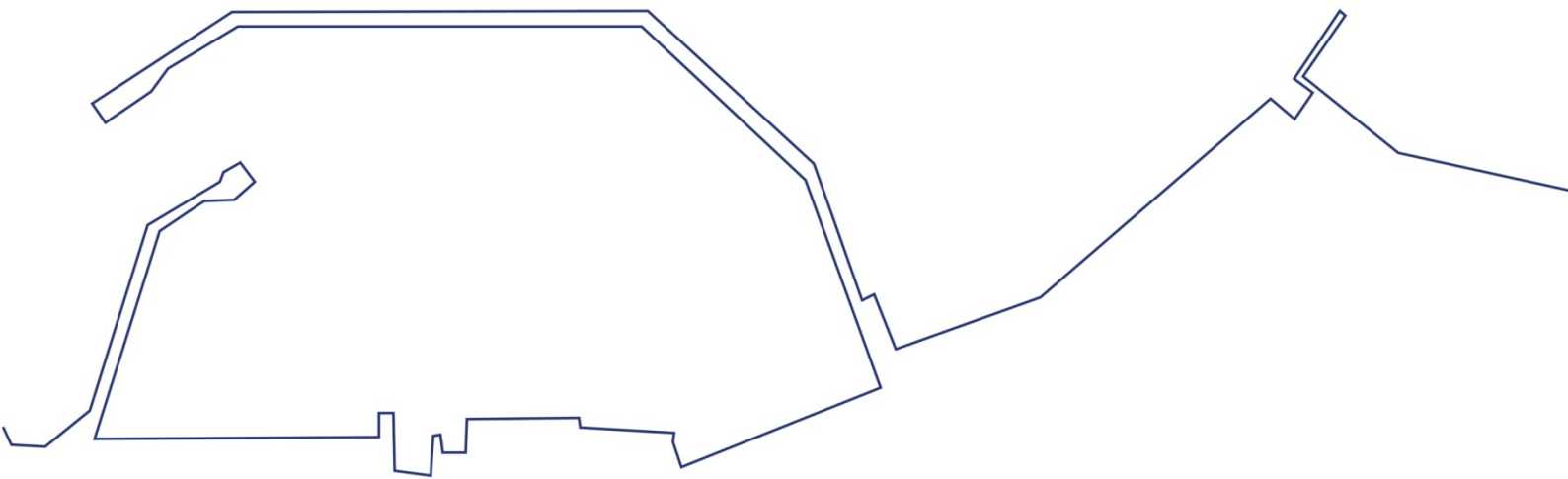


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ 2019/2020
ΕΑΡΙΝΟ ΕΞΑΜΗΝΟ



Δ Ι Π Λ Ω Μ Α Τ Ι Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ: Η ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΑΣΟΥ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. ΖΑΜΠΕΚΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΑΠΟΥΝΑΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ

Waterfront Regeneration

A Case Study of Limenas in Thassos Island

Nikolaos Zampekos

Δήλωση

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο εν λόγω πλαίσιο έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λπ., τόσο από έντυπες, όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία: 15/07/2020

Ονοματεπώνυμο: Νικόλαος Ζαμπέκος

Υπογραφή:



