



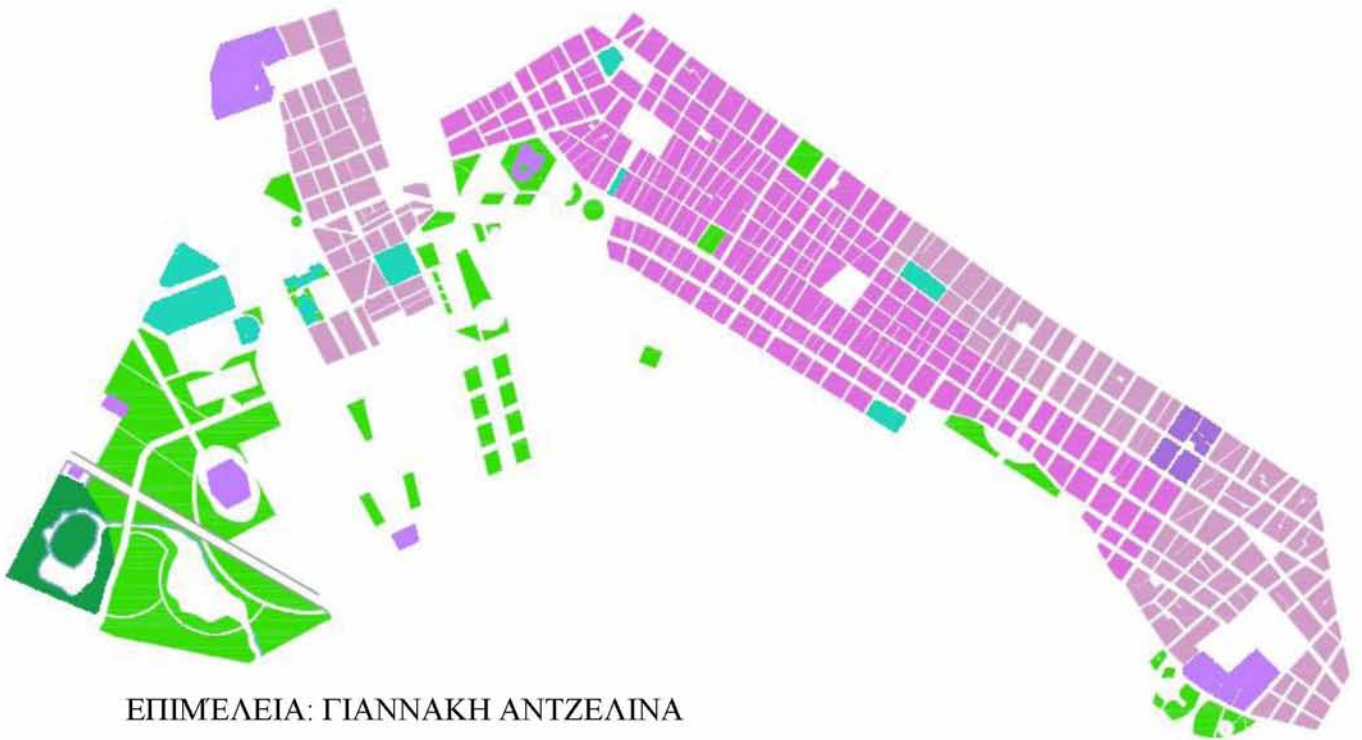
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΙ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ



ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΓΙΑΝΝΑΚΗ ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: ΓΟΣΠΙΟΝΔΙΝΗ ΑΣΠΑΣΙΑ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2019

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω την καθηγήτρια μου κυρία Άσπα Γοσπονδίνη για την πολύτιμη καθοδήγηση της και την αμερόληπτη κατανόηση που έδειξε όλο αυτό το διάστημα.

Επίσης, να ευχαριστήσω τους φίλους και συμφοιτητές μου για την πολύτιμη βοήθεια τους στην εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου, στους γονείς μου και τον αδερφό μου που με στήριζαν όλα τα χρόνια των σπουδών μου και είναι πάντα στο πλευρό μου, και στον άντρα μου και τον γιό μου, για την υπομονή και την υποστήριξη τους.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναφέρεται στην έννοια και το ρόλο της αστικής ανάπλασης τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Οι πόλεις σήμερα, λόγω της μεγάλης ανταγωνιστικότητας στο χώρο, οφείλουν να προσαρμόζονται στα νέα οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και περιβαλλοντικά δεδομένα και να παρέχουν υψηλή ποιότητας αστικό χώρο. Συγκεκριμένα, το πρώτο μέρος της εργασίας μελετά τα αίτια που οδήγησαν στην υποβάθμιση των παραλιακών μετώπων και την άμεση ανάγκη επέμβασης του αστικού σχεδιασμού μέσω αναπλάσεων για την αναβάθμιση της εικόνας των πόλεων και την ευρύτερη ανάπτυξη των περιοχών. Χαρακτηριστικά αναφέρονται μερικά παραδείγματα αναπλάσεων Ευρωπαϊκών και Ελληνικών πόλεων. Ενώ, στο δεύτερο μέρος της εργασίας εξετάζεται η περίπτωση της πόλης του Βόλου. Ειδικότερα γίνεται ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του παραλιακού μετώπου και προτείνονται δυο σενάρια, ήπιας και έντονης παρέμβασης, με σκοπό την ανάπλαση τη περιοχής. Τέλος, γίνεται εκτίμηση των σεναρίων ως προς την αποτελεσματικότητά και την δυναμική ανάπτυξης της περιοχής.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: αστική ανάπλαση, παραλιακό μέτωπο, ανάπτυξη, λιμάνι

ABSTRACT

This thesis deals with the concept and role of urban regeneration at both European and national level. Cities today have to adapt to the new economic, social, cultural and environmental conditions and provide high quality urban space because of the high competitiveness in the area. Specifically, the first part of the paper examines the causes that led to the degradation of coastlines and the urgent need for urban planning to intervene to refurbish the image of cities and the wider development of areas. Some examples of refurbishing European and Greek cities are typically cited. The second part of the paper deals with the case of the city of Volos. In particular, the current situation of the coastal front is analysed and two scenarios are proposed, with mild and intense intervention, in order to regenerate the area. Finally, the scenarios are evaluated for the efficiency and the development potential of the area.

KEY WORDS: urban regeneration, waterfront, development, port

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
ΜΕΡΟΣ Α	
1 ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ	11
1.1 ΕΝΝΟΙΑ & ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ	11
1.2 ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ & ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ	13
2 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ	21
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ & ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ	21
2.2 ΡΟΛΟΣ & ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ.....	23
3 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΩΠΑ	31
3.1 ΜΟΝΤΕΛΑ ΚΑΙ ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ.....	31
3.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ.....	37
3.2.1 Λονδίνο	38
3.2.2 Βαρκελώνη.....	39
3.2.3 Αμβούργο	41
3.3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	43
3.3.1 Θεσσαλονίκη	43
3.3.2 Ηράκλειο	45
3.3.3 Πειραιάς.....	47
ΜΕΡΟΣ Β	
4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ	49
4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	49
4.1.1 Αρχαία περίοδος.....	49
4.1.2 Νεότερη Ιστορία.....	52
4.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	55
4.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	56
4.3.1 Θεσμικό πλαίσιο-Ιστορική Ανασκόπηση	57
4.3.2 Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο	58
4.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ	59
4.4.1 Οδικό δίκτυο	60
4.4.2 Το σιδηροδρομικό δίκτυο	60

4.4.3	Ο αερολιμένας.....	60
4.4.4	Ο λιμένας.....	61
4.5	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	65
4.5.1	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	65
4.5.2	ΔΙΑΚΡΙΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ.....	66
4.5.2.1	Άναυρος.....	66
4.5.2.2	Πάρκο Αγίου Κωνσταντίνου.....	67
4.5.2.3	Κεντρική παραλία.....	69
4.5.2.4	Πλατεία Ρήγα Φεραίου.....	70
4.5.2.5	Πεδίον του Άρεως.....	72
4.5.2.6	Το λιμάνι.....	72
4.5.2.7	Πευκάκια.....	74
4.6	ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT.....	75
5	ΣΕΝΑΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ.....	78
5.1	ΜΗΔΕΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ.....	78
5.2	ΣΕΝΑΡΙΟ ΗΠΙΑΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	79
5.3	ΣΕΝΑΡΙΟ ΕΝΤΟΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	86
5.4	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	95
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	96
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	100

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1: Πρόγραμμα Ήπιας Ανάπλασης για το Παρίσι, 1985	15
Εικόνα 1.2: Συγκρότημα Κατοικιών Grindelberg στο Αμβούργο, 1957.....	15
Εικόνα 2.1: Απεικόνιση αιγιαλού και παραλίας	22
Εικόνα 2.2: Η σημασία του λιμένα του Πειραιά για την Αθήνα, κατά την αρχαιότητα	25
Εικόνα 2.3: Σχέδιο ανάπλασης της κεντρικής αποβάθρας του Λίβερπουλ.....	30
Εικόνα 3.1: Έργα ανάπλασης στο λιμάνι του Τόκιο	32
Εικόνα 3.2: Πρόταση ανάπλασης στο λιμάνι της Βαλτιμόρης.....	34
Εικόνα 3.3 : Master-plan, Canary Wharf, Docklands.....	39
Εικόνα 3.4: Βαρκελώνη, η νέα μαρίνα	41
Εικόνα 3.5: Hafencity, Αμβούργο	42
Εικόνα 3.6: Θεσσαλονίκη, Νέα παραλία	45
Εικόνα 3.7: Ηράκλειο, σχέδιο ανάπλασης παραλιακού μετώπου	46
Εικόνα 3.8: Άποψη προτεινόμενης ανάπλασης στο Φαληρικό δέλτα.....	48
Εικόνα 4.1: Το Αρχαίο Ανάκτορο της Δημητριάδας.....	50
Εικόνα 4.2: Το Αρχαίο θέατρο της Δημητριάδας.....	51
Εικόνα 4.3: Το οθωμανικό κάστρο του Βόλου σε ιταλική χαλκογραφία του 17ου αι. ..	52
Εικόνα 4.4: Πληθυσμιακή εξέλιξη του Βόλου από το 1881 έως το 2001	53
Εικόνα 4.5: Ο Βόλος μετά τους σεισμούς 6,2 ρίχτερ του 1955.....	54
Εικόνα 4.6: Γεωγραφική θέση του Βόλου	56
Εικόνα 4.7: Ο Βόλος το 1882, δομημένος χώρος και τα όρια του νέου σχεδίου	57
Εικόνα 4.8: Το σχέδιο των Γάλλων Τεχνικών για το λιμάνι του Βόλου, 1890 (Bibliothèque Nationale, Παρίσι)	61
Εικόνα 4.9: Το σχέδιο του Δ. Πίππα για την ανάπτυξη του λιμένα Βόλου (1949)	63
Εικόνα 4.10: Οριστική πρόταση για την επέκταση του λιμένα Βόλου (Γραφείο Δοξιάδη, 1983).....	64
Εικόνα 4.11: Αεροφωτογραφία από το Πάρκο του Άναυρου	67
Εικόνα 4.12: Αεροφωτογραφία από το πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου.....	69
Εικόνα 4.13: Αεροφωτογραφία από τον κεντρικό προβλήτα.....	70
Εικόνα 4.14: Αεροφωτογραφία από τη Πλατεία Ρήγα Φεραίου	71
Εικόνα 4.15: Αεροφωτογραφία από το εμπορικό λιμένα Βόλου	74
Εικόνα 5.1: Αρχιτεκτονική άποψη πεζοδρόμου σε θαλάσσιο μέτωπο.....	82
Εικόνα 5.2: Το Σίλο δημητριακών στο Cape Town πριν την ανάπλαση.....	88
Εικόνα 5.3: The Silo Hotel, Cape Town. Μετατροπή του Σίλο δημητριακών σε πολυτελές ξενοδοχείο	88
Εικόνα 5.4: Χώροι εστίασης και αναψυχής στο θαλάσσιο μέτωπο του Μανχάταν.	90

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Τύποι αναπλάσεων & Χαρακτηριστικά	14
Πίνακας 1.2: Είδη Αναπλάσεων, Βασικά Χαρακτηριστικά	19
Πίνακας 1.3: Είδη Αναπλάσεων, Περιεχόμενο	20
Πίνακας 4.1: Οι 10 μεγαλύτερες πληθυσμιακά πόλεις της Ελλάδας.....	55
Πίνακας 4.2: Ανάλυση SWOT	76

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

- A1: Χρήσεις γης ΓΠΣ Βόλου
- A2: Προτεινόμενο δίκτυο Τραμ στο Βόλο
- Π1: Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης
- Π2: Σενάριο Έντονης Παρέμβασης

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η «έκρηξη» του φαινομένου της αστικοποίησης κατά την περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης και η μετέπειτα μεταπολεμική συγκέντρωση των κατοίκων στα μεγάλα αστικά κέντρα που βρίσκονται αντιμέτωπα με τις συνεχείς αναδιατάξεις του παραγωγικού μοντέλου και υπό την επιρροή των διαδικασιών της παγκοσμιοποίησης, αποτέλεσαν τα κύρια αίτια εμφάνισης πολεοδομικών αναγκών και προβλημάτων στον αστικό χώρο. Οι πόλεις καλούνται διεκδικήσουν την θέση τους στο χώρο σύμφωνα με τους νόμους της ανταγωνιστικότητας και να αναπτύξουν μηχανισμούς αστικού σχεδιασμού με απώτερο σκοπό την οικονομική τους ανάπτυξη και εξέλιξη.

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

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί η περίπτωση της πόλης του Βόλου, η προοπτική της μεταφοράς της εμπορικής δραστηριότητας του λιμένα σε εκτός πόλης περιοχή και η αποκατάσταση και αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής του παραλιακού μετώπου μέσα από μια σειρά διαρθρωτικών παρεμβάσεων ήπιου και έντονου χαρακτήρα. Πέρα από την οικονομική ανάπτυξη, οι παρεμβάσεις έχουν στόχο την ανάδειξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς του Βόλου, καθώς και την ενίσχυση της τουριστικής ταυτότητας της περιοχής.

Η δομή της εργασίας διαμορφώνεται με τέτοιο τρόπο ώστε, στο πρώτο μέρος να παρουσιάζονται οι βασικές έννοιες-ορισμοί και παραδείγματα ανάπλασης θαλάσσιων μετώπων και στο δεύτερο μέρος η περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου του Βόλου και τα σενάρια ανάπλασης της περιοχής.

Συγκεκριμένα, στο πρώτο μέρος ξεκινώντας από μια χρονολογική αναδρομή στην εξέλιξη της πόλης και την πρωτοεμφάνιση του μηχανισμού της αστικής ανάπλασης, γίνεται μια διαρθρωτική αποτύπωση των εννοιών και των τύπων που την διέπουν για να καταλήξουμε μέσω της διαχρονική της εξέλιξης στην σημερινή της μορφή που αναφέρεται με τον όρο αστική αναγέννηση. Στη συνέχεια ακολουθούν, οι έννοιες και οι τυπολογίες των θαλάσσιων μετώπων, ο ρόλος και η συμβολή των λιμανιών στην εξέλιξη των αστικών κέντρων και η εφαρμογή θαλασσιών αστικών αναπλάσεων ως αποτέλεσμα της σταδιακής αποβιομηχανοποίησης των πόλεων. Τέλος, για να αποσαφηνιστεί ο ρόλος και η αναγκαιότητα των αστικών αναπλάσεων στα θαλάσσια αστικά μέτωπα παρατίθενται μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα αντίστοιχων έργων στον Ευρωπαϊκό χώρο αλλά και οι αξιολογες προσπάθειες ελληνικών πόλεων.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας, παρουσιάζεται η περίπτωση της πόλης του Βόλου, ενός μεσαίου αστικού κέντρου, με ιδιαίτερα φυσιογνωμικά χαρακτηριστικά, πλούσια πολιτιστική κληρονομία και έντονη τουριστική δραστηριότητα. Αρχικά, γίνεται μια ιστορική αναδρομή, από τα αρχαία χρόνια και τους πρώτους νεολιθικούς οικισμούς της περιοχής το Δίμηνη και το Σέσκλο, στην Ιωλκό και την Δημητριάδα για να φτάσουμε στην απελευθέρωση της Θεσσαλίας και τη σύσταση της σημερινής πόλης του Βόλου. Ακολουθούν τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά στοιχεία της πόλης, ο ρόλος και η εξέλιξη του πολεοδομικού σχεδιασμού και οι μεταφορικές της υποδομές. Έπειτα, για την εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης, το παραλιακό μέτωπο χωρίζεται και αναλύεται σε διακριτά τμήματα για να καταλήξουμε στη σύσταση της ανάλυσης SWOT. Με γνώμονα τα αποτελέσματα της ανάλυσης διαμορφώνονται αντίστοιχα τα σενάρια μηδενικής, ήπιας και έντονης παρέμβασης. Οι ήπιες παρεμβάσεις, αφορούν κυρίως την αναβάθμιση των χώρων πρασίνου, τη δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων για την ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας του τόπου και την προώθηση της εναλλακτικής μετακίνησης. Ο στόχος αυτός ενισχύεται με τη δημιουργία θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας προς τη περιοχή Πευκάκια και του αρχαιολογικός χώρους της Δημητριάδας και τη δημιουργία του Θεματικού Μυθολογικού Πάρκου της Αργούς. Αντίθετα, το σενάριο έντονης παρέμβασης περιλαμβάνει μακροπρόθεσμα έργα, μεγάλου προϋπολογισμού που έχουν στόχο της περαιτέρω ανάπτυξη της πόλης. Συνοπτικά το σενάριο προτείνει, τη δημιουργία δικτύου τροχιοδρόμου (τραμ), τη μετατροπή του Σιλό σε πολυτελές 5* ξενοδοχείο, την κατασκευή νέων πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων, τη δημιουργία αθλητικού κέντρου, την δημιουργία

χώρων ψυχαγωγίας και αναχυσής και την κατασκευή ενός Κέντρου Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας.

ΜΕΡΟΣ Α

1 ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ

Κατά τα πρόσφατα χρόνια, και ιδιαίτερα μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και έπειτα, έχουμε καταστεί μάρτυρες μιας ακμάζουσας πληθυσμιακής, αστικής συγκέντρωσης, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ως αποτέλεσμα, τα διάφορα αστικά κέντρα γνώρισαν σημαντική ανάπτυξη ή/και μεγέθυνση σε τέτοιο βαθμό, ώστε να φτάσουν να σηματοδοτούνται ως *σημαντικά οικονομικά κέντρα* διεθνώς (πχ Χονγκ Κονγκ), ως *επίκεντρα πολιτισμού και κουλτούρας* (πχ Παρίσι) ή ακόμα και ως *παγκόσμιες μητροπόλεις / «παγκοσμιοπόλεις»* (*global cities*, πχ Νέα Υόρκη) (Καψάλης, 2015).

1.1 ΕΝΝΟΙΑ & ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ

Όπως είναι λογικό, η διαρκής αυτή εξέλιξη των αστικών κέντρων επέφερε ποικίλες δυσαρμονίες στο εσωτερικό τους: πολεοδομικού, οικονομικού, κοινωνικού, αλλά και οικολογικού χαρακτήρα, εφόσον οι ομοχώριες αστικές λειτουργίες που διαδραματίζονται εκεί πολλές φορές έρχονται σε σύγκρουση μεταξύ τους. Επιπροσθέτως, η πόλη όφειλε να «υπακούει» σε κάθε αλλαγή του παραγωγικού μοντέλου που επικρατούσε από καιρό σε καιρό (Σκάγιαννης, 2014): αρχικά παγιώθηκε η αντίληψη της *βιομηχανικής πόλης*, όπου οι λειτουργίες της και τα πολεοδομικά της συστήματα ήταν προσανατολισμένα έτσι ώστε να υποβοηθούν τη σχέση βιομηχανία – κατοικία – πολεοδομικό κέντρο· έπειτα εμφανίστηκε ως *λειτουργική πόλη* (με τη ρεαλιστική αποτύπωση των ιδεών της *Χάρτας των Αθηνών*¹ να βρίσκει εφαρμογή κατά τις δεκαετίες του 1960 και του 1970) που διαιρείται σε περιοχές εργασίας, κατοικίας και αναψυχής σε αντιστοιχία με τις καθημερινές αναγκαιότητες για να φτάσουμε στη δεκαετία του 1980 και την *μεταβιομηχανική πόλη* (με κύρια χαρακτηριστικά την απορρύθμιση των αγορών, την κυριαρχία της νεοφιλελεύθερης πολιτικοοικονομικής φιλοσοφίας και την εισαγωγή νέων παραγωγικών μέσων υψηλής τεχνολογίας), η οποία μοιάζει να τελειοποιείται στις μέρες μας ως δομικό στοιχείο του ευρύτερου μεταμοντέρνου πνεύματος της εποχής μας.

¹ Η *Χάρτα των Αθηνών*: Αποτελεί ένα θεμελιώδες κείμενο που συνοψίζει τις προτάσεις της ομάδας αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων του κινήματος CIAM. Συντάχθηκε το 1933 πάνω σε ένα καράβι που μετέφερε τα μέλη του μοντέρνου κινήματος από την Αθήνα στην Μασσαλία.

Επακόλουθα, ο συνδυασμός των δύο παραπάνω παραγόντων αστικού προβληματισμού, δηλαδή των συγκρούσεων των αστικών λειτουργιών και των συνεχών εναλλαγών της πόλης που μετασχημάτιζαν τη μορφή και τη δομή της, αποτέλεσε το κυριότερο αίτιο που θα έπρεπε να αντιμετωπίσουν οι πολιτικές της αστικής ανάπτυξης. Σε πολλές περιπτώσεις, το ζητούμενο δεν επετεύχθη και, φυσιολογικά, παρατηρούνται φαινόμενα αστικής παρακμής, με εξέχον παράδειγμα την *αστική συρρίκνωση (urban shrinkage)* που γνωρίζουν ορισμένες, κυρίως πρώην βιομηχανικές, πόλεις (πχ Ντιτρόιτ, Λειψία). Αντίθετα, σε άλλες περιοχές οι τοπικά εμπλεκόμενοι φορείς ενεργοποιήθηκαν αμεσότερα και εφήρμοσαν στρατηγικά σχέδια δράσης, ανταποκρινόμενα στις τοπικές ανάγκες και συγχρονισμένα με τη σημερινή παραγωγική - οικονομική πραγματικότητα, επιτυγχάνοντας έτσι την αναζωογόνηση και τη βιωσιμότητα των πόλεων τους μέσω συγκεκριμένων εργαλείων της πολεοδομικής τους πολιτικής: του θεσμού των αστικών παρεμβάσεων (Καψάλης, 2015).

Η έννοια της *αστικής ανάπλασης* εμφανίστηκε σε πρώτη φάση κατά τη μεταπολεμική περίοδο, σε ευρωπαϊκό πλαίσιο, και πρέσβευε την ανάγκη για άμεση επανόρθωση κατεστραμμένων ή/και βομβαρδισμένων πόλεων ή τμημάτων τους (Οικονόμου, 2014). Από εκεί και έπειτα όμως, ο όρος δέχθηκε ποικίλες ερμηνείες. Ένας θεσμικός ορισμός για τη συγκεκριμένη έννοια δίδεται και από τις διατάξεις του Νόμου 2508/1997:

Ανάπλαση είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.

Ο παραπάνω ορισμός καταδεικνύει ορισμένες από τις γενεσιουργές αιτίες του φαινομένου. Πιο συγκεκριμένα, οι παράγοντες που τις καθιστούν αναγκαίες είναι οι εξής (Στεφάνου κ.α., 1995):

- Ανάγκες επίλυσης προβλημάτων (προβλήματα κελύφους, ανθρώπινου δυναμικού, χρήσεων κλπ.). Σε αυτή την περίπτωση, η ανάπλαση επιδιώκει να διευθετήσει ζητήματα που σχετίζονται με ενδεχόμενη ακαταλληλότητα χρήσεων

γης, με παλαιά ή ακατάλληλα ή εγκαταλελειμμένα κτηριακά κελύφη (πχ brownfields²).

- Ανάγκες πολιτιστικής αξιοποίησης (πολιτιστικής προβολής, αισθητικής ανάδειξης, διατήρησης της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας ενός τόπου). Εδώ, ο στόχος είναι η πολιτισμική αναζωογόνηση και εκμετάλλευση ενός τόπου με ιδιαίτερο σχετικό ενδιαφέρον, το οποίο παρόλα αυτά παραμένει ανενεργό, πράγμα το οποίο θα οδηγήσει στην ανάδειξη και αξιοποίηση της γύρω περιοχής
- Οικιστικές ανάγκες: κάλυψη οικιστικών ελλείψεων ή ακόμα και άσκηση μιας κοινωνικής στεγαστικής πολιτικής. Στη συγκεκριμένη κατηγορία, η ανάπλαση έχει διττό ρόλο, αφού αφενός παρατηρούνται περιπτώσεις επενδύσεων σε νέες κατασκευές, αφετέρου πολλάκις δίνεται προτεραιότητα στη βελτίωση του υφιστάμενου προβληματικού κτηριακού όγκου (Αραβαντινός, 2007).
- Νέες οικονομικές, καταναλωτικές, ψυχαγωγικές ανάγκες, όπου η ζήτηση για ανάπλαση αναδεικνύει την ανάγκη προσαρμογής ενός τόπου, και φυσικά του ανθρώπινου δυναμικού του, στα νέα παραγωγικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά δεδομένα.

1.2 ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ & ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Σε ότι αφορά τις τυπολογίες των αστικών αναπλάσεων, από τη μία πλευρά υπάρχουν οι *ριζικές αναπλάσεις*, ενώ από την άλλη οι *αναπλάσεις ήπιας κλίμακας* (Geyer, 2002). Οι πρώτες αποτελούν τολμηρές μορφές αστικών επεμβάσεων, που επιφέρουν τεράστιες αλλαγές στην περιοχή, δηλαδή ισοπέδωση και οικοδόμηση από την αρχή, πρακτικές οι οποίες ενδεχόμενα συνεπάγονται ή/και επιζητούν αλλαγές και στον πληθυσμό και στις λειτουργίες που θα στεγαστούν εκεί. Όπως διαπιστώνεται εύκολα, το ιδιοκτησιακό καθεστώς που διέπει την περιοχή, αποτελεί συχνά σημείο τριβής για αυτόν τον τύπο αναπλάσεων, καθώς προϋποθέτει εφαρμογή συστημάτων αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, αστικού αναδασμού, μεταφοράς συντελεστή δόμησης κ.α. Σχετικά με τις αναπλάσεις ήπιας κλίμακας, πρόκειται για περιορισμένες και συντηρητικές χωρικές παρεμβάσεις με σκοπό όχι διαρθρωτικές κινήσεις, αλλά κάποιο σχετικό «νοικοκύρεμα», κυρίως των κοινόχρηστων χώρων, χωρίς όμως επίλυση ουσιαστικών προβλημάτων. Παράλληλα, υπάρχουν και διάφορες ομάδες αναπλάσεων-εξυγιάνσεων

² Brownfields: Πρόκειται για τμήματα της πόλης που έμειναν κενά, λόγω αλλαγής στη χρήση γης που προϋπήρχε. Σε πολλές περιπτώσεις, χρησιμοποιείται για να καταδείξει «κουφάρια» πρώην βιομηχανικών κτηρίων, τα οποία πλέον δεν έχουν καμία χρήση.

