κεντρικό, που αποτελούνταν από την λουτρόπολη με τα ξενοδοχεία και τα υδροθεραπευτήρια και δυο οικιστικά αναπτύγματα εκατέρωθεν (ανατολικά, δυτικά) της λουτρόπολης στα οποία εντοπιζόνταν οι κατοικίες και μικρότερες τουριστικές επιχειρήσεις (ενοικιαζόμενα δωμάτια). Το ανατολικό τμήμα του οικισμού, παρουσιάζει την μεγαλύτερη οικιστική ανάπτυξη αφού εκείνη την περίοδο υπήρχε ένας οικοδομικός συνεταιρισμός που συνέβαλε εντατικά στην ανάπτυξη της λουτρόπολης προς αυτή την κατεύθυνση (Παπαγεωργίου, 2009). Επίσης στην ίδια αεροφωτογραφία φαίνεται η ανάπτυξη του οδικού δικτύου τόσο εντός του οικισμού όσο και της εθνικής οδού Αθηνών - Λαμίας που κατασκευάζεται εκείνη την περίοδο. Η εθνική οδός, διέρχεται νότια της λουτρόπολης και παρακάμπει τον οικισμό. Ακόμα εμφανείς είναι οι ανθρωπογενείς παρεμβάσεις κατά μήκος του παραλιακού μετώπου ανατολικά του οικισμού, στο οποίο έχει αρχίσει να φαίνεται η διαμόρφωση της παραλιακής ζώνης αναψυχής.

Το ρυμοτομικό σχέδιο του '54 δεν επαρκεί για να καλυφθούν οι οικιστικές ανάγκες του οικισμού. Το 1965, το πολεοδομικό σχέδιο αναθεωρείται και επεκτείνεται (ΦΕΚ 2/Δ/1965). Η επέκταση προβλέπει επέκταση του οικισμού κατά μήκος και πλάτος.

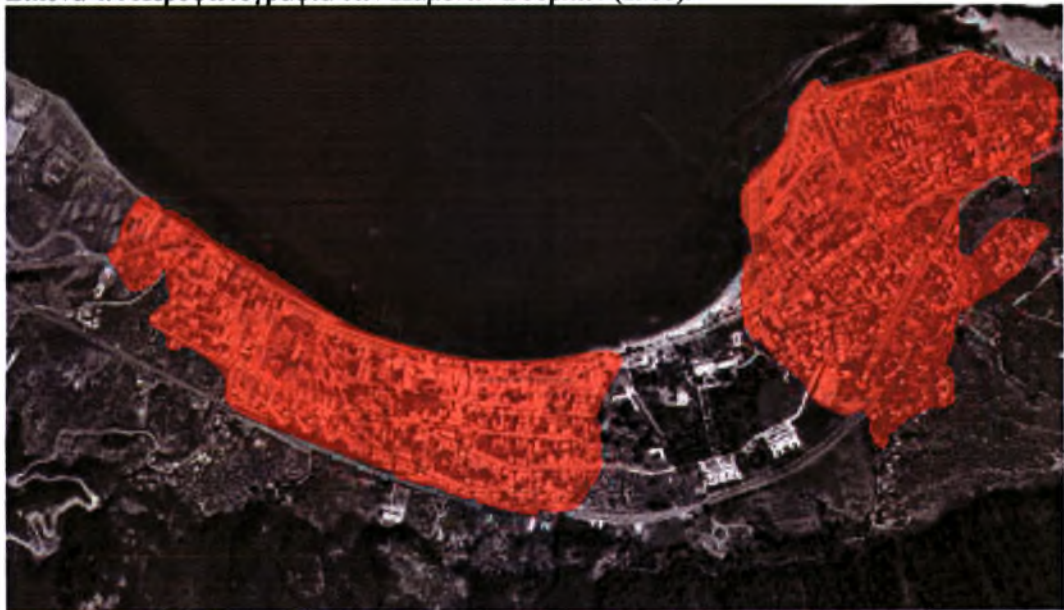
Στις αρχές της δεκαετίας του '70, η οικοδομική ανάπτυξη του οικισμού είναι εμφανής. Τόσο το ανατολικό όσο και το δυτικό τμήμα έχουν διογκωθεί, ενώ ένα νέο οικιστικό ανάπτυγμα κάνει την εμφάνισή του δυτικά, στο σημείο που η παλιά εθνική οδός εφάπτεται με τη θάλασσα. Επίσης, φαίνονται οι διανοίξεις κάθετων δρόμων

προς την παραλιακή οδό. Ένα ακόμα στοιχείο είναι, η εμφάνιση διάσπαρτης παρόδιας και παραθαλάσσιας δόμησης κατά μήκος της εθνικής οδού και του ανατολικού τμήματος της παραλίας των Καμένων Βούρλων. Η οικιστική ανάπτυξη που παρατηρείται στα Καμένα Βούρλα οδηγεί στην επέκταση του σχεδίου πόλης για ακόμα μια φορά το 1971 (ΦΕΚ 42/δ/1971).

**Εικόνα 4.3 Αεροφωτογραφία των Καμένων Βουρλών (1970).**



**Εικόνα 4.4 Αεροφωτογραφία των Καμένων Βουρλών (1988).**



Κατά την δεκαετία του '70 και του '80, η οικιστική ανάπτυξη της πόλης συνεχίζεται με γρήγορους ρυθμούς. Το 1988, η δυτική πλευρά του οικισμού καλύπτει σχεδόν εξολοκλήρου την έκταση ανάμεσα στη θάλασσα και στην εθνική οδό. Στα ανατολικά

συμβαίνει το ίδιο όμως οικιστικά σύνολα αναπτύσσονται πέρα από το όριο της εθνικής οδού. Εντός του Θερμαλιστικού Πάρκου, αυτή την περίοδο, κατασκευάζεται ένα δεύτερο υδροθεραπευτήριο για τις ανάγκες εξυπηρέτησης του διαρκώς αναπτυσσόμενου ιαματικού τουρισμού της λουτρόπολης. Το υδροθεραπευτήριο «Ίπποκράτης», όπως ονομάστηκε, είναι το μόνο που λειτουργεί ως σήμερα αφού το «Ασκληπιός» έκλεισε το 2000 λόγω μείωσης της θερμαλιστικής κίνησης στην περιοχή μετά το 1985.

Η οικιστική ανάπτυξη κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας του '80 οφείλεται περισσότερο στην χρήση δεύτερης κατοικίας από κατοίκους της γύρω περιοχής.

Το 1987, στο πλαίσιο της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) εκπονείται το πρώτο σύγχρονο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) των Καμένων Βούρλων (ΦΕΚ 776/δ/87). Για την κάλυψη των αναγκών επέκτασης το ΓΠΣ αναθεωρήθηκε τέσσερα χρόνια αργότερα (ΦΕΚ 272/δ/91). Το σχέδιο σε αντίθεση με τα προηγούμενα, δεν περιορίζεται στην τακτοποίηση της ρυμοτομίας του οικισμού και τον κανονισμό των εντός σχεδίου όρων δόμησης. Με το ΓΠΣ του '87 προωθούνται ποιοτικές αλλαγές εντός του οικιστικού συνόλου αλλά και μέτρα προστασίας των φυσικών πόρων στην περιοχή.

Στο ΓΠΣ των Καμένων Βούρλων προβλέπονται παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο της περιοχής με σημαντικότερη, τη νέα χάραξη της εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας, από το Ασπρονέρι ως τον οικισμό Παλιούρια, για την παράκαμψη του οικισμού από υπεραστική κυκλοφορία. Για την σύνδεση των Καμένων Βούρλων με την νέα οδό προβλέπεται η δημιουργία δυο ανισόπεδων κόμβων (ανατολικά στη θέση Ασπρονέρι και δυτικά στο άκρο του οικισμού).

Για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής, προτείνονται μια σειρά από μέτρα και δράσεις. Οι δράσεις αφορούσαν κυρίως την προστασία των ιαματικών πηγών, την προστασία του τοπίου, την προστασία των δασικών εκτάσεων και την βελτίωση της δασικής οδοποιίας και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών διάθεσης και επεξεργασίας στερεών και υγρών απορριμμάτων (ΧΥΤΑ στη θέση «Περιστέρα», βιολογικός καθαρισμός στη θέση «Καινούργιο»).

Εντός του οικισμού, για την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος το ΓΠΣ προτείνει: τη μετεγκατάσταση οχλουσών χρήσεων, ζώνες αισθητικών και λειτουργικών παρεμβάσεων στην παραλία και το «Μονοπάτι του έρωτα» και δράσεις

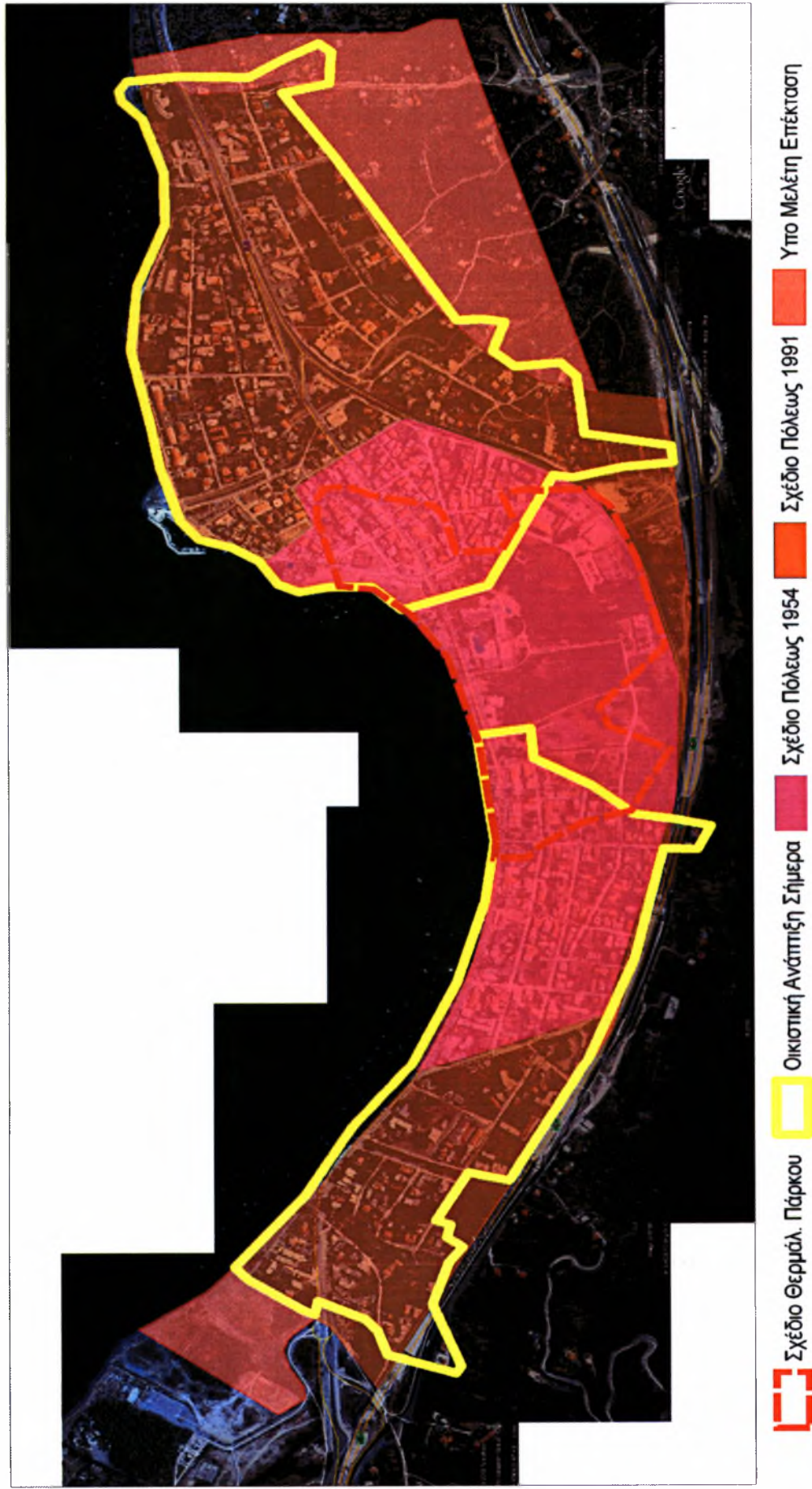


που αφορούν την προστασία του οικισμού από ανεπιθύμητες συνέπειες της νέας Ε.Ο. (προστασία από την ηχορύπανση). Πολύ σημαντική είναι η προτεινόμενη αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου του οικισμού σε ζώνη αναψυχής.

Η χωρητικότητα της οικιστικής περιοχής των Καμένων Βούρλων υπολογίζεται για να καλύψει 12.000 κατοίκους εκ των οποίων οι 4.000 θα είναι μόνιμοι κάτοικοι και οι 8.000 εποχικοί (επισκέπτες / τουρίστες) και ιδιοκτήτες δεύτερης κατοικίας. Ο μαρασμός του ιαματικού τουρισμού που παρατηρείται από το 1985, συνέβαλε σε αυτή την μετριοπαθή υπόθεση για τα πληθυσμιακά δεδομένα (Παπαγεωργίου, 2009).

Σήμερα τα Καμένα Βούρλα συνεχίζουν την επεκτατική οικιστική τους ανάπτυξη. Στο δυτικό μέρος του οικισμού η επέκταση της δόμησης γίνεται κατά μήκος της ζώνης που ορίζεται από τον ΠΑΘΕ και την παραλία. Επίσης, παρατηρείται διάσπαρτη δόμηση στα νοτιοδυτικά του οικισμού κατά μήκος του δρόμου προς Καρύα και τους πρόποδες του όρους Καλλίδρομο. Στα ανατολικά, παρατηρείται διάσπαρτη δόμηση σε όλη την έκταση του πλατώματος που σχηματίζεται ανάμεσα στα βουνά και την θάλασσα. Το ψυχολογικό όριο του ΠΑΘΕ και οι απότομες εδαφικές κλίσεις που παρουσιάζονται στο νότιο τμήμα του οικισμού, φαίνεται να δρουν αποτρεπτικά προς την επέκταση της δόμησης σε αυτή την περιοχή.