Ευχαριστίες

Για την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας ιδιαίτερα σημαντική ήταν η βοήθεια και η υποστήριξη από ανθρώπους του πανεπιστημιακού και στενού προσωπικού μου κύκλου. Θα ήθελα να ευχαριστήσω με τη σειρά, όλους τους καθηγητές και φίλους που συνέβαλαν με την παροχή πληροφοριών και την καθοδήγησή τους στην διεκπεραίωση αυτής της διπλωματικής εργασίας. Ευχαριστώ ιδιαίτερος τον κ. Κωνσταντίνο Λαλένη, για την παράθεση σημαντικών στοιχείων, που εμπλούτισαν την έρευνα και το κομμάτι της ανάλυσης της εργασίας. Ευχαριστώ επίσης, τους τοπογράφους της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Θάσου, τον κ. Στυλιανό Κρίκη, για την παροχή ψηφιακού υποβάθρου του νέου ρυμοτομικού σχεδίου του Λιμένα και την κ. Ελένη Κεσίδου, για την παροχή λοιπών σχεδίων για την περιοχή μελέτης. Πρώτιστα όμως, θα ήθελα να ευχαριστήσω βαθύτατα τον καθηγητή μου και επιβλέποντα της εργασίας κ. Αριστείδη Σαπουνάκη, για την αστείρευτη υπομονή του και ανεκτικότητα του, τις γνώσεις του και όλη την θετική επιρροή που είχε όλα αυτά τα χρόνια στην επιμόρφωση μου. Αισθάνομαι ιδιαίτερα τυχερός που δέχτηκε να αναλάβει την επίβλεψη της εργασίας μου και που συνεργάστηκα μαζί του.

Σε όλα τα προαναφερόμενα άτομα, που, είτε έγινε ρητή αναφορά του ονόματός τους, είτε όχι, χάριν συντομίας, και που ήταν εξίσου σημαντικά με την συμβολή τους, αφιερώνω με εκτίμηση την εργασία μου αυτή.

Νικόλαος Ζαμπέκος



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ABSTRACT

ΕΙΣΑΓΩΓΗ **1**

I. Αντικείμενο της Εργασίας & Ερευνητικά Ερωτήματα 1

II. Μεθοδολογία 1

ΜΕΡΟΣ Α΄

1. ΑΝΑΠΛΑΣΗ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ **3**

1.1 Η Έννοια της Ανάπλασης 4

1.2 Η Εξέλιξη των Αναπλάσεων στον Αστικό Χώρο τον 20^ο αιώνα - Το Πέρασμα από την Ανάπλαση στην Αστική Αναγέννηση 5

1.3 Αστική αναγέννηση 9

1.4 Παράγοντες που Οδηγούν στην Ανάπλαση 10

1.5 Η Αναγκαιότητα των Αναπλάσεων για μία Πόλη 16

1.6 Κριτήρια Εφαρμογής των Αναπλάσεων στον καιρό της Παγκοσμιοποίησης 20

1.7 Απόψεις για τον Χαρακτήρα των Αναπλάσεων 23

1.8 Πολιτιστική Κληρονομιά των Πόλεων και Αναπλάσεις 24

2. ΠΑΡΑΛΙΟΣ & ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ **27**

2.1 Η Σημασία του Παράλιου Χώρου 28

2.2 Παράκτιος Χώρος και Παράκτια Ζώνη: Βασικές Έννοιες και Ορισμοί 29

2.3 Αιτίες Μετασχηματισμού των Παραλιακών Μετώπων 30

2.4 Πιέσεις και Προβλήματα στον Παράκτιο Χώρο	30
2.5 Η Διαχείριση του Παράκτιου Χώρου στην Ευρώπη και την Ελλάδα	31
3. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	36
3.1 Βαρκελώνη, Ισπανία	36
3.2 Λισαβόνα, Πορτογαλία	38
3.3 Γένοβα, Ιταλία	39
3.4 Η Περίπτωση του ποταμού Huang Pu, Σαγκάη, Κίνα	40
3.5 Η Περίπτωση του Παραλιακού Μετώπου του Hong Kong, Κίνα	42
3.6 Θεσσαλονίκη, Ελλάδα	46
3.7 Ηράκλειο Κρήτης, Ελλάδα	48
3.8 Φαληρικό Δέλτα	50
3.9 Λοιπές Ιδέες & Φωτογραφίες Αστικών Διαμορφώσεων	51
ΜΕΡΟΣ Β΄	
4. ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΘΑΣΟΥ	58
4.1 Γεωγραφική & Διοικητική Ένταξη	58
4.2 Πληθυσμιακά & Οικονομικά Στοιχεία	58
4.3 Φυσικά Γνωρίσματα & Περιβάλλον	59
4.4 Ιστορία της Θάσου	60
4.5 Τουρισμός & Ανάπτυξη του Νησιού	61
4.6 Υποδομές & Κοινωνικός Εξοπλισμός	64
4.7 Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	66
5. ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΑΣΟΥ	70
5.1 Το Ιστορικό Κέντρο της Πρωτεύουσας της Θάσου & Το Πρώην Επιβατικό Λιμάνι	72