που τοποθετούνται στο μεταίχμιο μεταξύ των δύο προαναφερόμενων, ακραίων τύπων (Αραβαντινός, 2007). Ο Πίνακας 1.1 που ακολουθεί παρουσιάζει τους τύπους και ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των αναπλάσεων συγκεντρωτικά:

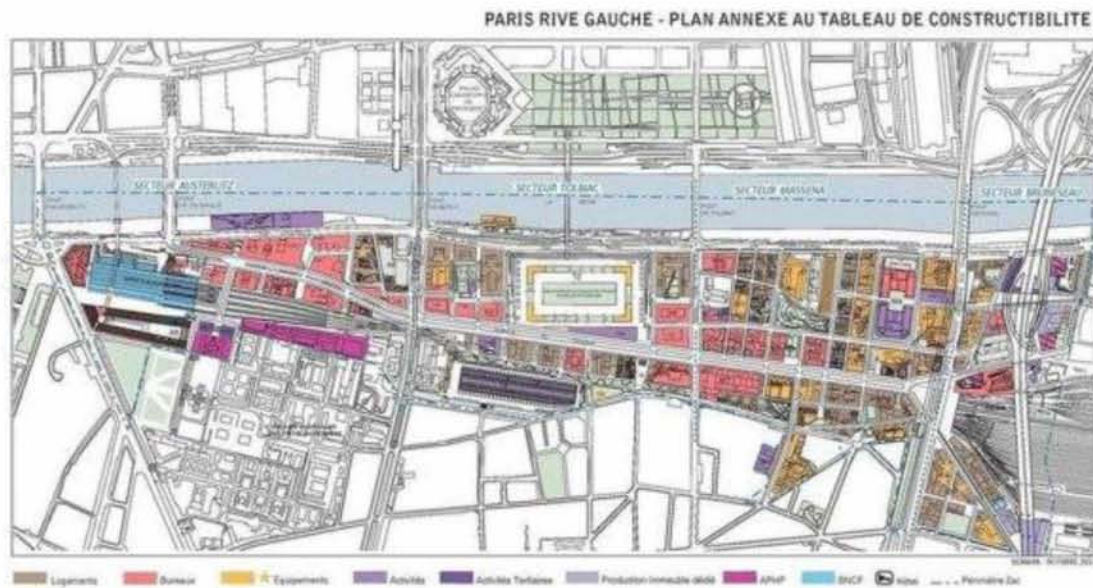
Πίνακας 1.1: Τύποι αναπλάσεων & Χαρακτηριστικά

	Ριζική Ανάπλαση	Ήπια Ανάπλαση
<i>Χωρική αναφορά</i>	Ιδιωτικοί & Δημόσιοι χώροι, Κτισμένοι & Άκτιστοι	Δημόσιοι Χώροι
<i>Χρονική αναφορά</i>	Δεκαετία '50	Δεκαετίες '60 & '70
<i>Εξευγενισμός³</i>	Ναι	Εν μέρει
<i>Πολεοδομικό ενδιαφέρον</i>	Αλλαγή χρήσεων γης, Μετακίνηση Πληθυσμών, Κοινων/μικα Στοιχεία	Κτηριακά κελύφη, Τομεακές Επεμβάσεις
<i>Βιβλιογραφικά παραδείγματα</i>	Λειψία, Αμβούργο	Alma Gare (Roubaix), Kreuzberg (Βερολίνο)

Πηγή: Καψάλης, 2015

³ Εξευγενισμός: Διαδικασία – επακόλουθο των αναπλάσεων. Πρόκειται για τη μετακίνηση των υψηλών εισοδηματικών στρωμάτων σε αναπλασμένες περιοχές και την εξώθηση των χαμηλών στρωμάτων στην περιφέρεια. Συντελείται εξαιτίας της αύξησης των τιμών γης, διότι η γη αποκτά πολλαπλασιαστικά οφέλη λόγω της ανάπλασης. Εκφράζει την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

Εικόνα 1.1: Πρόγραμμα Ήπιας Ανάπλασης για το Παρίσι, 1985



Πηγή: <http://www.venicetakeaway.com/?portfolio=test5>

Εικόνα 1.2: Συγκρότημα Κατοικιών Grindelberg στο Αμβούργο, 1957



Πηγή: <http://www.spiegel.de/fotostrecke/photo-gallery-a-century-long-project-fotostrecke-56372-8.html>

Σε αυτό το σημείο ακολουθεί η διαχρονική εξέλιξη των μορφών των αναπλάσεων, σε ευρωπαϊκό τουλάχιστον επίπεδο. Όπως προαναφέρθηκε, η εισαγωγή του όρου ανάπλαση, έγινε μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου με σκοπό την επανακατασκευή βομβαρδισμένων ή κατεστραμμένων τμημάτων πόλεων. Εξίσου σημαντική ήταν και η αυξανόμενη αστικοποίηση που λάμβανε χώρα στην Ευρώπη κατά τη δεκαετία του 1950, με αποτέλεσμα ο αστικός ιστός να μεταλλάσσεται και να χρειάζεται προσαρμογή στα νέα πληθυσμιακά δεδομένα που διαμορφώνονταν. Αυτή η πρόιμη μορφή ανάπλασης, χαρακτηρίστηκε από την υψηλή κρατική συμμετοχή, σε επίπεδο δαπανών, αλλά και από ταχείες διαδικασίες σε συνδυασμό με χρήση ενιαίων και απλουστευμένων σχεδιαστικών προτύπων που στόχο είχαν την «εκκαθάριση» φτωχογειτονιών, την πολεοδομική ανακατασκευή και οικονομική ανανέωση (Hall, 2002). Σχετικές αναπλάσεις πραγματοποιήθηκαν σε πόλεις της Γερμανίας, της Γαλλίας και της Αγγλίας.

Κατά την επόμενη δεκαετία, εκείνη του 1960, γίνεται για πρώτη φορά από τον Lewis Mumford κριτική στην απρόσωπη και εκτός κλίμακας αρχιτεκτονική των μεγάλων κτηριακών συγκροτημάτων (Mumford, 1968). Στα τέλη της δεκαετίας του '60 αρχίζει να εφαρμόζεται στα ιστορικά κέντρα και μια σειρά παρεμβάσεων, κυρίως κυκλοφοριακών, οι οποίες είχαν ως στόχο να συμβάλλουν στην περαιτέρω ανασυγκρότησή τους (Κολωνία, Μπολόνια), μέσω και της απομάκρυνσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου από αυτά (Αναστασιάδης κ.α., 2012). Επίσης, εισάγονται ειδικοί περιορισμοί δόμησης, ενώ ταυτόχρονα νέοι αστικοί σχηματισμοί δημιουργούνται στα πλαίσια μιας οικιστικής πολιτικής που προωθεί την κτηριακή δημιουργία και τη στεγαστική ανακαίνιση (Στεφάνου κ.α., 1995).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 σχεδιάζονται και κατασκευάζονται νέες πόλεις με σύγχρονα δίκτυα, ενώ αρχίζουν να δημιουργούνται και μεγάλα επιχειρηματικά κέντρα για να ανταποκριθούν στις νέες οικονομικές απαιτήσεις. Ταυτόχρονα υλοποιούνται πολύ σημαντικές και εκτεταμένες αναπλάσεις σε τμήματα πόλεων (Παρίσι-Halles, Lyon-Part-Dieu, Μιλάνο) οι οποίες στηρίζονται σε αναλυτικά χρονοδιαγράμματα σε ότι αφορά στη διεκπεραίωση του έργου, έχουν υψηλούς προϋπολογισμούς και δημιουργούν χιλιάδες θέσεις εργασίας και υψηλή διεθνή ανταγωνιστικότητα (Στεφάνου κ.α., 1995). Πρόκειται για την περίοδο όπου μέσα από τον πολεοδομικό σχεδιασμό και την

οικονομία προδιαγράφεται το οικιστικό επίπεδο (Αναστασιάδης κ.α., 2012). Κατά τη μετάβαση από τη δεκαετία του '70 στη δεκαετία του '80 εμφανίζονται έντονα φαινόμενα εγκατάλειψης αστικών περιοχών, καθώς και εγκατάλειψης χώρων καλυπτόμενων από προϋπάρχουσες οικονομικές δραστηριότητες, εξαιτίας της ραγδαίας αλλαγής των παραδοσιακών βιομηχανικών δομών (Smith, 2002). Παρόλα αυτά, πολλές από τις παρεμβάσεις που συνέβησαν κατά τη δεκαετία του '70 συνεχίστηκαν κατά τη δεκαετία του 1980, με αρκετές και σημαντικές αλλαγές στην οργάνωση και στον προγραμματισμό τους. Πρόκειται για την περίοδο των μεγάλων αστικών αναπλάσεων γοήτρου και ανασυγκρότησης των πόλεων (Bercy, Docklands), αλλά και την ολοκλήρωση των νέων πόλεων τρίτης γενιάς που μετεξελίσσονταν σε μητροπολιτικές ενότητες (Αναστασιάδης κ.α., 2012).

Η δεκαετία του 1990 συνιστά το σημείο καμπής για την πορεία των αναπλάσεων, καθώς πλέον προκύπτει η ανάγκη περιορισμού της έως τότε ανάπτυξης με τη μορφή της άκρατης υποβάθμισης των αξιών του φυσικού και του αστικού χώρου και αρχίζει να γίνεται λόγος για μια καλύτερη ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος. Η δομή και η ποιότητα του αστικού χώρου είναι αυτά που δίνουν τις κατευθυντήριες γραμμές των νέων πολεοδομικών επεμβάσεων στα πλαίσια της κοινωνικής και πολιτισμικής εξέλιξης και οι οποίες έχουν ως στόχο να δημιουργήσουν ένα "brand name" της περιοχής, της ίδιας της πόλης (Gold & Ward, 1994). Επίσης, στις πόλεις σημειώνεται πλέον έντονη αποβιομηχάνιση, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την στροφή του παραγωγικού μοντέλου στον τριτογενή τομέα, με έμφαση στον τομέα των υπηρεσιών και της υψηλής τεχνολογίας [Allen (1992), Sheppard & Barnes (2002)]. Με αυτόν τον τρόπο προκύπτουν αναξιοποίητοι χώροι, με ανενεργά κελύφη και δημιουργούνται αστικά κενά, τα οποία οδηγούν σε *πολεοδομική παρακμή* (urban decline) και η προτεινόμενη αξιοποίησή τους γίνεται με τη μορφή της *αστικής αναγέννησης* (Αναστασιάδης κ.α., 2012).

Από τη δεκαετία του 2000 και μέχρι τις μέρες μας, η σύγχρονη πόλη έχει γνωρίσει τεράστιες μεταμορφώσεις και αποκλίσεις από την μεταπολεμική μορφή της: τα αστικά κέντρα παγκοσμιοποιήθηκαν και πλέον γίνεται λόγος ακόμα και για ανταγωνιστικότητα (σε οικονομικό – τουριστικό - πολιτιστικό επίπεδο) μεταξύ των πόλεων [Sassen (2000), United Nations Centre for Human Settlements - Habitat (2001), Taylor (2004)]. Επίσης, οι οικονομίες τους βασίζονται κατά ένα μεγάλο ποσοστό στον τριτογενή παραγωγικό

τομέα και η επίδραση των νέων τεχνολογιών και της νεωτερικότητας είναι χωρικά εμφανής καθώς επηρεάζουν τον πολεοδομικό ιστό, τις αστικές υποδομές και γενικότερα επιφέρουν χωρικούς μετασχηματισμούς [Castells (1989), Harvey (1989), Dear (2000), Harvey (2003)].

Τέλος, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται ένας διαρκώς αυξανόμενος προβληματισμός σχετικά με την περιβαλλοντική υποβάθμιση, τη φθίνουσα κοινωνική συνοχή και την οικονομική αστάθεια που απειλούν τους αστικούς πληθυσμούς [McGrew (1992), Yearly (1992), Lee & Willis, (1997)]. Όπως ακριβώς εξελίχθηκαν οι πόλεις, με τον ίδιο τρόπο αναπτύχθηκε και ένα νέο πλαίσιο πολιτικής αναπλάσεων το οποίο είναι ικανό να προσαρμοστεί στα σύγχρονα αστικά ζητήματα, η *αστική αναγέννηση*. Ουσιαστικά, η φιλοσοφία της αστικής αναγέννησης αντιτίθεται στις αποσπασματικές, σημειακές αναπλάσεις και προσιδιάζει σε ολοκληρωμένες και στρατηγικές αστικές παρεμβάσεις που περιλαμβάνουν την οικονομική δραστηριότητα και τις χρηματοδοτικές πηγές, την αστική σύνθεση, το περιβάλλον, καθώς και σημαντικές κοινωνικές και «κοινοτικές» διαστάσεις, όπως την απασχόληση, την εκπαίδευση - κατάρτιση, την στέγαση. Επίσης, η συγκεκριμένη πολιτική αναπλάσεων καινοτομεί σχετικά με την αυξημένη συμμετοχή των πολιτών στον αστικό σχεδιασμό (συμμετοχικότητα), που επιτρέπει και στη δημιουργία μικτών χρηματοδοτικών σχημάτων (κεντρική εξουσία + τοπική αυτοδιοίκηση + ιδιώτες, διακυβέρνηση) που μετατράπηκαν σε κύριους φορείς των σύγχρονων αστικών παρεμβάσεων. Κλείνοντας, αξίζει να σημειωθεί το γεγονός, πως η αστική αναγέννηση και οι πολιτικές της επιχειρούνται τμηματικά στην Ευρώπη από τη δεκαετία του 1980, ως το «αντίδοτο» στις παρενέργειες του συνδυασμού της αποβιομηχάνισης των αστικών κέντρων και των διάφορων οικονομικών και κοινωνικών αναδιαρθρώσεων που επιτελούνταν εκεί (πολιτικές ανακατατάξεις, ισχυροποίηση νεοφιλελεύθερου οικονομικού μοντέλου, μετανάστευση, κλπ) (Σκάγιαννης, 2014). Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει διαχρονικά τα βασικά χαρακτηριστικά και το περιεχόμενο των διαφόρων ειδών αναπλάσεων που έλαβαν χώρα μέχρι σήμερα:

Πίνακας 1.2: Είδη Αναπλάσεων, Βασικά Χαρακτηριστικά

Τύπος συνήθης ονομασία	1.Ανασυγκρότηση (Reconstruction)	2.Ανακαίνιση Ανανέωση (Renewal)	3.Αναπαλαίωση / Επανάχρηση (Rehabilitation)	4.Ολοκληρωμένη Ανάπλαση (Integrated Urban Projects)	5.Μεγάλη (Ολοκληρωμένη) Ανάπλαση Αναγέννηση (Flagship Project)
ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ					
Χρονική περίοδος ανάπτυξης	1945-1960	1955-σήμερα	1975-σήμερα	1990-σήμερα	1995-σήμερα
Γενικότερες τάσεις πολεοδομικής πολιτικής/σχεδια- σμού	Αντιμετώπιση καταστροφών του οικιστικού αποθέματος από τον πόλεμο, Φυσικός σχεδιασμός	Διάφορες τάσεις, Φυσικός σχεδιασμός	Καθολικός σχεδιασμός (αρχικά) - Συμπαγής πόλη (μετά το 1995), Βιώσιμη Ανάπτυξη	Στρατηγικός σχεδιασμός, Βιώσιμη Ανάπτυξη, Συμπαγής πόλη	Μερική απορρύθμιση χωρικού σχεδιασμού Βιώσιμη Ανάπτυξη City marketing Αστική Αναγέννηση
Χωροθέτηση	Κυρίως κεντρικές περιοχές	Κεντρικές και περικεντρικές περιοχές	Σε όλη την πόλη, σε με περιοχές αξιόλογο κτηριακό απόθεμα	Περιοχές/θύλακες με εντοπισμένα κοινωνικο- οικονομικά προβλήματα	Περιοχές με χωρικά προβλήματα, ή εγκαταλειμμένες από τις παλαιές χρήσεις
Φορέας	Κεντρικό κράτος	Κεντρικό κράτος και αυτοδιοίκηση	Κεντρικό κράτος και αυτοδιοίκηση	Κεντρικό κράτος και αυτοδιοίκηση	Δημόσιο και Ιδιώτες (Μικτά Σχήματα)
Χρηματοδότηση	Δημόσια (εθνική)	Δημόσια (εθνική)	Δημόσια (εθνική)	Δημόσια, Ε.Ε.	Δημόσια και Ιδιωτική (Μικτά Σχήματα)

Πηγή: Καψάλης, 2015

Πίνακας 1.3: Είδη Αναπλάσεων, Περιεχόμενο

Τύπος συνήθης ονομασία και	1. Ανασυγκρότηση (Reconstruction)		2. Ανακαίνιση / Ανανέωση (Renewal)	3. Αναπαλαίωση / Επανάχρηση (Rehabilitation)	4. Ολοκληρωμένη Ανάπλαση (Integrated Urban Projects)	5. Μεγάλη (Ολοκληρωμένη) Ανάπλαση / Αναγέννηση (Flagship Project)	
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ							
Χρήσεις γης	Ναι (zoning)		Συνήθως όχι	Συνήθως όχι	Συχνά	Ναι	
Αστικές τεχνικές υποδομές	Ναι		Συχνά	-	Μερικές φορές	Ναι	
Πεζοδρομήσεις	-		Ναι	Ναι	Μερικές φορές	Συχνά	
Μορφολογία δημόσιου χώρου	Τύπος I: μοντέρνο κίνημα, μεγάλα συγκροτήματα	Τύπος II: αποκατάσταση παλαιάς μορφής	Μοντέρνο κίνημα	Διατήρηση/ αποκατάσταση παλαιάς μορφολογίας	Περιορισμένη έμφαση	Τύπος I: μεταμοντέρνα	Τύπος II: αποκατάσταση παλαιάς μορφής
Μορφολογία ιδιωτικών κτηρίων			Μοντέρνο κίνημα, ψηλά κτήρια				
Κοινωνική Κατοικία	Συνήθως συχνά) (πολύ		Συχνά	Όχι συχνά	Όχι συχνά	Όχι συχνά	
Κατοικία (εμπορική)	-		Συχνά	-	-	Μερικές φορές, για υψηλά εισοδηματικά στρώματα	
Κοινοφελείς δραστηριότητες	Ναι		Ναι	-	Ναι	Μερικές φορές, μεγάλα κτήρια για δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου	
Επιχειρηματικές δραστηριότητες	Εμπόριο		Εμπόριο, γραφεία	Εμπόριο, γραφεία καθόλου	ή Συνήθως ΜΜΕ	Πολυκαταστήματα, αναψυχή, γραφεία, επιχειρήσεις με διεθνή φυσιογνωμία	

Πηγή: Καψάλης, 2015

2 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ

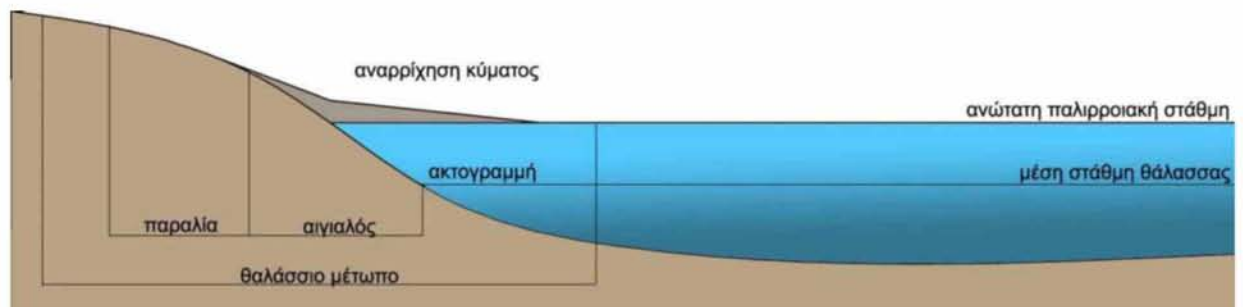
Η συζήτηση για τα θαλάσσια μέτωπα, προφανώς δεν είναι κάτι νέο για τον πολεοδομικό προβληματισμό. Ο σχεδιασμός στα όρια με το νερό έχει καταγράψει συναρπαστικά κεφάλαια στην ιστορία της πόλης. Η διαχρονική σημασία του εμπορίου και οι άλλες σχετικές με τη θάλασσα δραστηριότητες απέδιδαν σε αυτές τις ζώνες μια πολλαπλή λειτουργικότητα. Η διαχρονική γοητεία του υδάτινου στοιχείου, εξάλλου, καθιέρωσε από νωρίς τη σημασία της ύπαρξης αστικών-δημόσιων χώρων κοντά στο νερό. Στην ιστορική εξέλιξη των πόλεων-λιμανιών, οι ζώνες αυτές ήταν κατεξοχήν ανοικτές σε μετασχηματισμούς, οι οποίοι επιδρούσαν και στη συνολική αναδιάρθρωση της πόλης (Σαμαρίνης, 2006).

2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ & ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ

Ο όρος «θαλάσσιο μέτωπο» έχει χρησιμοποιηθεί στην συγγραφή κειμένων χωρίς όμως να γίνει εμφανής ο ορισμός του, πιθανόν γιατί οι συγγραφείς υποθέτουν ότι το νόημα των ίδιων των λέξεων είναι ξεκάθαρο δηλαδή το τμήμα της ξηράς μπροστά από τη θαλάσσια υδάτινη μάζα. Ταυτόχρονα διάφοροι άλλοι όροι χρησιμοποιούνται στη θέση του *θαλάσσιου μετώπου (waterfront)* αναφερόμενοι σε ένα τμήμα ή σε ολόκληρη τη περιοχή. Τέτοιο όροι είναι ο «*cityport*» δηλαδή η *πόλη-λιμάνι* (Hoyle, 1992) και ο «*harbourfront*» δηλαδή το *λιμενικό μέτωπο* (Vallentin, 1991).

Από φυσική άποψη το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μια ζώνη που περιλαμβάνει την ακτογραμμή και μια λωρίδα ξηράς και θάλασσας εκατέρωθεν αυτής (Εικόνα 2.1). Αποτελεί δηλαδή τον χώρο εκείνο στον οποίο το χερσαίο περιβάλλον επηρεάζει αυτό της θάλασσας και το αντίστροφο. Η ζώνη αυτή έχει μεταβαλλόμενο πλάτος και καθορίζεται ανάλογα με την περίπτωση. Δηλαδή από τις φυσικές και ανθρωπογενείς συνθήκες που επικρατούν στην εκάστοτε περιοχή. Από την πλευρά του χερσαίου τμήματος η ζώνη αυτή εμπεριέχει το σύνολο του πλάτους της παραλίας και μπορεί να επεκτείνεται και πέρα από αυτή. Έτσι λοιπόν είναι αδύνατο να τεθούν σαφή γεωγραφικά όρια στα θαλάσσια μέτωπα, γι' αυτό και ο όρος αυτός πρέπει να λαμβάνεται με την ευρεία έννοια, δηλαδή ως περιοχή όπου το χερσαίο τμήμα έρχεται σε επαφή με το υδάτινο στοιχείο (Μπεριάτος, 2013).

Εικόνα 2.1: Απεικόνιση αιγιαλού και παραλίας



Πηγή: Αντωνιάδου, 2001

Η επέκταση των θαλάσσιων μετώπων μπορεί να γίνει και αυταπόδεικτα γιατί περιορίζονται από αξιώματα σχετικά ομογενών χρήσεων, όπως η κατοικία, μεγάλες βιομηχανικές μονάδες ή παραθαλάσσια πάρκα. Σε μερικές περιπτώσεις τα όρια μπορεί να είναι ασαφή, ειδικά σε εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές περιοχές όπου μόνο ένα μικρό τμήμα συνορεύει με το εμπορικό κέντρο ή μια κατοικημένη περιοχή, και μπορεί να αποτελέσει το ερέθισμα για προσπάθειες ανάπλασης της περιοχής (Goodwin, 1999).

Τα θαλάσσια μέτωπα έχουν την δυνατότητα να ταξινομηθούν με ποικίλους τρόπους. Μια αρχική διάκριση αυτών είναι σε φυσικά και τεχνητά. Τα φυσικά θαλάσσια μέτωπα αποτελούν τις εδαφικές εκτάσεις ή τα τμήματα των πόλεων που εντοπίζονται μπροστά στο νερό και τα οποία δεν έχουν υποστεί κανενός είδους ανθρώπινη παρέμβαση. Αντίστροφα, τεχνητά είναι τα θαλάσσια μέτωπα που εντοπίζονται μπροστά σε τεχνητά κανάλια ή λίμνες καθώς και εκείνα από τα φυσικά τα οποία έχουν μετασχηματιστεί, λόγω των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων π.χ. επέκταση, επιχωμάτωση, ισοπέδωση κ.τ.λ. με τη βοήθεια μηχανικών μέσων (Μπεριάτος, 2013).

Μια άλλη προσέγγιση είναι η ταξινόμηση των θαλάσσιων μετώπων σε αστικοποιημένα και μη αστικοποιημένα. Από τον συνδυασμό αυτών των δύο τρόπων ταξινόμησης προκύπτουν τέσσερις κατηγορίες θαλάσσιων μετώπων (Μπεριάτος, 2013):

- Τα αστικοποιημένα φυσικά θαλάσσια μέτωπα
- Τα μη αστικοποιημένα φυσικά θαλάσσια μέτωπα
- Τα αστικοποιημένα τεχνητά θαλάσσια μέτωπα

- Τα μη αστικοποιημένα τεχνητά θαλάσσια μέτωπα

Στην πλειοψηφία τους παρουσιάζονται τα θαλάσσια μέτωπα της δεύτερης και τρίτης κατηγορίας. Σαφώς δεν πρέπει να παραλείψουμε να αναφέρουμε, ότι τμήματα της ίδιας περιοχής είναι δυνατόν να ανήκουν σε περισσότερες από μια από τις προαναφερθείσες κατηγορίες, καθώς και ότι μια περιοχή μπορεί να μετατραπεί από τον ένα τύπο στον άλλο. Οι παραπάνω κατηγορίες θαλάσσιων μετώπων απαντώνται σε (Μπεριάτος, 2013):

- Λιμενικές περιοχές
- Σε παραλιακά τμήματα πόλεων
- Σε παραθαλάσσιες κατοικημένες περιοχές
- Σε παράκτιες περιοχές

2.2 ΡΟΛΟΣ & ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

Πόλεις παραλιακές συναντούμε σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, αλλά και σε όλες τις γνωστές ιστορικές περιόδους της ανθρωπότητας. Παρόλο, του ότι είναι διάσπαρτες παντού πάνω στη γη και έχουν δημιουργηθεί από διαφορετικούς πολιτισμούς και ιστορικές συγκυρίες, όλες τους συγκεντρώνουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά (Βαρβαρέσος, 2009).

Η μεγάλη σημασία που δίνεται στα θαλάσσια μέτωπα έγκειται στο γεγονός ότι αποτελούν το όριο στεριάς θάλασσας που είναι μια περιοχή φορτισμένη με συμβολισμούς, μνήμες, ιστορικές διαδρομές, συναισθήματα αλλά και κοινωνικοοικονομικούς συμβολισμούς. Αντιπροσωπεύει τη γραμμή κατά μήκος της οποίας επιβιώνει η οπτική επαφή μεταξύ πόλης και αρχαιότητας, μεταξύ πόλης και φύσης, όπως στο παρελθόν αυτό συνέβαινε καθ' όλο το μήκος της αστικής παραμέτρου (Σαμαρίνης, 2006).

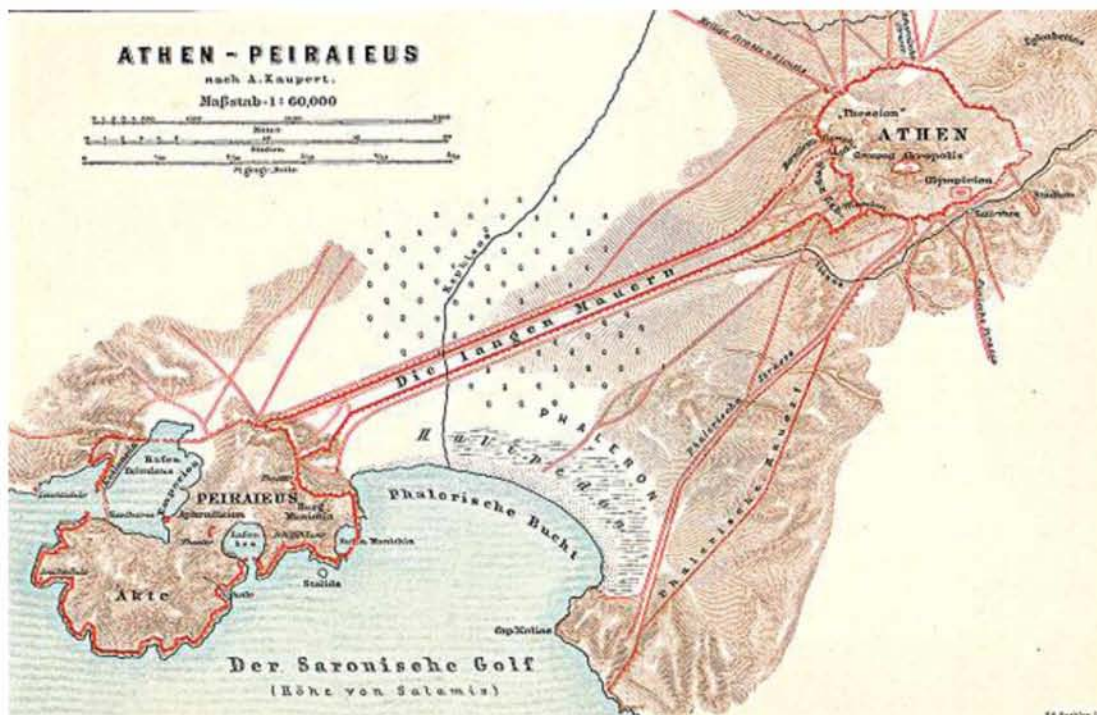
Η ανάπτυξη της πόλης- και κυρίως ο τρόπος αυτής της ανάπτυξης, η αστική επέκταση-εκμηδένισε τη διαφορά μεταξύ του εντός και του εκτός, μεταξύ πόλης και μη πόλης μηδενός εξαιρουμένου. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι το σύνορο μεταξύ αστικού χώρου και υδάτινου στοιχείου κουβαλά πάνω του τόσο την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής του όσο και ένα μέρος της κληρονομιάς της πόλης. Έτσι κάθε πρόθεση ανάκτησης της

σχέσης της πόλης με τη θάλασσα εναλλάσσεται με την έκφραση της μέσω ενός ισχυρού προσωπικού ιδιώματος, με σταθερές παραμέτρους τη πόλη, το νερό και το σύνορο. Η πόλη ως σύνολο, είτε ως αστικό φαινόμενο είτε ως στιγμιαία εικόνα-σύμβολο, συναλλάσσεται με τη θάλασσα, άλλοτε με την ιδιότητα ως δυναμικού αστικού κενού και άλλοτε ως διακεκριμένο φυσικό στοιχείο της τοπιογραφίας της πόλης. Συγχρόνως, ένας ενδιάμεσος χώρος καλείται να ενσωματώσει τα φυσικά χαρακτηριστικά ενός ανοικτού τόπου, του υδάτινου στοιχείου, με τα τεχνητά χαρακτηριστικά ενός αστικού μετώπου, της φαινομενικής γραμμής όπου αρχίζει ή τελειώνει η πόλη (Κάρλου, 2014).