Χάρτης 4.2 Διαχρονική εξέλιξη πολεοδομικού σχεδιασμού και οικιστικού ιστού των Καμένων Βούρλων.



## 4.2 Πολεοδομική και Χωρική Οργάνωση

### 4.2.1 Χρήσεις γης

Η ύπαρξη των ιαματικών πηγών στην περιοχή και η ως εκ τούτου παρουσία του Θερμαλιστικού Πάρκου στα Καμένα Βούρλα, διαμορφώνουν μια ιδιαίτερη χωρική δομή. Στην ουσία, τα Καμένα Βούρλα αποτελούνται από τρεις διακριτές χωρικές ενότητες. Το Θερμαλιστικό Πάρκο, το οποίο βρίσκεται στο μέσο της πόλης, διασπά τον οικιστικό ιστό σε δύο σχεδόν ισομεγέθη τμήματα.

Στα εκατέρωθεν του Θερμαλιστικού Πάρκου τμήματα απαντώνται οι χρήσεις γης της κατοικίας, του λιανικού εμπορίου, της εκπαίδευσης, των τουριστικών επιχειρήσεων και των δραστηριοτήτων αναψυχής. Επίσης, σε αυτά χωροθετούνται και οι υποδομές υγείας και πρόνοιας καθώς και χώροι άθλησης.

Ακολουθώς παρουσιάζονται αναλυτικά και σχολιάζονται, μια προς μια, οι χρήσεις γης που απαντώνται στην παράκτια πόλη των Καμένων Βούρλων.

#### Το Θερμαλιστικό Πάρκο

Το Θερμαλιστικό Πάρκο των Καμένων Βούρλων βρίσκεται στο κέντρο του οικιστικού ιστού της πόλης των Καμένων Βούρλων. Καταλαμβάνει έκταση 235. 656 m<sup>2</sup>. Τα όρια του είναι: βόρεια η παραλιακή οδός των Καμένων Βούρλων, νότια η παράκαμψη Ε.Ο. Καμένων Βούρλων (παλιά εθνική οδός), δυτικά η οδός 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και ανατολικά το ρέμα.

Εντός των ορίων του Πάρκου χωροθετείται το σύνολο των θερμαλιστικών υποδομών της λουτρόπολης: το ξενοδοχείο «Γαλήνη», τα κουφάρια των ξενοδοχείων «Ράδιον» και «Θρόνιο» καθώς και τα υδροθεραπευτήρια «Ασκληπίος» και «Ιπποκράτης», εκ των οποίων το πρώτο έχει εγκαταλειφθεί από το έτος 2000 λόγω της μείωσης της κίνησης των θερμαλιστών κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Επίσης μέρος του θερμαλιστικού πάρκου, στο νοτιοανατολικό τμήμα του, έχει αξιοποιηθεί από τις τοπικές αρχές για την κατασκευή δυο σχολικών μονάδων και ενός κλειστού γυμναστηρίου – γηπέδου μπάσκετ.



**Εικόνα 4.5 Το εγκαταλειμμένο υδροθεραπευτήριο «Ασκληπιός»**



**Εικόνα 4.6 Εγκαταλειμμένο ξενοδοχειακό κτίριο εντός του θερμαλιστικού πάρκου.**



**Εικόνα 4.7 Κτιριακές εγκαταστάσεις ξενοδοχείου «Γαλήνη»**



**Εικόνα 4.8 υδροθεραπευτήριο «Ιπποκράτης».**

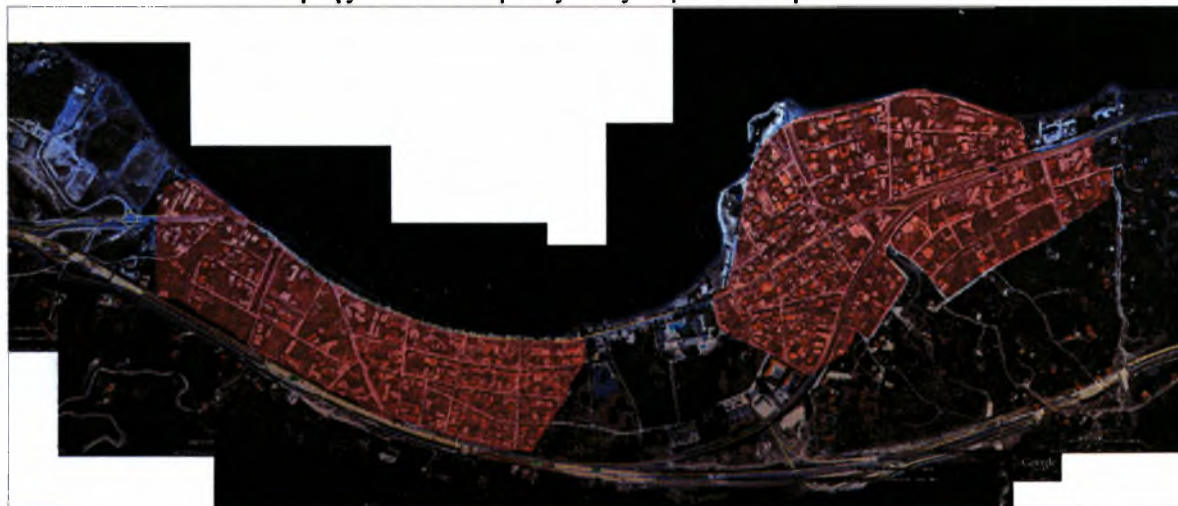


## Κατοικία

Η χρήση της κατοικίας είναι εμφανής και καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της πόλης. Ωστόσο, όπως είναι λογικό, η χρήση της κατοικίας εμφανίζεται πολύ πιο εξασθετισμένη στην παραλιακή οδό (ιδιαίτερα στη δυτικό τμήμα της παραλιακής), παραχωρώντας τη θέση της σε τουριστικές δραστηριότητες και επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής. Παράλληλα, στο ανατολικότερο τμήμα του οικισμού η δεύτερη κατοικία αποτελεί την πιο διαδεδομένη χρήση γης.

Όσον αφορά στη μορφολογία των κτιρίων κατοικίας, αυτά κατά κύριο λόγο είναι μονοκατοικίες και μικρές πολυκατοικίες (έως δύο ορόφους, πέραν του ισογείου). Γενικά, η όψη των κτηρίων κατοικίας παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία αλλά και κοινοτυπία, με αποτέλεσμα να ο αστικός χώρος να χαρακτηρίζεται από απουσία ποιοτικών – μορφολογικών χαρακτηριστικών που θα του προσέδιδαν ξεχωριστή αρχιτεκτονική ταυτότητα.

**Χάρτης 4.3 Πολεοδομικός ιστός Καμένων Βούρλων**



## Εκπαίδευση - Αθλητισμός

Στα Καμένα Βούρλα λειτουργούν δυο νηπιαγωγεία, ένας παιδικός σταθμός, ένα δημοτικό σχολείο, ένα γυμνάσιο (Γ κατηγορίας) και ένα λύκειο (Γ κατηγορίας). Το σύστημα εκπαίδευσης στα Καμένα Βούρλα όπως και σε πολλές άλλες πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους, παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις. Οι πολίτες των Καμένων Βούρλων έχουν την δυνατότητα άμεσης πρόσβασης μόνο σε ένα μέρος του συστήματος εκπαίδευσης. Εμφανείς είναι οι ελλείψεις στην τεχνική εκπαίδευση της



οποίας οι σπουδαστές πρέπει να μετακινούνται για τα μαθήματά τους στην Λαμία (Υπουργείο Παιδείας Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, 2011).

Για την άθληση των πολιτών και επισκεπτών των Καμένων Βούρλων διατίθενται ένα γήπεδο ποδοσφαίρου 5\*5, ένα κλειστό γυμναστήριο και ένα γήπεδο ποδοσφαίρου. Επίσης, οι αυλές των σχολείων του οικισμού χρησιμοποιούνται κατά τις απογευματινές ώρες ως χώροι αθλητικών δραστηριοτήτων κυρίως από παιδιά και εφήβους. Μοναδική έκφραση οργανωμένου αθλητισμού αποτελεί ο «Α.Ο Καμένων Βούρλων».

### Ξενοδοχεία - τουρισμός

Τα Καμένα Βούρλα, είναι μια πόλη που αναπτύχθηκε με οικονομική βάση τον τουρισμό. Όπως είναι φυσικό, καθ' όλη την έκταση του πολεοδομικού ιστού υπάρχουν σημαντικές υποδομές για την τουριστική εκμετάλλευση της περιοχής. Σήμερα στα Καμένα Βούρλα υπάρχουν και λειτουργούν 51 ξενοδοχειακές μονάδες, εκ των οποίων η μια είναι κατηγορίας Lux, μια Α' κατηγορίας και τρεις Β'. Επίσης στην περιοχή λειτουργούν 19 επιχειρήσεις ενοικίασης δωματίων και ένα camping (Δήμος Καμένων Βούρλων, 2011).

Στις τουριστικές υποδομές κατατάσσονται ακόμα και οι αισθητικές – πολεοδομικές παρεμβάσεις που έχουν γίνει κατά μήκος της παραλίας. Οι αναπλάσεις στην παραλία των Καμένων Βούρλων ξεκίνησαν από το 1937, από την εταιρεία «Ραδιοθερμαί», και συνεχίζονται έως Σήμερα με στόχο τη βελτίωση της λειτουργικότητας, τον καλόπιστο και την ανάδειξη της παραλίας του οικισμού. Η διαρρύθμιση της παραλιακής, αν και όχι ιδανική, αποτελεί ίσως την σημαντικότερη τουριστική υποδομή στην περιοχή.

Στις τουριστικές υποδομές κατατάσσεται ακόμα η μαρίνα του οικισμού. Η μαρίνα εξυπηρετεί μικρά τουριστικά και αλιευτικά σκάφη και χρησιμοποιείται περισσότερο για την πρόσβαση σκαφών και επιβατών στη θάλασσα, παρά για το άραγμα των σκαφών. Τα περισσότερα σκάφη της περιοχής αράζουν κατά μήκος της παραλίας σε απόσταση μερικών δεκάδων μέτρων από αυτή δημιουργώντας αισθητική όχληση και υποβαθμίζοντας το θαλάσσιο τοπίο.

Όσο αφορά τον τουριστικό κλάδο του θερμαλισμού που αποτέλεσε την αιτία δημιουργίας της πόλης και τις υποδομές του, η Εικόνα πια δεν περιλαμβάνει την λάμψη των δεκαετιών του '50, '60 και '70. Το πρώτο υδροθεραπευτήριο

«Ασκληπιός», που έπαψε να λειτουργεί το 2000 λόγω έλλειψης κίνησης θερμαλιστών, παρουσιάζει Εικόνα εγκατάλειψης. Το ίδιο συμβαίνει με τα άλλοτε ξενοδοχεία- σύμβολα του οικισμού «Θρόνιο» και «Ράδιο». Το νεότερο υδροθεραπευτήριο «Ιπποκράτης» ανακαινίστηκε πρόσφατα και αποτελεί το μοναδικό θετικό στοιχείο της λουτρόπολης των Καμένων Βούρλων. Η εγκατάλειψη που παρουσιάζεται στο σύνολο των 700 περίπου στρεμμάτων της λουτρόπολης συντελεί στην υποβάθμιση της ποιότητας του οικιστικού ιστού της πόλης.

### Κοινόχρηστοι – κοινωφελείς χώροι

Αν κάποιος εξετάσει το ζήτημα των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων στα Καμένα Βούρλα από καθαρά λογιστική άποψη, θα συμπεράνει ότι ο οικισμός δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα στην διασφάλιση κοινόχρηστων εκτάσεων. Στον αντίποδα αυτής της άποψης βρίσκεται η πραγματικότητα. Μια προσεκτικότερη ματιά στον πολεοδομικό ιστό των Καμένων Βούρλων αποκαλύπτει ότι ανατολικά και δυτικά του θαρμαλιστικού πάρκου οι χώροι πρασίνου, τα πάρκα και οι πλατείες έχουν εκλείψει.

Η εξοικονόμηση χώρου για δημόσια χρήση επαρκεί μονό για την δημιουργία δρόμων, πεζοδρόμων και ορισμένων δημόσιων κτηρίων. Ο δημόσιος χώρος μοιάζει να προέκυψε τυχαία από τα «ρετάλια» της οικιστικής ανάπτυξης. Οι κοινόχρηστοι χώροι παρουσιάζουν υπερσυγκέντρωση στο θερμαλιστικό πάρκο και έλλειψη στο υπόλοιπο του πολεοδομικού ιστού.