5.2 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης της Περιοχής	74
5.2.1 Ανάλυση της Οργάνωσης & Λειτουργίας του Δημόσιου Χώρου κ' των Ισογείων	74
5.2.2 Ανάλυση του Ύψους των Κτηρίων & των Χρήσεων Γης των Ορόφων	88
5.2.3 Ανάλυση της Κατάστασης των Κτηρίων	91
5.2.4 Κτήρια Αρχιτεκτονικού και Μορφολογικού Ενδιαφέροντος	92
5.3 S.W.O.T. Ανάλυση Παραλιακού Μετώπου	93
5.4 Συμπεράσματα	94
6. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	95
6.1 Όραμα της Ανάπλασης	95
6.2 Ανάλυση του Master Plan	96
6.3 Ανάλυση Τομών	100
6.4 3D Απεικόνιση	103
6.5 Σκοπιμότητα της Ανάπλασης & Στρατηγικοί Στόχοι	117
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	121
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ	122
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	143
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	
Πίνακας 1: Προβλήματα Περιοχών Κατοικίας	11
Πίνακας 2: Νέες Πρωτοβουλίες του της Εγκύκλιου 2014-2020	62
Πίνακας 3: S.W.O.T Ανάλυση	93
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	
Εικόνα 1: Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης	35
Εικόνα 2: Όρμος Φαληρικού Δέλτα	35

Εικόνα 3: Το Παραλιακό Μέτωπο της Βαρκελώνης	36
Εικόνα 4: Το Παραλιακό Μέτωπο της Λισαβόνα	38
Εικόνα 5: Το λιμάνι της Γένοβα	39
Εικόνα 6: Χώροι συγκέντρωσης συνδέουν το παραλιακού μετώπου και την πόλη	40
Εικόνα 7: Πλάνο Χρήσεων Γης Σαγκάης	41
Εικόνα 8: Σημεία Θέασης των αξιοθέατων από τις καμπύλες του ποταμού	42
Εικόνα 9: Σημείο Δημόσιου Χώρου στον Ποταμό	42
Εικόνα 10: Master Plan του Παραλιακού Πάρκου	43
Εικόνα 11: Νέοι Διάδρομοι προς το Παραλιακό	44
Εικόνα 12: Ο Διάδρομος προς το Λιμάνι	44
Εικόνα 13: Ανοιχτός χώρος & μονοπάτια στα κτήρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος	45
Εικόνα 14: Σημείο θέασης και εκτόνωσης από την αστική πυκνότητα	45
Εικόνα 15: Η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης	46
Εικόνα 16: Α΄ Προβλήτας Θεσσαλονίκης	47
Εικόνα 17: Παραλιακό Μέτωπο Ηρακλείου	48
Εικόνα 18: Κόμβος-Σιντριβάνι στο Παραλιακό Μέτωπο	49
Εικόνα 19: Ανάπλαση Φαληρικού Μετώπου	50
Εικόνα 20: Παραλιακή Οδός, Κως	51
Εικόνα 21: Οδός Calle Alemanes	52
Εικόνα 22: Οδός Γούναρη, Θεσσαλονίκη	52
Εικόνα 23: Οδός Γούναρη, Θεσσαλονίκη	52
Εικόνα 24: Chicago Riverwalk	53
Εικόνα 25: Chicago Riverwalk	53
Εικόνα 26: Sea Organ, Zadar, Κροατία	54
Εικόνα 27: La Spezia Seafront, Ιταλία	54
Εικόνα 28: Dover Esplanade, Ηνωμένο Βασίλειο	55
Εικόνα 29: Los Angeles Waterfront	55
Εικόνα 30: Promenade Samuel-De Champlain, Καναδάς	56
Εικόνα 31: Quai des Flots – wood raft	56
Εικόνα 32: Surfers Paradise Foreshore Redevelopment, Αυστραλία	56
Εικόνα 33: Champs – Élysées	57