Σκοπός επομένως κάθε σχεδιαστικής παρέμβασης είναι η αναζήτηση ενός σχεδίου-προγράμματος το οποίο να μπορεί να ενεργεί στον ενδιάμεσο χώρο, ανάμεσα στα δύο άκρα. Μια λωρίδα με μεγαλύτερο ή όχι βαθμό μόρφωσης αναπτύσσεται σε γραμμική παράθεση ανάμεσα στον πυκνό αστικό ιστό κατοικίας και την υδάτινη λεκάνη. Άρα, ένας χώρος όριο ανάμεσα στην αστική μάζα και το μεγάλο αστικό κενό καλείται να δημιουργήσει τους χώρους υποδοχής ενός σχεδίου επεμβάσεων υπερτοπικού χαρακτήρα και διαχρονικής επιρροής (Βαρβαρέσος, 2009).

Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί το σημείο πρόσβασης της πόλης και της υπόλοιπης ενδοχώρας στο θαλάσσιο περιβάλλον και το αντίστροφο, δηλαδή το σημείο εισόδου στον αστικό ιστό από τη θάλασσα. Ο κύριος λόγος για μια παραθαλάσσια πόλη να ιδρυθεί, να αναπτυχθεί και να συνεχίσει να υφίσταται είναι η στρατηγική θέση που κατέχει στο θαλάσσιο μέτωπο, το οποίο και χρησιμοποιείται ως κομβικό σημείο εισόδου και εξόδου, συνδέοντας τη χώρα με το εξωτερικό και το αντίστροφο. Ας μην ξεχνάμε ότι τα σημαντικότερα αστικά κέντρα στους προηγούμενους αιώνες ήταν παραθαλάσσια ή χωροθετούνταν κατά μήκος μεγάλων ποταμών ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις οι ίδιες οι πόλεις ήταν χτισμένες πάνω στο νερό (Σαμαρίνης, 2006).

Εικόνα 2.2: Η σημασία του λιμένα του Πειραιά για την Αθήνα, κατά την αρχαιότητα



Πηγή: <http://www.wikiwand.com>

Το πρωταρχικό κοινό χαρακτηριστικό και ίσως και το σημαντικότερο, είναι ο λόγος για τον οποίο κτίστηκαν εκεί. Η ανάγκη για οικονομική δραστηριότητα, για έλεγχο και κυριαρχία σε μια περιοχή πάντα υπήρχε. Από την στιγμή δημιουργίας των πρώτων οργανωμένων κοινωνιών στην ιστορία της ανθρωπότητας, παρατηρηθήκαν τέτοιες τάσεις οι οποίες βρήκαν μέσο υλοποίησης τους, τις παραλιακές πόλεις, μιας και αυτές είχαν πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα. Η ανάπτυξη, από την αρχαιότητα ακόμα, των θαλάσσιων εμπορικών δραστηριοτήτων ώθησε τον άνθρωπο στην κατασκευή πόλεων σε εμπορικά σταυροδρόμια και σε χώρους που εξασφάλιζαν φυσικούς λιμένες (Βαρβαρέσος, 2009).

Οι πόλεις αυτές λόγω της θέσης τους θα είχαν άμεση πρόσβαση σε προϊόντα που μεταφέρονταν εκείνη την εποχή κυρίως μέσω της θαλάσσιας οδού. Επίσης, η επιρροή και ο έλεγχος, από στρατιωτικής απόψεως, που μπορεί να ασκήσει μια παραλιακή πόλη ήταν ένα ακόμα στοιχείο για την επιλεγμένη ίδρυση τέτοιων πόλεων. Έτσι στο πέρασμα των αιώνων οι παραλιακές πόλεις με λιμάνι ταυτίστηκαν, τόσο με το εμπόριο την αλιεία και γενικότερα με κάθε είδους λιμενική δραστηριότητα, όσο και με στρατηγικής σημασίας σημεία ελέγχου (Breen & Rigby, 1996).

Αν προσπαθήσουμε να απαντήσουμε στο ερώτημα, αν δημιουργείται πρώτα η πόλη και μετά ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων και αναγκών της κατασκευάζεται λιμάνι κατά μήκος του παραλιακού της μετώπου, ή το αντίθετο δεν υπάρχει μονοσήμαντη απάντηση. Στην ιστορία έχουν καταγραφεί περιπτώσεις όπου γίνεται η επιλογή ενός σημείου για την κατασκευή ενός λιμανιού, γιατί πληρεί μια σειρά από προδιαγραφές (στρατηγικό σημείο ελέγχου, φυσικός κόλπος). Έτσι, έχουμε πρώτα την κατασκευή ενός λιμανιού και στη συνέχεια, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του προσελκύει κόσμο ο οποίος εγκαθίσταται γύρω σχηματίζοντας έναν οικισμό και αργότερα μια πόλη. Υπάρχουν όμως και η περιπτώσεις όπου πόλεις που βρίσκονται κοντά στη θάλασσα να δημιουργούν λόγω της γενικότερης ανάπτυξης των θαλάσσιων εμπορικών δραστηριοτήτων λιμάνια σε μικρή απόσταση από αυτές και στο πέρασμα του χρόνου η πόλη να μεταφέρεται και να αναπτύσσεται προς το λιμάνι (Βαρβαρέσος, 2009).

Γενικότερα μπορούμε να πούμε ότι οι πόλεις και τα λιμάνια τους έχουν μια μεγάλη σχέση αλληλεξάρτησης. Είναι μία παραγωγική εξάρτηση, δηλαδή η ανάγκη για κάλυψη λιμενικών δραστηριοτήτων, δημιουργεί νέες εμπορικές, βιομηχανικές, βιοτεχνικές και οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες όμως με τη σειρά τους φέρνουν νέες και μεγαλύτερες δραστηριότητες στο λιμάνι. Μια σχέση που τροφοδοτεί, τόσο την ανάπτυξη της μιας χάρη την ανάπτυξη της άλλης, όσο και την ανάπτυξη της μίας σε βάρος της άλλης (Βαρβαρέσος, 2009).

Η μεγέθυνση των πόλεων του 21ου αιώνα έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία περισσότερων αναγκών, σε μεταφορά πρώτων υλών, προϊόντων και ανθρώπων. Το βάρος αυτό επωμίζονται και οι θαλάσσιες μεταφορές και κατά επέκταση οι τερματικοί σταθμοί αυτών, που είναι τα λιμάνια. Τα λιμάνια όμως με τη σειρά τους για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν σε αυτό το ρόλο απαιτούν αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό, δηλαδή πολλές φορές επέκταση. Αυτό όμως στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι αδύνατον αφού η πόλη έχει «αγκαλιάσει» το λιμάνι. Στο σημείο αυτό εντοπίζεται το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν σήμερα πολλές πόλεις με λιμάνια (Breen & Rigby, 1996).

Αυτή η τόσο μεγάλη αλληλεξάρτηση στην δημιουργία, στην ύπαρξη αλλά και στην ανάπτυξη αυτών των δύο ξεχωριστών μηχανισμών του συνόλου της πόλης που προαναφέραμε, πέρασε από διάφορα πολύ σημαντικά στάδια. Στα αρχικά στάδια το

λιμάνι ήταν κοντά στην πόλη αλλά όχι άμεσα ενσωματωμένο στον αστικό ιστό της (Βαρβαρέσος, 2009).

Στην συνέχεια με την ανάπτυξη της ναυτιλίας την ανακάλυψη του ατμού και την τεράστια ώθηση που έδωσε αυτός στην εμπορική ναυτιλία, τα λιμάνια άρχισαν να γνωρίζουν τεράστια ανάπτυξη. Οι πόλεις πλέον όχι απλά γειτνιάζαν τους χώρους των λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά τείνουν να μεταφέρουν πληθώρα δραστηριοτήτων σχετικών και άσχετων με το λιμάνι. Μετατρέπεται τόσο ο χώρος του λιμανιού όσο και η ευρύτερη περιοχή σε νέο εμπορικό κέντρο που συγκεντρώνει μια πληθώρα δραστηριοτήτων, οικονομικής εμπορικής μεταποιητικής και βιοτεχνικής φύσης. Το λιμάνι πλέον είναι ο χώρος που συντελείται ένας οργανισμός δραστηριοτήτων είναι η καρδιά της πόλης, τροφοδοτεί πολλές από τις καθημερινές δραστηριότητες αυτής και αποτελεί το σημαντικότερο μοχλό ανάπτυξης της (Βαρβαρέσος, 2009).

Στο σημείο αυτό εξάγουμε ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό των παραλιακών πόλεων με λιμενικές δραστηριότητες. Στην πλειοψηφία τους τα λιμάνια είναι ενσωματωμένα στον ιστό της πόλης ενώ γύρω από αυτά αναπτύσσονται μια πληθώρα από εμπορικές, οικονομικές, και κοινωνικές δραστηριότητες. Επίσης γύρω από τα λιμάνια αναπτύσσονται για λόγους ευκολίας μεταφοράς προϊόντων μια σειρά από βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες οι οποίες όμως υποβαθμίζουν περιβαλλοντικά και αισθητικά την περιοχή (Breen & Rigby, 1996).

Η ανάπτυξη των λιμένων θα λάβει τεράστιες διαστάσεις την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης αλλά και στην συνέχεια με τα νέα οικονομικά συστήματα που επέβαλαν την ελεύθερη διακίνηση των προϊόντων και την παγκοσμιοποίηση. Η επερχόμενη ανάπτυξη απαιτεί ολοένα και μεγαλύτερους χώρους και βαριές υποδομές. Το αποτέλεσμα ήταν η υπέρ μεγέθυνση των λιμένων που πλέον λειτουργούσαν σε χώρους που δεν επαρκούσαν και δεν είχαν τις κατάλληλες υποδομές. Χώροι περιφραγμένοι, χωρίς ελεύθερη πρόσβαση, εντελώς αποκομμένοι από την καθημερινότητα της πόλης (Σαμαρίνης, 2006).

Οι εμπορικές δραστηριότητες έχουν προσελκύσει βιοτεχνίες και βιομηχανίες στους χώρους γύρω από το λιμάνι. Η περιοχή μετατρέπεται σε ένα απέραντο εργοστάσιο, η υποβάθμιση είναι πλέον διάχυτη το λιμάνι είναι πηγή μόλυνσης και υποβάθμισης της πόλης. Το λιμάνι μπορεί να αναπτύσσεται αλλά αποκόβεται από την καθημερινή ζωή

της πόλης. Συγκεντρώνει ένα σύνολο από δραστηριότητες που δεν συμβαδίζουν στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη που παρουσιάζει η πόλη. Ενώ είναι ένας από τους βασικότερους παράγοντες την ανάπτυξης της, δεν λαμβάνει μέρος σε αυτή. Η δική του ανάπτυξη είναι να συγκεντρώνει όλο και πιο οχλούσες δραστηριότητες. Όμως εξακολουθεί να αποτελεί ζωτικό κομμάτι της πόλης μιας και είναι πηγή ανάπτυξης οικονομικών εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων αλλά και τόπος εργασίας πολλών κατοίκων αυτής (Breen & Rigby, 1996).

Σε όλα αυτά όμως θα πρέπει να αναφερθούν οι δραματικές εξελίξεις που έχουν υπάρξει για πολλές πόλεις παγκοσμίως τις τελευταίες δεκαετίες. Όπως προαναφέρθηκε, η παγκοσμιοποίηση και ότι αυτή συνεπάγεται, επιβάλλει μια σειρά από αλλαγές εμπορικών, οικονομικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων που δεν έχουν αφήσει ανεπηρέαστα τα λιμάνια. Σε άλλες περιπτώσεις τα λιμάνια και κατά συνέπεια και οι πόλεις τους, καλούνται να αναβαθμίσουν το ρόλο τους με νέες εγκαταστάσεις και χρήσεις. Επίσης, ενδέχεται να παύσουν οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες που τροφοδοτούν κατά ένα μεγάλο μέρος τις λιμενικές δραστηριότητες. Αποτέλεσμα αυτής της νέας κατάστασης που δημιουργείται και λόγω της αδυναμίας των φορέων διαχείρισης και της κεντρικής εξουσίας να δώσουν μακροχρόνιες και βιώσιμες λύσεις, οι χώροι του λιμένα να μετατρέπεται σε ένα νεκρό απομονωμένο και υποβαθμισμένο κομμάτι της πόλης (Breen & Rigby, 1996).

Παρακάτω, δίνεται το πλαίσιο της εξέλιξης του συστήματος πόλης - λιμάνι μέσα από το πέρασμα του χρόνου, κατά τον Holey. Διακρίνονται οι εξής φάσεις που συνοψίζουν τα όσα αναφέρονται παραπάνω (Holey, 1992):

Η πρωταρχική (αρχέγονη) *αρχαία και μεσαιωνική πόλη - λιμάνι (primitive port city)*, όπου συναντάμε την μέγιστη λειτουργική αλληλεξάρτηση και την αμεσότερη χωρική σχέση μεταξύ πόλεως και λιμανιού.

Η *επεκτεινόμενη πόλη - λιμάνι* του 19ου αιώνα (*expanding city port*), όπου παρατηρείται ο πρώτος χωρικός διαχωρισμός μεταξύ λιμανιού και πόλεως. Για πρώτη φορά σπάζουν τα κοινά όρια, ως αποτέλεσμα της εξέλιξης της βιομηχανίας και της υπερατλαντικής πολιτικής επιρροής της Ευρώπης.

Η *μοντέρνα πόλη — λιμάνι (modern industrial city port)*, όπου παρατηρείται περαιτέρω διαχωρισμός λιμανιού και πόλης. Οι λόγοι είναι κυρίως: οι εξελίξεις στην τεχνολογία των καυσίμων και εισαγωγή των containers στην εμπορική

Η *'υποχώρηση'* από το θαλάσσιο μέτωπο (*retreat from the waterfront*) 1960 - 1980. Οι τεράστιες αλλαγές στην τεχνολογία της ναυτιλίας επιφέρει την ανάπτυξη ξεχωριστών λιμενικών εγκαταστάσεων εκτός των πόλεων και την εγκατάλειψη των υπαρχόντων.

Ανάπλαση των θαλάσσιων μετώπων (urban waterfront redevelopment) από τη δεκαετία του 1970 μέχρι σήμερα. Το πρόβλημα και ταυτόχρονα φαινόμενο των αναπλάσεων των αστικών θαλάσσιων μετώπων εμφανίζεται και απασχολεί ολοένα και περισσότερες πόλεις.

Τα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια, όπως και αυτά της Βόρειας Αμερικής, λόγω της συνεχούς επέκτασης των σύγχρονων λιμενικών τους εγκαταστάσεων και της μεταφοράς τους εκτός του αστικού κέντρου, τείνουν να εγκαταλείπουν μεγάλες εκτάσεις, σε προνομιακές συνήθως θέσεις της πόλης. Πρόκειται για μια διαδικασία που σηματοδοτήθηκε από τις αλλαγές στο θαλάσσιο εμπόριο τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, αλλά συνεχίζει μέχρι σήμερα να αποτελεί μέρος των προβλημάτων και των αναπτυξιακών δυναμικών πολλών πόλεων-λιμανιών (Σαμαρίνης, 2006).

Αποτελεί έτσι μια πρώτη, ουσιαστική συνθήκη των μετασχηματισμών στα θαλάσσια μέτωπα των πόλεων-λιμανιών. Όσο πιο δυναμικό είναι -ή υπήρξε- ένα λιμάνι τόσο πιο εκτεταμένες τείνουν να είναι οι αναδιαρθρώσεις, οι εγκαταλελειμμένες περιοχές και άρα τα προγράμματα επανασχεδιασμού – αναπλάσεων. Αυτό τουλάχιστον δείχνουν τα παραδείγματα της Βαρκελώνης, του Αμβούργου, του Λίβερπουλ, του Ρότερνταμ κ.α.⁴

⁴ βλ. σχετικά Bonilo J-L, Donzel A, Fabre M, (dir), *Metropoles Portuaires en Europe, Barcelone, Genes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam, Les Cahiers de la Recherche Architecturale*, Ed. Parentheses, No 30/31, Παρίσι, 1992.

Εικόνα 2.3: Σχέδιο ανάπλασης της κεντρικής αποβάθρας του Λίβερπουλ



Πηγή: <http://www.constructionchat.co.uk>

Η διαχείριση του χώρου στις πόλεις-λιμάνια που βρίσκονται σε διαδικασία οικονομικής αναδιάρθρωσης, δεν περιορίζεται βέβαια σε επεμβάσεις ανάπλασης εντός των λιμενικών περιοχών. Η χωροθέτηση και λειτουργία του λιμένα έχει συνέπειες στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον αλλά και στη συνολική διάρθρωση της πόλης. Μια κοινή παράμετρος στις περισσότερες πόλεις-λιμάνια, η οποία έχει δημιουργήσει ένα ενδιαφέρον ερευνητικό και σχεδιαστικό αντικείμενο, αφορά τα βασικά στοιχεία της σύγχρονης μεταφορικής υποδομής και την ένταξή τους στην πόλη. Εκτός από το σιδηροδρομικό δίκτυο, τις δεκαετίες '60 και '70, εντάχθηκαν στο πλαίσιο αυτό και οι μεγάλες οδικές αρτηρίες, δημιουργώντας «τομές» στον αστικό ιστό, φραγμούς που καθιστούν τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα από δύσκολη ως αδύνατη. Το πρόβλημα αυτό αντιμετώπισαν οι περισσότερες πόλεις λιμάνια στις Η.Π.Α., αλλά και με χαρακτηριστικό τρόπο ευρωπαϊκές πόλεις όπως η Γένοβα, η Μασσαλία και η Βαρκελώνη (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

3 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΩΠΑ

Από τους μετασχηματισμούς θαλάσσιων μετώπων μεγάλης κλίμακας, παρατηρούμε ότι σε κάθε περίπτωση έχουμε συγκερασμό ποικίλων δραστηριοτήτων και χρήσεων σε διαφορετικά ποσοστά ανάλογα με την περίπτωση. Με αυτόν τον τρόπο, νέα τμήματα της πόλης μετατρέπονται σε χώρους ζωτικής σημασίας, καθώς σηματοδοτούνται από ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά τα οποία συνεπάγονται την πολυπλοκότητα. Η πολυπλοκότητα είναι μια ιδιότητα που χαρακτηρίζει τις ολοκληρωμένες και σωστά αρθρωμένες αστικές δομές.

Συνεπώς, αποτελεί συχνά το αποτέλεσμα μιας χρονοβόρας διαδικασίας που συμπεριλαμβάνει επιτυχημένες ιστορικές φάσεις και μετασχηματισμούς. Από αυτήν την άποψη, η πολυπλοκότητα του αστικού θαλάσσιου μετώπου είναι το προϊόν μιας έξυπνης και συνεχούς εξέλιξης μέσα στους αιώνες. Παρόλα αυτά, η πολυπλοκότητα μπορεί να είναι το αποτέλεσμα ενός μοναδικού σχεδιαστικού έργου με διαβαθμίσεις ως προς την σημαντικότητα. Δηλαδή μπορεί να είναι το αποτέλεσμα μιας τμηματικής επιχείρησης και όχι το αποτέλεσμα ενός συνολικού σχεδιασμού.

3.1 ΜΟΝΤΕΛΑ ΚΑΙ ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ

Σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία, αν και έχει επικρατήσει η άποψη ότι κάθε σχέδιο ανάπλασης επηρεάζεται από την συγκεκριμένη χρονική περίοδο που πραγματοποιείται και το κοινωνικοοικονομικό και πολιτικό πλαίσιο που επικρατεί, παρά ταύτα έχουν γίνει διάφορες προσπάθειες κατηγοριοποίησης αυτών με βάση κάποια κοινά χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν. Μια προσπάθεια κατηγοριοποίησης των μοντέλων ανάπλασης που θεωρείται ιδιαίτερα δημοφιλής είναι αυτή που στηρίζεται στη γεωγραφική επικράτεια στην οποία ανήκει η περιοχή παρέμβασης. Έτσι δημιουργούνται τρία επικρατέστερα μοντέλα ανάπλασης τα οποία και είναι (Γιαπρακτής κ.α., 2011):

Το *Ασιατικό* μοντέλο. Το οποίο στηρίζεται στη μεταφορά παλιών λιμανιών στις προαστιακές ζώνες της πόλης και τη δημιουργία νέων περιοχών, οι οποίες βασίζονται σε έργα μεγάλης εμβέλειας προσαρμοζόμενα στα πλαίσια της σύγχρονης αστικής ανάπτυξης. Στη περίπτωση αυτού του μοντέλου ανάπλασης δεν δίνεται καθόλου βάρος

στην προσπάθεια συντήρησης και αναπαλαίωσης των ήδη υπαρχόντων χώρων αλλά στη δημιουργία νέων πολυλειτουργικών τόπων. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα "Pasífico Yokohama" και του "Aomori Memorial park" στην Ιαπωνία.

Το μοντέλο της *Βορείου Αμερικής*. Βασικό χαρακτηριστικό αυτού του μοντέλου είναι ο σχεδιασμός χώρων για την κάλυψη των αναγκών του μαζικού τουρισμού, που πραγματοποιείται με αποσπασματικές επεμβάσεις. Τυπικό παράδειγμα αυτού του προτύπου ανάπλασης αποτελεί το "Inner harbor" στη Βαλτιμόρη.

Το *Ευρωπαϊκό* μοντέλο. Άμεσος στόχος αυτού του προτύπου είναι η διατήρηση της αρχικής εικόνας του θαλάσσιου μετώπου ανεξάρτητα από το μέγεθος της ανάπλασης. Παραδείγματα αυτού του τύπου αποτελούν το λιμάνι της Γένοβας καθώς και το "Moll de la Fusta" στη Βαρκελώνη.

Εικόνα 3.1: Έργα ανάπλασης στο λιμάνι του Τόκιο



Πηγή: <https://asia.nikkei.com>

Η νέα λογική της «συμπαγούς πόλης», της ανάπτυξης χωρίς επέκταση, έστρεψε το ενδιαφέρον διοικήσεων, επιχειρηματιών, πολεοδόμων και κοινού προς εκείνες τις περιοχές που θα μπορούσαν να ξανακερδηθούν, να επανενεργοποιηθούν με πολλαπλά οφέλη. Είναι άμεσα συνδεδεμένη με την επανεκτίμηση συγκεκριμένων τμημάτων της πόλης με ιδιαίτερα φυσικά, ιστορικά, πολιτιστικά και αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά

και με τον στόχο του πολεοδομικού ανασχεδιασμού-ανάπλασης ή προστασίας τους (Βαρβαρέσος, 2009).

Είναι ακόμα στην κατεύθυνση της αναζήτησης «βιώσιμων» μοντέλων οικιστικής ανάπτυξης και συσχέτισης της πόλης με το φυσικό της περιβάλλον. Στους «κενούς» ή «εγκαταλειμμένους» αστικούς χώρους, πολεοδόμοι, διοικήσεις, κοινωνικές ομάδες είδαν να ανοίγονται πεδία για την αντιμετώπιση ελλείψεων σε κοινωνικές υποδομές, για την οικονομική αναζωογόνηση, για την ικανοποίηση συμφερόντων ή αναγκών.

Από τη δεκαετία του '70 ακόμα, η πολεοδομική σκέψη στρέφεται προς την κριτική των μορφών ολικού σχεδιασμού, των προσπαθειών δηλαδή για παραγωγή συνολικών-σύνθετων μελετών που προσδιορίζουν κάθε πτυχή και λεπτομέρεια του χώρου. Αναδεικνύονται έτσι τα διαφορετικής λογικής «στρατηγικά σχέδια», των οποίων η έμφαση είναι στις δυναμικές διαδικασίες ανάπτυξης της πόλης και στο πλαίσιο των οποίων σημαντική θέση καταλαμβάνουν οι πολιτικές αστικής αναγέννησης, μέσω περιορισμένων, εστιασμένων και επακριβών μελετών. Η νέα λογική έχει συνδεθεί άμεσα με τα φαινόμενα της βαθιάς αστικής κρίσης των δεκαετιών '70 και '80, όπως η ραγδαία λειτουργική και περιβαλλοντική υποβάθμιση, η περιθωριοποίηση τμημάτων της πόλης και κοινωνικών ομάδων κλπ. Σε αυτό το πλαίσιο, αναδείχθηκε βέβαια μια μεγάλη ποικιλία μεθοδολογιών, μηχανισμών και στόχων των επεμβάσεων, όπως και ειδικότερα ζητήματα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι αναδιαρθρώσεις στη λειτουργία των λιμανιών (Σαμαρίνης, 2006).

Οι απαντήσεις που δόθηκαν στα πρώτα εγχειρήματα ανάπλασης της δεκαετίας του '70, εναρμονίζονται και με την ανάπτυξη μιας ιδιαίτερης ευαισθησίας από πλευράς κοινού και ειδικών για τη βιομηχανική, και πιο συγκεκριμένα τη λιμενική κληρονομιά: για τα κτίρια και τα μηχανήματα, τις προβλήτες, τους γερανούς, τα docks, και τελικά την ιδιαίτερη ποιότητα του αστικού τοπίου που αυτά παράγουν συντιθέμενα. Η προσέγγιση περί κληρονομιάς κατηύθυνε τα έργα αναστήλωσης των κτιρίων και τις εμπορικές και πολιτιστικές δράσεις που έδιναν κατεύθυνση στα αντίστοιχα προγράμματα χρήσεων. Βασική πτυχή των αναπλάσεων είναι η τουριστική, ψυχαγωγική και πολιτιστική αξιοποίηση, που μετέτρεψε τους χώρους αυτούς σε δημοφιλή κέντρα για καθημερινή αναψυχή, για φαγητό, ποτό ή ψώνια. Εξέχοντα παραδείγματα αυτής της περιόδου αποτελούν η Βοστώνη και η Βαλτιμόρη στις Η.Π.Α. και το Λίβερπουλ στην Αγγλία (Γοσποδίνη, 2006).

Εικόνα 3.2: Πρόταση ανάπλασης στο λιμάνι της Βαλτιμόρης



Πηγή: <http://www.designcollective.com/>

Ανάλογες προσπάθειες εστιασμένων επεμβάσεων έχουμε και στην περίπτωση των αστικών θαλάσσιων μετώπων, αυτών δηλαδή που δεν καθορίζονται από την παρουσία του λιμανιού αλλά αποτυπώνουν μια σχέση πόλης-θάλασσας μέσα από καθαρά αστικές χρήσεις και λειτουργίες. Χαρακτηριστικό πρόβλημα, που τέθηκε σε πολλές περιπτώσεις, είναι, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η αποκοπή του αστικού ιστού από τη θάλασσα λόγω των μεγάλων κυκλοφοριακών υποδομών. Έχουμε όμως και ιδέες για την ανάπλαση ολόκληρων οικιστικών περιοχών, οι οποίες θεωρήθηκαν «υποβαθμισμένες» και προτάθηκε η ριζική ανάπλασή τους. Σε αυτές τις περιπτώσεις, αναδείχθηκαν τα οικονομικά και πολιτικά διακυβεύματα που συνοδεύουν τις απόπειρες «εξυγίανσης». Ο λόγος περί «αξιοποίησης» ή «αναβάθμισης» δεν αποκρύπτει τις συγκρούσεις συμφερόντων στον αστικό χώρο, που σε περιπτώσεις όπως των συνοικιών γύρω από το ιστορικό λιμάνι της Βαρκελώνης τη δεκαετία του '70, πήραν τη μορφή πολύχρονων και μαχητικών κινητοποιήσεων των κατοίκων (Σαμαρίνης, 2006).