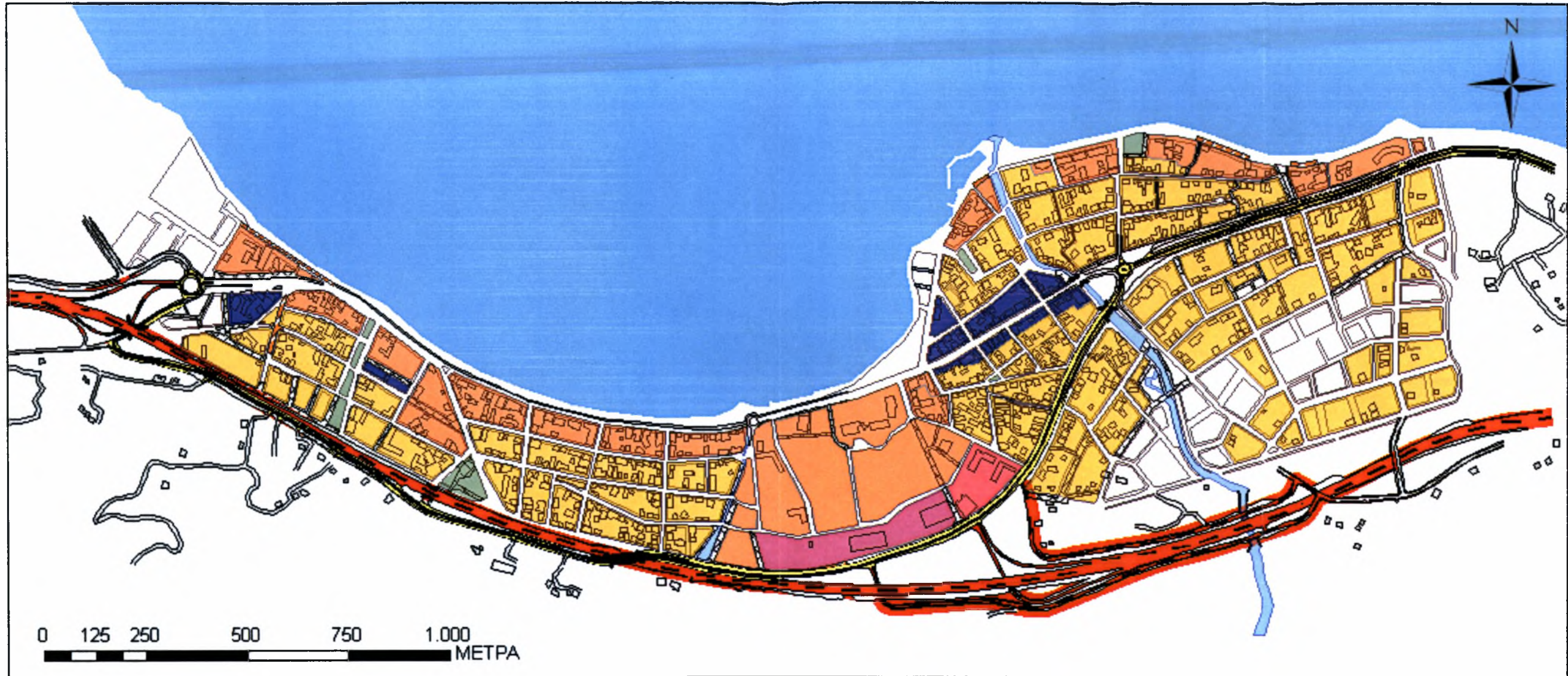
Η έλλειψη των ελεύθερων χώρων Εντός του οικιστικού ιστού δεν γίνεται αντιληπτή ή ενοχλητική για τον χρήστη της περιοχής. Σε αυτό συντελεί το μικρό μέγεθος του οικισμού, το μακρόστενο σχήμα του, το χαμηλό ύψος των κτηρίων, οι αυλές και οι αδόμητοι χώροι, καθώς και η ύπαρξη της παραλιακής ζώνης που συγκεντρώνει τις δραστηριότητες αναψυχής. Αν και η έλλειψη κοινόχρηστων χωρών στα Καμένα Βούρλα δεν αποτελεί πρόβλημα για την ποιότητα ζώνης Σήμερα, η περαιτέρω ανάπτυξη του οικισμού ενδέχεται να αντιμετωπίσει σημαντικές αρνητικές συνέπειες από αυτό το φαινόμενο.

Στο υπό έγκριση νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο των Καμένων Βούρλων γίνεται προσπάθεια εξασφάλισης δημόσιων εκτάσεων. Η καθυστέρηση που παρουσιάζει ο σχεδιασμός, σε συνδυασμό με την διάχυση της δόμησης στον εκτός

σχεδίου χώρο, δημιουργούν εμπόδια σε αυτή την προσπάθεια επιβάλλοντας το μη  
Σχέδιο των οικιστών στην πολεοδομική οργάνωση της πόλης.



Χάρτης 4.4 Χρήσης γης στον πολεοδομικό ιστό των Καμένων Βούρλων



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ





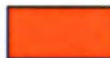
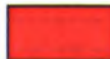


**Οργάνωση και Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου  
Μικρών Ελληνικών Πόλεων  
Η Περίπτωση των Καμένων Βούρλων**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:

**4.4.**

**ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ  
ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- |   |   |
|---|---|
|  ΠΑΡΚΟ - ΠΛΑΤΕΙΑ         |  ΠΑΘΕ              |
|  ΚΑΤΟΙΚΙΑ                |  ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ |
|  ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ     |   |
|  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ |   |
|  ΥΓΕΙΑ - ΠΡΟΝΟΙΑ         |   |
|  ΕΜΠΟΡΙΟ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ     |   |



## 4.2.2 Οδικό Δίκτυο

### Εθνικό Οδικό Δίκτυο - ΠΑΘΕ

Τα Καμένα Βούρλα αποτελούν μια από τις πόλεις που σχεδόν τέμνει ο ΠΑΘΕ - ο βασικότερος οδικός άξονας της χώρας, ο οποίος συνδέει την κεντρική Ελλάδα με την βόρεια. Πρόκειται για έναν κλειστό ταχείας κυκλοφορίας αυτοκινητόδρομο, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με δυο ή τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδα έκτακτης ανάγκης, νησίδα μεταλλικού τύπου ή τύπου New Jersey (μπετόν), στον οποίο η είσοδος και η έξοδος γίνεται από σχεδιασμένους για αυτό το σκοπό κόμβους ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr), 23/3/2011).

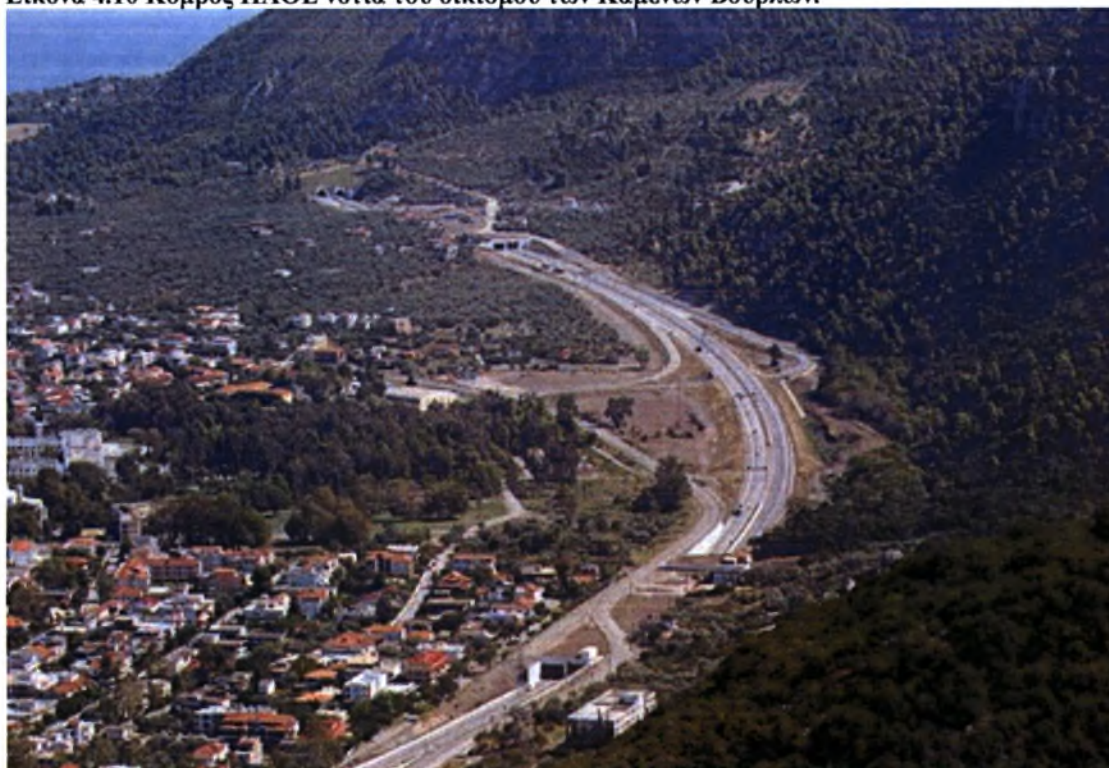
Το συνολικό μήκος του αυτοκινητόδρομου είναι 730 χιλιόμετρα και έως σήμερα έχουν ολοκληρωθεί ή ολοκληρώνονται τα 2/3 του συνολικού έργου ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr), 23/3/2011). Η χρηματοδότηση του έργου γίνεται κατά το ένα τρίτο από κοινοτικούς πόρους και κατά τα δυο τρίτα από εθνικούς πόρους.

**Εικόνα 4.9 Κόμβος ΠΑΘΕ δυτικά του οικισμού των Καμένων Βούρλων.**





**Εικόνα 4.10 Κόμβος ΠΑΘΕ νότια του οικισμού των Καμένων Βούρλων.**



Ειδικότερα όσον αφορά στην περιοχή των Καμένων Βούρλων, ο ΠΑΘΕ διέρχεται νότια του οικισμού -σχεδόν εφάπτεται με αυτόν. Για την εξυπηρέτηση και σύνδεση των Καμένων Βούρλων με τον ΠΑΘΕ λειτουργούν δυο ανισόπεδοι κόμβοι, δυτικά και νότια του οικισμού. Επίσης, έμμεση πρόσβαση στην περιοχή παρέχει και ο κόμβος που υπάρχει στην περιοχή του Άγιου Κωνσταντίνου (ανατολικά των Καμένων Βούρλων). Στους κόμβους αυτούς αναμένεται σύντομα να δημιουργηθούν σταθμοί διοδίων ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr), 23/3/2011).

Όσον αφορά τη μορφολογία του δρόμου στο ύψος των Καμένων Βούρλων, σε άλλα σημεία αποκρύπτεται εντελώς (λειτουργία σηράγγων περίπου 4 χλμ συνολικά), ενώ σε άλλα σημεία η ακουστική -και όχι μόνο- προστασία της πόλης πραγματοποιείται με υαλοπετάσματα.

#### Νομαρχιακό Οδικό Δίκτυο

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο νομαρχιακού επιπέδου της περιοχής (όπως αυτό διαμορφώνεται μετά την κατασκευή του ΠΑΘΕ), αποτελείται από τρεις δρόμους:

Α) Ν.Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας (πρώην εθνική οδός)

Ο δρόμος αποτελούσε -έως και την ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ- μέρος του εθνικού οδικού δικτύου. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που παρουσιάζονταν σε αυτόν σε συνδυασμό με το περιορισμένο πλάτος του, την έλλειψη διαχωριστικής νησίδας, την κατάσταση του οδοστρώματος και των ανεξέλεγκτων προσβάσεών του, είχαν δημιουργήσει το χαρακτηρισμό του σε δρόμο «καρμανιόλα». Σήμερα, ο δρόμος εξυπηρετεί μέρος των τοπικών αναγκών μετακίνησης, τόσο στην ευρύτερη περιοχή όσο και ειδικά στα Καμένα Βούρλα, από τα οποία εξακολουθεί να διέρχεται εφαιπτομενικά.

Ειδικότερα, στο ύψος των Καμένων Βούρλων ο εν λόγω δρόμος έχει υποστεί ορισμένες μεταβολές και αλλοιώσεις από την αρχική του χάραξη, και αυτό καθώς τμήματά του καταλαμβάνει πλέον ο ΠΑΘΕ. Όσον αφορά στην πρόσβαση στα Καμένα Βούρλα από τον συγκεκριμένο δρόμο, γίνεται από δυο κυκλικούς κόμβους (ανατολικά και δυτικά του οικισμού) στη θέση των οποίων παλαιότερα υπήρχαν οι φωτεινοί σηματοδότες της εθνικής οδού στα Καμένα Βούρλα. Ωστόσο οι δύο αυτοί κόμβοι πρόσβασης στην πόλη κρίνονται ανεπαρκείς, γι' αυτό και παρατηρήθηκε το φαινόμενο, άγνωστοι να έχουν αφαιρέσει τις εκατέρωθεν προστατευτικές μπάρες (που προϋπήρχαν στο δρόμο από την εποχή του ως ΝΕΟ), προκειμένου να εισέρχονται και εξέρχονται από και προς τον οικισμό απρόσκοπτα.

Β) Ο δρόμος προς Καρυά.

Ένας ορεινός δρόμος μικρού πλάτους που εξυπηρετεί τοπικές ανάγκες συγκοινωνίας. Η σημαντικότητα του δρόμου βαίνει μειούμενη λόγω της μείωσης του πληθυσμού της Καρυάς.

Γ) Ο παραλιακός δρόμος προς την «Παραλία Καινούριου»

Ο δρόμος εξυπηρετεί την κίνηση τουριστών από και προς την παραλία κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

### Δημοτικό Οδικό Δίκτυο

Το δημοτικό οδικό δίκτυο αποτελείται από τους εντός του οικισμού των Καμένων Βούρλων δρόμους. Ωστόσο, όπως είναι λογικό, ιδιαίτερης και πρώτιστης σημασίας είναι ο παραλιακός δρόμος του οικισμού, ο οποίος δέχεται και το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο.

Η παραλιακή οδός των Καμένων Βούρλων είχε αρχικά κατασκευαστεί ως μέρος του εθνικού οδικού δικτύου. Αργότερα πέρασε στην ευθύνη της τοπικής αυτοδιοίκησης με την ολοκλήρωση των έργων της παλιάς εθνικής οδού. Σήμερα και ειδικά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, το συγκεκριμένο δρόμο κατακλύζουν οχήματα (σταθμευμένα και διερχόμενα), πεζοί και εργαζόμενοι (γκαρσόνια).

Η πρόσβαση στον παραλιακό δρόμο γίνεται είτε από τις άκρες τις πόλεις (οριζόντια πρόσβαση) είτε από τις κάθετες οδούς που καταλήγουν σε αυτόν, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα πεζούς και οχήματα.