Εικόνα 34: Lisbon Coffee Kiosk	57
Εικόνα 35: Pedestrian Friendly Waterfront	57
Εικόνα 36: Παραθαλάσσιο Μέτωπο Λιμένα	75
Εικόνα 37: Πρώην Αποβάθρα	75
Εικόνα 38: Έξοδος από το πρώην Λιμάνι- Ανατολική Είσοδος Μαρίνας	76
Εικόνα 39: Χώρος Στάθμευσης	76
Εικόνα 40: Αναξιοποίητο Μέτωπο Μαρίνας	76
Εικόνα 41: Αποβάθρα Μαρίνας	77
Εικόνα 42: Παραλιακή οδός έμπροσθεν της μαρίνας	77
Εικόνα 43: Υψομετρική διαφορά της μαρίνας με το δρόμο	77
Εικόνα 44: Πρόσδεση Ferry Boat στην Παλιά Αποβάθρα	78
Εικόνα 45: Κακή Κατάσταση του Βραχίονα της Μαρίνας	78
Εικόνα 46: Δυτική είσοδος της μαρίνας	78
Εικόνα 47: Απομεινάρια Αρχαίου Λιμανιού	79
Εικόνα 48: Φάρος του Αρχαίου Λιμανιού	79
Εικόνα 49: Σημείο Θέασης του Μετώπου	80
Εικόνα 50: Παραλιακή Οδός	80
Εικόνα 51: Αμφιθέατρο & Βακούφικα	81
Εικόνα 52: Βακούφικο & Πάρκο	81
Εικόνα 53: Όψη της Εισόδου του Ξενία	82
Εικόνα 54: Είσοδος Ξενία	82
Εικόνα 55: Πλάγια Όψη Ξενία	82
Εικόνα 56: 3D Άποψη του χώρου από τη μεριά της θάλασσα	104
Εικόνα 57: 3D Απεικόνιση του χώρου από τα ανατολικά	105
Εικόνα 58: 3D Απεικόνιση του χώρου από τα δυτικά	106
Εικόνα 59: 3D Απεικόνιση του Ξενία, των Βακούφικων και της Μαρίνας	107
Εικόνα 60: 3D Απεικόνιση της πλωτής εξέδρας	108
Εικόνα 61: 3D Απεικόνιση των πιδάκων και του αγάλματος του δελφινιού της Θάσου	109
Εικόνα 62: 3D Απεικόνιση των μικρών αναψυκτήριων του Παραλιακού Μετώπου	110

Εικόνα 63: 3D Απεικόνιση των σκαλιών της πρώην Αποβάθρας	111
Εικόνα 64: 3D Απεικόνιση του Ποδηλατοδρόμου και του Δρόμου Ήπιας Κυκλοφορίας	112
Εικόνα 65: 3D Απεικόνιση της Νέας Παραλιακής Οδού και της ένωσης της υψομετρικής διαφοράς	113
Εικόνα 66: 3D Απεικόνιση του αμφιθέατρου και του δρόμου μπροστά της Μαρίνας	114
Εικόνα 67: 3D Απεικόνιση του Πάρκου έμπροσθεν των Βακούφικων	115
Εικόνα 68: 3D Απεικόνιση της πλατείας, των δύο αναβρυτήριων και του χώρου ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων	116

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχέδιο 1: Τομή Α-Α΄	100
Σχέδιο 2: Τομή Β-Β΄	101
Σχέδιο 3: Τομή Γ-Γ΄	102