Στο επίπεδο της διεθνούς πολιτικής σκηνής, η περίοδος αυτή συνδέεται με την άνοδο του (νέο) φιλελευθερισμού στη Μ. Βρετανία και τις Η.Π.Α. Οι συνέπειες της αναδιάρθρωσης για τις πόλεις και τις περιφέρειες της Ευρώπης ήταν σημαντικές καθώς έπρεπε να αντιμετωπιστούν ταυτόχρονα τα έντονα φαινόμενα «αστικής συρρίκνωσης» (urban shrinkage) -όπως η μαζική ανεργία, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος σε μεγάλα τμήματα της πόλης, τα φαινόμενα κοινωνικής πόλωσης και

περιθωριοποίησης-αλλά και να διερευνηθούν νέοι οικονομικοί ρόλοι και αναπτυξιακές προοπτικές για τις πόλεις (Γοσποδίνη, 2012).

Στο πλαίσιο των νεοφιλελεύθερων πολιτικών προβλήθηκε με έμφαση η ιδέα ότι η πόλη «είναι μια οικονομική μονάδα που πρέπει να λειτουργήσει αποτελεσματικά ‘βγαίνοντας στην αγορά’ ως τόπος, του οποίου τα χαρακτηριστικά μπορούν και πρέπει να κατασκευασθούν και να πωληθούν όπως κάθε εμπόρευμα. Το *city marketing* ως έννοια, αποτυπώνει ακριβώς την προσπάθεια των πόλεων να διαμορφώσουν μια ελκυστική ταυτότητα, με την προβολή των στοιχείων ιδιαιτερότητας, της πολιτιστικής κληρονομιάς, των σύγχρονων υποδομών, των κινήτρων εγκατάστασης. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγή του αστικού χώρου προβάλλεται με έμφαση, καθώς και οι απαραίτητες αναδιαρθρώσεις προς πιο «ανοικτά» μοντέλα αστικής διακυβέρνησης. Μεγάλες αλλά και μικρές πόλεις εντάσσονται έτσι σταδιακά σε δίκτυα διεθνούς ανταγωνισμού, για την προσέλκυση κεφαλαίων, επιχειρήσεων, μεγάλων εκδηλώσεων, επισκεπτών. Οι σημειακές επεμβάσεις αποκτούν έναν ιδιαίτερο ρόλο στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής: επενδύσεις και κεφάλαια κατευθύνονται σε εκείνους τους τόπους που προσφέρουν τις νέες προοπτικές ανάπτυξης, όπως τα ιστορικά κέντρα, οι παραλιακές περιοχές κλπ., χώροι δηλαδή που προσφέρουν αναβαθμισμένες συνθήκες κατοίκησης και εργασίας (Δέφνερ, 2014).

Ακόμη, η ανάδειξη νέων πολιτιστικών και αισθητικών αξιών, η «αγάπη για τη φύση», για τη βιομηχανική αισθητική, η συνεχής αναζήτηση διαφορετικών ποιοτήτων στο χώρο της πόλης κλπ, ενίσχυσε την ελκυστικότητα των παράκτιων περιοχών. Εξάλλου, παρά τις κατά καιρούς προβλέψεις για την απονέκρωση του δημόσιου χώρου της πόλης, ο φυσικός χώρος αποδεικνύεται και στη σημερινή πραγματικότητα πεδίο πολλαπλών κοινωνικών λειτουργιών. Το νερό, η θάλασσα, το ποτάμι, οι υποδομές των λιμενικών ζωνών έχουν αναδειχθεί σε «προστιθέμενες αξίες», δημόσιων και ιδιωτικών χώρων και η «γαλάζια πόλη» (παράφραση της «πράσινης πόλης» του μοντερνισμού) τείνει να αποτελέσει κλισέ στην ρητορική των νέων αστικών πολιτικών.

Στη φιλολογία περί θαλασσίων μετώπων εμφανίζονται διάφορες απόπειρες τυπολόγησης των αναπλάσεων. Στη συγκριτική τους μελέτη *The New Waterfront, a Worldwide Urban Success Story*, οι Breen και Rigby προτείνουν κάποιους κυρίαρχους τύπους, επισημαίνοντας ότι δεν αποκλείεται η δυνατότητα συνδυασμού στοιχείων από τις επί μέρους πρακτικές. Οι τύποι οργανώνονται ως εξής (Breen & Rigby, 1996):

- Αναπλάσεις «ψυχαγωγικού τύπου», που βασικά τους στοιχεία είναι οι υπαίθριοι χώροι αναψυχής και οι εκτεταμένες περιοχές πρασίνου. «Οι πλατείες, οι κήποι, τα πάρκα, οι πεζόδρομοι, οι ποδηλατόδρομοι, οι παιδικές χαρές, τα αθλητικά κέντρα, τα αναψυκτήρια, οι προκουμαίες και οι μαρίνες συνθέτουν το τοπίο του θαλασσίου μετώπου».
- Αναπλάσεις «πολιτιστικού, εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού τύπου», στις οποίες κυριαρχούν χώροι «όπως μουσεία, ενυδρεία, αίθουσες θεάτρου, κινηματογράφου, εκθέσεων και συναυλιών, οικολογικά και τεχνολογικά πάρκα, βιβλιοθήκες».
- Αναπλάσεις «ιστορικού τύπου», στις οποίες το ενδιαφέρον εστιάζεται στη συντήρηση, τον εκσυγχρονισμό και την ανάδειξη μέσω νέων χρήσεων, των διατηρητέων κτισμάτων και κατασκευών.
- Αναπλάσεις «εμπορικού τύπου», οι οποίες «αποτελούν κατεξοχήν πόλο έλξης για τους τουρίστες». Εκεί «οι τουρίστες απολαμβάνουν την περιοχή του θαλάσσιου μετώπου μέσω διαφόρων χρήσεων, όπως τα καταστήματα, τα μπάρ, τα εστιατόρια, οι υπαίθριες αγορές, τα γυμναστήρια, τα ξενοδοχεία».
- Αναπλάσεις «οικιστικής ανάπτυξης». Πρόκειται, σύμφωνα με τους συντάκτες του άρθρου, για «σπάνιο φαινόμενο και εξαιρετικά δύσκολο έργο», αφού συναντά προβλήματα, τόσο σε σχέση με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των θαλάσσιων μετώπων, τα οποία στις περισσότερες χώρες αποτελούν περιουσία του δημοσίου, όσο και με τις αντιδράσεις του κοινού και το πρόβλημα της «έλλειψης ασφάλειας και ιδιωτικοποίησης για τους ενοίκους».

Υπάρχουν αναπλάσεις όπου ο σχεδιασμός τους είναι προσανατολισμένος στο να δίνει έμφαση στο δημόσιο χώρο, στην πρόσβαση στο νερό, στο ευχάριστο περιβάλλον και στην αναψυχή. Οι περιοχές που μετά από την ανάπλαση τους προσφέρουν αυτά τα αγαθά συντηρούνται από τον αστικό και πολιτισμικό τουρισμό και δίνουν ιδιαίτερη έμφαση σε πολιτισμικές και κοινωνικές αξίες (Malone, 1996).

Στον αντίποδα αυτής της προσέγγισης των αναπλάσεων είναι αυτές που έχουν οικονομικές φιλοδοξίες και στοχεύουν στην προσέλκυση επενδύσεων. Κύρια χαρακτηριστικά των σχεδίων αυτών είναι ο προσανατολισμός του σχεδιασμού στη δημιουργία των απαραίτητων συνθηκών και υποδομών για την προσέλκυση του ιδιωτικού τομέα. Αποτέλεσμα αυτής της τακτικής είναι να παραμερίζονται τόσο οι

ανάγκες και οι τάσεις του κοινωνικού περιβάλλοντος της πόλης για νέους χώρους προς δημόσια χρήση, όσο και η αισθητική αναβάθμιση της περιοχής. Η περιοχή ανάπλασης κατακλύζεται από μεγάλα κτίρια γραφείων, υψηλής ποιότητας κατοικίες και ξενοδοχεία, ενώ ο τουρισμός το εμπόριο και η αναψυχή αποτελούν συμπληρωματικά στοιχεία (Malone, 1996).

Τέλος, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός έχει ως σκοπό την πολιτιστικοποίηση των αστικών θαλάσσιων μετώπων, όπου φαίνεται να μετασχηματίζεται ξανά το αστικό τοπίο και να γεννά νέα. Δημιουργούνται νέα παραλιακά επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής τα οποία συνδυάζονται με νέα επιχειρηματικά κέντρα σε άμεση γειτνίαση. Έτσι στην περίπτωση αυτή, το νέο αναδυόμενο αστικό τοπίο αποτελεί ένα εκτεταμένο πολύ-επίκεντρο πολιτισμού, ψυχαγωγίας και επιχειρηματικής δραστηριότητας (Γοσποδίνη, 1997).

Τα αποτελέσματα βέβαια των αναπλάσεων είναι άλλοτε αρνητικά και άλλοτε θετικά, καθορίζοντας έτσι και τον βαθμό επιτυχίας των αναπλάσεων αυτών. Συνοψίζοντας, ο Goodwin θεωρεί την εξέλιξη και ανάπλαση των θαλάσσιων μετώπων ως μια διαδικασία που ξεκινά από την επιθυμία και ανάγκη της ίδιας της κοινωνίας για εξέλιξη. Αποτελεί το ευστοχότερο παράδειγμα της προσαρμοστικότητας των πόλεων στις αλλαγές τόσο στο τομέα της οικονομίας όσο και της τεχνολογίας. Το αποτέλεσμα αυτής της προσαρμοστικότητας, είναι ο μετασχηματισμός ή η δημιουργία νέων περιοχών, με μεγάλες δυνατότητες οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης (Goodwin, 1999).

3.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Η αναγκαιότητα ανάπλασης των αστικών θαλάσσιων μετώπων και η γένεση του φαινομένου συνδέονται με την παρακμή παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά και παραθαλάσσιων βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσα στον αστικό ιστό, που παρατηρήθηκε διεθνώς σε πολλές πόλεις κατά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα. Το φαινόμενο της ανάπλασης των αστικών θαλάσσιων μετώπων ξεκίνησε στην Αμερική ήδη από τη δεκαετία του '70 με την ανάπλαση του Inner Harbor της Βαλτιμόρης, ενώ είχε ευρεία διάδοση στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο τις δεκαετίες του '80 και '90.

Η εντεινόμενη διάδοση του φαινομένου καθώς και οι σημαντικές επιδράσεις του (πολεοδομικού, οικονομικού και κοινωνικού) αντικατοπτρίζονται στο γεγονός ότι τα

τελευταία χρόνια, μια σειρά διεθνών συνεδριών και δημοσιευμάτων έχουν επικεντρώσει το ενδιαφέρον τους στην ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων από διαφορετικές οπτικές γωνίες (Γοσποδίνη, 1997). Αυτές οι διαφορετικές οπτικές, θα παρουσιαστούν συνοπτικά μέσω παραδειγμάτων αναπλάσεων θαλασσιών μετώπων, σε ευρωπαϊκή διάσταση.

3.2.1 Λονδίνο

Η περιοχή των Docklands που κληρονόμησε ο οργανισμός αστικής ανάπτυξης της πόλης το 1981 ήταν ιδιαίτερα απομονωμένη από το υπόλοιπο Λονδίνο. Η πρόσβαση ήταν δύσκολη, καθώς υπήρχαν ελάχιστοι δρόμοι και ουσιαστικά ανύπαρκτες δημόσιες συγκοινωνίες στην περιοχή. Επιπλέον λίγοι άνθρωποι στο Λονδίνο σκέφτονταν ότι η περιοχή άξιζε επίσκεψης. Τα Docklands χαρακτηρίζονταν από τα συντριπτικά προβλήματα της κοινωνικής στέρησης, της φτώχης κατοικίας και των μικρών προοπτικών για εκπαίδευση και απασχόληση σε ένα φυσικό πλαίσιο εγκατάλειψης και αποσύνθεσης (Γοσποδίνη, 1997).

Το 1981 στην περιοχή κυριαρχούσαν τα εγκαταλελειμμένα εδάφη και οι υδάτινες επιφάνειες που παρέμειναν μετά το κλείσιμο των αποβαθρών. Αρκετά κτήρια που συνδέονταν με τις αποβάθρες κατεδαφίστηκαν με το κλείσιμό τους ενώ η πλειοψηφία των περιοχών κατοικίας αποτελούνταν από πολυώροφα μπλοκ μαζικής κατοικίας της δεκαετίας του '50 και του '60 (Κάρλου, 2014).

Το παραποτάμιο και εγκαταλελειμμένο τμήμα του λιμανιού που απελευθερώθηκε, έγινε το επίκεντρο συζητήσεων για την αύξηση των επενδύσεων και την προσέλκυση ιδιωτικών και δημόσιων κεφαλαίων. Το κενό του αστικού χώρου προσπαθεί να καλύψει η πρόταση για ανάπλαση της περιοχής με τη δημιουργία μιας συνοικίας με διαμερίσματα, αλλά κυρίως με εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα και γραφεία (Craig-Smith & Fagence, 1995).

Τα έργα αυτά περιλαμβάνουν την κατασκευή εμπορικών κέντρων, πολυτελών διαμερισμάτων και χώρων γραφείων, τα οποία όμως έμειναν για μεγάλο χρονικό διάστημα κενά. Η οικονομική αναποτελεσματικότητα του προγράμματος, έγκειται στην έμφαση που δόθηκε στην προσέλκυση νέων αγορών και επενδύσεων, αγνοώντας τις ανάγκες του πληθυσμού και της κοινωνίας. Το 1985 γίνεται πρόταση για την

κατασκευή του επιχειρηματικού κέντρου Canary Wharf, που είχε σκοπό την προβολή και την ανάδειξη της περιοχής (Κάρλου, 2014).

Το 1988 αποτελεί χρονιά ορόσημο για τα Docklands, με το ενδιαφέρον των μελετητών να στρέφεται στο σχεδιασμό, που θα καταστεί ικανός να βελτιώσει την εικόνα της περιοχής, δημιουργώντας ένα ευχάριστο περιβάλλον για τους επισκέπτες και τους κατοίκους της πόλης. Η δημιουργία περίπου 12.000 νέων κατοικιών, συντέλεσε στην αισθητή αύξηση του πληθυσμού της περιοχής, που σε συνδυασμό με το καλό δίκτυο σύνδεσης της με το κέντρο του Λονδίνου, καθιστά τα Docklands σήμερα ένα σύγχρονο κοντινό προάστιο με εντυπωσιακά κτίρια (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Εικόνα 3.3 : Master-plan, Canary Wharf, Docklands



Πηγή: <https://www.som.com/>

3.2.2 Βαρκελώνη

Το πιο αναγνωρισμένο επιτυχές παράδειγμα είναι, ίσως, αυτό της Βαρκελώνης, τις δεκαετίες του '80 και '90. Χάρη σε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα αστικών μετασχηματισμών, σημαντικό κομμάτι των οποίων αποτέλεσε η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου και του παλιού λιμανιού, η πόλη κατάφερε μια ριζική αναμόρφωση της εικόνας της. Αντίθετα όμως από τις αποσπασματικές επεμβάσεις στα αμερικανικά λιμάνια, ο επανασχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης αποτέλεσε

τήμα ενός ευρύτερου προγράμματος επεμβάσεων σε όλη την πόλη, ακολουθώντας τις κατευθύνσεις του Σχεδίου της μητροπολιτικής περιοχής (Plan Metropolitano de Barcelona) και ενός ειδικού σχεδίου για το σύνολο της λιμενικής ζώνης (Plan Especial de Ordenacion Urbanistica) (Σαμαρίνης, 2006).

Στους βασικούς στόχους του προγράμματος ήταν η οργανική σύνδεση της νέας περιοχής με την πόλη και η εξασφάλιση εκτεταμένων κοινόχρηστων χώρων για την εκτόνωση των πυκνοδομημένων γειτονικών περιοχών. Οι στόχοι σε μεγάλο βαθμό επιτεύχθηκαν και το παλιό λιμάνι έγινε ένας από τους πλέον δημοφιλείς δημόσιους τόπους με μητροπολιτική ακτινοβολία. Στη Βαρκελώνη υπήρξε, επίσης, μια προσπάθεια δημιουργίας από το μηδέν ενός νέου παραθαλάσσιου προαστίου. Η αφορμή για την ανάκτηση της πρώην βιομηχανικής ζώνης, έκτασης 130 εκταρίων, δόθηκε με την ανάληψη από την πόλη της Ολυμπιάδας, το 1986. Ένα χρόνο μετά δημοσιεύτηκε το πρόγραμμα “New Centrality Areas”, που σηματοδοτεί και την στροφή προς μεγάλης κλίμακας έργα που είχαν στόχο, ακριβώς, να δημιουργήσουν τους μελλοντικούς τόπους κεντρικότητας της πόλης (Σαμαρίνης, 2006).

Το κίνητρο της ανάληψης μιας μεγάλης διεθνούς διοργάνωσης, των Ολυμπιακών αγώνων του 1992, όπως και σε πολλές άλλες πόλεις, λειτούργησε ενισχυτικά στις διαδικασίες αστικού μετασχηματισμού. Στο ανοιχτό πρόσωπο της πόλης προς τη θάλασσα απεικονίστηκε η εξωστρέφεια, ο δυναμισμός και εν τέλει η ικανότητα ενός κέντρου με βιομηχανικό παρελθόν να δημιουργήσει μια νέα αναπτυσσόμενη οικονομία. Αυτή είναι η κυρίαρχη αντίληψη και σε αυτό το επίπεδο εντοπίζεται, συνήθως, η επιτυχία του προγράμματος (Γοσποδίνη, 2006).

Οι συνθήκες όμως που επέτρεψαν αυτή την ταχύτατη μεταμόρφωση του αστικού χώρου δεν μπορούν να αποδοθούν μόνο στις επιτυχημένες στρατηγικές της δημοτικής αρχής και στον ευφάνταστο σχεδιασμό, που αποδέσμευσαν (ή προσέλκυσαν) κεφάλαια, ενέργεια και πνεύμα συνεργασίας. Η εξέλιξή του και η μαζική του αποδοχή οφείλονται κυρίως σε πρακτικές που καθοδηγήθηκαν από την ιδέα ότι οι πόλεις είναι πεδία συνολικής προσέγγισης, ότι οι ιδιωτικές επενδύσεις μπορούν να ενταχθούν σε συνολικές δημόσιες πολιτικές, ώστε να αναδιανέμεται το πλεόνασμα των αγαθών για το δημόσιο καλό (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Εικόνα 3.4: Βαρκελώνη, η νέα μαρίνα



Πηγή: <http://www.charterworld.com/>

3.2.3 Αμβούργο

Hafencity είναι ο τίτλος, ίσως ενός από τα πλέον φιλόδοξα προγράμματα ανάπλασης της λιμενικής ζώνης μητροπολιτικών ευρωπαϊκών κέντρων μεταπολεμικά. Η κλίμακα παρέμβασης εδώ αλλάζει και ο αστικός σχεδιασμός καλείται να ικανοποιήσει έναν εξορθολογισμό της συγκρότησης της λιμενικής ζώνης, ώστε να ανταποκριθεί αυτή στα νέα δεδομένα διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά και να υπηρετήσει ευρείς αναπτυξιακούς στόχους (Γοσποδίνη, 2006).

Οι ισχυροί κλυδωνισμοί της οικονομίας αυτής της χανσεατικής πόλης των μέσων της δεκαετίας του 70' εν μέρει αναιρέθηκαν από τα αναπτυξιακά προγράμματα των επόμενων χρόνων. Οι προκλήσεις, ωστόσο, που φέρνει ο ανταγωνισμός με άλλες πόλεις-λιμάνια δεν σταματούν. Στις προτάσεις του προγράμματος *Hafencity*, που ξεκίνησε το 1999, στρατηγική θέση στο σχεδιάσμό κράτησε η περιοχή *Speicherstadt*, η οποία βρίσκεται ανάμεσα στη ζώνη ανάπλασης του λιμένα και το παλιό ιστορικό κέντρο της πόλης. Αυτό δείχνει τη στενή σχέση ανάμεσα στις παρεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο και τον αστικό ιστό στο εσωτερικό της πόλης (Γοσποδίνη, 2006).

Η περιοχή ανάπλασης καλύπτει μια έκταση 115 Ηα, και το πρόγραμμα έχει σχεδόν ολοκληρωθεί. Η έκταση ανήκει κατά τα δυο τρίτα στην Εταιρία του Λιμένα του Αμβούργου και κατά το ένα τρίτο στη Γερμανική Εταιρία Σιδηροδρόμων. Ο Οργανισμός όμως που θα υλοποιήσει το πρόγραμμα ανάπλασης διασφαλίζει την καθοριστική συμμετοχή στο κύκλωμα λήψης αποφάσεων των αρχών της ίδιας της πόλης του Αμβούργου - κάτι που δίνει και το μέτρο της συναίνεσης ανάμεσα στον ιδιωτικό τομέα και τους δημόσιους φορείς (Γοσποδίνη, 2006).

Η συνολική περιοχή χωρίζεται σε επιμέρους ζώνες, όπου διαφορετικά αρχιτεκτονικά γραφεία έδωσαν λύσεις, υλοποιώντας προαποφασισμένες γενικές κατευθύνσεις. Στις κατευθύνσεις αυτές περιλαμβάνονται διατάξεις για τα μέγιστα ύψη των κτιρίων αλλά και ενδείξεις για τη διάταξη των όγκων στο χώρο, ώστε να διασφαλίζεται η σχέση πόλης-θάλασσας (φυγές, προσβάσεις κ.λπ.). Το φάσμα των χρήσεων γης που εισήχθησαν στο Hafencity περιλαμβάνει κατοικία, υπηρεσίες, εμπορικές χρήσεις και γραφεία και, φυσικά, εκτεταμένους ελεύθερους χώρους. Επιδιώκεται όμως η μέγιστη δυνατή συσχέτιση αυτών των χρήσεων, ώστε να εξασφαλίζεται η «ζωντάνια» της περιοχής σε κάθε σημείο της (Γοσποδίνη, 2006).

Εικόνα 3.5: Hafencity, Αμβούργο



Πηγή: <https://www.mopo.de/>

3.3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Είναι γεγονός πως, εξαιτίας της δημοσιονομικής συγκυρίας, οι αναπτυξιακές προοπτικές της χώρας μας παρουσιάζουν δυσχέρειες, ενώ οι ελληνικές πόλεις βρίσκονται σε διαρκή μαρασμό. Σε συνδυασμό με αυτό, το ιστορικό των αναπλάσεων στην Ελλάδα είναι πολύ φτωχό. Στην χώρα μας, παρόλο που υπάρχουν μια πληθώρα από πόλεις με παραλιακό μέτωπο που χρίζουν άμεσα παρεμβάσεων, για την επίλυση προβλημάτων αποκλεισμού και αναβάθμισης, δεν υπάρχουν ολοκληρωμένα παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων. Παρ'όλα αυτά, οι παρακάτω τρεις περιπτώσεις αποτελούν αξιόλογες εξαιρέσεις.

3.3.1 Θεσσαλονίκη

Η περίπτωση της ανάπλασης του κεντρικού προβλήτα του λιμένα της Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα έργα ανάπλασης τέτοιας κλίμακας, στην Ελλάδα. Το σχέδιο, εντάχθηκε στα έργα του οργανισμού που ιδρύθηκε το 1997, με αφορμή την ανακοίνωση της Θεσσαλονίκης σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης. Ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης, όπως ονομάστηκε, οργανώθηκε από ιδιωτικούς φορείς, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της πόλης και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, μέσα από την εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου μεγάλης κλίμακας. Το εν λόγω σχέδιο, περιλαμβάνει προγράμματα μικρότερου βαθμού παρέμβασης, για την υλοποίηση των οποίων, προκηρύχθηκαν διαγωνισμοί αστικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, που επικεντρώθηκαν στο παραλιακό μέτωπο της πόλης (Γοσποδίνη, 2006).

Για την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων στο λιμάνι της πόλης, ήταν απαραίτητη η μετακίνηση των λιμενικών δραστηριοτήτων, σε άλλο σημείο του παράκτιου χώρου της Θεσσαλονίκης, με αποτέλεσμα ο κενός αστικός χώρος που δημιουργήθηκε να χρίζει αποκατάστασης. Τα βιομηχανικά κτίρια και οι ναυτιλιακές εγκαταστάσεις, που λειτουργούσαν στην περιοχή, διατηρήθηκαν εξωτερικά, ενώ στο εσωτερικό τους επανασχεδιάστηκαν για να στεγάσουν διαφορετικές χρήσεις (Γοσποδίνη, 2006).

Η αναδιοργάνωση του κτιριακού αποθέματος του θαλάσσιου μετώπου της πόλης έχει μεγάλη σημασία για την διατήρηση της φυσιογνωμίας και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης αλλά και την αναβάθμιση της ποιότητας και της εικόνας του

αστικού δημόσιου χώρου. Συγκεκριμένα, οι υποβαθμισμένες και εγκαταλειμμένες περιοχές του λιμανιού απέκτησαν νέες χρήσεις και αξιοποιήθηκαν για την εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων, εκδηλώσεων και χώρων πρασίνου και αναψυχής. Αντίστοιχες δράσεις έγιναν επίσης, με τη δημιουργία χώρων φιλοξενίας διεθνών και εθνικών γεγονότων (συναυλίες, θεατρικές παραστάσεις, υπαίθρια φεστιβάλ κ.τ.λ) (Βαρβαρέσος, 2009).

Τα έργα πολιτιστικού περιεχομένου, που υλοποιήθηκαν στον προβλήτα του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, ήταν ιδιαίτερα φιλόδοξα και πολλά υποσχόμενα, αλλά είχαν περιορισμένη δυναμική στο χώρο, με αποτέλεσμα να μην μπορέσουν να συνδεθούν λειτουργικά με τον αστικό ιστό της πόλης και να προσελκύσουν δραστηριότητες στο λιμάνι της πόλης. Για το λόγο αυτό, μέσα στα επόμενα χρόνια έγιναν κάποιες ακόμα προσπάθειες ανάπλασης, η πρώτη από τις οποίες, σημειώθηκε το 2002, αυτή τη φορά με πρωτοβουλία της Αρχής Λιμένων Θεσσαλονίκης. Το νέο πρόγραμμα, που έδωσε έμφαση στην πολιτιστική ταυτότητα της πόλης και την ισχυροποίηση της σχέσης της με το λιμάνι, όμως δεν τέθηκε ποτέ σε εφαρμογή, λόγω της ασυμφωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Η τελευταία προσπάθεια αναμόρφωσης της εικόνας της Θεσσαλονίκης μέσω του θαλάσσιου μετώπου της αφορά την αναδιοργάνωση της Νέας Παραλίας όπως ονομάζεται το τμήμα του λιμανιού της πόλης από τον Λευκό Πύργο μέχρι και το Μέγαρο Μουσικής. Αξίζει να σημειωθεί πως η συγκεκριμένη περιοχή, ήταν πάντα μια από τις πλέον ελκυστικές περιοχές για τους επισκέπτες αλλά και τους κατοίκους της πόλης, η οποία δεν παρουσίασε ποτέ δείγματα περιβαλλοντικής ή αισθητικής υποβάθμισης (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Η επιλογή του σημείου για την εφαρμογή, του σχεδίου των παρεμβάσεων έγινε, εξαιτίας της γραμμικότητας του χώρου, που ενδείκνυται για την συνύπαρξη των αστικών δραστηριοτήτων με το υγρό στοιχείο. Το νερό αξιοποιείται και παίζει σημαντικό ρόλο σε όλη την έκθεση της αναπλασμένης περιοχής, δημιουργώντας χώρους στάσης για τον επισκέπτη. Τέλος, οι δενδροφυτεμένοι διάδρομοι και τα πλακόστρωτα μονοπάτια, με τις εναλλασσόμενες δραστηριότητες ψυχαγωγίας, εκπαίδευσης, χαλάρωσης και πολιτισμού, ενισχύουν την έννοια της «παραλιακής βόλτας» και αναβαθμίζουν την αισθητική εικόνα του παραλιακού μετώπου (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Εικόνα 3.6: Θεσσαλονίκη, Νέα παραλία



Πηγή: <https://www.youtube.com/>

3.3.2 Ηράκλειο

Το δυτικό παραλιακό μέτωπο του Ηρακλείου είχε τον χαρακτήρα υποβαθμισμένης ζώνης για πολλές δεκαετίες. Ήδη από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, η άναρχη ανάπτυξη της πόλης οδήγησε στην εγκατάσταση στην συγκεκριμένη περιοχή όχι μόνο οχλουσών χρήσεων αλλά και εκτεταμένων συστάδων αυθαίρετης κατοικίας. Η υποβάθμιση που χαρακτήριζε το μεγαλύτερο μέρος της ζώνης μεταξύ της εξόδου προς Χανιά και της θάλασσας τόσο εντός όσο και εκτός των τειχών της πόλης, επιδεινώθηκε ακόμα περισσότερο τις τελευταίες δεκαετίες με αποτέλεσμα την αποκοπή του αστικού ιστού από το θαλάσσιο μέτωπο (Σαπουνάκης, 2012).