Παρ'όλα όμως τα προβλήματα που παρουσιάζονται η παραλιακή, δεν παύει να αποτελεί έως και σήμερα την ευκολότερη και συχνότερη επιλογή για διαμπερή κίνηση εντός του οικισμού των Καμένων Βούρλων. Αυτό οφείλεται στην μορφή των υπόλοιπων -εντός του οικισμού- δρόμων που παρουσιάζουν ασυνέχειες στην κίνηση και οδηγούν τα οχήματα προς τη θάλασσα. Επίσης, η ελλιπής σύνδεση του οικισμού με τον περιφερειακό και η μειωμένη πληροφόρηση του κοινού για την ύπαρξη του, δεν δίνουν τη δυνατότητα αποτροπής της κίνησης μέσω αυτού.

#### 4.2.3 Θαλάσσιο Μέτωπο

Ως παραθαλάσσια πόλη, βασικό στοιχείο των Καμένων Βούρλων είναι το θαλάσσιο μέτωπο. Ειδικότερα, παρά το γεγονός ότι αποτελούν μια μικρή πόλη (από άποψη πληθυσμού), τα Καμένα Βούρλα διαθέτουν ένα αρκετά εκτεταμένο θαλάσσιο μέτωπο, που εκτείνεται σε μήκος 3 χλμ περίπου. Αναμφισβήτητα, ο βασικότερος λόγος στον οποίο οφείλεται το γεγονός αυτό είναι η ιδιαίτερη τοπογραφία της περιοχής. Έχοντας ως φυσικό εμπόδιο το όρος Κνημίδα προς νότο και τη θάλασσα προς βορρά, η ελεύθερη επιφάνεια γης για την οικιστική ανάπτυξη της λουτρόπολης ήταν ιδιαίτερα περιορισμένη. Αναγκαστικά λοιπόν, τα Καμένα Βούρλα διαχρονικά επεκτάθηκαν κατά μήκος της θάλασσας και σε βάθος που κατά μέσο όρο κυμαίνεται στα 400 μέτρα (βλέπε σχετικές εικόνες 4.1.α.-ε)

Εξετάζοντας αναλυτικότερα το θαλάσσιο μέτωπο των Καμένων Βούρλων, αυτό που διαπιστώνει κανείς είναι ότι διακρίνεται σε τρία μέρη από άποψη μορφολογίας (Παπαγεωργίου, 2009): το δυτικό, το κεντρικό και το ανατολικό τμήμα.

Ειδικότερα, το δυτικό τμήμα, ξεκινά στο σημείο που η κεντρική οδός της λουτρόπολης (οδός Γερασίμου-Βασιλειάδου) παύει να είναι παραθαλάσσια και εκτείνεται έως και το camping του ΕΟΤ Καμένων Βούρλων. Το τμήμα αυτό είναι αρκετά φυσικό σε σχέση με τα υπόλοιπα δύο τμήματα. Διακρίνεται για τη μεγάλη και πλατιά αμμώδη παραλία του, ενώ καταλαμβάνεται από κατοικίες και τουριστικά καταλύματα, με σχετικά μέτρια πυκνότητα δόμησης.

Κεντρικό τμήμα του θαλάσσιου μετώπου αποτελεί το τμήμα της οδού Γερασίμου-Βασιλειάδου που γίνεται παραθαλάσσιο. Αποτελεί την κυρίως τουριστική ζώνη της πόλης, γι' αυτό και συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος της κίνηση των πεζών και των οχημάτων και το μεγαλύτερο μέρος των εστιατορίων, καφέ, κέντρων διασκέδασης κλπ της πόλης. Στην ουσία, το κεντρικό τμήμα του θαλάσσιου μετώπου των Καμένων Βούρλων εκτείνεται σε μήκος 1 χλμ. περίπου. Ειδικότερα, ένα μέρος του καταλαμβάνει το Θερμαλιστικό Πάρκο και η οργανωμένη παραλία του (με πλήθος από ομπρέλες και υποδομές για παράκτια σπορ). Ένα άλλο μέρος καταλαμβάνει το κομμάτι που έχει αναπλασθεί πρόσφατα, προσφέροντας τη δυνατότητα για περιπάτους στους επισκέπτες και τους κατοίκους, ενώ το τελευταίο μέρος του κεντρικού θαλάσσιου μετώπου χαρακτηρίζεται από αποβάθρες (είτε ξύλινες είτε χτισμένες) πάνω στην παραλία, που φιλοξενούν τραπεζοκαθίσματα τουριστικών επιχειρήσεων της παραλιακής οδού.

Τέλος, όσον αφορά το τρίτο τμήμα του θαλάσσιου μετώπου των Καμένων Βούρλων, δηλαδή το ανατολικό τμήμα, αυτό ξεκινά αμέσως μετά το κεντρικό τμήμα και εκτείνεται έως και το ανατολικό άκρο της λουτρόπολης. Ειδικότερα, το ανατολικό τμήμα του θαλάσσιου μετώπου είναι το πιο πυκνοδομημένο από όλα τα προηγούμενα. Πρόκειται για το συνοικισμό «Αττική», που στην ουσία -λόγω τοπογραφίας- προσφερόταν σε μεγαλύτερο βαθμό από τα υπόλοιπα για ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας. Το μεγαλύτερο τμήμα του ανατολικού θαλάσσιου μετώπου χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα στενή παραλία, ενώ η δόμηση σε αυτό είναι συνεχής (χωρίς κενά μεταξύ των ακινήτων) και ως επί το πλείστον αφορά διαμερίσματα δεύτερης κατοικίας σε συνεχόμενα συγκροτήματα διώροφων πολυκατοικιών.

Ωστόσο, αν και ποικιλόμορφη η μορφολογία του θαλάσσιου μετώπου των Καμένων Βούρλων, στην πράξη εμφανίζει αρκετά προβλήματα από άποψη αισθητικής και λειτουργικότητας, ειδικά κατά τους θερινούς μήνες, κατά τους οποίους παρατηρείται



και η μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού (επισκέπτες/τουρίστες και ιδιοκτήτες ακινήτων β' κατοικίας).

Ειδικότερα, στο μεγαλύτερο μέρος της παραλιακής οδού οι ταμπέλες από τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, τα κέντρα εστίασης, τις καφετέριες, τις ταβέρνες και τα εμπορικά καταστήματα δημιουργούν σημαντική οπτική ρύπανση. Οι περισσότερες ταβέρνες και καφετερίες διατηρούν τραπεζοκαθίσματα απέναντι από τα κτήρια που στεγάζονται στην πλευρά της παραλίας, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η θέα προς τη θάλασσα. Εκατέρωθεν του οδοστρώματος βρίσκονται διαρκώς σταθμευμένα οχήματα, που εντείνουν ακόμη περισσότερο το φαινόμενο της οπτικής ρύπανσης.

Η κίνηση των οχημάτων στο δρόμο είναι δύσκολη και επικίνδυνη, ιδιαίτερα αφού το οδόστρωμα κατακλύζεται από πεζούς τουρίστες και εργαζόμενους των κέντρων διασκέδασης, φορτωμένους με δίσκους, που προσπαθούν να εξυπηρετήσουν τους πελάτες των καταστημάτων. Η κίνηση των πεζών στην παραλιακή οδό αντιμετωπίζει και αυτή σημαντικά προβλήματα. Ο κυκλοφοριακός φόρτος των οχημάτων εμποδίζει την κάθετη, στη παραλιακή κίνηση των πεζών, και δημιουργεί σημαντικά θέματα ασφαλείας, παρά την ύπαρξη πλατιών πεζοδρομίων εκατέρωθεν του δρόμου. Ο περίπατος στην παραλιακή είναι μια σημαντική τουριστική δραστηριότητα, όμως η ψυχαγωγική αξία της μειώνεται εξαιτίας της υπερπληθώρας διαφημιστικών πινακίδων, της μη αρχιτεκτονικής συνοχής των κτιρίων, των σταθμευμένων οχημάτων και των κατασκευών που κρύβουν τη θεά προς τη θάλασσα.

Συνοψίζοντας, τα κυρίαρχα προβλήματα που επικρατούν στην περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου των Καμένων Βούρλων, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

Κυκλοφοριακός φόρτος/κορεσμός της παραλιακής οδού τόσο από διερχόμενα αυτοκίνητα όσο και από σταθμευμένα οχήματα (ιδίως κατά τους θερινούς μήνες)

Λόγω της τουριστικής δραστηριότητας, υπερβολική σήμανση ιδιωτικών επιχειρήσεων (πολλαπλές πινακίδες ανά επιχείρηση, διαφόρων μεγεθών, σχημάτων κλπ, σε άτακτα σημεία της παραθαλάσσιας οδού)

Ιδιαίτερα στενή παραλία σε αρκετά σημεία του θαλάσσιου μετώπου, ως αποτέλεσμα της υπερβολικής τουριστικής και οικονομικής εκμετάλλευσης του θαλάσσιου μετώπου της πόλης



Μη προσεγμένη όψη κτιρίων (στα πρότυπα τυποποιημένων πολυκατοικιών), με αποτέλεσμα η δόμηση κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου να μην προσδίδει κανένα ιδιαίτερο τουριστικό χρώμα και ταυτότητα στην πόλη

Παρ' όλα αυτά, αξίζει να σημειωθεί ότι με τις κατάλληλες παρεμβάσεις και αστικό σχεδιασμό, η παραπάνω εικόνα μπορεί να αντιστραφεί, προς όφελος τόσο της τοπικής κοινωνίας όσο και της περαιτέρω τουριστικής ανάπτυξης της πόλης.

### **4.3 Συμπεράσματα**

Τα Καμένα Βούρλα αποτελούν μια τυπική περίπτωση μικρής παράκτιας πόλης της Ελλάδας, που αναπτύχθηκε και έλαβε τη σημερινή της μορφή και μέγεθος εξαιτίας της τουριστικής κίνησης που προσέλκυσε διαχρονικά.

Ωστόσο, η τουριστική δραστηριότητα στην περιοχή δεν είχε μόνο θετικές επιπτώσεις. Εξαιτίας της ταχύτατης ανάπτυξης και της ζήτησης που είχε η πόλη ως τουριστικός προορισμός -και κυρίως ως τόπος β' κατοικίας- αποτέλεσμα ήταν ο αστικός ιστός και το αστικό τοπίο να δεχθεί πολλές πιέσεις και αλλοιώσεις.

Αναμφισβήτητα, το τμήμα της πόλης που έχει δεχθεί τις σημαντικότερες αρνητικές συνέπειες είναι το θαλάσσιο μέτωπο, καθώς αυτό είναι και το βασικότερο όπλο στη φαρέτρα οποιασδήποτε παράκτιας πόλης που στρέφεται προς τον τουρισμό.

Στην περίπτωση των Καμένων Βούρλων όμως ειδικά, η παραλιακή οδός δέχθηκε ασυνήθιστα υπερβολικές πιέσεις (από κάθε άλλο αντίστοιχο μέτωπο παράκτιας πόλης), καθώς για σειρά ετών λειτουργούσε και ως μέρος του εθνικού οδικού δικτύου της χώρας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τόσο οι χρήσεις γης όσο και η δομή και λειτουργία του παραθαλάσσιου δρόμου να αποκτήσουν άλλης κλίμακας και ποιότητας χαρακτηριστικά.

Κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες τουλάχιστον, στόχευση των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων του παραλιακού δρόμου ήταν η εκμετάλλευση στο έπακρο του πλεονεκτήματος της θέσης τους, συμβάλλοντας ένας-ένας με τη σειρά του στη συνολική τελικά υποβάθμιση της αισθητικής και της λειτουργικότητας του θαλάσσιου μετώπου της πόλης. Έτσι σήμερα, τα Καμένα Βούρλα αποτελούν έναν τουριστικό προορισμό και μια μικρή παράκτια πόλη χωρίς κάποια ιδιαίτερη ταυτότητα.

Ωστόσο, η ευκολία στην πρόσβαση απ' όλες σχεδόν τις γωνιές της Ελλάδας αλλά και η φυσική ομορφιά της περιοχής αφήνουν πολλά περιθώρια στην περιοχή να ανακάμψει. Φυσικά, σημαντικό ρόλο προς την κατεύθυνση αυτή μπορεί και δύναται να διαδραματίσει ο κατάλληλος αστικός σχεδιασμός, αρχής γενομένης από το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, το οποίο και αποτελεί το κυριότερο κεφάλαιο για την τουριστική ανάπτυξη της.

## **5 Προτάσεις για την Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου των Καμένων Βούρλων**

### **5.1 Ανάπλαση και Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου**

#### **5.1.1 Πεζοδρόμηση της Παραλιακής Οδού**

Με στόχο την καλύτερη ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της πόλης των Καμένων Βούρλων, ως αναγκαστική λύση / παρέμβαση προβάλλει η πεζοδρόμηση σημαντικού τμήματος της παραλιακής οδού. Και αυτό, καθώς με αυτό τον τρόπο αναμένεται να επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό η αισθητική και ακουστική αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης.

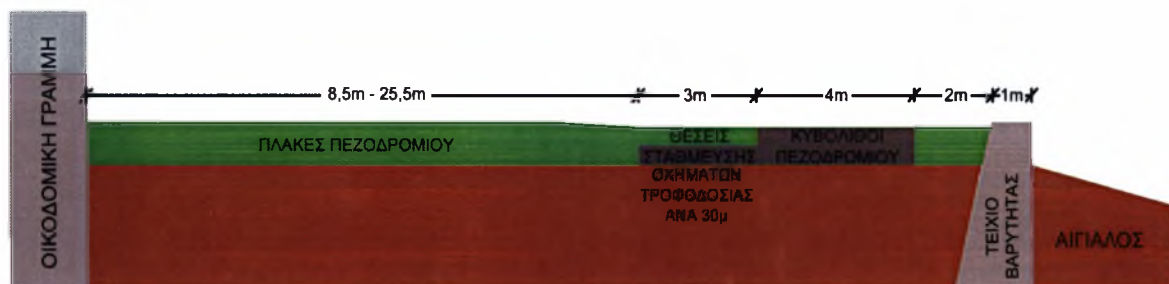
Ειδικότερα, στην περίπτωση των Καμένων Βούρλων, το τμήμα της παραλιακής οδού που προτείνεται να πεζοδρομηθεί οριοθετείται από το βορειοδυτικό άκρο του Θερμαλιστικού Πάρκου έως την συμβολή των οδών «Γερασίμου Βασιλειάδη» (παραλιακή) με Μεταμορφώσεως. Το συνολικό μήκος του εν λόγω τμήματος είναι περίπου 750 μέτρα (743,16μ.).