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Χάρτης της Θάσου	58
Χάρτης 2: Ένδειξη της Περιοχής Μελέτης	70
Χάρτης 3: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης (Ευρύτερης Περιοχής Μελέτης & 1 ^{ου} Ορόφου)	83
Χάρτης 4: Πολεοδομική Οργάνωση	84
Χάρτης 5: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 2 ^{ου} Ορόφου	88
Χάρτης 6: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 3 ^{ου} Ορόφου	89
Χάρτης 7: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 4 ^{ου} Ορόφου	89
Χάρτης 8: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 5 ^{ου} Ορόφου	90
Χάρτης 9: Αριθμός Ορόφων των Κτιρίων	90
Χάρτης 10: Κατάσταση των Κτηρίων	91
Χάρτης 11: Κτίσματα Μορφολογικού & Αρχιτεκτονικού Ενδιαφέροντος	92
Χάρτης 12: Master Plan	96

Χάρτης 13 Εμβαδού Κτισμάτων	99
Χάρτης 14 Ανάλυση Σημείων Ενδιαφέροντος της Περιοχής Αναφοράς & Κίνησης	118
Χάρτης 15 Προτεινόμενα Σημεία Κατεύθυνσης Εστίασης του Ενδιαφέροντος	118
Χάρτης 16 Αποστάσεις Κέντρου & Παραλιακού Μετώπου	119
Χάρτης 17: Κυκλικές Ζώνες	120

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

Αρκτικόλεξα	Πλήρης Ονομασία
Α.Π.Ε.	Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
Γ.Π.Σ.	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.	Δήμος
Δ.Ε.	Δημοτική Ενότητα
Δ.Ε.Η.	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
Δ.Κ.	Δημοτική Κοινότητα
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ο.Τ.	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
ΕΛ.ΣΤΑΤ.	Ελληνική Στατιστική Αρχή
Κ.Α.Ο.	Κύριες Αστικές Οδοί
Κ.Υ.Α	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Κ.Τ.Ε.Λ.	Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων
Ο.Δ.Π.Π.	Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών
Ο.Μ.Ο.Ε.	Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Ο.Τ.Ε.	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
Π.Ε.	Περιφερειακή Ενότητα
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.	Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
σ.δ.	συντελεστής δόμησης
Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.	Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης
Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου
Τ.Κ.	Τοπική Κοινότητα
τ.μ.	τετραγωνικά μέτρα
Υπ.Αν.Υπ.	Υπουργείο Ανάπτυξης ,Ανταγωνιστικότητας ,Υποδομών,Μεταφορών και Δικτύων
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
I.C.Z.M.	Integrated Coastal Zone Management
S.W.O.T.	Strenghts Weaknesses Opportunities Threats