Η ευκαιρία για την οργανωμένη παρέμβαση με στόχο την αστική αναγέννηση της περιοχής δόθηκε από την Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία Urban II σε συνδυασμό με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, μέρος των οποίων έλαβε χώρα στο Ηράκλειο. Εν όψει αυτών των ευκαιριών, ο Δήμος Ηρακλείου σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Κρήτης, ανέθεσαν στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας την επεξεργασία του σχετικού προγράμματος κεντρική ιδέα του οποίου ήταν η ριζική ανατροπή των δεδομένων της περιοχής με την επανάχρηση των υφιστάμενων βιομηχανικών και

αποθηκευτικών κελυφών με χρήσεις σχετικές με τον πολιτισμό και την αναψυχή σε συνδυασμό με δράσεις κοινωνικού χαρακτήρα (Σαπουνάκης, 2012).

Ο στόχος της παρέμβασης στο παραλιακό μέτωπο του Ηρακλείου δομήθηκε πάνω σε δύο κύριους άξονες. Ο πρώτος αφορά στην φυσική αναβάθμιση του χώρου με την απελευθέρωση της παράκτιας ζώνης από κάθε είδους εμπόδια, την προστασία και ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και τον ριζικό επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με το δυτικό παραλιακό της μέτωπο. Ο δεύτερος άξονας στρέφεται στην οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση της περιοχής με την εγκατάσταση χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού με γνώμονα τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και στόχο την κοινωνική συνοχή (Σαπουνάκης, 2012).

Εικόνα 3.7: Ηράκλειο, σχέδιο ανάπλασης παραλιακού μετώπου



Πηγή: <https://www.youtube.com/>

Είναι φανερό ότι σε γενικές γραμμές η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου κρίνεται ως ιδιαίτερα επιτυχημένο παράδειγμα παρέμβασης και δεν εκπλήσσει το γεγονός ότι τιμήθηκε πολύ πρόσφατα με ένα από τα εννέα βραβεία καλύτερων πρακτικών από το Συμβούλιο της Ευρώπης (CoE, 2012). Η συνεισφορά της ανάπλασης στην αναδιοργάνωση της συνολικής εικόνας της πόλης είναι σημαντικότερη καθώς η πόλη 'άνοιξε' προς την θάλασσα με ιδιαίτερα ευεργετικές συνέπειες για τους κατοίκους της, οι οποίοι, πέρα από τα επιμέρους λειτουργικού χαρακτήρα οφέλη,

απέκτησαν την αίσθηση ότι κρίσιμα ζητήματα αναφορικά με την εικόνα του δημόσιου χώρου της πόλης μπορούν να λυθούν (Σαπουνάκης, 2012).

Εν κατακλείδι, αναφορικά με τον ιδιαίτερα ευαίσθητο αστικό παράκτιο χώρο, η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου αποτελεί υπόδειγμα παρέμβασης, ικανό να παραδειγματίσει την αντιμετώπιση αντίστοιχων προβληματικών περιπτώσεων σε εθνικό επίπεδο καθώς από τις ίδιες τις αδυναμίες και τους περιορισμούς του μπορούν να εξαχθούν πολλά χρήσιμα συμπεράσματα. Με τα δεδομένα της νέας οικονομικής συγκυρίας το ερώτημα είναι πόσο περισσότερο είναι δυνατόν να επιδεινωθούν τα προβλήματα πριν αντιμετωπισθούν μέσα από οργανωμένες παρεμβάσεις (Σαπουνάκης, 2012).

3.3.3 Πειραιάς

Η περιοχή του Φαληρικού Δέλτα ξεκίνησε να αναδιαμορφώνεται, με αφορμή τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, πριν από τους οποίους δεν είχε καμία λειτουργική διασύνδεση με τον αστικό ιστό της πόλης. Στόχος της ανάπλασης, στα πλαίσια των αγώνων, ήταν η ανάκτηση του υποβαθμισμένου θαλάσσιου μετώπου που διέθετε η περιοχή και η ταυτόχρονη σύνδεση της με την πόλη της Αθήνας (Κάρλου, 2015).

Τα έργα αναμόρφωσης, που σχεδιάστηκαν από τον γνωστό Ιταλό αρχιτέκτονα Renzo Piano, τον οποίο συναντήσαμε στο παράδειγμα της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Γένοβας, αναμένεται να ολοκληρωθούν μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, και περιλαμβάνουν την περιοχή συνολικής έκτασης 1000 στρεμμάτων περίπου, η οποία ξεκινά από τις εκβολές του Κηφισού μέχρι το ύψος του Ιπποδρόμου, το οποίο προβλέπεται να λάβει χαρακτήρα αστικού παραθαλάσσιου πάρκου (Μέγα, 2013).

Η υπόλοιπη περιοχή μελέτης, προτείνεται να μετατραπεί σε Κέντρο Πολιτισμού και Αναψυχής, με τη χωροθέτηση Οικολογικού Πάρκου, Εθνικής Λυρικής Σκηνής και Εθνικής Βιβλιοθήκης. Συγκεκριμένα, το Οικολογικό Πάρκο περιλαμβάνει χώρους ειδικά διαμορφωμένους για αναψυχή και περίπατο, στις οποίες κυριαρχεί το υδάτινο στοιχείο. Το κτίριο της βιβλιοθήκης, συνολικής έκτασης 22.000τμ, απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες και περιλαμβάνει Επιχειρηματικό και Ερευνητικό Κέντρο, καθώς επίσης και εκθεσιακό χώρο. Τέλος, η Λυρική Σκηνή εμβαδού 29.000τμ, θα φιλοξενεί μουσικές

εκδηλώσεις, θεατρικές παραστάσεις, συναυλίες και άλλα πολιτιστικά δρώμενα. Οι εγκαταστάσεις της Εθνικής Λυρικής Σκηνής, θα περιλαμβάνουν βιβλιοπωλεία, σχολές χορού, καφετέριες και χώρους εστίασης (Κάρλου, 2014).

Το πάρκο θα λειτουργήσει ως νοητό φίλτρο μεταξύ των αστικών δραστηριοτήτων και των λειτουργιών του θαλάσσιου μετώπου, αποκαθιστώντας τη δυναμική σχέση της πόλης με το νερό και συμβάλλοντας στην δημιουργία ενός από τους μεγαλύτερους χώρους πρασίνου, στο κέντρο της Αθήνας, το οποίο θα ενισχύσει την ελκυστικότητα της περιοχής (Μέγα, 2013).

Εικόνα 3.8: Άποψη προτεινόμενης ανάπλασης στο Φαληρικό δέλτα



Πηγή: <http://www.fpress.gr/>

ΜΕΡΟΣ Β

4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Το δεύτερο μέρος της διπλωματικής εργασίας εστιάζει στην διερεύνηση των πολεοδομικών αναγκών και προβλημάτων του παραλιακού μετώπου του Βόλου και την κατασκευή σεναρίων για την ανάπλαση της περιοχής.

Η επιλογή της πόλης του Βόλου έγινε για δυο βασικούς λόγους. Πρώτον, το γεγονός ότι αποτελεί γεωγραφικό κέντρο της χερσαίας Ελλάδας με ιδιαίτερα φυσιογνωμικά χαρακτηριστικά. Συγκεκριμένα, ο συνδυασμός του θαλάσσιου μετώπου με το ορεινό Πήλιο διαμορφώνουν ένα αξιοσημείωτο τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Και δεύτερον, λόγω της έντονης τουριστικής δραστηριότητας της περιοχής καθ' όλη τη διάρκεια του έτος, αφού τα τελευταία χρόνια αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης κατά τη διάρκεια του χειμώνα πέρα της θερινής περιόδου.

4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

4.1.1 Αρχαία περίοδος

Η ιστορία της αρχαίας Μαγνησίας αρχίζει από τα αρχαία κιόλας χρόνια και εξελίσσεται μέχρι σήμερα. Στην αρχαία Μαγνησία φαίνεται σύμφωνα με αρχαιολογικά ευρήματα πως κατοικήθηκαν οι πρώτοι οικισμοί ανάμεσα σε αυτούς Σέσκλο και Διμήνι, οι οποίοι χρονολογούνται από τη νεολιθική εποχή και συγκεκριμένα από την 7η χιλιετία.

Τα επόμενα αρχαιολογικά ευρήματα αναφέρονται στην μυκηναϊκή περίοδο με σημαντικότερα το Κάστρο στο λόφο των Αγίων Θεοδώρων στα Παλιά και την ίδρυση της Ιωλκού στο Διμήνι. Η γνωστή και ως Μυθική Ιωλκός από τον Όμηρο στην Αργοναυτική Εκστρατεία επρόκειτο για ένα αξιοθαύμαστο για την εποχή δημιούργημα. Αναφορές γίνονται για ένα οργανωμένο πολεοδομικό κέντρο, με πλούσιο οδικό δίκτυο, εντυπωσιακούς θολωτούς τάφους και ένα επιβλητικό ανάκτορο, το οποίο αποτέλεσε ισχυρό οικονομικό πόλο. Οι εμπορικές συναλλαγές μέσω θαλάσσης για την Ιωλκό γίνονταν από το λιμάνι των Παγασών (τα σημερινά Αϊβαλιώτικα). Η παρακμή ωστόσο δεν άργησε και ο οικισμός καταστρέφεται το 12ο αιώνα π.Χ. από τους Θεσσαλούς.

Στα επόμενα χρόνια, κατά την παρέλαση των Θεσσαλών ιδρύθηκαν οι οικισμοί Αμφανές και Παλιά, με τα Παλιά να προσπαθούν να πορευθούν προς μια ανάπτυξη ανάλογη της Μυθικού Ιωλκού. Ωστόσο και οι περιοχές αυτές δεν άργησαν να φτάσουν στην παρακμή, η οποία χρονολογείται πως επήλθε τα χρόνια των Μακεδόνων και επί του Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Με το θάνατο του Μεγάλου Αλεξάνδρου, ο νέος βασιλιάς της Μακεδονίας Δημήτριος ο Πολιορκητής ίδρυσε την ομώνυμη πόλη, Δημητριάδα, ανάμεσα στις δυο προηγούμενες. Η Δημητριάδα αποτέλεσε ισχυρό στρατιωτικό και εμπορικό κέντρο και καθιερώθηκε ως συμπρωτεύουσα της Μακεδονίας. Επίσης ο οικισμός της διέθετε αξιοθαύμαστα για την εποχή πολεοδομικά χαρακτηριστικά, με σημαντικότερα το πολεοδομικό ιστό που αναπτύχθηκε βάση του υποδάμμιου συστήματος, το θέατρο δυτικά του οικισμού και το ανάκτορο στα ανατολικά.

Εικόνα 4.1: Το Αρχαίο Ανάκτορο της Δημητριάδας



Πηγή: <https://e-thessalia.gr/synavlia-afieroma-sto-mano-chatzidaki-sto-archeo-anakto-ro-tis-dimitriadis/>

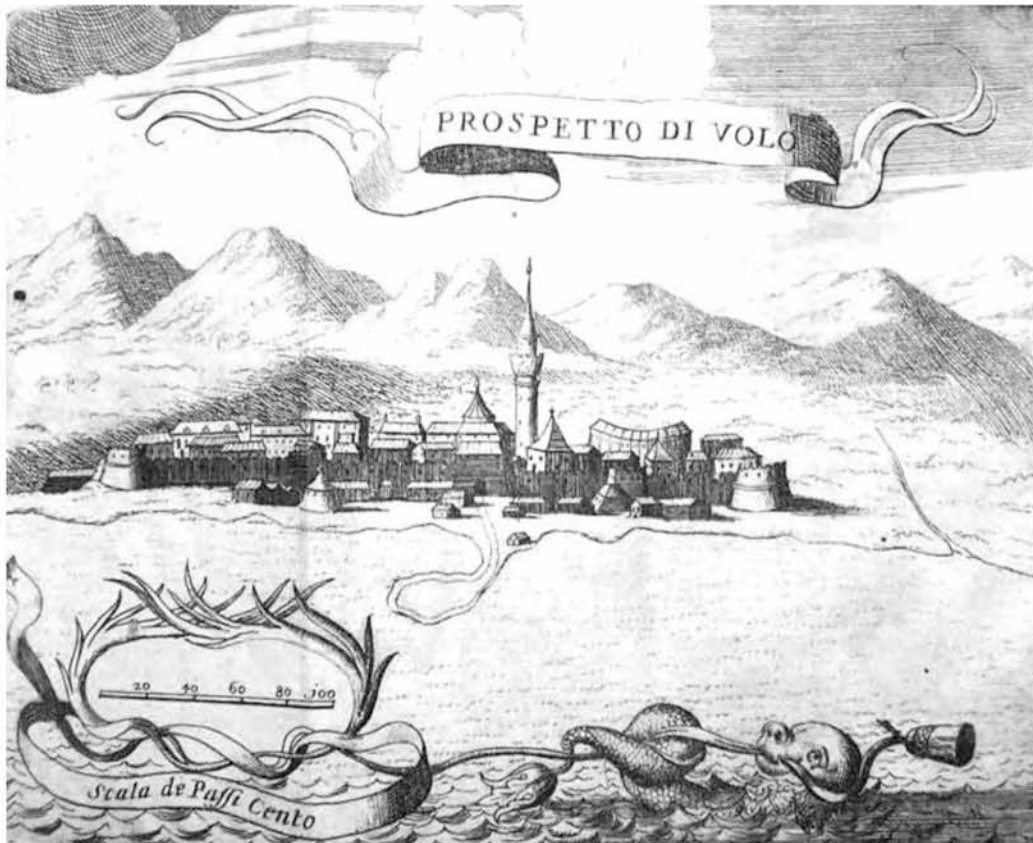
Εικόνα 4.2: Το Αρχαίο θέατρο της Δημητριάδας



Πηγή: <https://magnesianews.gr/volos>

Η Δημητριάδα στη συνέχεια κατά τη ρωμαϊκή αυτοκρατορία συνεχίζει να ακμάζει, αποτελώντας μετέπειτα ένα από τα σημαντικότερα κέντρα της Βυζαντινής περιόδου. Η πόλη όμως διαλύθηκε με τις σλάβικες επιδρομές και οι κάτοικοι της εγκαθίστανται στο λόφο των Αγίων Θεοδώρων στα Παλιά μέχρι την έλευση των Οθωμανών. Για το διάστημα που βρίσκεται τουρκοκρατούμενη η περιοχή, οι Οθωμανοί έχουν καταλάβει το κάστρο στο λόφο των Αγίων Θεοδώρων ενώ οι κάτοικοι έχουν εγκαταλείψει την περιοχή και έχουν βρει προσωρινό καταφύγιο στα χωριά του Πηλίου. Οι Οθωμανοί θα μείνουν στο κάστρο μέχρι την απελευθέρωση της Θεσσαλίας το 1881. Στο διάστημα αυτό το Πήλιο έχει αποκτήσει μεγάλη ισχύ στο τομέα του εμπορίου και της βιομηχανίας, ενώ αρχίζουν να χτίζονται οι πρώτες αποθήκες και οι πρώτες κατοικίες δίπλα από τα Παλιά. Η συνεχόμενη αυτή ανάπτυξη και επέκταση των κτισμάτων ανατολικά του κάστρου θα έχει ως αποτέλεσμα το 1841 την ίδρυση της πόλης του Βόλου. Ο Βόλος θεωρείται ως η πρώτη καινούργια πόλη στην τουρκοκρατούμενη Ελλάδα (Χαστάογλου, 2002).

Εικόνα 4.3: Το οθωμανικό κάστρο του Βόλου σε ιταλική χαλκογραφία του 17ου αι.



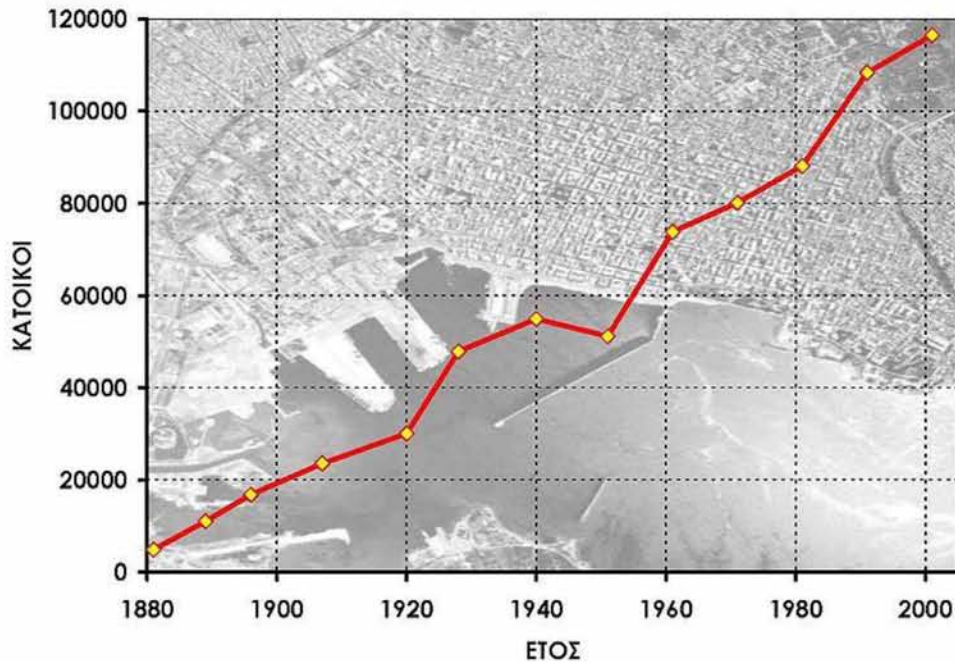
Πηγή: Vincenzo Maria Coronelli (1650-1718): Prospetto di Volo, χαλκογραφία, 13 εκ. x 17 εκ. Βενετία, εκτύπωση Giuseppe Maria Ruinetti, 1688.

4.1.2 Νεότερη Ιστορία

Η απελευθέρωση της Θεσσαλίας από τους Οθωμανούς είχε ως αποτέλεσμα την ίδρυση του Δήμου Παγασών (σημερινός Δήμος Βόλου) σύμφωνα με βασιλικό διάταγμα στις 31η Μαρτίου 1883 (ΦΕΚ 126). Τα επόμενα χρόνια η οικονομική εξέλιξη της πόλης ήταν ραγδαία με τους τομείς του εμπορίου και της βιομηχανίας να έχουν κυρίαρχο ρόλο. Η οικονομική δυναμική της πόλης ενισχύθηκε με την κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού και την ίδρυση του λιμανιού. Οι εμπορικές μεταφορές αφορούσαν κυρίως τρόφιμα, μέταλλο, καπνό, την υφαντουργία και την βυρσοδεψία, τα οποία αποτελούσαν και τη βαριά βιομηχανία της εποχής. Επίσης, την εποχή εκείνη ο πληθυσμός της πόλης παρουσίαζε συνεχή αύξηση, προσελκύοντας όλο και περισσότερο νέους κατοίκους που είχαν ως στόχο είτε την επένδυση νέων κεφαλαίων είτε την αναζήτηση εργασίας. Ο πληθυσμός της πόλης σημείωσε απότομη αύξηση κατά τη Μικρασιατική καταστροφή, με τους πρόσφυγες να αποικούν αρχικά στους ελεύθερους

χώρους γύρω από την Πλατεία Ρήγα Φεραίου μέχρι να εγκατασταθούν μόνιμα τελικά στα Προσφυγικά τη σημερινή Νέα Ιωνία.

Εικόνα 4.4: Πληθυσμιακή εξέλιξη του Βόλου από το 1881 έως το 2001



Πηγή: <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%92%CF%8C%CE%BB%CE%BF%CF%82#/media/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:Volos-population-1881-2001.jpeg>

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου πολέμου η πόλη υπέστη μεγάλο πλήγμα καθώς μεγάλο μέρος του πληθυσμού της εκτελέστηκε στα χρόνια της κατοχής από τους Ιταλούς και τους Γερμανούς. Επιπλέον η ανάπτυξη της πόλης διεκόπη μέχρι να ανακάμψει μεταπολεμικά και να ξαναγίνει ισχυρό οικονομικό κέντρο. Ωστόσο, η πόλη υπέστη άλλο ένα βαρύ πλήγμα, μέχρι να πάρει τη σημερινή της μορφή, με τους σεισμούς του 1955 που κατέστρεψαν σχεδόν το ένα τέταρτο των κτιρίων της πόλης.

Εικόνα 4.5: Ο Βόλος μετά τους σεισμούς 6,2 ρίχτερ του 1955



Πηγή: <https://magnesianews.gr/slider/o-volos-isopedothike-apo-62-richter.html>

4.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Βόλος είναι πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας Μαγνησίας, και 6η σε σειρά πληθυσμιακά μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, με πληθυσμό 86,046 μόνιμους κατοίκους σύμφωνα με απογραφή του 2011. Όσον αφορά το δήμο που ανήκε, τον ομώνυμο Δήμο Βόλου ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 144.449 μόνιμους κατοίκους.

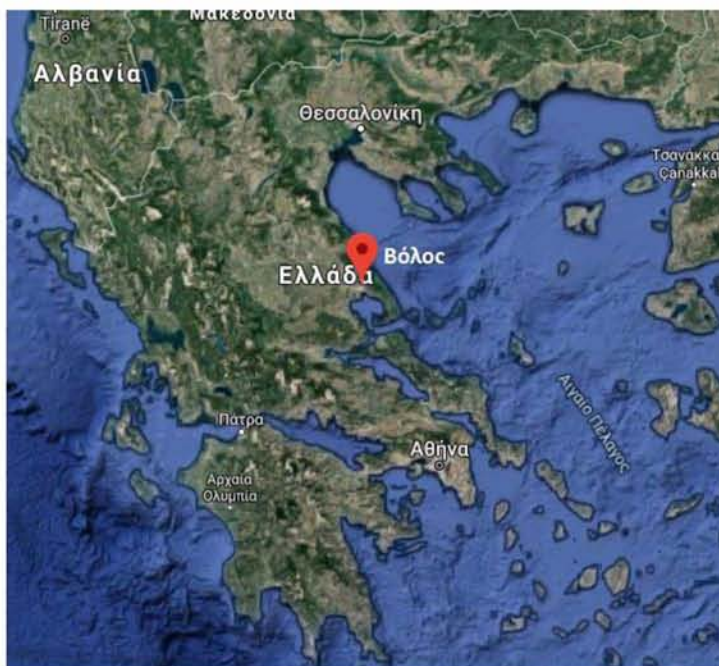
Πίνακας 4.1: Οι 10 μεγαλύτερες πληθυσμιακά πόλεις της Ελλάδας

Απογραφή Μόνιμου Πληθυσμού 2011	
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.816.286
1 Αθήνα	664.046
2 Θεσσαλονίκη	315.196
3 Πάτρα	167.446
4 Λάρισα	144.651
5 Ηράκλειο	140.730
6 Βόλος	86.046
7 Ιωάννινα	65.574
8 Τρίκαλα	61.653
9 Χαλκίδα	59.125
10 Σέρρες	58.287

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. (Ιδία επεξεργασία)

Γεωγραφικά ο Βόλος βρίσκεται στο κέντρο σχεδόν της χερσαίας χώρας, ανατολικά της Περιφέρειας Θεσσαλίας, στην πεδινή έκταση της Περιφερειακής Ενότητας Μαγνησίας. Βόρεια της πόλης του Βόλου βρίσκεται το ορεινό Πήλιο ενώ το νότιο τμήμα του βρέχεται από το Παγασητικό Κόλπο.

Εικόνα 4.6: Γεωγραφική θέση του Βόλου



Πηγή: Google Maps (Ιδία επεξεργασία)

Ο μοναδικός συνδυασμός του υδάτινου στοιχείου με το ορεινό τοπίο και τα Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους κατατάσσουν την πόλη ως μια από τις ομορφότερες τουριστικές περιοχές, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Η οικονομία της πόλης βασίζεται κυρίως στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Ειδικότερα, ο τουρισμός αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης, που εκτός από την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της περιοχής, διαθέτει πλούσιο γαστρονομικό ενδιαφέρον.

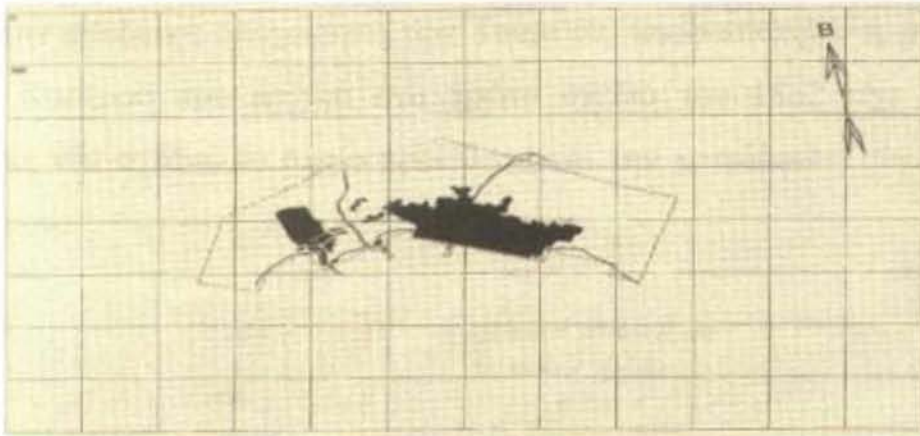
4.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι πρώτες προσπάθειες οργάνωσης του πολεοδομικού ιστού της πόλης εμφανίστηκαν λίγο μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλίας από την Τουρκοκρατία. Ωστόσο, η εικόνα της πόλης την εποχή εκείνη δυσκόλευε την κατάσταση. Μετά την επανάκτηση των Παλιών η νέα πόλη χωριζόταν σε δυο ανομοιογενή πολεοδομικά μεταξύ τους τμήματα με το σιδηροδρομικό σταθμό να αποτελεί φυσικό όριο στον διαχωρισμό τους.

4.3.1 Θεσμικό πλαίσιο-Ιστορική Ανασκόπηση

Τελικά το πρώτο σχέδιο πόλης συντάχθηκε και εγκρίθηκε από το 1882 ως το 1883, από τον νομομηχανικό Κ. Βλαχόπουλο, διευθυντή δημοσίων έργων. Επρόκειτο για ένα απλό σχέδιο που αποτελείται από ένα ορθογώνιο κάναβο με ομοιόμορφα οικοδομικά τετράγωνα. Ο κάναβος περιέχει και τα δύο οικιστικά τμήματα, ωστόσο δεν παρεμβαίνει στο τμήμα των Παλιών, το οποίο συνεχίζει να κατοικείται από Οθωμανούς που παρέμειναν στην περιοχή μετά την απελευθέρωση και ως το 1887. Όσον αφορά το ανατολικό τμήμα, ο σχεδιασμός περιλαμβάνει την δημιουργία κοινόχρηστων χώρων με την αφαίρεση κάποιων τετραγώνων ενώ έντονα αισθητή είναι η απουσία των δημοσίων κτιρίων. Τέλος, για την ενοποίηση των δυο τμημάτων προέβλεπε τη δημιουργία μια μεγάλης πλατείας στον ελεύθερο χώρο μεταξύ των δυο τμημάτων.

Εικόνα 4.7: Ο Βόλος το 1882, δομημένος χώρος και τα όρια του νέου σχεδίου



Πηγή: Βόλος ένας αιώνας. Από την ένταξη στο ελληνικό κράτος (1881) έως τους σεισμούς (1955)

Αν και πρωτοποριακό για την εποχή, το σχέδιο πόλης του 1882 δεν μπορούσε να ικανοποιήσει τις ανάγκες που προκύπτουν από την ανάπτυξη της πόλης και υστερούσε ως προς τα Ευρωπαϊκά πρότυπα της εποχής. Ως εκ τούτου, κρίθηκε αναγκαία η εκπόνηση ενός νέου σχεδίου το οποίο έχει στόχο των εξευρωπαϊσμό της πόλης και την υιοθέτηση μια νέας αισθητικής. Το νέο σχέδιο πόλης συντάχθηκε το 1887 και ενέκρινε τη χωροθέτηση των πρώτων βασικών λειτουργιών (σιδηροδρομικός σταθμός, δημόσιοι

χώροι κ.ά.). μεταξύ αυτών ξεχώρισε η διπλή απόφαση – διάταγμα (ΦΕΚ 272/2.10.1887 και ΦΕΚ 20/19.1.1888) για το γκρέμισμα του παλιού ιστού και των τειχών του κάστρου των Παλιών και την εκ νέου ρυμοτόμηση με βάση τα «σύγχρονα Ευρωπαϊκά πρότυπα» (Χαστάογλου, 2004).

Η έντονη ανάπτυξη που γνώρισε η πόλη τα επόμενα χρόνια είχε ως αποτέλεσμα την εκ νέου εκπόνηση πολεοδομικού σχεδίου το οποίο είναι προσαρμοσμένο στα νέα νέα οικιστικά δεδομένα και θεσμικά πλαίσια με βάση το νδ/17-8-1923 (ΦΕΚ 228/Α/16-8-1923).