Κατά μήκος αυτού του μέρους της οδού «Γερασίμου Βασιλειάδη», το μέσο διαθέσιμο πλάτος (από την οικοδομική γραμμή έως τους αναβαθμούς – τοιχία βαρύτητας που συγκρατούν το δρόμο και τον διαχωρίζουν από την παραλία) είναι 25,13 μέτρα με μέγιστο τα 35,87 μέτρα (στο ανατολικό άκρο του τμήματος) και ελάχιστο τα 18,63 μέτρα (στα δυτικά του τμήματος).

Σε αυτό το τμήμα της παραλίας προτείνεται να απαγορεύεται η κίνηση των οχημάτων, εξαιρουμένων των οχημάτων τροφοδοσίας επιχειρήσεων κατά τις πρώτες πρωινές ώρες της ημέρας.

Η νέα διαμόρφωση της παραλιακής οδού όπως προτείνεται, αναμένεται να συμβάλλει καθοριστικά στην αμεσότερη οπτική κλπ επαφή των διερχόμενων πεζών (κατοίκων και επισκεπτών) με το θαλάσσιο στοιχείο.

Γράφημα 1. Ενδεικτική τομή εδαφικής διαμόρφωσης πεζοδρομημένου τμήματος παλαιάς Ε.Ο.



Αναλυτικότερα, όσον αφορά τη δομή και τη νέα διαμόρφωση της παραλιακής οδού, προτείνεται η πεζοδρόμηση του οδοστρώματος, με δυνατότητα επέκτασης της χρήσης της λωρίδας αυτής για ήπια κυκλοφορία, σε προκαθορισμένες ώρες, και αποκλειστικά για την τροφοδοσία των καταστημάτων αλλά και άλλων έκτακτων αναγκών (διέλευση ασθενοφόρων κλπ). Ο νέος πεζοδρόμος προτείνεται να χωρίζεται σε τρία μέρη, τα οποία θα διακρίνονται μεταξύ τους, τόσο λειτουργικά όσο και κατασκευαστικά (βλέπε Γράφημα 5.1.α).

Το πρώτο μέρος (από την οικοδομική γραμμή προς την παραλία), πλάτους 8,5 έως 25,5 μέτρων, θα είναι στρωμένο με πλάκες πεζοδρομίου και θα χρησιμοποιείται από πεζούς, ενώ μέρος του θα διατίθεται και στα παρακείμενα καταστήματα για την τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων.

Το δεύτερο μέρος προτείνεται να είναι καλυμμένο από κυβόλιθους. Η κύρια χρήση του τμήματος αυτού, προτείνεται να είναι ποδηλατόδρομος, ενώ σε καθορισμένες ώρες της ημέρας, το τμήμα αυτό θα εξυπηρετεί και την τροφοδοσία των καταστημάτων της παραλιακής. Το πλάτος του ποδηλατόδρομου, προτείνεται να είναι 4 μέτρα με κατά τόπους ανοίγματα επιπλέον 3 μέτρων, ώστε να προσφέρεται και η δυνατότητα ολιγόλεπτης στάσης στα οχήματα τροφοδοσίας.

Το τρίτο μέρος (εφαπτομενικά με την παραλία), προτείνεται να λειτουργεί ως διάδρομος για την κίνηση των πεζών και την πρόσβαση στην παραλία. Το πλάτος του τμήματος αυτού υπολογίζεται στα 3 μέτρα περίπου και λόγω της χρήσης του ενδείκνυται να είναι καλυμμένος με πλάκες πεζοδρομίου. Ιδανικό επίσης θεωρείται,

το τμήμα αυτό να περιλαμβάνει, ανά τακτά διαστήματα, δενδροφυτεύσεις για σκίαση αλλά και για αναβάθμιση του πρασίνου της πόλης.

Τέλος, συμπληρωματικά, στην παραλιακή οδό προτείνεται η κάλυψη των έργων αντιστήριξης της παλιάς Ε.Ο. (τοιχία βαρύτητας), όπου αυτά είναι εμφανή, με πέτρα ή μάρμαρο έτσι ώστε να μην αποτελούν στοιχείο αισθητικής υποβάθμισης της παραλίας.

### 5.1.2 Οργάνωση και Ανάδειξη της Παραλίας

Τα Καμένα Βούρλα διαθέτουν παραλία που εκτείνεται καθ' όλο το μήκος του οικισμού. Έως σήμερα, οι παρεμβάσεις στο χώρο της παραλίας είναι ελάχιστες ενώ σημειακά παρατηρούνται σημαντικά στοιχεία που υποβαθμίζουν την αισθητική και αναψυχική της αξία. Στο πλαίσιο αυτό, για τη βελτίωση και την αναβάθμιση της παραλίας των Καμένων Βούρλων, προτείνονται τα ακόλουθα:

- τακτικός καθαρισμός (με ευθύνη της Δημοτικής Αρχής) για την απομάκρυνση των σκουπιδιών καθώς και των πεσμένων φύλων από την παρακείμενη βλάστηση
- αποκατάσταση (ή και ανακατασκευή όπου χρειάζεται) των τοιχίων αντιστήριξης της οδού Γερασίμου-Βασιλειάδου (παλιάς εθνικής οδού) έτσι ώστε να μην αποτελούν στοιχείο υποβάθμισης
- απομάκρυνση τεχνητών κατασκευών και εξωστών (αυθαιρέτων ή μη) που σήμερα υποδέχονται τα τραπεζοκαθίσματα των τουριστικών επιχειρήσεων (καφετέριες, εστιατόρια κλπ) της πόλης
- τοποθέτηση εξοπλισμού (ομπρέλες κλπ) σε επιλεγμένα σημεία για την εξυπηρέτηση των λουομένων κατά την παραμονή τους στην παραλία
- τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων ανά τακτά διαστήματα για τη συλλογή των σκουπιδιών
- κατασκευή ξύλινου διαδρόμου καθώς και άλλων διευκολύνσεων για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες και πληθυσμιακών ομάδων με κινητικά προβλήματα



- επιλογή θέσεων για τη φιλοξενία ψυχαγωγικών και αθλητικών δραστηριοτήτων με επίκεντρο τη θάλασσα (water sports, beach volley κλπ)

### 5.1.3 Θέσπιση Κτιριοδομικού Κανονισμού

Τα Καμένα Βούρλα αποτελούν έναν οικισμό-πόλη που μετρά λίγες μόνο δεκαετίες «ζωής». Παράλληλα, λόγω της ραγδαίας και απότομης τουριστικής ανάπτυξης που γνώρισε, η οικιστική ανάπτυξη και η δόμηση της εν λόγω μικρής πόλης, χαρακτηρίζεται από έλλειψη ταυτότητας και αρχιτεκτονικής ποιότητας. Κατά βάση, τα κτίρια της πόλης, αν και μόλις διώροφα, αρχιτεκτονικά παραπέμπουν σε μικρές τυποποιημένες πολυκατοικίες, κατά τα πρότυπα πολύ μεγαλύτερων πόλεων της χώρας.

Έχοντας ως στόχο την αισθητική αναβάθμιση του αστικού τοπίου των Καμένων Βούρλων, προτείνεται η θέσπιση κτιριοδομικού κανονισμού για το σύνολο των κτιρίων της πόλης, με έμφαση σε αυτά που βρίσκονται στο θαλάσσιο μέτωπο. Οι μορφολογικοί κανόνες προτείνεται να αποφασισθούν μετά από διαβούλευση με τους κατοίκους και επιχειρηματίες της περιοχής, έτσι ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη συναίνεση.

Αναμφισβήτητα, τα παραπάνω και ειδικά η επιβολή κτιριοδομικού κανονισμού μπορεί να ενισχύσει την ταυτότητα του τόπου, προσδίδοντάς του διακριτά στοιχεία, διαφορετικά από πολλούς άλλους αντίστοιχους, μη παραθαλάσσιους-τουριστικούς οικισμούς. Σε κάθε περίπτωση προτείνεται η ad hoc προσέγγιση του ζητήματος.

### 5.1.4 Τυποποίηση της Δημοτικής και Ιδιωτικής Σήμανσης

Όπως έχει ήδη επισημανθεί, η παραλιακή οδός των Καμένων Βούρλων συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των τουριστικών -και όχι μόνο- επιχειρήσεων της πόλης και ως εκ τούτου «φιλοξενεί» έναν ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό ιδιωτικών και δημοτικών πινακίδων με σκοπό την ενημέρωση των πολιτών/επισκεπτών της πόλης αλλά και τη βέλτιστη διαφήμιση των επιχειρήσεων που χωροθετούνται εκεί. Αναμενόμενο είναι επομένως η παραλιακή οδός να «υποφέρει» από αισθητική υποβάθμιση και έλλειψη καλαισθησίας.

Στο πλαίσιο αυτό και με στόχο την ελαχιστοποίηση της οπτικής ρύπανσης που παρατηρείται στην παραλιακή οδού (αλλά και τις υπόλοιπες οδούς της πόλης), προτείνονται τα ακόλουθα:

- απομάκρυνση των διαφημιστικών πινακίδων των εμπορικών καταστημάτων, καφετεριών, εστιατορίων και ξενοδοχειακών επιχειρήσεων από το δρόμο και τις προσόψεις των οικοπέδων και των κτιρίων
- χρήση μιας και μόνο πινακίδας σήμανσης ανά επιχείρηση η οποία ενδείκνυται να τοποθετείται παράλληλα και εφαπτομενικά με την πρόσοψη του εκάστοτε κτιρίου. Αυτό μπορεί να είναι γίνει δυνατό με τη συνεργασία των συλλόγων των καταστηματαρχών και των ξενοδόχων της περιοχής, αλλά και την ενεργοποίηση του νόμου 2946/2001 (ΦΕΚ, 224-08-2001) «Υπαίθρια Διαφήμιση, Συμπολίτης Δήμων και Κοινοτήτων και άλλες διατάξεις».
- αποκλειστική χρήση πινακίδων που θα εμπίπτουν σε τυποποιημένα πρότυπα, τα οποία θα καθοριστούν ύστερα από σχετική μελέτη και πρόταση σχετικού σχεδιαστή/μελετητή.

Τέλος, επισημαίνεται ότι ο έλεγχος για την εφαρμογή των παραπάνω θα πρέπει να είναι αρμοδιότητας του Δήμου.

## **5.2 Συμπληρωματικές Παρεμβάσεις στο Υπόλοιπο Τμήμα της Πόλης**

### **5.2.1 Αξιοποίηση της ΝΕΟ ως εναλλακτικής οδού για τη διαμπερή κίνηση στην πόλη**

Έχοντας θέσει ως βασικό άξονα παρέμβασης για την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου την πεζοδρόμηση σημαντικού τμήματος της παραλιακής οδού, αναγκαστικά οι σχεδιαστικές προτάσεις θα πρέπει να συνοδεύονται και από κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ώστε να αποκατασταθεί εκ νέου η διαμπερή κίνηση στην πόλη.

Στην περίπτωση των Καμένων Βούρλων, η εφαπτομενική διέλευση της πρώην εθνικής οδού (ΝΕΟ Αθηνών – Λαμίας) ως προς την πόλη, αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα, καθώς μπορεί να αποτελέσει τη λύση για την εναλλακτική εξυπηρέτηση της διαμπερούς κίνησης των τροχοφόρων με ασφάλεια, ταχύτητα αλλά και χωρίς σημαντική ακουστική ρύπανση για την πόλη.

Ειδικότερα, όσον αφορά στις παρεμβάσεις στην πρώην εθνική οδό, προκειμένου αυτή να καταστεί λειτουργική παρακαμπτήρια οδός της πόλης, προτείνεται κατ'αρχήν η τοποθέτηση ειδικής σήμανσης που θα πληροφορεί τους οδηγούς που θα εισέρχονται ή θα κινούνται ήδη στην πόλη των Καμένων Βούρλων για την ύπαρξη του περιφερειακού δρόμου.

Παράλληλα, απαραίτητη θεωρείται η δημιουργία ασφαλών κόμβων εισόδου – εξόδου κατά μήκος της πρώην Ν.Ε.Ο., στα σημεία όπου σήμερα υπάρχουν αυτοσχέδιες προσβάσεις στο οδόστρωμα (βλέπε Χάρτη Π.1). Ανάλογα με τη σημαντικότητα του κάθε κόμβου και τα σταθερότυπα ασφάλειας, προτείνεται και η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών.

### 5.2.2 Παρεμβάσεις στον ΠΑΘΕ

Συμπληρωματικά με τις παρεμβάσεις στην πρώην εθνική οδό, προτείνονται και έργα αποτροπής των αρνητικών συνεπειών του ΠΑΘΕ (ηχορύπανση κλπ), με ταυτόχρονη αξιοποίηση των χώρων (ή και υποδομών) που λειτουργούσαν βοηθητικά κατά το στάδιο κατασκευής του εν λόγω οδικού άξονα.

Ειδικότερα, προτείνεται η δενδροφύτευση των χώρων βόρεια του ΠΑΘΕ (βλέπε Χάρτη Π.1). Η δενδροφύτευση εκεί προτείνεται να είναι τέτοια, ώστε να συμβάλλει στην ηχοπροστασία της πόλης από το θόρυβο που προκαλείται από την κίνηση των οχημάτων στον αυτοκινητόδρομο. Επίσης, πέραν της ηχοπροστασίας, η δενδροφύτευση αναμένεται να μετριάσει και την αισθητική υποβάθμιση που προκαλεί ο ΠΑΘΕ στο φυσικό τοπίο της περιοχής .