Βέβαια, λόγω των αλληπάλληλων ισχυρών σεισμών που έπληξαν το Βόλο τον Απρίλιο του 1955, οπού καταστράφηκε σχεδόν το ένα τέταρτο της πόλης, εγκρίθηκε με βάση το βδ/11.6.1956 (ΦΕΚ 144/Α/23.6.1956), η επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου του Βόλου και της Νέας Ιωνίας. Το ίδιο σχέδιο προέβλεπε επίσης τις επεκτάσεις των περιοχών, Νεάπολης, Αγίων Αναργύρων, Χίλιαδούς, Καλλιθέας, Καραγάτς και Νέας Δημητριάδας στο πολεοδομικό συγκρότημα καθώς και τους οι κανονιστικούς όρους δόμησης.

Η μετέπειτα πολεοδομική εξέλιξη του αστικού ιστού του Βόλου ακολουθεί της υπόλοιπες ελληνικές πόλεις με βάση τον Ν. 1337/1983 καθώς εκπονήθηκε το ΓΠΣ (ΦΕΚ 566/Δ/31-10-1985) το έτος 1985 και τροποποιήθηκε δύο χρόνια αργότερα (ΦΕΚ 718/Δ/31-07-1987).

Προ τελευταίο θεσμικό κείμενο που απασχόλησε την πολεοδομική ανάπτυξη του αστικού ιστού του Βόλου, είναι η πρώτη αναθεώρηση του ΓΠΣ με βάση το ΦΕΚ 403/Δ/27-4-1993.

Τέλος, το εν ισχύ θεσμικό κείμενο που αφορά την πολεοδομική ενότητα του Βόλου είναι η Μελέτη Αναθεώρησης και Επέκτασης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Βόλου (ΦΕΚ 237/ΑΑΠ/4-11-2016).

4.3.2 Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο

Το βασικό θεσμικό πλαίσιο για την πολεοδομική ανάπτυξη του συγκροτήματος του Βόλου αποτελεί το Γενικό Πολεοδομικό Πλαίσιο (ΓΠΣ), που τέθηκε σε ισχύ με το ΦΕΚ 237/Α.Α.Π./4-11-2016.

Σε αυτό το θεσμικό κείμενο, αναφέρεται το πρότυπο οργάνωσης και ανάπτυξης του οικιστικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 1, αναγράφονται οι απαιτούμενοι οικιστικοί υποδοχείς με στόχο την κάλυψη αναγκών για πληθυσμό 175.000, το οποίο εκτιμήθηκε με βάση της προβλέψεις πληθυσμού μέχρι το έτος 2031.

Επιπλέον, στο παρόν άρθρο αναφέρονται οι στόχοι της Αναθεώρησης και Επέκτασης του ΓΠΣ Βόλου, ως εξής:

- Προώθηση της ακτινοβολίας του αστικού κέντρου (Βόλος-Ν.Ιωνία), με την αναβάθμιση του ρόλου του ως κέντρο μεταποίησης με ισχυρή παράδοση, με την ανάδειξή του σε κέντρο τουριστικού προορισμού ποιότητας και με την στήριξη του ρόλου του στους τομείς γνώσης και έρευνας.
- Αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ενίσχυση αναπτυξιακών δυνατοτήτων της περιοχής μελέτης.
- Υιοθέτηση της αρχής της συμπαγούς πόλης για τη διασφάλιση βιώσιμης περαιτέρω οικιστικής ανάπτυξης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου, με έμφαση στην ποιότητα του οικιστικού περιβάλλοντος.
- Χωροθέτηση νέων περιοχών οικιστικής ανάπτυξης (επεκτάσεις, εντάξεις).
- Χωροθέτηση περιοχών οργανωμένης ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης.
- Αποτελεσματική προστασία / ανάδειξη / αξιοποίηση των φυσικών πόρων της περιοχής μελέτης (αρδευόμενη γεωργική γη, προστατευόμενες περιοχές φυσικού περιβάλλοντος, υδάτινο δυναμικό), των περιοχών αρχαιολογικού-πολιτιστικού ενδιαφέροντος και του Τοπίου.
- Άμβλυνση των συγκρούσεων χρήσεων γης.
- Περιορισμός των πηγών ρύπανσης. (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ, 2016)

4.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Από το πρώτο κιάλας σχέδιο πόλης που εφαρμόστηκε στη πόλη του Βόλου το 1881, οι μεταφορές ήταν ένας τομέας που απασχόλησε ιδιαίτερα τους μελετητές. Η εξέλιξη της πόλης επέβαλε την άμεση αναζήτηση νέων μεταφορικών υποδομών, με αποτέλεσμα την κατασκευή το 1884 του σιδηροδρομικού σταθμού, ως πρώτο έργο στο νέο τομέα της βιομηχανίας των Μεταφορών για την πόλη του Βόλου. Λίγα χρόνια αργότερα ιδρύθηκε το λιμάνι του Βόλου ενώ στα πρόσφατα έργα ανήκει το αεροδρόμιο.

4.4.1 Οδικό δίκτυο

Ο Βόλος διαθέτει πυκνό οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο. Το βασικό οδικό δίκτυο αποτελούν, η περιφερειακή οδός Βόλου, (Οδό Λαρίσης- Σήραγγα Γορίτσας- Αστέρια Αγριάς), το πρωτεύον και το δευτερεύον οδικό δίκτυο της πόλης. Επίσης, βρίσκεται σε μικρή απόσταση, μόλις 15 χιλιόμετρα από τη εθνική οδό Ε75.

Όσον αφορά το συγκοινωνιακό δίκτυο, το Αστικό Κτελ Βόλου Α.Ε. διαθέτει 13 Λεωφορειακές Γραμμές που καλύπτουν όλο το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου και της Ν. Ιωνίας καθώς και των γειτονικών περιοχών.

4.4.2 Το σιδηροδρομικό δίκτυο

Η κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού του Βόλου άρχισε το 1882. Το έργο, το οποίο ολοκληρώθηκε το 1884, είχε αναλάβει έπειτα από σύμβαση με την κυβέρνηση Τρικούπη, ο Εβαρίστο Ντε Κίρικο. Τα εγκαίνια του σιδηροδρομικού σταθμού αποτέλεσαν γεγονός μείζονος σημασίας καθώς παρευρέθηκαν ο βασιλιάς Γεώργιος με τη βασιλική οικογένεια και πολλοί άλλοι επίσημοι της εποχής. Η πρώτη γραμμή που λειτούργησε ήταν η γραμμή Βόλος-Βελεστίνο-Λάρισα, η οποία εξακολουθεί να λειτουργεί ως σήμερα. Δυστυχώς, η δυναμική του σιδηροδρομικού σταθμού Βόλου δεν ήταν επαρκής για περαιτέρω ανάπτυξη και επέκταση του δικτύου.

4.4.3 Ο αερολιμένας

Το αεροδρόμιο του Βόλου βρίσκεται στην περιοχή της Νέας Αγχιάλου, σε απόσταση μόλις 40 χιλιομέτρων από την πόλη του Βόλου. Το έργο ολοκληρώθηκε το 1993 και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα δημόσια έργα των τελευταίων χρόνων στην περιοχή. Η επίσημη ονομασία του αεροδρομίου είναι Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, ενώ η λειτουργία του είναι εποχιακή. Ειδικότερα, ο αερολιμένας εξυπηρετεί πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού ενώ δυναμική του μπορεί να καλύψει ανάγκες της κεντρικής Ελλάδας .

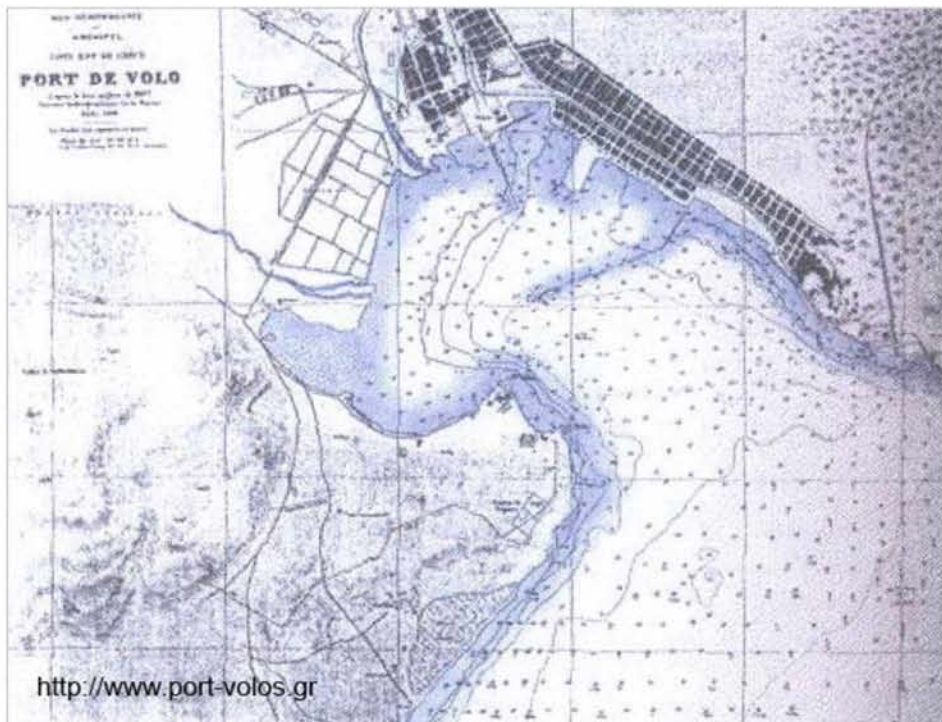
4.4.4 Ο λιμένας

Το λιμάνι του Βόλου, ως βασικός παράγοντας στην ανάπτυξη και εξέλιξη της πόλης, έχει απασχολήσει κατά καιρούς πολλούς μελετητές, κυρίως ως προς τη χωροθέτηση του εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος και την υποβάθμιση του αστικού χώρου.

Επομένως, κρίνεται αξιόλογο να γίνει μια αναδρομή στο παρελθόν, στις πρώτες μελέτες που εκπονήθηκαν και στην εξέλιξη του ως σήμερα.

Οι πρώτες μελέτες και τα πρώτα βήματα για την κατασκευή του λιμανιού του Βόλου, όπως και τα περισσότερα μεταφορικά έργα, χρονολογούνται μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλίας. Συγκεκριμένα το πρώτο σχέδιο για το λιμάνι ανήκει στους Γάλλους Τεχνικούς, οι οποίοι είχαν αναλάβει την επιμόρφωση των Ελλήνων Τεχνικών στα πλαίσια εκπόνησης Δημοσίων Έργων. Έτσι με την βοήθεια των Γάλλων Τεχνικών αρχίζει το 1889 η κατασκευή του λιμανιού. Η αποπεράτωση του έργου διήρκησε αρκετά χρόνια, με το έργο να ολοκληρώνεται το 1923.

Εικόνα 4.8: Το σχέδιο των Γάλλων Τεχνικών για το λιμάνι του Βόλου, 1890 (Bibliothèque Nationale, Παρίσι)



Πηγή: <https://www.port-volos.gr>

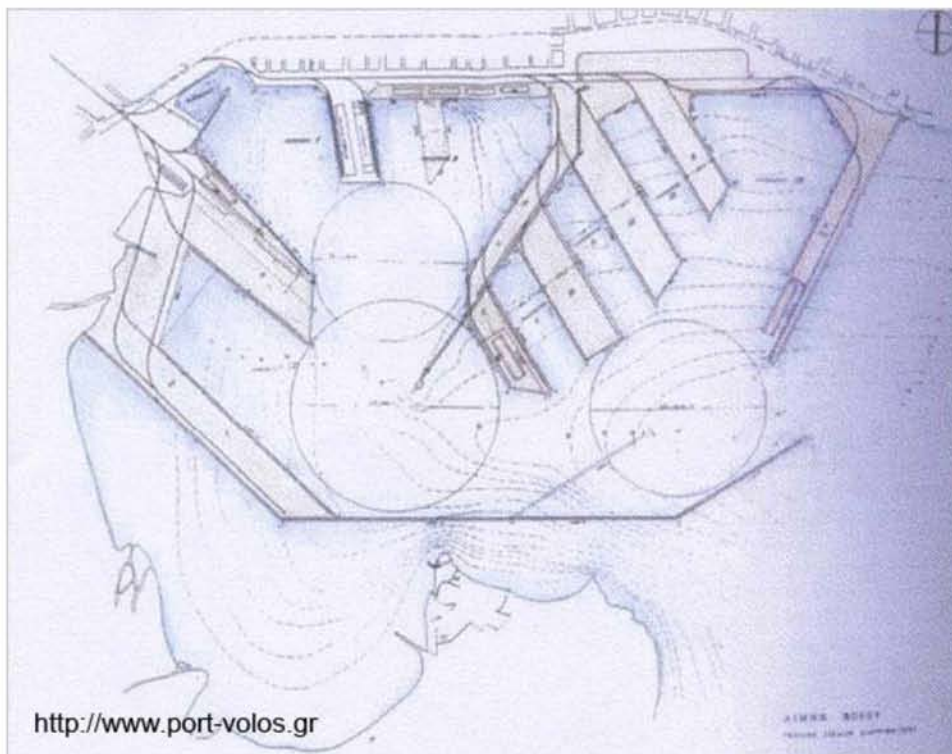
Για τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του και μέχρι τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο το λιμάνι του Βόλου ήταν το τρίτο σε σπουδαιότητα λιμάνι της χώρας. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του πολέμου υπέστη σοβαρές καταστροφές. Στις ζημιές αυτές συγκαταλέγονται:

- Η καταστροφή της λεκάνης του λιμένα
- Οι σοβαρές ζημιές των κρηπιδωμάτων του κεντρικού προβλήτα
- Η καταστροφή του προβλήτα των σιδηροδρόμων,
- Η καταστροφή τμήματος του κυματοθραύστη
- Η καταστροφή του τελωνείου
- Η καταστροφή των αποθηκευτικών χώρων (Ο.Λ.Β)

Η αποκατάσταση του λιμανιού ξεκίνησε το 1947, ενώ μόλις δυο χρόνια μετά, το 1949 κρίθηκε αναγκαία η ριζική ανακίνηση στο πλαίσιο ανασυγκρότησης της χώρας μετά τον πόλεμο.

Η πρώτη μελέτη για την ανακαίνιση του λιμανιού ανήκει στο καθηγητή της Έδρας Λιμενικών Έργων του ΕΜΠ Δημοσθένη Πίππα. Όπως βλέπουμε στο Σχήμα η μελέτη προέβλεπε την επέκταση του λιμανιού κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, την κατασκευή προβλητών στο δυτικό και ανατολικό τμήμα καθώς και εντός του υφιστάμενου κυματοθραύστη. Την λειτουργία του παλιού κυματοθραύστη θα κάλυπταν δυο νέοι κυματοθραύστες που θα πλαισίων το λιμάνι από τις δυο πλευρές. Επιπρόσθετα, προτείνει την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου εντός των νέων εγκαταστάσεων.

Εικόνα 4.9: Το σχέδιο του Δ. Πίππα για την ανάπτυξη του λιμένα Βόλου (1949)



Πηγή: <https://www.port-volos.gr>

Δυστυχώς λόγω της ύφεσης της οικονομίας, της ανάπτυξης των ανταγωνιστικών μεταφορών αλλά και των φυσικών καταστροφών που υπέστη ο Βόλος μεταπολεμικά, η δυναμική του λιμανιού υποβιβάστηκε με αποτέλεσμα το σχέδιο του Δ.Πίππα να παραμείνει στο στάδιο της μελέτης.

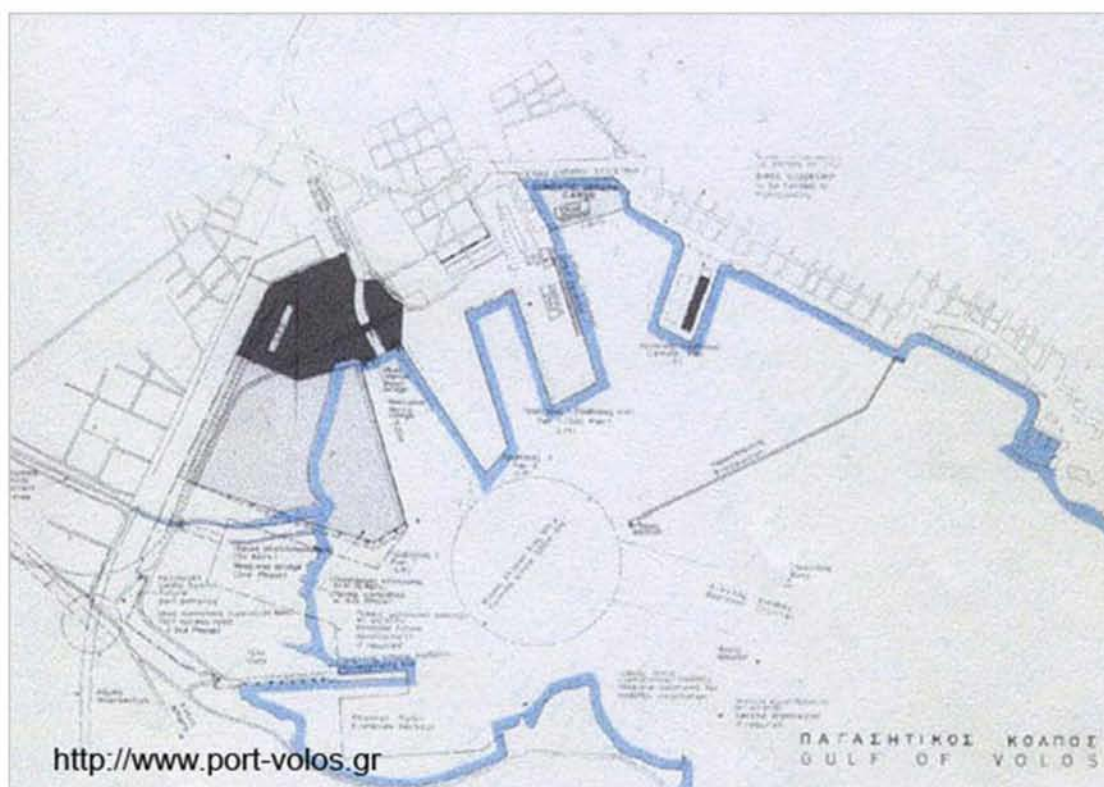
Η επόμενη μεγάλη μελέτη ανέλαβε το Γραφείο Δοξιάδη σε συνεργασία με το διεθνούς φήμης γραφείο ειδικών σε λιμενικά έργα Sir William Halcrow & Partners. Η μελέτη αυτή περιλάμβανε δυο περιπτωσιολογικά σχέδια. Το πρώτο προέβλεπε την ανακαίνιση του λιμανιού υιοθετώντας την άποψη ότι το λιμάνι δεν θα σημειώσει περαιτέρω ανάπτυξη ενώ το δεύτερο στηρίχτηκε στην προοπτική ότι το λιμάνι θα σημαντικό ρόλο σε διεθνές επίπεδο.

Από τα σχέδια αυτά, εφαρμόστηκε μόνο ένα τμήμα των σχεδίων, αυτό που αφορούσε το προβλήτα 2 και την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής από τη θέση Μπουρμπουλήθρα.

Το γραφείο του Δοξιάδη εκπόνησε και το τελευταίο σχέδιο που διαμόρφωσε την τελική μορφή του λιμανιού, όπως είναι σήμερα. Το λιμάνι αποτελείται από 4 προβλήτες:

- Το Κεντρικό προβλήτα – περιλαμβάνει το επιβατικό λιμάνι και το λιμεναρχείο
- Το Προβλήτα 1- που περιλαμβάνει το Σιλό και άλλες εγκαταστάσεις του εμπορικού λιμανιού
- Το Προβλήτα 2- για container και γενικό εμπόριο
- Το Προβλήτα 3- για container
- Το Προβλήτα των σιδηρομεταλλευμάτων

Εικόνα 4.10: Οριστική πρόταση για την επέκταση του λιμένα Βόλου (Γραφείο Δοξιάδη, 1983)



Πηγή: <https://www.port-volos.gr>

Σήμερα όσον αφορά το εμπορικό λιμάνι σημειώνεται ότι διατηρεί την τρίτη θέση του ανάμεσα στα διεθνή λιμάνια ενώ το επιβατικό λιμάνι εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό επιβατών οι αριθμοί των οποίων αυξάνονται σημαντικά με την μεγέθυνση της τουριστικής δραστηριότητας στη χώρα μας.

Επίσης, μείζονος σημασίας για το λιμάνι καθώς και τη πόλη του Βόλου γενικότερα, φαίνεται να είναι η τουριστική δραστηριότητα που προέρχεται από τα κρουαζιερόπλοια που εντάσσουν το Βόλο ως ένα από τους προορισμούς στο δρομολόγιο της κρουαζιέρας τους.

4.5 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Τα βασικά χαρακτηριστικά της πόλης του παρατέθηκαν στις προηγούμενες ενότητες, δίνουν μια ευρύτερη εικόνα και άποψη για την πόλη του Βόλου, καθώς και τις προοπτικές για μελλοντική αναβάθμιση και ανάπτυξη της περιοχής.

Ως εκ τούτου, για να κατανοήσουμε καλύτερα τις πολεοδομικές ανάγκες και τα προβλήματα της περιοχής μελέτης μας, θα πρέπει να γίνει μια εκτενέστερη διερεύνηση και αξιολόγηση του αστικού χώρου για τα διακριτά τμήματα της περιοχής.

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται το παραλιακό μέτωπο του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου από τη περιοχή του Ανάυρου ως το χείμαρρο Ξηριά, ενώ τα διακριτά τμήματα της περιοχής παρουσιάζονται και αναλύονται παρακάτω.

4.5.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Αρχικά, πριν προχωρήσουμε στα επιμέρους τμήματα γίνεται μια διερεύνηση των χρήσεων γης σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης. Σύμφωνα λοιπόν με τον αναθεωρημένο χάρτη των χρήσεων γης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου (Χάρτης Χρήσεων γης ΓΠΣ, Παράρτημα Χαρτών), η περιοχή ενδιαφέροντος μας αποτελείται από τρεις κυρίως χρήσεις γης γενική κατοικία, κέντρο πόλεως, αστικό πράσινο – πλατείες καθώς και τον λιμένα του Βόλου ο οποίος χαρακτηρίζεται ως «Εγκαταστάσεις Μαζικών Μεταφορών». Όπως μπορούμε εύκολα να παρατηρήσουμε, στην περιοχή μελέτης μας υπάρχουν χώροι πρασίνου, αρκετά σημαντικής έκτασης τόσο για την περιοχή μας όσο και για ολόκληρο το πολεοδομικό ιστό.

4.5.2 ΔΙΑΚΡΙΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

4.5.2.1 Άναυρος

Πρώτο μέσα στην ζώνη της περιοχής ενδιαφέροντος μας βρίσκεται και το γραμμικό πάρκο της περιοχής που Αναύρου. Το πάρκο βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το πολεοδομικό κέντρο της πόλης, ωστόσο οι υπηρεσίες και οι χρήσεις που το περιβάλλουν δημιουργούν ένα τοπικό κέντρο.

Πιο αναλυτικά να αναφέρουμε ότι στη βόρεια πλευρά του πάρκου και περίπου στο κέντρο του, βρίσκονται τρία σημαντικά κτίρια, το Αχιλλοπούλειο Νοσοκομείο Βόλου, ο Ιερός Ναός της Αγίας Τριάδας και Αθανασάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο. Στο ανατολικό τμήμα, εκτείνεται η παραλία του Άναυρου, η οποία βραβεύεται κάθε χρόνο με μπλε σημαία και συγκεντρώνει αρκετούς κολυμβητές κατά τους θερινούς μήνες. Επίσης, στο τέλος της παραλίας κυριαρχεί στο χώρο ο Ναυτικός Όμιλος Βόλου, με αισθητή δραστηριότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ενώ όσον αφορά το ανατολικό τμήμα του πάρκου, στο χώρο στεγάζεται ένα από τα μεγαλύτερα και πιο εντυπωσιακά ξενοδοχεία της πόλης, το Ξενία. Δίπλα από το επιβλητικό ξενοδοχείο εντοπίζουμε κυρίως εγκαταστάσεις διασκέδασης και αναψυχής, οι οποίες λειτουργούν είτε περιστασιακά, αναφερόμενοι στο κτίριο Ενυδρείο το οποίο αποτελεί χώρο δεξιώσεων, είτε εποχιακά, αναφερόμενοι στο αναψυκτήριο Ίσαλος το οποίο λειτουργεί κυρίως τους μήνες με καλοκαιρία.

Εικόνα 4.11: Αεροφωτογραφία από το Πάρκο του Άναυρου



Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/apr1/>

Επιπρόσθετα, το πάρκο το οποίο αναβαθμίστηκε τη δεκαετία του 90', διαμορφώνουν μια παιδική χαρά και ένα αμφιθέατρο στην περιοχή του αναψυκτηρίου, καθώς και η κατασκευή δυο ομοιωμάτων κατοικιών νεολιθικής περιόδου, πρότυπα των αντίστοιχων αρχαίων οικισμών Σέσκλου και Διμήνι. Ο χώρος διακοσμήθηκε με έργα σύγχρονων καλλιτεχνών, ενώ πλακόστρωτες διαδρομές που κατασκευάστηκαν χώριζαν τα κτίρια σε επιμέρους τμήματα, χωρίς να δημιουργούν λογικές γραμμές περιπάτου. Τέλος, παρά τις προσπάθειες που έγιναν και σε συνδυασμό με την άναρχη δενδροφύτευση που κυριαρχεί στο χώρο, οι επισκέπτες περιορίζονται κυρίως κατά τους θερινούς μήνες.

4.5.2.2 Πάρκο Αγίου Κωνσταντίνου

Η περιοχή πρασίνου που εντοπίζεται κοντά στον Ιερό Ναό του Αγίου Κωνσταντίνου, έχει χαρακτήρα γραμμικού πάρκου. Στην εν λόγω περιοχή υπήρχαν μέχρι πριν λίγων χρόνων εγκαταστάσεις για skateboard, οι οποίες έχουν απομακρυνθεί, καθώς και εγκαταστάσεις παιδικής χαράς ενσωματωμένης στο πάρκο, η οποία και αναβαθμίστηκε πρόσφατα. Την παρούσα χρονική στιγμή, το γραμμικό πάρκο χρησιμοποιείται κυρίως για περιπάτους, σαν χώρος αύλησης μερικών καταστημάτων διασκέδασης καθώς και

σαν χώρος συγκέντρωσης των νεαρών ηλικιών στην γραμμική διαμόρφωση στην όψη του πάρκου από το θαλάσσιο μέτωπο. Το πάρκο διαθέτει τον απαιτούμενο εξοπλισμό για την ψυχαγωγία και χαλάρωση των κατοίκων (παγκάκια, περικόκλειστοι χώροι), ωστόσο η ποιότητα τόσο του εξοπλισμού όσο και του χώρου πρασίνου είναι αρκετά υποβαθμισμένη και όχι ανάλογη των αναγκών και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Εν τούτοις, η χρήση του πάρκου αποκλείει από την προβλεπόμενη χρήση για την οποία έχει σχεδιαστεί. Το παραπάνω πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως τις βραδινές ώρες κατά τις οποίες οι κάτοικοι συγκεντρώνονται, όχι στο εσωτερικό του πάρκου αλλά κυρίως στην νότια όψη του. Επίσης, η χρήση των διαδρομών και πεζοδρόμων εντός του πάρκου είναι πολύ περιορισμένοι, καθώς οι κάτοικοι επιλέγουν για τους περιπάτους περιφερειακούς πεζοδρόμους, είτε νότια από την παραλία είτε βόρεια από τη παλαιά γραμμή του τρένου. Τέλος, παρότι ο φωτισμός του πάρκου ως προς το αριθμό του πυλώνων φωτισμού είναι επαρκής, το πάρκο δεν φωτίζεται σε ικανοποιητικό βαθμό. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην δενδροφύτευση του πάρκου. Τα περισσότερα δέντρα καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του φωτισμού και εμποδίζουν τον φωτισμό του πάρκου.

Εικόνα 4.12: Αεροφωτογραφία από το πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου



Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/apr1/>

4.5.2.3 Κεντρική παραλία

Ως κεντρική παραλία, οριοθετείται το παραλιακό μέτωπο ανάμεσα στις οδούς Μπορέλ και Φιλελλήνων. Στο τμήμα αυτό, κυριαρχεί το αστικό στοιχείο, με τον αστικό ιστό και τα πολυώροφα κτίρια να εκτείνονται κατά μήκος της παραλίας. Επίσης, σε όλο το μήκος της παραλίας κυριαρχούν χρήσεις ψυχαγωγίας και εστίασης που αποτελούν τον πιο αγαπητό και ελκτικό χώρο της πόλης. Ο δρόμος επί της παραλίας, η οδός Αργοναυτών, έχει πλάτος 35μέτρα και χαρακτηριστική είναι η γραμμική δενδροφύτευση φοινίκων, όπως καθώς και η απαγόρευση της διέλευσης οχημάτων πλην των πρωινών ωραρίων που γίνεται ανεφοδιασμός των καταστημάτων. Το υπόλοιπο διάστημα της ημέρας λειτουργεί ως χώρος διέλευσης πεζών και ποδηλάτων. Στο τέλος της παραλίας συναντάμε το κτίριο «Παπαστράτου» οπού στεγάζονται τμήματα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Τέλος απέναντι ακριβώς από το κτίριο βρίσκεται ο κυματοθραύστης του λιμανιού, του οποίου η χρήση είναι διττή, καθώς

χρησιμοποιείται ως διαδρομή περίπατου διαμέσου του υγρού στοιχείου για την πανοραμική θέαση της πόλης.

Εικόνα 4.13: Αεροφωτογραφία από τον κεντρικό προβλήτα



Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/apr1/>

4.5.2.4 Πλατεία Ρήγα Φεραίου

Η Πλατεία Ρήγα Φεραίου αποτελεί και αυτή μια από τις λίγες πλατείες με την μεγαλύτερη έκταση που διαθέτει ο αστικός ιστός του Βόλου. Η εγγύτητα της στο παραλιακό μέτωπο παρουσιάζει μοναδικές προοπτικές ανάπτυξης και εκμετάλλευσης. Επίσης, η πλατεία περικλείει το κτίριο του Δημαρχείου, το ανοιχτό Δημοτικό θέατρο «Μελίνα Μερκούρη» καθώς και το κλειστό Δημοτικό θέατρο Βόλου. Η πλατεία κατά την χειμερινή περίοδο στεγάζει της εγκαταστάσεις του «Χωριού του Αγίου Βασίλη» το οποίο αποτελεί πόλος έλξης για τους τουρίστες της περιοχής καθώς και για τους

κατοίκους. Ωστόσο, κατά την λοιπή περίοδο του χρόνου, η πλατεία παραμένει κυρίως άδεια παρά την προσπάθεια που είχε γίνει πριν μερικά χρόνια, μέσω της δημιουργίας χωμάτινων μονοπατιών για χρήση περιπάτου καθώς και την επανειλημμένη φύτευση χλοοτάπητα, για να ενισχυθεί έτσι η χρήση της ως χώρος ψυχαγωγίας και περιπάτου. Δυστυχώς, οι προαναφερθέντες παρεμβάσεις λόγω της μικρής κλίμακας τους καθώς και τις έλλειψης σχεδίου παρέμβασής και ανάπλασης δεν κατάφεραν να αλλάξουν την εικόνα της πλατείας με αποτέλεσμα να εμφανίζονται πολλές εικόνες εγκατάλειψης ειδικότερα κατά τις νυχτερινές ώρες. Επίσης, η συστέγαση των υπηρεσιών πολιτισμού, των οποίων η χρήση είναι περιστασιακή, καθώς το δημαρχείο του Βόλου, οι υπηρεσίες του οποίου λειτουργούν ως επί των πλείστον τις πρωινές ώρες εντείνουν την εικόνα της ερημοποίησης. Τέλος, ο φωτισμός του πάρκου δεδομένης της έκτασης και του σημείου του είναι ανεπαρκείς. Γενικότερα, η πλατεία του Ρήγα Φεραίου προκαλεί συναισθήματα ανασφάλειας στους κατοίκους της περιοχής και χρειάζεται την άμεση κινητοποίηση των πολεοδομικών οργάνων.

Εικόνα 4.14: Αεροφωτογραφία από τη Πλατεία Ρήγα Φεραίου



Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/apr1/>

4.5.2.5 Πεδίον του Άρεως

Αναφορικά με την περιοχή του πεδίου του Άρεως, η οποία αναφέρεται στην περιοχή μεταξύ του χείμαρρου Ξηριά, του χείμαρρου Κραυσίνδωνα και του προβλήτα 3,η μεγαλύτερη έκταση της καλύπτεται από χώρο πρασίνου. Όμως, αν και αποτελεί το μεγαλύτερο χώρο πρασίνου στο πολεοδομικό ιστό το μεγαλύτερο τμήμα του παραμένει αναξιοποίητο.

Στο νοτιοδυτικό τμήμα του πεδίου του Άρεως βρίσκεται ο Ιππικός Όμιλος, ένα μικρό θεματικό πάρκο με μια λίμνη στη μέση, και το Εκθεσιακό Κέντρο Βόλου. Πρόσφατα, έγινε μία προσπάθεια από την δημοτική αρχή για αξιοποίηση του χώρου, με την ανακαίνιση του εκθεσιακού κέντρου, όμως η προσπάθεια αυτή περιορίστηκε εντός του κτιρίου και όχι τόσο στον προαύλιο χώρο και την παραπέρα έκταση του πάρκου με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν οι αναγκαίες αλλαγές.

Επίσης, στο πεδίο του Άρεως στεγάζονται οι Πολυτεχνικές Σχολές του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Συγκεκριμένα, στο χώρο συνυπάρχουν οι Σχολές των Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, των Μηχανολόγων Μηχανικών, των Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης και των Πολιτικών Μηχανικών. Ενώ, πρόσφατα κατασκευάστηκε στο απέναντι οικοδομικό τετράγωνο η Σχολή των Ηλεκτρολόγων Μηχανικών. Γενικότερα, στην περιοχή εντοπίζεται το πρόβλημα ότι το πλήθος των φοιτητών που σπουδάζουν στις πολυτεχνικές σχολές συγκριτικά με τις εγκαταστάσεις είναι πολύ μεγαλύτερο με αποτέλεσμα πολλές φορές να μοιράζονται χώρους. Το θέμα αυτό έχει απασχολήσει κατά καιρούς το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας καθώς και τα αρμόδια πολεοδομικά όργανα.

4.5.2.6 Το λιμάνι

Από το νοτιοανατολικό τμήμα του Πεδίου του Άρεως και ως την Αρχή της οδού Αργοναυτών εντοπίζουμε τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες χωρίζονται σε 5 επιμέρους τμήματα, 5 προβλήτες, 4 εκ των οποίων ανήκουν στην περιοχή μελέτης μας.

Ο κεντρικός προβλήτας βρίσκεται στην αρχή της οδού Αργοναυτών, στο κεντρικό τμήμα της παραλίας του Βόλου. Στο κεντρικό προβλήμα βρίσκεται το επιβατικό λιμάνι του Βόλου, το οποίο εκτελεί δρομολόγια προς τα νησιά των Σποράδων, καθώς και το λιμεναρχείο το Βόλου. Επίσης, στην αρχή του προβλήτα υπάρχει ένας υπαίθριος

χώρος στάθμευσης που εξυπηρετεί τους επιβάτες του λιμανιού αλλά και τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής. Τέλος, στο χώρο του λιμεναρχείου στεγάζεται ένα σύγχρονο ιδιωτικό γυμναστήριο, που έχει αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής και έχει αυξήσει την προσέλευση των κατοίκων.

Στην συνέχεια βαίνοντας προς την περιοχή των Παλιών, συναντάμε τον προβλήτα 1, η αλλιώς Προβλήτας «Σιλό», ο οποίος με έκταση 75000τ.μ. αποτελεί τη κύρια εγκατάσταση των εμπορικών λειτουργιών του λιμανιού και διαθέτει όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό για την εμπορική δραστηριότητα (γερανούς, σιλό εμπορευμάτων, οχήματα «κλαρκ»). Επίσης, στο βόρειο τμήμα του προβλήτα υπάρχει το κτίριο του Τελωνείου Βόλου και η μεγάλη ιχθυαγορά.

Οι επόμενοι δυο προβλήτες, ο προβλήτας 2 και 3, έχουν κυρίως αποθηκευτική χρήση. Ειδικότερα, στο προβλήτα 2, που βρίσκεται στο νότιο τμήμα του ΚΤΕΛ Μαγνησίας, υπάρχει ο βασικός εξοπλισμός φορτοεκφόρτωσης containers (γερανογέφυρα, γερανοί, οχήματα φορτοεκφόρτωσης) καθώς και κάποια containers. Ενώ ο χώρος του προβλήτα 3, ο οποίος βρίσκεται υπό κατασκευή είναι στην μεγαλύτερη έκταση του αναξιοποίητος.

Εικόνα 4.15: Αεροφωτογραφία από το εμπορικό λιμένα Βόλου



Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/apr1/>

4.5.2.7 Πευκάκια

Τέλος, τα Πευκάκια αν και δεν ανήκουν στην περιοχή μελέτης, λόγω του ιδιαίτερου αρχαιολογικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν, καθώς και της εγγύτητας τους στο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου, δεν θα μπορούσαν να μην συμπεριληφθούν στο δίκτυο πολιτιστικού ενδιαφέροντος για την ανάδειξη της πόλης.

Η περιοχή χαρακτηρίζεται από το πλούσιο φυσικό τοπίο, ένας κατάφυτος με πεύκα λόφος που βρέχεται από τις ακτές του Παγασητικού κόλπου. Στην περιοχή αυτή, προϋπήρχε ο οικισμός της Αρχαίας Δημητριάδας, η οποία αποτέλεσε συμπρωτεύουσα της Μακεδονίας στα μακεδονικά χρόνια. Από τον αρχαίο οικισμό της Δημητριάδα σήμερα έχουν ανακαλυφθεί και σωθεί τα ερείπια πολλών σημαντικών κτιρίων, δείγμα του κύρους και της σημασίας της πόλης στα Μακεδονικά χρόνια. Μνημεία όμως υπάρχουν και από τη παλαιοχριστιανική εποχή. Πιο συγκεκριμένα μερικά από τα μνημεία αυτά είναι:

- Το Μακεδονικό ανάκτορο της αρχαίας πόλης της Δημητριάδας.
- Η Ιερή Αγορά, που βρίσκεται στα νότια του ανακτόρου και αποτελούσε το κέντρο της πόλης. Εκεί βρίσκονταν και ο ναός της Ιωλκίας Αρτέμιδος.
- Το Θέατρο, που κατασκευάστηκε στο πρώτο μισό του 3ου αιώνα π.Χ.
- Το Ηρώο, κτίσμα πάνω από το Θέατρο.
- Το Στάδιο ή Ιππόδρομος, στα βόρεια του Θεάτρου και στο δυτικό όριο των Αϊβαλιώτικων.
- Τα νεκροταφεία της Δημητριάδας, από όπου προέρχονται πολλά ευρήματα.
- Το αρχαίο τείχος, που είχε κτιστεί για την οχύρωση της πόλης.
- Το Ρωμαϊκό υδραγωγείο, το οποίο έφερνε νερό από το Πήλιο στη πόλη. Υπολείμματά του είναι φανερά επί της λεωφόρου Αθηνών πριν τη διασταύρωση με την οδό Προφήτη Ηλία και αμέσως μετά το αρχαίο θέατρο.
- Η Βασιλική της Δαμοκράτειας, ναός από τη Παλαιοχριστιανική περίοδο με πλούσιο αρχιτεκτονικό διάκοσμο, νότια των Αϊβαλιώτικων.
- Ακόμα μία Βασιλική στη νότια πλευρά του τείχους της Δημητριάδας. (Κυριαζής, 2001)

Παρόλα τα εντυπωσιακά ευρήματα της περιοχής, ο αρχαιολογικός χώρος δεν έχει μεγάλη επισκεψιμότητα, γεγονός το οποίο οφείλεται κυρίως στους παρακάτω παράγοντες

- Περιορισμένη πληροφόρηση των επισκεπτών
- Δύσκολη πρόσβαση του αρχαιολογικού χώρου
- Έλλειψη σύγχρονων υποδομών ηλεκτρονικής και διαδραστικής ξενάγησης
- Ανεπαρκής διαμόρφωση του αρχαιολογικού χώρου (Γοσπονδίνη, 2018)

4.6 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Με βάση την ανάλυση SWOT μπορούμε να συγκεντρώσουμε, ομαδοποιήσουμε και να κατανοήσουμε καλύτερα τα χαρακτηριστικά, τις ανάγκες και τις δυνατότητες της περιοχής που θέλουμε να αξιοποιήσουμε, δημιουργώντας έτσι τις προϋποθέσεις για ολοκληρωμένο σχεδιασμό και γενικότερη ορθή εκμετάλλευση των πόρων που έχουμε στην διάθεση μας. Η ανάλυση SWOT μας βοηθάει να εντοπίσουμε τα δυνατά σημεία, τις αδυναμίες τις ευκαιρίες και τις απειλές που ενεργούν εντός ή/ και εκ των

εξωτερικών παραγόντων στην περιοχή ενδιαφέροντος μας. Στον παρακάτω πίνακα θα παρουσιαστούν τα παραπάνω χαρακτηριστικά της περιοχής

Πίνακας 4.2: Ανάλυση SWOT

<u>Strengths</u>	<u>Weaknesses</u>
Αστικό κέντρο του πολεοδομικού ιστού του Βόλου	Έλλειψη χώρων στάθμευσης
Ικανοποιητικός αριθμός πάρκων και χώρων πρασίνου	Εγκαταλειμμένοι χώροι πρασίνου
Συγκεντρώσεις αξιόλογων ιστορικών-αρχαιολογικών χώρων και κτιρίων πολιτιστικού ενδιαφέροντος	Ανεπαρκείς φωτισμός
Ικανοποιητικό δίκτυο μεταφορών	Ανεπαρκές δίκτυο ποδηλατοδρόμων
Ύπαρξη ερευνητικών-πανεπιστημιακών ιδρυμάτων	Μεμονωμένες πεζοδρομήσεις - όχι δίκτυο
Άμεση σύνδεση με τον Λιμένα του Βόλου	Πολλές μελέτες που δεν έχουν πραγματοποιηθεί
Πλησίον των κοινωνικών παροχών της πόλης	Αναξιοποίητοι χώροι λιμενικών εγκαταστάσεων
Εγγύτητα στην περιοχή Πευκάκια	
Μεγάλος αριθμός χώρων ηυχαγωγίας και αναψυχής	
<u>Opportunities</u>	<u>Threats</u>
Δημιουργία δικτύων – διαδρομών πολιτισμού	Μη ενασχόληση κατοίκων με πολιτιστικά
Αξιοποίηση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων που αφορούν πολιτιστικές δράσεις	Κακή χρήση των πόρων της Ε.Ε. από την κεντρική κυβέρνηση
Δημιουργία υψηλής ποιότητας χώρους πρασίνου για όλους τους πολίτες της πόλης	Ατμοσφαιρική ρύπανση
Ανάδειξη της πόλης του Βόλου ως πολιτιστικό και τουριστικό προορισμό	Προσαρμοστικότητα στα υπάρχοντα προβλήματα και όχι λύση τους
Πρώθηση των συνδυασμένων μεταφορών	
Τάση αποκέντρωσης ειδικών χρήσεων (εμπορικό λιμάνι)	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η παραπάνω SWOT ανάλυση αντικατοπτρίζει την παρούσα κατάσταση της περιοχής μελέτης αλλά και τις εν δύναμη δυνατότητες της. Έχοντας υπόψη την SWOT αυτή, μπορούμε να καταλήξουμε και να δημιουργήσουμε τα σενάρια που προτείνουμε να εφαρμοστούν για την εξυγίανση της περιοχής μελέτης μας.

5 ΣΕΝΑΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

5.1 ΜΗΔΕΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

Το μηδενικό σενάριο παραθέτει την περίπτωση μηδενικής παρέμβασης στην περιοχή μελέτης καθώς και τις εξελίξεις και αποτελέσματα που θα έχει αυτό το ενδεχόμενο στην περιοχή. Στο παρόν σενάριο συνεχίζουν να ισχύουν τα θεσμικά κείμενα (ΓΠΣ, Επιχειρησιακό Σχέδιο Βόλου, κ.λπ.) που έχουν θεσπιστεί ή είναι προγραμματισμένα να θεσπιστούν χωρίς όμως την παρέμβαση της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασία.

Με βάση το μηδενικό σενάριο, η περιοχή μελέτης δεν αναμένεται να αλλάξει σχεδόν καθόλου. Η εμπορευματική χρήση του λιμένα του Βόλου είναι υπό μελέτη για την μεταφορά των εμπορικών εγκαταστάσεων στην περιοχή του Αλμυρού και πιο συγκεκριμένα στο «Τσιγκέλι» Αλμυρού. Η μεταφορά αυτή έχει τεθεί υπό μελέτη από την σύμπραξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου. Η εν λόγω μεταφορά θεωρούμε σκόπιμο ότι είναι εφικτή και αναγκαία, ως εξ ορισμού, και για το λόγω αυτό θεωρούμε σκόπιμο να γίνει εδώ μόνο αναφορά σε αυτή την μελέτη. Η παρούσα μελέτη ισχύει και στα δύο επόμενα σενάρια.

Έχοντας ως βάση την πρωτογενή έρευνα για την περιοχή μελέτης μας, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι με βάση το μηδενικό σενάριο οι αλλαγές που θα γίνουν θα είναι ελάχιστες και δεν θα καλύψουν πλήρως τα προβλήματα της περιοχής μελέτης. Οι δύο μεγάλοι χώροι πρασίνου που περιλαμβάνονται στην περιοχή μελέτης είναι πιθανόν να παραμείνουν αναξιοποίητοι καθώς δεν έχει προταθεί καμία ενέργεια ως προς την αξιοποίησή τους. Επιπλέον, δεν έχει προταθεί καμία ενέργεια για ουσιαστική παρέμβαση και ενοποίηση του παραλιακού μετώπου του Βόλου.

Κρίνοντας, λοιπόν, τα θεσμικά κείμενα που είναι σε ισχύ καθώς και τα κείμενα που πρόκειται να τεθούν σε ισχύ σε σύντομο μελλοντικό χρόνο, διαπιστώνουμε ότι η περιοχή ενδιαφέροντος δεν υπόκειται σε καμία μελέτη στην οποία να περιλαμβάνεται κάποια ουσιαστική αλλαγή στην φύση αλλά και στην χρήση του παραλιακού μετώπου. Τα χαρακτηριστικά του παραλιακού μετώπου, θα παραμείνουν αδρανή, ενώ η μεταφορά του εμπορικού λιμανιού στο «Τσιγκέλι Αλμυρού θα υποβαθμίσει περαιτέρω την περιοχή. Οι εικόνες εγκατάλειψης και απομόνωσης του θαλάσσιου μετώπου θα αυξήσουν την ανασφάλεια των κατοίκων, θα μειωθεί η κινητικότητα στην περιοχή ενώ δεν θα αργήσουν να εμφανιστούν και τα πρώτα κρούσματα χρήσεων γης.

Επομένως, με βάση το μηδενικό σενάριο τα προβλήματα στο επίπεδο του θαλάσσιου μετώπου θα οξυνθούν θα δημιουργήσουν δυσχερείς συνθήκες για την ανάπτυξη της πόλης.

5.2 ΣΕΝΑΡΙΟ ΗΠΙΑΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Το σενάριο ήπιας παρέμβασης περιλαμβάνει προτάσεις που στοχεύουν στην αξιοποίηση των υφιστάμενων κατά βάση χώρων και δεδομένων της περιοχής με παράλληλη βελτίωση και ενίσχυσή τους στο βαθμό που αυτό καθίσταται δυνατό. Αφορά παρεμβάσεις που έχουν σχετικά μικρές οικονομικές απαιτήσεις και περιορισμένο βαθμό πολυπλοκότητας.

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

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

Συγκεκριμένα προτείνεται (Χάρτης Π1):

- επέκταση του ποδηλατοδρόμου από τις Πολυτεχνικές Σχολές στο Πεδίο του Άρεως έως τον Ιππικό όμιλο Βόλου διασχίζοντας το προβλήτα 3
- επέκταση του ποδηλατοδρόμου από τις εγκαταστάσεις υπεραστικών συγκοινωνιών του ΚΤΕΛ παράλληλα του χειμάρρου Κραυσίνδωνα, διασχίζοντας το εμπορικό κέντρο Volos City, έως τη 2ας Νοεμβρίου, οπού πλησίον βρίσκεται το Μουσείο Ιστορίας της Πόλης
- κατασκευή ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της 2ας Νοεμβρίου από το ύψος του Ιερού Να
- ού Ευαγγελίστριας έως το Πάρκο του Ρήγα Φεραίου
- κατασκευή ποδηλατοδρόμου από το συγκρότημα Τσαλαπάτα και το Μουσείο Πλινθοκεραμοποιίας ως το Πάρκο του Ρήγα Φεραίου, διασχίζοντας το Μουσείο της Πόλης και το Σιδηροδρομικό Μουσείο
- κατασκευή ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της Δημητριάδος από τη Πινακοθήκη Τζιόρτζιο Ντε Κίρικο και την Πανεπιστημιακή Βιβλιοθήκη έως το Πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου
- αναβάθμιση του υφιστάμενου ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της Αργοναυτών, με τη δημιουργία διακριτής λωρίδας και επέκταση του κατά μήκος της παραλίας έως την παραλία του Άναυρου
- επέκταση του ποδηλατοδρόμου από την Αργοναυτών εντός του κεντρικού προβλήτα
- επέκταση του ποδηλατοδρόμου από την Πευκακίων έως το Αρχαίο Θέατρο Δημητριάδας

Στόχος της δημιουργίας του δικτύου ποδηλατοδρόμων:

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

Η υλοποίηση του δικτύου των ποδηλατοδρόμων, μια εναλλακτική μορφή μετακίνησης, είναι θεμιτό να συνδυαστεί με υποδομή για ενοικίαση ποδηλάτων για τους χρήστες του χώρου, τουρίστες ή/και πολίτες της πόλης, έτσι ώστε να προωθηθεί η χρήση των

ποδηλάτων στην περιοχή μελέτης αλλά και σε ολόκληρη της πόλη του Βόλου. Ο δανεισμός των ποδηλάτων προτείνεται να γίνει με την χρήση κάρτας και θεωρείτε ότι θα ήταν σκόπιμο η διερεύνηση της κατασκευής μια εφαρμογής για την καλύτερη διαχείριση της διαδικασίας του δανεισμού καθώς και για την ευκολότερη και μεγαλύτερη απήχηση της διαδικασίας.

Στην συνέχεια προτείνεται η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων αντίστοιχο με αυτό των ποδηλατοδρόμων για την προώθηση των τουριστικών και πολιτιστικών αναγκών της πόλης του Βόλου. Με τον τρόπο αυτό, δίνεται η δυνατότητα στους χρήστες να ψυχαγωγηθούν και να παρακολουθήσουν και την πολιτιστική πλευρά της πόλης του Βόλου.

Συγκεκριμένα προτείνεται (Χάρτης Π1):

- πεζοδρόμηση των οδών Αντωνοπούλου και Αγίου Νικολάου από το ύψος της οδού Ιάσονος έως την οδό Δημητριάδος και της οδού Ηπείρου από το ύψος της οδού Αργοναυτών έως την οδό Δημητριάδος → στόχος είναι η άμεση σύνδεση του κεντρικού πεζόδρομου της Ερμού καθώς και των χώρων πρασίνου με το παραλιακό μέτωπο
- δημιουργία πεζοδρόμου από την ιχθυαγορά προς το προβλήτα 2 και 3
- δημιουργία πεζοδρόμου εντός του προβλήτα 3
- δημιουργία πεζόδρομου από το συγκρότημα Τσαλαπάτα και το Μουσείο Πλινθοκεραμοποιίας ως το Πάρκο του Ρήγα Φεραίου, διασχίζοντας το Μουσείο της Πόλης και το Σιδηροδρομικό Μουσείο

Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι σε πολλά τμήματα του πολεοδομικού ιστού το δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων θα εφάπτονται.

Εικόνα 5.1: Αρχιτεκτονική άποψη πεζοδρόμου σε θαλάσσιο μέτωπο



Πηγή: <https://aasarchitecture.com/2015/09/pedestrian-friendly-waterfront-regeneration-by-landmarch.html/pedestrian-friendly-waterfront-regeneration-by-landmarch-02/>

Επίσης, προτείνεται η αναβάθμιση των χώρων πρασίνου, με σεβασμό στο ύψος και την ιστορία τους με σκοπό την επανάκτηση της λειτουργικότητας και της χρησιμότητά τους για τους κατοίκους.

Αρχικά, στο πάρκο του Άναυρου, γίνεται μια ολοκληρωμένη πρόταση διαμόρφωσης των χώρων του πάρκου, με σκοπό την εξυγίανση του χώρου, ώστε να γίνει περισσότερο ελκυστικό για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής και να διατηρήσει την προσέλευση των χρηστών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Για την επίτευξη του στόχου προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις στο χώρο.

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

- η δημιουργία ενός νέου δικτύου φωτισμού με σύγχρονα φωτιστικά που θα τροφοδοτούνται από ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά και θα λειτουργούν με λάμπες εξοικονόμησης ενέργειας
- κατασκευή ξύλινου προβλήτα στο πρόσωπο του Αθανασάκειου Μουσείου Βόλου, που θα λειτουργεί ως χώρος χαλαρού περιπάτου και στάσης και θα είναι εξοπλισμένος με καθίσματα και τον απαραίτητο φωτισμό
- η κατασκευή ενός καννάβου με πίδακες νερού στο πρόσωπο του Αθανασάκειου Μουσείου Βόλου

Για το πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου, η κεντρική ιδέα στοχεύει στην δημιουργία ενός ενιαίου χώρου πρασίνου με ελάχιστη πλακόστρωση και καθόλου τσιμεντοποίηση στο εσωτερικό του. Ένα χώρο ιδανικό για χαλάρωση και απόλαυση του περιβάλλοντος χώρου. Επομένως, οι παρεμβάσεις συνοψίζονται ως εξής:

- αποξήλωση των πλακοστρώσεων και του φθαρμένου εξοπλισμού εντός του πάρκου
- περιμετρική φύτευση με βάση ειδικό πρόγραμμα εγκατάστασης φυτικών ειδών προσαρμοσμένων στο περιβάλλον της περιοχής και στις τοπικές κλιματολογικές συνθήκες
- κατασκευή πλατείας στο κέντρο του πάρκου και διαμόρφωση του χώρου της με πίδακες νερού
- κατασκευή πάρκου skateboard πλησίον της κεντρικής πλατείας
- τοποθέτηση ενιαίου γκλοοτάπητα
- η δημιουργία ενός νέου δικτύου φωτισμού με σύγχρονα φωτιστικά που θα τροφοδοτούνται από ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά και θα λειτουργούν με λάμπες εξοικονόμησης ενέργειας

Αντίθετα με τους δυο προηγούμενους πράσινους χώρους, και την κατευθυντήρια αρχή για αύξηση των χώρων πρασίνου, στη Πλατεία Ρήγα Φεραίου, η κύρια παρέμβαση αναφέρεται στην δημιουργία μιας μεγάλης πλακόστρωτης πλατείας, με σκοπό να λειτουργεί ως υπαίθριος χώρος συναθροίσεων και εκδηλώσεων σε συνδυασμό με τους ειδικά διαμορφωμένους χώρους πρασίνου στο περιβάλλοντα χώρο. Επίσης, προτείνονται:

- κατασκευή πλακόστρωτων και ξύλινων διαδρομών εντός του πάρκου
- η κατασκευή ενός καννάβου με πίδακες νερού στο κέντρο της πλατείας

- κατασκευή παιδικής χαράς σύμφωνα με τις προδιαγραφές που καθορίζονται στην Κοινή Υπουργική Απόφαση ΚΥΑ 27934/ΦΕΚ Β 2029/25.07.2014
- αναβάθμιση του πρασίνου με νέες φυτεύσεις, με βάση ειδικό πρόγραμμα εγκατάστασης φυτικών ειδών προσαρμοσμένων στο περιβάλλον της περιοχής και στις τοπικές κλιματολογικές συνθήκες
- η δημιουργία ενός νέου δικτύου φωτισμού με σύγχρονα φωτιστικά που θα τροφοδοτούνται από ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά και θα λειτουργούν με λάμπες εξοικονόμησης ενέργειας
- τοποθέτηση ξύλινων σκίαστων και περγκόλων
- τοποθέτηση σύγχρονων καθισμάτων

Τέλος, ο χώρος πρασίνου στη περιοχή του Πεδίου του Άρεως και των προβλήτα 3, όπως έχουμε αναφέρει αποτελεί το μεγαλύτερο αστικό πράσινο που παραμένει αναξιοποίητο. Για το λόγο αυτό μείζονος σημασίας αποτελεί η αναβάθμιση της περιοχής.