Παράλληλα, κάποιες από αυτές τις εκτάσεις που λειτούργησαν βοηθητικά κατά την κατασκευή του ΠΑΘΕ, προτείνεται να αξιοποιηθούν και για την ανάπτυξη αθλητικών υποδομών και πάρκων αναψυχής. Πιο συγκεκριμένα, ο χώρος που παραμένει ανεκμετάλλευτος μεταξύ των παραδρόμων του ΠΑΘΕ και των δυο κόμβων που

εξυπηρετούν την πρόσβαση στην πόλη, μπορεί να διαμορφωθεί κατάλληλα, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα τόσο τις ανάγκες του ΠΑΘΕ όσο και ανάγκες για αθλητικές υποδομές στην πόλη.

Ειδικότερα, όσον αφορά τη διαμόρφωση των χώρων αυτών, προτείνεται η κατασκευή ανοιχτών γηπέδων ποδοσφαίρου 5\*5 μπάσκετ και τένις. Ο εναπομείναντας χώρος μπορεί να δενδροφυτευτεί, έτσι ώστε να απορροφάτε μέρος του θορύβου. Η διαμόρφωση των εν λόγω χώρων στοχεύει ταυτόχρονα τόσο στη δημιουργία υποδομών αναψυχής όσο και στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου της πόλης.

Τέλος, προτείνεται και η αισθητική αναβάθμιση των κόμβων εισόδου-εξόδου του ΠΑΘΕ προς και από την πόλη, ώστε αυτοί -ως η πρώτη και η τελευταία οπτική επαφή του επισκέπτη με την πόλη- να καταστεί περισσότερο ελκυστική. Για το σκοπό αυτό, ιδανικό θεωρείται να υπάρξει δενδροφύτευση και στους κόμβους εισόδου-εξόδου, η οποία εκτός από την αναβάθμιση της αισθητικής, θα προσφέρει επιπλέον ηχοπροστασία στην πόλη από τους θορύβους του ΠΑΘΕ.

### 5.2.3 Δημιουργία Οργανωμένων Χώρων Στάθμευσης

Η πεζοδρόμηση του παραλιακού μετώπου που προτείνεται, καθώς και η απαγόρευση της στάθμευσης σε ορισμένους δρόμους θα έχουν ως αποτέλεσμα την απώλεια περίπου πεντακοσίων θέσεων στάθμευσης οχημάτων. Για την αντιστάθμιση αυτής της απώλειας, προτείνεται η δημιουργία χώρων οργανωμένης στάθμευσης όπως φαίνεται στο χάρτη των προτάσεων (Χάρτης Π.1) σε τέσσερις επιμέρους περιοχές, περιμετρικά του κέντρου του οικισμού. Με τη χωροθέτηση και δημιουργία των εν λόγω χώρων, αναμένεται να προκύψουν περίπου εξακόσιες (600) νέες θέσεις στάθμευσης.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις θέσεις που επιλέχθηκαν για τη δημιουργία των χώρων στάθμευσης, αυτοί είναι οι εξής: σε ένα τμήμα του θερμαλιστικού πάρκου, στον κοινόχρηστο χώρο μεταξύ της οδού Μεταμόρφωσης και της Εθνικής Οδού, στο χώρο που θα προκύψει μετά την ολοκλήρωση των έργων στον ανατολικό κόμβο (φανάρι) την παλιάς Ε.Ο. και, τέλος, στη λωρίδα γης που βρίσκεται δυτικά της οδού Μακεδονίας. Σε κάθε ένα από αυτούς του χώρους απαιτούνται ειδικές παρεμβάσεις και διαμορφώσεις, έτσι ώστε να γίνουν λειτουργικοί. Οι παρεμβάσεις προτείνεται να



γίνουν με βάση τα πρότυπα που θα καθοριστούν από τον προτεινόμενο κτιριοδομικό κανονισμό έτσι ώστε να επιταχυνθεί η ενίσχυση της ταυτότητας του οικισμού.

#### 5.2.4 Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Υπόλοιπο Αστικό Οδικό Δίκτυο

Για την καλύτερη διευθέτηση του κυκλοφοριακού εντός του οικισμού, προτείνεται συμπληρωματικά η βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας συγκεκριμένων δρόμων της πόλης και συγκεκριμένα αυτών που θα λειτουργούν ως κάθετοι άξονες σύνδεσης της πόλης με τη νέα παρακαμπτήρια οδό. Στους εν λόγω δρόμους θα απαγορεύεται η στάθμευση, ενώ ιδανικό θεωρείται να απομακρυνθούν και οι κάδοι απορριμμάτων, για τη συνολική αναβάθμιση των οδικών αυτών αξόνων.

Οι δρόμοι που επιλέχθηκαν για αυτή τη διαδικασία είναι: η οδός Μεταμορφώσεως, η οδός Ερμού, η 28<sup>η</sup> Οκτωβρίου και η οδός «3» δυτικά του Θερμαλιστικού Πάρκου.

#### 5.2.5 Παρεμβάσεις στο Θερμαλιστικό Πάρκο

Όπως έχει σημειωθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο, το Θερμαλιστικό Πάρκο καταλαμβάνει μια τεράστια έκταση στην καρδιά της πόλης, αποτελώντας αναπόσπαστο κομμάτι αυτής. Ωστόσο, σήμερα το εν λόγω Πάρκο παραμένει σε μεγάλο βαθμό ανεκμετάλλευτο, με το σύνολο της έκτασής του να διακρίνεται σε πέντε ευδιάκριτα υποτμήματα. Στη συνέχεια παρουσιάζονται συγκεκριμένες προτάσεις για καθένα από αυτά τα υποτμήματα/υποενότητες του Θερμαλιστικού Πάρκου.

Η πρώτη υποενότητα αφορά τη βορειοανατολική πλευρά του Πάρκου. Σε αυτή υπάρχει το ξενοδοχείο «Γαλήνη» το οποίο ανακαινίστηκε πρόσφατα και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ξενοδοχειακά συγκροτήματα των Καμένων Βούρλων. Σε αυτό το κομμάτι του Πάρκου δεν προτείνονται αλλαγές.

Η δεύτερη υποενότητα αφορά την ανατολική περιοχή του Πάρκου, όπου σήμερα βρίσκονται τα κτίρια των σχολείων του οικισμού και το κλειστό γυμναστήριο μπάσκετ. Σε αυτή προτείνονται:

- η αναβάθμιση και ο εξωραϊσμός του προαύλιου χώρου των σχολείων με στόχο συμβάλλει στην περαιτέρω αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος της πόλης.
- η απομάκρυνση των λυόμενων κατασκευών που στεγάζεται μέρος των σχολείων και η αντικατάστασή τους με σύγχρονα κτίρια.
- η διαπλάτυνση του οδοστρώματος του δρόμου που διέρχεται βόρεια του δημοτικού σχολείου και του κλειστού γυμναστηρίου για την κάλυψη των αναγκών στάθμευσης οχημάτων.
- η κάλυψη των προσόψεων των κτιρίων με τοιχογραφίες. Τα θέματα των τοιχογραφιών προτείνεται να προωθούν την ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας.

Η τρίτη υποενότητα αφορά το χώρο όπου βρίσκονται τα υδροθεραπευτήρια «Ιπποκράτης» και «Ασκληπιός». Σε αυτή την υποενότητα προτείνεται:

- συντήρηση του κτιρίου «Ασκληπιός» από το κράτος και το φορέα εκμετάλλευσης του Πάρκου, το οποίο σήμερα είναι εγκαταλελειμμένο και έχει μετατραπεί σε στόχο βανδάλων. Για τη διάτρηση του κτιρίου σε καλή κατάσταση προτείνεται η αλλαγή χρήσης και η αξιοποίηση του για τη στέγαση υπηρεσιών του νέου ΟΤΑ (Δήμος Μώλου, Αγ. Κωνσταντίνου) ή κάποια άλλη σχετική χρήση. Η αλλαγή χρήσης του κτιρίου αναμένεται να ενισχύσει την περιφρούρηση του χώρου και κατ' επέκταση να προστατέψει το κτίριο από επιδόξους καταστροφείς του. Σε περίπτωση που η αξιοποίηση του χώρου προς αυτή την κατεύθυνση δεν είναι δυνατή (εξαιτίας του ιδιοκτησιακού καθεστώτος), θα πρέπει τουλάχιστον να επιδιωχθεί η προστασία και φύλαξή του.
- Καθαρισμός και συντήρηση των κήπων που περιβάλλουν τα υδροθεραπευτήρια αλλά και του λοιπού περιβάλλοντα χώρου τους, στον οποίο σημειακά παρατηρούνται αυτοσχέδιες χωματερές.
- Δενδροφύτευση του χώρου νότια των κτιρίων για τη θωράκιση τους έναντι της ηχορύπανσης που παράγεται από τον ΠΑΘΕ και την παλιά εθνική οδό.

Η τέταρτη υποενότητα αναφέρετε στη δυτική πλευρά του πάρκου όπου σήμερα βρίσκονται τα κουφάρια δύο ιστορικών ξενοδοχείων που έχουν αφηθεί στην τύχη τους εξαιτίας της μακροχρόνιας ύφεσης του θερμαιστικού τουρισμού. Όπως προκύπτει και από την ανάλυση, η εγκατάλειψη του χώρου είναι εμφανής. Τα κτίρια

ρημάζουν και συγκεντρώνουν σκουπίδια που τα καθιστούν εστία μόλυνσης. Ο υπόλοιπος χώρος είναι γεμάτος αγριόχορτα που εγείρουν κινδύνους πυρκαγιάς. Σε αυτή την ενότητα προτείνετε:

- η διαμόρφωση της έκτασης και η αξιοποίησή της ως χώρος στάθμευσης. Η νέα χρήση του εν λόγω χώρου αναμένεται να αποτρέψει την πύκνωση των αγριόχορτων
- αξιοποίηση τουλάχιστον του βορείου κτιρίου (ξενοδοχείο «Ράδιον»), το οποίο βρίσκεται επί της οδού Γερασίμου Βασιλειάδη, δηλαδή σε πολυσύχναστο σημείο της παραλίας των Καμένων Βούρλων και αποτελεί, στην κατάσταση που βρίσκεται, στοιχείο αισθητικής υποβάθμισης της πόλης.

Η πέμπτη υποενότητα αφορά το εσωτερικό του θερμαλιστικού πάρκου, στο οποίο η πυκνή βλάστηση είναι το κυριότερο χαρακτηριστικό του χώρου. Σε αυτή την υποενότητα προτείνεται:

- ο καθαρισμός του χώρου από τα σκουπίδια και τα αγριόχορτα, ώστε να εξαλειφθεί ο κίνδυνος πυρκαγιάς
- η χάραξη και κατασκευή μονοπατιών περιπάτου, που θα ενώνουν τον δυτικό οικιστικό ιστό με τον ανατολικό και την περιοχή των σχολείων.

### 5.2.6 Ευαισθητοποίηση του Κοινού – Προώθηση Εθελοντικών Δράσεων

Για την επίτευξη και υλοποίηση όλων των παραπάνω προτάσεων παρεμβάσεων, απαραίτητη θεωρείται και η ενεργή συμμετοχή των κατοίκων της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η προώθηση δράσεων για την ευαισθητοποίηση του κοινού, καθώς και η ενεργή συμμετοχή του πληθυσμού στην περιβαλλοντική προστασία και την ανάδειξη της ταυτότητας του οικισμού.

Επίσης προτείνετε η ενίσχυση των σχέσεων συνεργασίας του ΟΤΑ με τα σχολεία της περιοχής, για την ανάπτυξη εκπαιδευτικών προγραμμάτων που θα αυξήσουν την ευαισθησία του κοινού για περιβαλλοντικά θέματα και θα βελτιώνουν την εικόνα την πόλης. Αυτό μπορεί να γίνει με την συνεργασία Δήμου – σχολείου, αν αξιοποιηθούν κάποιοι από τους εκπαιδευτικούς περιπάτους για περιβαλλοντική εκπαίδευση. Τέτοιου είδους δράσεις έχουν ήδη ξεκινήσει στα πλαίσια της εκπαίδευσης. Τα σχολεία

των Καμένων Βούρλων έχουν κατά καιρούς λάβει μέρος σε καθαρισμούς της παραλίας. Όμως η συμμετοχή τους σε περιβαλλοντικές δράσεις χαρακτηρίζεται από αποσπασματικότητα και έλλειψη σχεδίου. Για αυτό, προτείνεται η δημιουργία ενός σχεδίου δράσεων στα πλαίσια της «ευέλικτης – ελεύθερης ζώνης διαθεματικών και δημιουργικών δραστηριοτήτων» του εκπαιδευτικού προγράμματος των σχολείων. Οι δράσεις θα έχουν στόχο τη δραστηριοποίηση των μαθητών και του κοινού ενώ θα παρεμβαίνουν στον ιστό της πόλης και τα κοινωνικά δρώμενα της περιοχής.



## 6 Συμπεράσματα

### 6.1 Προοπτικές για τα Καμένα Βούρλα

Ο παράκτιος χώρος αποτελεί ένα ιδιαίτερο και ποικιλόμορφο οικοσύστημα, το οποίο εκτός από τη φυσική και οικολογική του αξία, αποτελεί και πηγή ποικίλων πόρων οικονομικής σπουδαιότητας.

Η Ελλάδα αποτελεί μια κατ'εξοχήν παράκτια χώρα με ένα ιδιαίτερα μεγάλο μήκος ακτογραμμών, τόσο εξ αιτίας του χερσαίου τμήματος που καταλαμβάνει όσο και λόγω των εκατοντάδων νησιών που περιλαμβάνει.

Διαχρονικά, ο παράκτιος χώρος της Ελλάδας προσέλκυσε πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων αλλά και υποδομών. Οι τέσσερις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας (που συγκεντρώνουν πάνω από το μισό πληθυσμό της) εντοπίζονται στον παράκτιο χώρο. Οι πόλεις αυτές, μαζί με ένα πλήθος άλλων πόλεων και οικισμών -διαφόρων μεγεθών- διαμορφώνουν ένα αρκετά εκτεταμένο παράκτιο οικιστικό δίκτυο.

Παράλληλα, λόγω και του έντονου ανάγλυφου της Ελλάδας, ο παράκτιος χώρος διαχρονικά προσέλκυσε μεγάλο μέρος τεχνικών υποδομών. Εκτός από τα λιμάνια (τα οποία από τη φύση τους ως υποδομή χωροθετούνται στον παράκτιο χώρο) και για το υπόλοιπο δίκτυο μεταφορικών υποδομών της χώρας προτιμήθηκε ο χερσαίος παραθαλάσσιος χώρος.

Εστιάζοντας στο δίκτυο μικρών πόλεων που εντοπίζονται στον παράκτιο χώρο της Ελλάδας, η παρούσα διπλωματική εργασία εξέτασε την περίπτωση των Καμένων Βούρλων. Η εν λόγω μικρή πόλη, η οποία χωροθετείται στα παράλια της ηπειρωτικής χώρας (σχεδόν στο γεωγραφικό της κέντρο) παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον εξ αιτίας και ενός άλλου γεγονότος. Έως και πρόσφατα, διασχίζόταν κυριολεκτικά από το εθνικό δίκτυο της χώρας (παλαιά Εθνική Οδός και Ν.Ε.Ο).

Αναμφίβολα, το γεγονός αυτό συντέλεσε καθοριστικά τόσο στην τουριστική όσο και στην οικονομική ανάπτυξή της, δίνοντάς της τη σημερινή της μορφή και δομή. Ωστόσο, η διέλευση οδικού δικτύου εθνικού επιπέδου από την πόλη δεν είχε μόνο θετικές επιπτώσεις. Η ευκολία στην πρόσβαση των Καμένων Βούρλων, είχε επίσης ως αποτέλεσμα τη συστηματική «κακοποίησή» της, εν όψει του εύκολου και γρήγορου κέρδους.

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, τα Καμένα Βούρλα γνώρισαν ραγδαία και αρκετά άναρχη οικιστική ανάπτυξη, προσανατολισμένη κυρίως σε οικοδομές β' κατοικίας. Παράλληλα, το τουριστικό τους προφίλ υπέστη σημαντική αλλοίωση, καθώς κυρίως οι επιχειρηματίες «βάλθηκαν» να ικανοποιήσουν κάθε τύπο επισκέπτη της πόλης, πολλές φορές αδιαφορώντας για το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Σήμερα, οι συνέπειες στο τοπίο της πόλης από αυτή τη λογική είναι εμφανέστατες. Και δη μετά την ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ, που είχε ως αποτέλεσμα την πλήρη παράκαμψη της πόλης και άρα τη διακοπή της αθρόας διέλευσης -και ολιγόωρης παραμονής- σε αυτή από πληθώρα επισκεπτών.

Αναμφισβήτητα, το τμήμα της πόλης που δέχθηκε το μεγαλύτερο πλήγμα από αυτή την εξέλιξη ήταν το θαλάσσιο μέτωπο. Για αρκετές δεκαετίες εξελισσόταν και μεταμορφωνόταν απρογραμματίστα και ασχεδιάστα. Γι' αυτό και σήμερα η εικόνα που το χαρακτηρίζει είναι ιδιαίτερα υποβαθμισμένη. Αποβάθρες πάνω στην παραλία (που μειώνουν το πλάτος της αισθητά) με πλήθος τραπεζοκαθισμάτων, κτίρια καταστημάτων και πινακίδες με μειωμένη αισθητική και λειτουργικότητα, υπερβολικός κυκλοφοριακός φόρτος σε όλο το μήκος της παραλιακής οδού συνθέτουν το σημερινό τοπίο του θαλάσσιου μετώπου των Καμένων Βούρλων.

Ωστόσο η εικόνα αυτή μπορεί να αλλάξει. Αν τόσο η τοπική κοινωνία όσο και οι επιχειρηματίες κυρίως της πόλης αντιληφθούν ότι το πλεονέκτημα της παρουσίας θαλάσσιου μετώπου δεν αρκεί από μόνο του για να κρατήσει μια πόλη ελκυστική. Ότι θα πρέπει το θαλάσσιο μέτωπο αυτό να τελεί υπό καθεστώς προστασίας και όχι άγριας εκμετάλλευσης. Κι ας φαίνεται αρχικά ότι η όποια προσπάθεια προστασίας του θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του οικονομικού κέρδους των επιχειρηματιών «πρώτης γραμμής».

Η σχεδιαστική λύση της πεζοδρόμησης της παραλιακής οδού που επιλέχθηκε από την παρούσα διπλωματική εργασία για την περίπτωση των Καμένων Βούρλων κρίθηκε

απαραίτητη για πολλούς λόγους. Πρώτον, θα αναβαθμίσει την παραλία της πόλης, που σήμερα δεν είναι ιδιαίτερα ελκυστική. Δεύτερον, θα αποδώσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ζωτικό τμήμα της πόλης, το οποίο λόγω των ψυχαγωγικών κλπ χρήσεων που περιλαμβάνει, θα γίνει ακόμη πιο θελκτικό. Τρίτον, θα αναβαθμίσει το αστικό τοπίο της πόλης, που σήμερα πάσχει από έλλειψη ταυτότητας και παραπέμπει περισσότερο σε μια κοινή, άχρωμη πόλη παρά σε έναν τουριστικό προορισμό και μάλιστα τη 2<sup>η</sup> σπουδαιότερη λουτρόπολη της χώρας.

Τέταρτον, το θαλάσσιο μέτωπο θα απαλλαγεί από την ηχορύπανση που προκαλείται κυρίως κατά τους θερινούς μήνες από τον υπερβολικό κυκλοφοριακό φόρτο, ενώ επίσης και η αισθητική βελτίωση του θα είναι αισθητή, καθώς θα απουσιάζουν τα αμέτρητα πυκνοπαρκαρισμένα οχήματα κατά μήκος της παραλιακής οδού. Τέλος, πέμπτον, με τη νέα διαμόρφωση της παραλιακής οδού που προτείνεται, οι επιχειρηματίες της «πρώτης γραμμής», θα αναβαθμίσουν την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών τους και κατ'επέκταση θα διατηρήσουν ή και θα αυξήσουν τα έσοδά τους.

Γενικά, τα οφέλη από την οργάνωση και μετατροπή ενός τμήματος της παραλιακής οδού των Καμένων Βούρλων σε πεζόδρομο (μαζί με συμπληρωματικές παρεμβάσεις και στον υπόλοιπο ιστό της πόλης), αναμένεται να είναι πολλά. Η πόλη αναμένεται να αποκτήσει άλλη αναπτυξιακή προοπτική, κάτι το οποίο θα συμβεί μόνο εφ'όσον στηριχτεί και αξιοποιήσει με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο το συγκριτικό της πλεονέκτημα το οποίο στην προκειμένη περίπτωση δεν είναι άλλο από το θαλάσσιο μέτωπό της. Και στην περίπτωση των Καμένων Βούρλων, η λύση της πεζοδρόμησης της παραλιακής οδού είναι παραπάνω από εφικτή, δεδομένου ότι η πόλη έχει το πλεονέκτημα να τέμνεται από τον άξονα της πρώην εθνικής οδού, η οποία με τις κατάλληλες παρεμβάσεις δύναται να εξυπηρετήσει τη διαμπερή κίνηση στην πόλη, που μέχρι τώρα πραγματοποιούταν σχεδόν αποκλειστικά από τον παραλιακό δρόμο.

## 6.1 Γενίκευση Κατευθύνσεων για τις Μικρές Παράκτιες Πόλεις της Ελλάδας

Η Ελλάδα, λόγω τοπογραφικής δομής και μορφολογίας, διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό μικρών παράκτιων πόλεων. Οπότε, η περίπτωση των Καμένων Βούρλων και ειδικότερα η προβληματική που αναπτύχθηκε γύρω από την αξία, τη διαχείριση και την αξιοποίηση που πρέπει να τύχει το θαλάσσιο μέτωπο τους, μπορεί κάλλιστα να αποτελέσει βάση για κάποιες γενικότερες επισημάνσεις και χωρικές κατευθύνσεις, με εφαρμογή στο σύνολο των παράκτιων οικισμών / μικρών πόλεων της χώρας.

Είναι γεγονός ότι το θαλάσσιο μέτωπο μιας πόλης αποτελεί το συγκριτικό της πλεονέκτημα. Επίσης, αποτελεί την κατ'εξοχήν ζώνη υψηλής οικονομικής αξίας, γι'αυτό και είναι περιζήτητη για την ανάπτυξη εμπορικών χρήσεων και υπηρεσιών του τριτογενή τομέα. Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις, η ανάπτυξη αυτού του είδους των δραστηριοτήτων στην παραλιακή ζώνη γίνεται με ασχεδιάστο τρόπο, με αποτέλεσμα το θαλάσσιο μέτωπο μιας πόλης, αντί να αποτελεί το ελκυστικότερο σημείο του αστικού ιστού, καταλήγει να χαρακτηρίζεται από αισθητική και ακουστική υποβάθμιση, λόγω των έντονων πιέσεων που δέχεται.

Αναμφίβολα, σημαντικό μέρος των πιέσεων που δέχεται το θαλάσσιο μέτωπο μιας παράκτιας πόλης της Ελλάδας, έγκειται στο γεγονός ότι η παραλιακή οδός αποτελεί βασικό κυκλοφοριακό άξονα για όλα τα τροχοφόρα. Έτσι, ο κυκλοφοριακός φόρτος που συχνά παρατηρείται στην παραλιακή οδό -ιδίως κατά τους θερινούς μήνες- δρα με πολλαπλούς τρόπους υπέρ της συστηματικής της υποβάθμισης. Παράλληλα, η επανάπαυση των επιχειρηματιών ότι η παραλιακή ζώνη είναι η πιο πολυσύχναστη, τους οδηγεί σε μερική ή και πλήρη αδιαφορία για την αισθητική των επιχειρήσεών τους αλλά και συχνά σε «καταπατήσεις» είτε της παραλίας είτε των πεζοδρομίων, για λόγους μεγιστοποίησης των κερδών τους από τα επιπλέον τραπεζοκαθίσματα που θα τοποθετηθούν.

Παρ'όλα αυτά η λογική αυτή οδηγεί μόνο σε αδιέξοδο. Καθώς το πολυτιμότερο και ειδοποιό στοιχείο των παράκτιων πόλεων είναι το θαλάσσιο μέτωπό τους. Και η περίπτωση των Καμένων Βούρλων που εξετάστηκε από την παρούσα διπλωματική εργασία έκανε εμφανές ότι κάποιες χρήσεις και λειτουργίες θα πρέπει να



απομακρύνονται από την παραλιακή ζώνη, προκειμένου αυτή να παραμείνει ελκυστική και επιτελεί το ρόλο αναψυχής και ψυχαγωγίας που της αρμόζει καλύτερα.

Με βάση λοιπόν τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από την περίπτωση των Καμένων Βούρλων, κάποιες βασικές κατευθύνσεις χωρικού σχεδιασμού που μπορούν να διατυπωθούν, με στόχο την αναβάθμιση των μικρών παράκτιων πόλεων της Ελλάδας και του θαλάσσιου μετώπου τους είναι:

- πεζοδρόμηση παραλιακών οδών και απόδοσή τους στο κοινό για δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας
- ανάδειξη και αναβάθμιση των παραλιών, φροντίζοντας ταυτόχρονα για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας του κοινού σε αυτές
- επιβολή κτιριοδομικού κανονισμού (τουλάχιστον στα κτίρια της «πρώτης γραμμής») με σκοπό την αισθητική αναβάθμιση του αστικού τοπίου
- πρόβλεψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένα σημεία της πόλης, που θα εξυπηρετούν με τον καλύτερο τρόπο όσους επιθυμούν να μεταβούν στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης.

Γενικά, η λογική που πρέπει να διέπει τον αστικό σχεδιασμό των μικρών παράκτιων πόλεων της Ελλάδας θα πρέπει να προσανατολίζεται προς την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου, κυρίως μέσω της πεζοδρόμησης της παραλιακής οδού. Για το σκοπό αυτό, ο σχεδιασμός θα πρέπει να φροντίζει για τη δημιουργία των απαραίτητων διαμπερών κυκλοφοριακών αξόνων, οι οποίοι επιθυμητό είναι –όπου αυτό είναι εφικτό- να παρακάμπτουν ολοκληρωτικά την πόλη, προβλέποντας επαρκείς κόμβους εισόδου σε διάφορα σημεία αυτής.

## Βιβλιογραφία

- Coccosis H.** (1985), «Management of coastal Regions: the European Experience. Nature and Resources», *UNESCO Journal on environmental affairs*, 0(1):pp. 20-28.
- Michel G. & Michel B.** (1989), *Futures for the Mediterranean basinu: The Blue Plan*, Oxford University Press.
- Defner A. & Metaxas T.** (2008), “Place marketing, local identity, and cultural planning: the Cultmark INTERREG ploject” διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.prd.uth.gr/uploads/discussion\\_papers/2007/uth-prd-dp-2007-16\\_en.pdf](http://www.prd.uth.gr/uploads/discussion_papers/2007/uth-prd-dp-2007-16_en.pdf).
- Inalcik H. & Quataert D.** (2008), «Οικονομική και Κοινωνική Ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας». Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
- Αγγελίδης Μ.** (2005), “Χρήσεις γης και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο της Ελλάδας”, *Πρακτικά Heleco '05*, Αθήνα: ΤΕΕ
- Αραβαντινός Α.** (1970), *Στοιχεία Πολεοδομίας*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.
- Αράπογλου Β. Ροβολής Α.** (2003), *Σημειώσεις Αστικής Οικονομικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Δένυερ Α.** (1999), «Σχεδιασμός για τον Ελεύθερο Χρόνο (τουρισμός – πολιτισμός – αθλητισμός)». Σημειώσεις παραδόσεων, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.
- ΕΟΤ** (1966), *Λουτροπόλεις και ιαματικές πηγές*, Αθήνα: ΕΟΤ.
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Ευρωπαϊκό Συμβούλιο** (2002), *Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2002, σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών*, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 148 της 06/06/2002 σ. 0024 – 0027.
- Κιουσόπουλος Γ.** (2011), “Πληθυσμιακές μεταβολές στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας”, Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.demography-lab.prd.uth.gr/DDAoG/article/cont/ergasies/kiousoopoulos.pdf>.

- Κιουσόπουλος Ι.** (2000), *Analysis of the land changes along the Hellenic coastal areas*, Διπλωματική Διατριβή, διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/11721#page/241/mode/1up>.
- Κούγκολος Α.** (2002), *Εισαγωγή στην Περιβαλλοντική Μηχανική*, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Κοκκώσης Χ., Μπεριάτος Η., Αθανασοπούλου Ε., Θεοδωρα Γ.** (2006), *Στούντιο Χωροταξίας ΙΑ: Σχεδιασμός υπαίθρου και περιβάλλοντος - υποστηρικτικά κείμενα*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Λαμπριανίδης Λ.** (2002), *Οικονομική Γεωγραφία*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.
- Μαρμαράς Ε.** (2002), *Σχεδιασμός και Οικιστικός Χώρος*, Αθήνα: Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα.
- Μέγα Β. Π.** (2011), “Τοπογραφία και ανάπτυξη των αρχαίων πόλεων – κρατών της Ελλάδας”, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.arxaiologia.gr/assets/media/PDF/migrated/588.pdf>.
- Μιχαλοπούλου Χ.** (2004), *Νομοθεσία για το περιβάλλον*, Αθήνα: Εκδόσεις ΖΗΤΗ.
- Μπεριάτος Η. και Παπαγεωργίου Μ.** (2010), “Η χωροταξία του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου: η περίπτωση της Ελλάδας στη Μεσόγειο”, στο Μπεριάτος Η. και Παπαγεωργίου Μ. (επ.), *Χωροταξία – Πολεοδομία – Περιβάλλον στον 21<sup>ο</sup> αιώνα: Ελλάδα – Μεσόγειος*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σελ. 189 – 204.
- Μπεριάτος Η.** (2009), “Φορείς διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών: Διδάγματα από τον απολογισμό της πενταετίας 2003-08”, στο Κοτζαμάνης Β., Κούγκολος Α., Μπεριάτος Η., Οικονόμου Δ. και Πετράκος Γ. (επ.), *Πρακτικά 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Βόλος 24-27 Σεπτεμβρίου 2009, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας: Βόλος, σελ. 987-994.
- Παπαγεωργίου Μ.** (2009), *Χωρική οργάνωση, ανάπτυξη και σχεδιασμός του θερμλιστικού τουρισμού στην Ελλάδα*, Διδακτορική Διατριβή, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (ΤΜΧΠΠΑ).
- Ρωμανός Α.** (1970), «Αυθαίρετη Δόμηση και Στεγαστικό Πρόβλημα», *Περιοδικό Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τεύχος 4<sup>ο</sup>/1970 Αθήνα.

**Σκούρας Κ.** (1957), *Λουτρόπολη: Καμένα Βούρλα*, Θεσσαλονίκη (χ.ε.).

**Σκάγιαννης Π.** (1994), *Πολιτική προγραμματισμού των υποδομών*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

**Υπουργείο Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων** (2011),  
<http://www.yperth.gr>

**ΥΠΕΧΩΔΕ** (2009), *Έγκριση Ειδικού πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα νησιά και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Αυτού Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:* [www.pedmede.gr/images/pdf\\_files/eidikoxvrotajiko.pdf](http://www.pedmede.gr/images/pdf_files/eidikoxvrotajiko.pdf)  
(28/6/2011).

**ΦΕΚ 85 Α' /18-4-2001** (2001), *Το Σύνταγμα της Ελλάδας*.

**ΦΕΚ 128 Α/3.07.08** (2008), *Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*.

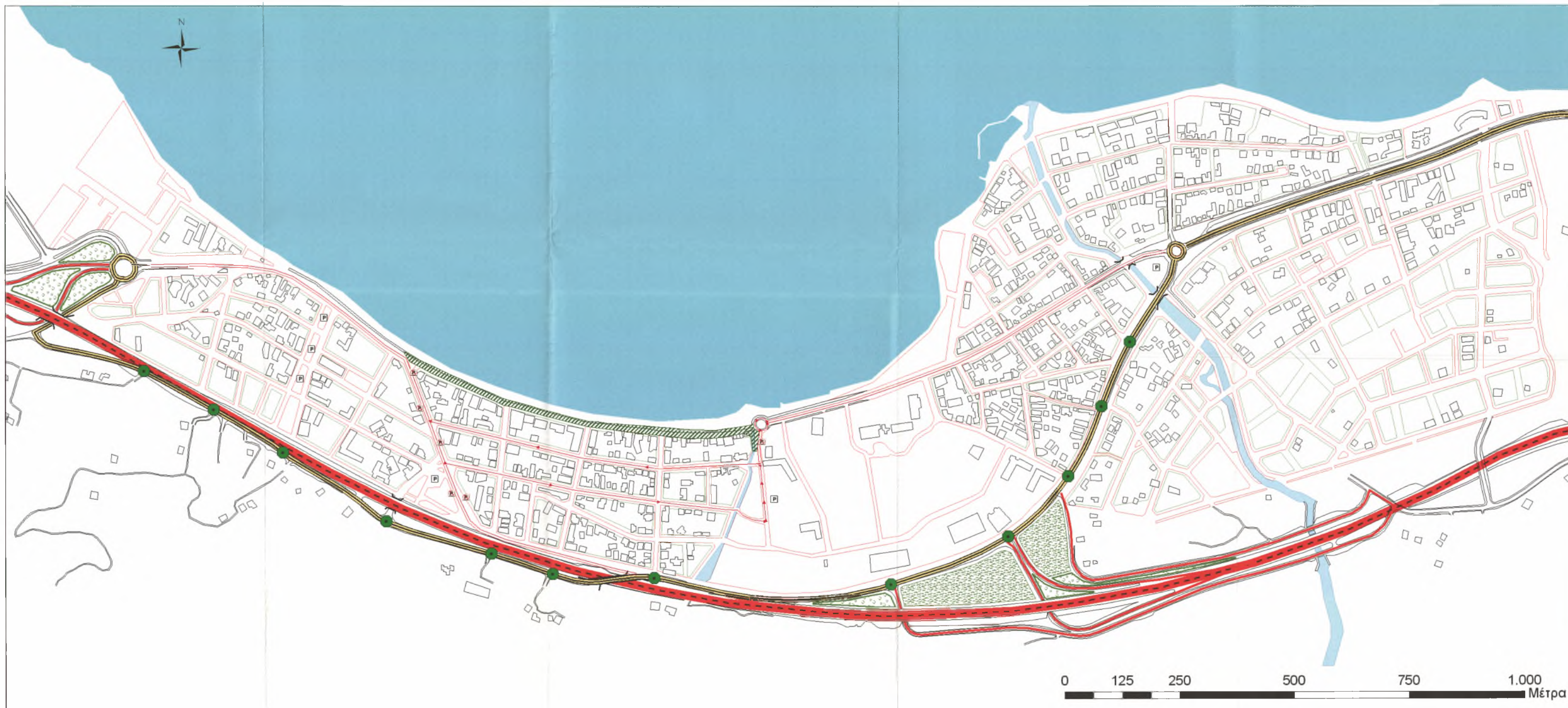
**ΦΕΚ 160 Α 18-10-1986** (1986), *Νόμος 1650/1986 «Για την προστασία του περιβάλλοντος»*.

**ΦΕΚ 11-6-2009 (2009)**. «Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.»

**Φραντζεσκάκης Ι. και Γιαννόπουλος Γ.** (1977), *Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική*, Τόμος 1&2, Αθήνα: Εκδόσεις Παρατηρητής.

**Χριστοφιλόπουλος Δ.** (2002), *Πολιτιστικό περιβάλλον – Χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη. Δίκαιο & Οικονομία Π.Ν*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.





- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
  - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
  - ΚΛΕΙΣΤΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
  - ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ
  - ΠΑΛΙΑ Ε.Ο. (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ)
  - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΣΗ
  - ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
  - ⊘ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
  - ΚΟΜΒΟΙ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ Ε.Ο.
  - ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΥΣΗ
  - ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης  
 Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή

**Οργάνωση και Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου των Μικρών Παράκτιων Πόλεων: Η Περίπτωση των Καμένων Βούρλων**

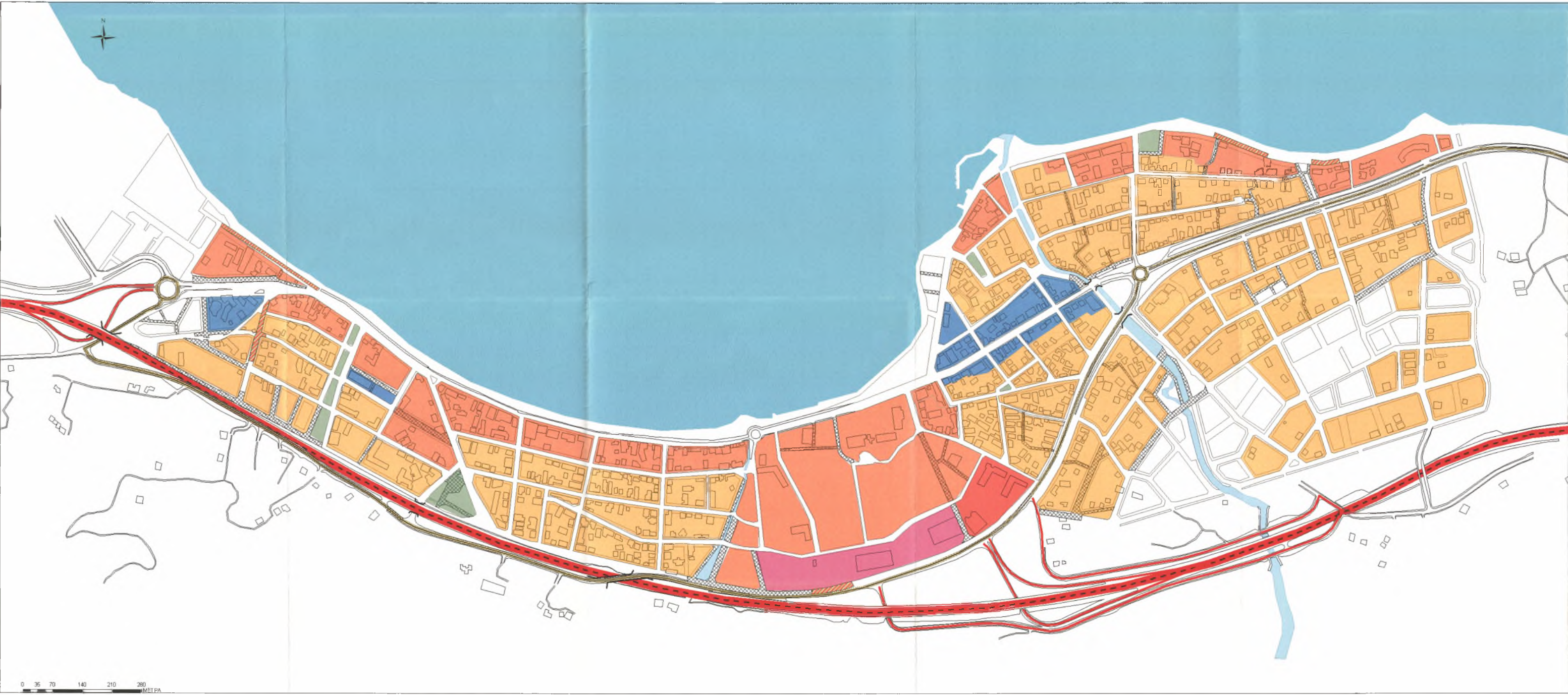
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗΣ: **Π 1** **ΠΡΟΤΑΣΗ**

Επιμέλεια: Γιώργος Ευστάθιος

Επιβλέποντες: Ηλ. Μπεριάτος, Καθηγητής  
 Μ. Παπαγεωργίου, Ενηλ. Διδασκαλίας Π.Δ. 407/80







**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

■ ΠΑΡΚΟ - ΠΛΑΤΕΙΑ	══ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ
■ ΚΑΤΟΙΚΙΑ	■ ΠΑΘΕ
■ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ	■ ΚΛΕΙΣΤΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΦΟΡΟΣ
■ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	■ ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ
■ ΥΓΕΙΑ - ΠΡΟΝΟΙΑ	
■ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης  
 Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή  
 ΓΤΤ - ΜΧΤΠΛ  
 2011  
 ΓΣΓ

**Οργάνωση και Ανάδειξη του Θαλάσσιου Μετώπου των Μικρών Παράκτιων Πόλεων: Η Περίπτωση των Καμένων Βούρλων**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: **A.1.** ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΤΩΝ ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ

Επιμέλεια: Γώγος Ευστάθιος

Επιβλέποντες: Ηλ. Μπεριάτος, Καθηγητής  
 Μ. Παπαγεωργίου, Εντ. Διδασκαλίας Π.Δ. 407/80



Γεωργιος Γιωταβιας Γ.

ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ  
"Οργάνωση & ανάπτυξη του"

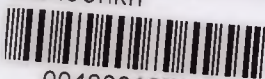
ΤΙΤΛΟΣ  
"Ασκήσιμα μετρίων μετρίων..."

ΛΗΞΗ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΟΥ

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ**  
 Τηλ.: 24210 ~~7470241~~ 06300



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000107049



UNIPAP

ECO BOX K3  
ΚΟΥΤΙ ΛΑΣΤΙΧΟ ΜΑΥΡΟ



5 202361 570900