Την προσπάθεια αυτή φαίνεται πώς ενθαρρύνει και το νέο ΓΠΣ του Βόλου το οποίο συμπεριλαμβάνει στις προτάσεις του τη δημιουργία του Θεματικού Μυθολογικού Πάρκου της Αργούς στο Πεδίο του Άρεως με σκοπό της ενίσχυση του Βόλου ως τουριστικού / πολιτιστικού προορισμού. Δεδομένου λοιπόν των προτάσεων του ΓΠΣ Βόλου καθώς και του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου Τουρισμού το οποίο προωθεί τις ειδικές-εναλλακτικές μορφές τουρισμού, προτείνεται η εγκατάσταση του Θεματικού Μυθολογικού Πάρκου της Αργούς στο νοτιοανατολικό τμήμα του προβλήτα 3. Η επιλογή της θέσης έγινε με βάση τη φύση του θεματικού πάρκου, το οποίο έχει άμεση σχέση με το υδάτινο στοιχείο. Επομένως, κρίθηκε αξιόλογο να εγκατασταθεί πλησίον της θάλασσας.

Επιπρόσθετα, στη περιοχή αυτή προτείνεται:

- αντικατάσταση του σκυροδέματος σε σημεία των προβλητών με ειδική πλακόστρωση
- Δημιουργία δρόμου ήπιας κυκλοφορίας κάθετη στη Λεωφόρο Αθηνών
- Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων για την σύνδεση των επιμέρους εγκαταστάσεων (Εκθεσιακό Κέντρο- Ιππικός Όμιλος- Θεματικό Μυθολογικό Πάρκο της Αργούς)

- δημιουργία αλσακίων – πυρήνων με δέντρα που απαντώνται στη ελληνική ύπαιθρο - με σκοπό την παραγωγή χώρου με τα ίδια μορφολογικά χαρακτηριστικά με το υπόλοιπο πολεοδομικό ιστό

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

Τέλος, με σκοπό την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς του Βόλου, προτείνεται η δημιουργία θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας, με αφητηρία το κεντρικό προβλήτα του λιμένα Βόλου, και προορισμό τον αρχαιολογικό χώρο στα Πευκάκια. Το έργο αυτό βρίσκεται σε υπό μελέτη από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, στα πλαίσια της δημιουργίας ενός Αρχαιολογικού Θεματικού Πάρκου στην Περιοχή.

Συγκεκριμένα, για την θαλάσσια αστική συγκοινωνία θα χρησιμοποιούνται μικρά σκάφη, ενώ τα δρομολόγια θα εκτελούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Επίσης, προτείνεται να κατασκευαστεί ένα εκδοτήριο καθώς και ένα περίπτερο που θα προσφέρει πληροφορίες για τους αρχαιολογικούς χώρους, τα μουσεία, τα ιστορικά μνημεία και σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος της περιοχής. Παράλληλα, χώρος διαμορφώνεται με ειδική φύτευση, αντικατάσταση του σκυροδέματος με πλακοστρώσεις και σταμπωτή άσφαλτο. Επιπλέον τοποθετούνται σκίαστρα και καθίσματα για αναμονή των επιβατών.

5.3 ΣΕΝΑΡΙΟ ΕΝΤΟΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

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

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

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

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

Αρχικά, στις λιμενικές εγκαταστάσεις, και συγκεκριμένα στον προβλήτα 1, προτείνεται η αξιοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων για τουριστικές χρήσεις και υπηρεσίες. Γενικά, οι παρεμβάσεις στο προβλήτα 1 ένα έχουν ως στόχο την εκτόνωση της τουριστικής δραστηριότητας που προέρχεται από τα κρουαζιερόπλοια, και τις προοπτικές που προκύπτουν από τη μετατροπή του εμπορικού λιμανιού σε home port λιμάνι (Αναστασίου, 2018).

Μέχρι σήμερα, η πρόσδεση των κρουαζιερόπλοιων πραγματοποιείται στο προβλήτα 2, καθώς διευκολύνονται οι διαδικασίες του ελλιμενισμού και απόβασης των επιβατών στην πόλη. Ωστόσο, όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά του προβλήτα 2 είναι όμοια με του

προβλήτα 1, ο οποίος μπορεί να υποστηρίξει τις εν λόγω λειτουργίες. Επομένως, εφόσον είναι εφικτό από τεχνικής άποψης, προτείνεται ο ελλιμενισμός των κρουαζιερόπλοιων στον προβλήτα 1, και η αποκλειστική χρήση για τουριστική δραστηριότητα και συμπληρωματικές ως προς αυτή λειτουργίες. Επίσης, προτείνεται η αξιοποίηση του Σιλό, με τη μετατροπή του σε 5* ξενοδοχείο για την εξυπηρέτηση των τουριστών κρουαζιέρας αλλά και την ενίσχυση των τουριστικών υποδομών της πόλης. Σε συνδυασμό με το ξενοδοχείο οι αποθηκευτικοί χώροι δίπλα από το Σιλό μετατρέπονται σε τουριστικά καταστήματα. Ενώ τέλος, συνίσταται η ανακαίνιση του κτιρίου του Τελωνείου Βόλου, το οποίο θα έχει διοικητικό χαρακτήρα, στεγάζοντας όλες τις υπηρεσίες που αφορούν τη λιμενική δραστηριότητα. Η διαμόρφωση των χώρων συμπληρώνεται με:

- Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας από την οδό Πύρρασου εντός του προβλήτα και σύνδεση τους με την οδό Βότση
- αντικατάσταση του σκυροδέματος σε σημεία του προβλήτα με ειδική πλακόστρωση
- δεινδροφυτεύσεις, με βάση ειδικό πρόγραμμα εγκατάστασης φυτικών ειδών προσαρμοσμένων στο περιβάλλον της περιοχής και στις τοπικές κλιματολογικές συνθήκες
- δημιουργία ενός δικτύου φωτισμού με σύγχρονα φωτιστικά που θα τροφοδοτούνται από ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά και θα λειτουργούν με λάμπες εξοικονόμησης ενέργειας

Εικόνα 5.2: Το Σιλό δημητριακών στο Cape Town πριν την ανάπλαση



Πηγή: <https://www.theroyalportfolio.com/the-silo/history/>

Εικόνα 5.3: The Silo Hotel, Cape Town. Μετατροπή του Σιλό δημητριακών σε πολυτελές ξενοδοχείο



Πηγή: <https://www.theroyalportfolio.com/the-silo/history/>

Επιπλέον, συμπληρωματικές χρήσεις προς τη τουριστική δραστηριότητα του προβλήτα 1, περιλαμβάνουν οι παρεμβάσεις που αφορούν το προβλήτα 2. Συγκεκριμένα, προτείνεται η εγκατάσταση χρήσεων ψυχαγωγίας και αναψυχής (εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης, κ.α.) η δημιουργία ενός υπαίθριου χώρου στάθμευσης στο βόρειο τμήμα και η κατασκευή ενός θερινού κινηματογράφου στο νότιο τμήμα του προβλήτα. Όσον αφορά την διαμόρφωση χώρου αυτή θα περιλαμβάνει:

- αντικατάσταση του σκυροδέματος σε σημεία του προβλήτα με ειδική πλακόστρωση
- κατασκευή ποδηλατοδρόμου για την κίνηση των χρηστών εντός του προβλήτα
- εγκατάσταση σειράς από ξύλινες πλατφόρμες με σιδερένιες συνδέσεις που θα προωθούν την διάδραση των χρηστών με το υδάτινο στοιχείο της περιοχής
- δενδροφυτεύσεις, με βάση ειδικό πρόγραμμα εγκατάστασης φυτικών ειδών προσαρμοσμένων στο περιβάλλον της περιοχής και στις τοπικές κλιματολογικές συνθήκες
- δημιουργία ενός δικτύου φωτισμού με σύγχρονα φωτιστικά που θα τροφοδοτούνται από ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά και θα λειτουργούν με λάμπες εξοικονόμησης ενέργειας

Εικόνα 5.4: Χώροι εστίασης και αναψυχής στο θαλάσσιο μέτωπο του Μανχάταν.



Πηγή: <https://www.timeout.com/newyork/news/nycs-hottest-waterfront-space-will-be-pier-17-at-the-seaport-061318>

Σε μικρή απόσταση από το προβλήτα 2, πλησίον των εγκαταστάσεων του ΚΤΕΛ Μαγνησίας, διατίθεται ένας εγκαταλειμμένος χώρος έκτασης 19 στρεμμάτων. Ο χώρος αυτός έχει επιλεγεί από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας για την μετεγκατάσταση των Πολυτεχνικών Σχολών, Μηχανολόγων Μηχανικών και Πολιτικών Μηχανικών, του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Το εν λόγω έργο σύμφωνα με το Πρύτανη του ΠΘ θα ενισχύσει το δημόσιο χώρο και τις δημόσιες υποδομές, θα αναβάθμηση την περιοχή και θα αποτελέσει πυλώνα της εξέλιξης και ανάπτυξης του πανεπιστημίου. Η εκκίνηση του έργου, δεδομένου ότι διαθέτει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, αναμενόταν να πραγματοποιηθεί το 2018 (Αναστασίου, 2018).

Η εκκίνηση του έργου ωστόσο, σύμφωνα με τον Αντιπρύτανη κ. Μπιλλίνης, βρίσκεται ακόμη σε αναμονή λόγω διαδικαστικών αποφάσεων ανάθεσης του έργου (Εφημερίδα Θεσσαλία, 2019). Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο το έργο αυτό να συμπεριλήφθη στο

σενάριο έντονης παρέμβασης, ως ένα από τα μεγαλύτερα έργα των τελευταίων χρόνων στην πόλη του Βόλου, αλλά και στη περιφέρεια γενικότερα.

Σε αναζήτηση, επίσης, βρίσκεται το ΠΘ για τη κατασκευή Φοιτητικής Λέσχης και Γυμναστηρίου πλησίον των νέων εγκαταστάσεων (Αναστασίου, 2018).

Κινούμενο λοιπόν, με άξονα τις ανάγκες του ΠΘ και εξυγίανση της ευρύτερης περιοχής προτείνονται ριζοσπαστικές παρεμβάσεις στο χώρο του προβλήτα 3, που θα αναβαθμίσουν την περιοχή και θα δώσουν μια ενότητα στο χώρο με το λοιπό παραλιακό μέτωπο.

Συγκεκριμένα προτείνονται:

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

Πιο αναλυτικά το Κέντρο Επιχειρηματικότητας και Καινοτομίας θα υπόκειται στην κατηγορία «Smart Buildings» και θα χρησιμοποιείται κυρίως για την στέγαση start up επιχειρήσεων σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

“The concept of Smart Building could be defined as a set of communication technologies enabling different objects, sensors and functions within a building to communicate and interact with each other and also to be managed, controlled and automated in a remote way.” (European Commission, 2017)

«Η έννοια του Smart Building ορίζεται ως ένα σύνολο τεχνολογίες επικοινωνίας που επιτρέπουν διαφορετικά αντικείμενα, αισθητήρες και λειτουργίες εντός ενός κτιρίου να επικοινωνούν και να αλληλοεπιδρούν το ένα με το άλλο και επίσης να διαχειρίζεται, να ελέγχεται και αυτοματοποιείται με απομακρυσμένο τρόπο»

Με βάση τον παραπάνω ορισμό μπορούμε να φανταστούμε ότι ένα τέτοιο κτήριο θα χρειαστεί μια μελέτη πέραν του Πεδίου ενδιαφέροντος της παρούσας εργασίας, εν τούτης κρίνεται σκόπιμο να προταθεί η επιλογή αυτού του κτιρίου για τον λόγο ότι αυτός ο τύπος κτιρίου θα εξυπηρετήσει καλύτερα τις ανάγκες των χρηστών του.

Επίσης, αναφορικά με το αθλητικό κέντρο, ο υπαίθριος χώρος θα περιλαμβάνει ανοιχτό γήπεδο καλαθοσφαίρισης, αντισφαίρισης και ποδοσφαίρου. Ενώ στον κλειστό χώρο προτείνεται η κατασκευή κολυμβητηρίου, γηπέδου πετοσφαιριστής και γυμναστήριου. Ωστόσο, αυτές είναι κάποιες ενδεικτικές εγκαταστάσεις καθώς η εκπόνηση ενός αντίστοιχου έργου απαιτεί περαιτέρω διερεύνηση των αναγκών και σχεδιασμό.

Τέλος, η διαμόρφωση του προβλήτα 3 για την ολοκληρωμένη αναβάθμιση της περιοχής θα περιλαμβάνει:

- τη δημιουργία πλακόστρωτων διαδρομών για την σύνδεση των επιμέρους εγκαταστάσεων (Θεματικό Μυθολογικό Πάρκο της Αργούς-Εκθεσιακό Κέντρο-Ιππικός Όμιλος-Αθλητικό Κέντρο- Κέντρο Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας)
- δένδροφυτεύσεις, με βάση ειδικό πρόγραμμα εγκατάστασης φυτικών ειδών προσαρμοσμένων στο περιβάλλον της περιοχής και στις τοπικές κλιματολογικές συνθήκες
- εγκατάσταση σειράς από ξύλινες πλατφόρμες με σιδερένιες συνδέσεις που θα προωθούν την διάδραση των χρηστών με το υδάτινο στοιχείο της περιοχής
- τη δημιουργία ενός δικτύου φωτισμού με σύγχρονα φωτιστικά που θα τροφοδοτούνται από ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά και θα λειτουργούν με λάμπες εξοικονόμησης ενέργειας
- τη διαπλάτυνση και επέκταση της τεχνητής λίμνης του Ιππικού Ομίλου στο εσωτερικό του προβλήτα 3 και την ανάδειξη της ως αξιοθέατο για την προσέλκυση επισκεπτών

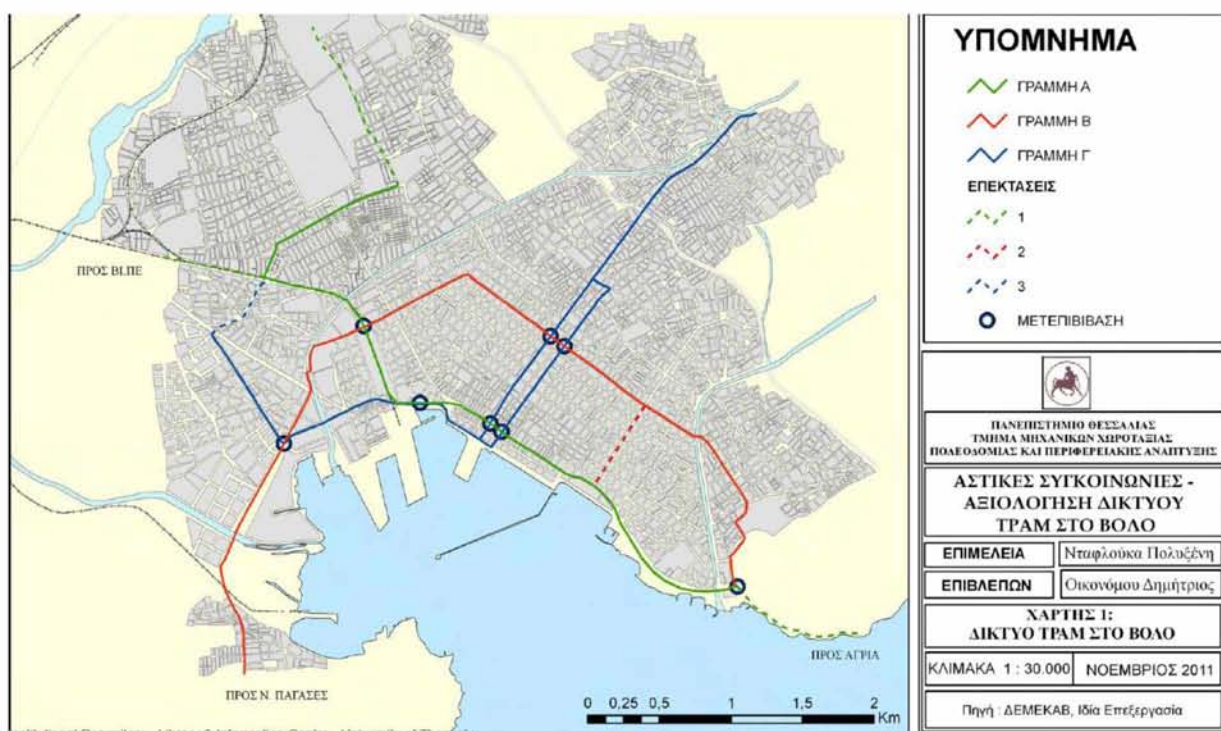
Οι παραπάνω παρεμβάσεις, όπως αναφέραμε στην αρχή αφορούν την περιοχή των λιμενικών εγκαταστάσεων και την αξιοποίηση του χώρου της οχλούσας χρήσης.

Η τελευταία παρέμβαση ανήκει στο τομέα το μεταφορών και την αξιοποίηση των ήδη υπάρχοντων γραμμών του σιδηροδρομικού δικτύου, τόσο εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων όσο και των γραμμών στην περιοχή του Αναύρου, οπού παλαιότερα λειτουργούσε το τρενάκι του Πηλίου. Ειδικότερα προτείνεται η επέκταση της αστικής συγκοινωνίας με την κατασκευή δικτύου ήπιας μορφής τροχιόδρομου (τραμ), με στόχο

την σύνδεση των χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος του παραλιακού μετώπου αλλά και την αποσυμφόρηση της κίνησης στο πολεοδομικό κέντρο.

Γενικά, η ιδέα της κατασκευής ενός δικτύου τροchioδρόμου για την μετακίνηση των κατοίκων του Βόλου είναι ένα θέμα που απασχόλησε την πόλη του Βόλου ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Μία από τις διερευνητικές μελέτες για την εγκατάσταση και λειτουργία τροchioδρόμου στο πολεοδομικό ιστό του Βόλου είναι η διπλωματική εργασία «ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ – Αξιολόγηση Δικτύου Τραμ Στο Βόλο» της φοιτήτριας Νταφλούκας Πολυξένης με βάση την οποία αξιολογείται και διερευνάται η αναγκαιότητα της ύπαρξης τροchioδρόμου στην πόλη του Βόλου καθώς και δίνονται προτεινόμενες χαράξεις για το δίκτυο αυτό.

Χάρτης Α2: Προτεινόμενο δίκτυο Τραμ στο Βόλο



Πηγή: Νταφλούκα, 2011

Στον παραπάνω χάρτη φαίνονται οι προτεινόμενες χαράξεις για την διερεύνηση τροchioδρόμου στην πόλη του Βόλου. Όπως είναι προφανές τμήματα των χαράξεων αυτών κρίνονται ότι μπορούν να εξυπηρετήσουν την περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας. Όπως διακρίνεται και στον παραπάνω χάρτη η περιοχή μελέτης μπορεί να εξυπηρετηθεί από την σύμπραξη των γραμμών Α και Γ, οι οποίες θεωρούνται ως ικανές

να καλύψουν τις ανάγκες των χρηστών του παραλιακού μετώπου του Βόλου σε βαθμό ικανό και αναγκαίο για την υλοποίησή τους.

Επομένως, με βάση τα παραπάνω στοιχεία προτείνεται η κατασκευή δικτύου τροχιοδρόμου 2 γραμμών.

Γραμμή 1: Με σημείο εκκίνησης την παραλία του Άναυρου και τέρμα το προβλήτα 3

Γραμμή 2 : Με σημείο εκκίνησης το Πάρκο του Ρήγα Φεραίου και τέρμα τη στάση Τελεφερίκ

Να σημειώσουμε ότι η επιλογή της δεύτερης γραμμής έγινε με στόχο την δυναμική ενίσχυση της ταυτότητας του Βόλου και ανάδειξη της φυσικής και πολιτιστικής του κληρονομιάς καθώς και την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών. Με την διαδρομή αυτή οι χρήστες θα έχουν τη δυνατότητα να συνδυάσουν θαλάσσιο και ορεινό τουρισμό και να ξεναγηθούν στα παραδοσιακούς οικισμούς του Πηλίου και το Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους που προσφέρει.

Το έργο των εναέριων αστικών μεταφορών αφορά έργο το οποίο βρίσκεται υπό μελέτη από την σύμπραξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με την ΓΑΙΟΣΕ, έχει ως στόχο την σύνδεση του ΠΣ Βόλου με τις Αγριόλευκες, καθώς και των επιμέρους οικισμών, μέσω Τελεφερίκ. Η κατασκευή ενός αντίστοιχου έργου εκτιμάται ότι θα εξυπηρετήσει τις ανάγκες τις ανάγκες μετακινήσεις του πληθυσμιακού δυναμικού της περιοχής, θα διευκολύνει την λειτουργία του χιονοδρομικού κέντρου και θα δώσει ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη του ορεινού όγκου του Πηλίου (Σκάγιανης κ.α., 2001).

5.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

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

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

Εν αντίθεση με τις προτάσεις της ήπιας παρέμβασης, το σενάριο των έντονων παρεμβάσεων, με την εφαρμογή μακροπρόθεσμων έργων, εκτιμάται ότι πέρα από την ανάδειξη του Βόλου ως τουριστικό-πολιτιστικό προορισμό θα επιφέρει γρηγορότερους ρυθμούς ανάπτυξης, θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας, θα προσελκύσει νέες επενδύσεις και θα ενίσχυση την εικόνα του αστικού κέντρου τόσο στην Ελλάδα όσο και στο διεθνές Ευρωπαϊκό δίκτυο. Ο Βόλος θα αποκτήσει νέα ταυτότητα, θα γίνει πόλη πολιτισμού, αθλητισμού, τεχνογνωσίας, έρευνας και καινοτομίας, αλλά και ένας ιδανικός τουριστικός προορισμός.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Αγγελοπούλου, Σ., 2005. Η ιστορία του Βόλου μετά την απελευθέρωση (1881-1897) μέσα από την εικονοπλαστική δραστηριότητα. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Αναστασίου, Ι., 2018. Οι βασικοί πυλώνες του στρατηγικού τουριστικού σχεδιασμού για το Βόλο. Το σχέδιο marketing για το Βόλο και το Πήλιο. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

ANEM., Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας – ΤΜΧΠΠΑ., ΔΕΚΑΜΜ και POMAGALSKI S.A., 2001. Μελέτη για τη δημιουργία εναέριου μεταφορέα Πηλίου., Ελληνική Δημοκρατία - Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Θεσσαλίας

Αλεξιάδη, Ν. & Πρατικάκη, Σ., 2012. *Πόλεις – Λιμάνια στο χθες και στο σήμερα: Η περίπτωση της Γένοβας*. Αθήνα: ΕΜΠ.

Αναστασιάδης, Α., Άσημος, Α., & Σταθακόπουλος, Π. 2012,. Οι αστικές αναπλάσεις ως εργαλείο ανάπτυξης στα πλαίσια της έννοιας της συμπαγούς πόλης.
http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html

Αραβαντινός, Α. 2007,. Πολεοδομικός Σχεδιασμός : Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου (2η Έκδοση εκδ.). Αθήνα: Συμμετρία.

Βαρβαρέσος, Χ., 2009. *Αναπλάσεις παραλιακών μετώπων: η περίπτωση της Πάτρας*, Βόλος: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Γιαπράκτης Ι., Σαλιζόγλου Α. και Τσώνη Ε., 2011. *Ανάπλαση παραλιακού μετώπου Καλαμαριάς στην πόλη της Θεσσαλονίκης*. Περίπτωση Αρετσού-Καραμπουρνάκι. Πτυχιακή Εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτονικής Τοπίου, ΤΕΙ Καβάλας

Γοσποδίνη, Α., 1997. *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας - Σημειώσεις*, Βόλος: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Γοσποδίνη, Α., 2006. Περιγράφοντας, ταξινομώντας και ερμηνεύοντας τα Νέα Τοπία της Μεταβιομηχανικής Πόλης. Στο: *Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη*. Αθήνα: Κριτική.

Γοσποδίνη, Α., 2012. *Οικονομική κρίση και συρρικνούμενες ελληνικές πόλεις*. Βόλος, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

- Γοσποδίνη, Α., 2018. *Ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς του Βόλου και της Μαγνησίας: Αξιοποίηση της περιουσίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στα Πευκάκια με τη δημιουργία αρχαιολογικού θεματικού πάρκου.*
- Δέφνερ, Α., 2014. *City Marketing: σημειώσεις μαθήματος*, Βόλος: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
- Κάρλου, Ν., 2014. *Ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου Πάτρας*, Βόλος: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
- Καψάλης, Ε., 2015. *Πολιτικές Αστικής Αναγέννησης: η μελέτης εφαρμογής ΣΟΑΠ στα Παλαιά Βόλου*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Κυριαζής, Α., 2001. *Ισορροπη ανάπτυξη θαλάσσιου μετώπου στο Βόλος-Στρατηγικές πολεοδομικές παρέμβασης στις Αλυκές*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Μέγα, Μ., 2013. *Ανάπλαση αστικού θαλάσσιου μετώπου: Η περίπτωση των Μουδανιών Χαλκιδικής*. Βόλος: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
- Μοσχοπούλου, Ε., 2012. *Αστικό πράσινο, Ανάπλαση του πάρκου του Ανάυρου*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Μπεριάτος, Η., 2013. *Θαλάσσια Χωροταξία - σημειώσεις μαθήματος*, Βόλος: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
- Νικολάου, Ε., 2013. *παρακτίος περίπατος [αστική επέμβαση στο παραλιακό μέτωπο του Βόλου]*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Νταφλούκα, Π., 2011. *Αστικές Συγκοινωνίες-Αξιολόγηση δικτύου τραμ στο Βόλο*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Σαμαρίνης, Π., 2006. *Ουδέν (;) νεώτερον από το θαλάσσιο μέτωπο»: μια διεθνής συζήτηση*, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Σαπουνάκης, Α., 2012. *Ανάπλαση παραλιακού μετώπου και σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα: Η περίπτωση του Ηρακλείου*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html
[Πρόσβαση 12 02 2018].
- Στεφάνου, Χατζοπούλου, & Νικολαΐδου., 1995. *Αστική ανάπλαση*. ΤΕΕ

Χασταόγλου, Β., 2002. Βόλος, Πορτραίτο της πόλης τον 19^ο και 20^ο αι., Βόλος: Εκδόσεις ΔΗ.Κ.Ι.

Χασταόγλου, Β., 2004. Βόλος, Ι. «Η ίδρυση και η εξέλιξη της νέας πόλης του Βόλου τον 19^ο αι.» και «Τα λιμενικά έργα στο Βόλο 1881-1950», Βόλος 1881-1955: Ο χώρος και οι άνθρωποι. Βόλος: Εκδόσεις ΔΗ.Κ.Ι.

Ξενόγλωσση

Allen, J., 1992. Post-Industrialism and Post-Fordism. In T. McGrew, S. Hall, & D. Held (Eds.), *Modernity and its Futures: Understanding Modern Societies*. Cambridge: Polity Press.

Breen, A. & Rigby, D., 1996. *The New Waterfront, a Worldwide Urban Success Story*. Singapore: s.n.

Craig-Smith, S. & Fagence, R., 1995. *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront*. Connecticut: Praeger.

Geyer, H., 2002. *International Handbook of Urban Systems: Studies of Urbanization and Migration in Advanced and Developing Countries*. Cheltenham: Edward Elgar.

Gold, J. & Ward, S., 1994. *Place Promotion: the use of publicity and public relations to sell towns and regions*. Chichester: Wiley.

Hall, P., 2002. *Urban and Regional Planning*. New York: Routledge.

Hoyle, P., 1992. *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven.

Malone, P., 1996. *City, Capital and Water*. London: Routledge.

Mumford, L., 1968. *The Urban Prospect*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.

Smith, N., 2002. New Globalism, New Urbanism : Gentrification as Global Urban Strategy. *Antipode*, December, Issue 34.

Ιστότοποι

Βικιπαίδεια. Ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια - Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 20/08/2019 στο <https://el.wikipedia.org>

Δήμος Βόλου. Δήμος Βόλου - Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 20/08/2019 στο <http://www.dimosvolos.gr/>

Διεύθυνση Υπηρεσίας Δόμησης, Δήμος Βόλου - Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 15/09/2019 στο <http://epoleodomia.volos.gr/>

Ελληνική Στατιστική Αρχή. ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. Πρόσβαση 20/08/2019, στο <http://www.statistics.gr/>

Εφημερίδα Μαγνησία, Βόλος, Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 25/09/2019 στο <https://magnesianews.gr/>

Εφημερίδα Θεσσαλία, Βόλος, Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 28/09/2019 στο <https://e-thessalia.gr/>

Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 20/09/2019 στο <http://www.thessalyairport.gr/el/>

Οργανισμός Λιμένος Βόλου, Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 20/09/2019 στο <https://www.port-volos.gr/>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 15/09/2019 στο <http://www.opengov.gr/>

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 25/09/2019 στο <http://www.ypeka.gr/>

Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού - Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 20/09/2019 στο <http://gga.gov.gr/>

Σιδηροδρομικά Νέα - Ηλεκτρονική Διεύθυνση. Πρόσβαση 20/09/2019 στο <http://gga.gov.gr/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ