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος σπουδών του Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α. για την απόκτηση διπλώματος. Το θέμα που επιλέχθηκε να μελετηθεί είναι η Ανάπλαση των Παραλιακών Μετώπων και συγκεκριμένα επιλέχθηκε ως μελέτη περίπτωσης η πρωτεύουσα του νησιού της Θάσου. Η επιλογή αυτή, ως προς το θέμα, προήλθε από την κλίση του φοιτητή προς τα μαθήματα του φυσικού σχεδιασμού και της πολεοδομίας, που παρακολούθησε κατά την διάρκεια των σπουδών του και από την επιθυμία του για περαιτέρω ενασχόληση με θέματα φυσικού σχεδιασμού, ανάπλασης και οργάνωσης των πόλεων. Η μελέτη περίπτωσης επιλέχθηκε, λόγω της εντοπιότητας του μελετητή και της θέλησής του για συνεισφορά, μέσω των γνώσεων που απέκτησε, στον τόπο του. Σκοπός του είναι η παρουσίαση εκτενούς μελέτης της θεωρίας σχετικά με τις αναπλάσεις, σε συνδυασμό με παραδείγματα από πόλεις του δυτικού κόσμου, αλλά και εφαρμογής καλών πρακτικών από άλλα μέρη του ευρωπαϊκού και ελλαδικού χώρου, ώστε, να προτείνει μία ολοκληρωμένη πρόταση κατάλληλη για εφαρμογή στην περιοχή μελέτης του. Προηγείται η ανάλυση των χαρακτηριστικών και της φυσιογνωμίας του μέρους με χάρτες, ποσοτικά και ποιοτικά μεγέθη και τέλος γίνεται ο σχεδιασμός της πρότασης.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία αποτελεί μία ολοκληρωμένη πρόταση της βέλτιστης εκδοχής του παραλιακού μετώπου της πρωτεύουσας της Θάσου. Η υποβάθμιση και η απαξίωσή του είναι η κύρια πρόκληση που καλείται να ανταπεξέλθει στην προσπάθεια της αστικής αναγέννησης της εν λόγω περιοχής. Αν και επιλέγεται η παρουσίαση μιας αρκετά ριζικής παρέμβασης στον αστικό αυτόν χώρο, έγινε προσπάθεια η προτεινόμενη λύση να είναι ταυτόχρονα ρεαλιστική και πραγματοποιήσιμη. Σκοπός δεν είναι ο εντυπωσιασμός ή η παρουσίαση μόνο θεαματικών έργων και η πρόταση ακραίων σεναρίων ανάπλασης, ανέφικτων και μη αποδεκτών για την ελληνική πραγματικότητα. Ούτε όμως, και η εφαρμογή εύκολων και μικρής κλίμακας παρεμβάσεων στα σενάρια των ήπιων μορφών ανάπλασης, που δεν επιλύουν το πρόβλημα. Επιδίωξη είναι η εφαρμογή αλλαγών και πρακτικών ουσίας, με προσδοκώμενα πολλαπλά οφέλη για τον άνθρωπο και για το περιβάλλον, στο οποίο ζει. Για την επίτευξη του στόχου αυτού δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον φυσικό σχεδιασμό, ο οποίος θεωρείται από τον μελετητή ως ένα δυναμικό μέσο μετασχηματισμού των πόλεων και συγκεκριμένα, των παραλιακών μετώπων.

Λέξεις Κλειδιά: Αστική Αναγέννηση, Ανάπλαση, Παραλιακό Μέτωπο, Φυσικός Αστικός Σχεδιασμός, Λειτουργική Οργάνωση των Πόλεων, Κέντρο Πόλης, Παρεμβάσεις Αστικού Χώρου, Νήσος Θάσος

ABSTRACT

The present dissertation is a complete approach to the waterfront regeneration of the capital city of Thassos Island. It consists of the endeavor to bring out the optimum version of the central coastline. Degradation and depreciation for the place of the past few years are the main challenges to be addressed in the search for the urban regeneration of the area. Although the presented solution is an extreme type of urban transformation, emphasis was given so it can be reasonable and feasible at the same time. The objective is not the mere impression, implementation of fancy projects and radical interventions to the urban space, which are not commonly acceptable nor attainable for the Greek reality, neither the application of easy and small scale changes in the scenario of mild urban reformations which would not be resolving the real problems. The purpose is to apply modifications and practices seeking multiple benefits best for humans and their living environment. For the achievement of this goal distinct attention is given to physical design, which according to the student is considered to be a dynamic tool for the transformation of the cities and waterfront regeneration.

Key Words: Urban Regeneration, Redevelopment, Revitalization, Waterfront, Urban Design, City Planning, City Center, Thassos Island

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Αντικείμενο της Εργασίας & Ερευνητικά Ερωτήματα

Αντικείμενο της εργασίας είναι μια εκτενής μελέτη για την ανάπλαση των παραλιακών μετώπων, που επιτυγχάνεται μέσω της εμπέδωσης των γνώσεων που προσκομίσθηκαν κατά την διάρκεια φοίτησης και της εμπάθυνσης σε ζητήματα πολεοδομικά. Εστίαση στην απάντηση ερευνητικών ερωτημάτων δεν γίνεται, μιας και δεν αρμόζει στην φύση της παρούσας εργασίας. Ωστόσο, από τη προσέγγιση του θέματος μπορεί να διακρίνει κανείς την λανθάνουσα προσπάθεια απάντησης στο ερώτημα: πόσο σημαντική είναι η αισθητική για τις πόλεις και ο φυσικός σχεδιασμός. Κατά την αίσθηση του μελετητή η επικρατούσα άποψη της κοινωνίας στο άκουσμα των λέξεων εικόνα, αισθητική, εμφάνιση, και άλλων τέτοιων λέξεων, είτε αυτές αφορούν τον άνθρωπο, είτε την πόλη, είναι ότι τις θεωρούν επιφανειακά και επουσιώδη στοιχεία και συνοδεύονται πολλές φορές από αρνητική χροιά. Ο μελετητής προσπαθεί να αποδείξει πως η εμφάνιση και το «ωραίο» λειτουργούν ως αποδεικτικά της καλής λειτουργίας και της οργάνωσης των πόλεων, ενισχύουν την ελκυστικότητά τους και βελτιώνουν την ποιοτική διαβίωση των κατοίκων τους.

II. Μεθοδολογία

Αφότου έγινε η επιλογή του θέματος και η επιλογή του είδους της διπλωματικής εργασίας που αφορά σε μελέτη περίπτωσης, δημιουργήθηκε η δομή της εργασίας που συνίσταται σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος περιέχει όλο το θεωρητικό πλαίσιο, σχετικά με τα ζητήματα των αναπλάσεων, της αστικής αναγέννησης και του παράλιου χώρου και γίνεται παρουσίαση παραδειγμάτων της διεθνούς εμπειρίας και της ελληνικής πραγματικότητας. Το μέρος δεύτερο αναλύει την περιοχή μελέτης και στη συνέχεια παρουσιάζει το master plan για την αστική αναγέννηση της περιοχής και τα προτεινόμενα μέτρα. Στο τέλος της εργασίας υπάρχει παράρτημα χαρτών, πινάκων και εικόνων συνολικά, και παρατίθενται οι πηγές που μελετήθηκαν στο τμήμα της βιβλιογραφικής αναφοράς.

Η εκπόνηση της παρούσας εργασίας ξεκίνησε με την αναζήτηση και εύρεση στοιχείων. Έπειτα ακολούθησαν τα στάδια της περισυλλογής και της μελέτης των στοιχείων, μέχρι τη σύνθεση της εργασίας. Στο κεφάλαιο 1 γίνεται η ανάλυση του θεωρητικού πλαισίου περί των αναπλάσεων γενικά, που καλύπτει το σύνολο των πόλεων. Ακολουθεί η ανάλυση της θεωρίας σχετικά με τα παραλιακά μέτωπα και τις αναπλάσεις αυτών στο Κεφάλαιο 2. Η προσέγγιση γίνεται με αυτή τη σειρά, διότι το παραλιακό μέτωπο είναι ένα ειδικό τμήμα των πόλεων, πολλές από τις οποίες δεν το διαθέτουν. Συνεπώς, η μελέτη των πόλεων που παρουσιάζουν το υγρό στοιχείο θεωρείται ιδιόζουσα περίπτωση και οι αναπλάσεις αυτών ιδιαίτερη κατηγορία αναπλάσεων. Στο Κεφάλαιο 3 αναφέρονται παραδείγματα τα οποία εφαρμόστηκαν σε ευρωπαϊκές πόλεις της Μεσογείου, πόλεις της Αμερικής, της Ασίας και μελετάται επίσης, η ελληνική πρακτική.

Με την ολοκλήρωση του πρώτου μέρους ξεκινάει η ανάλυση των χαρακτηριστικών του νησιού και της ευρύτερης περιοχής στο Κεφάλαιο 4, για την καλύτερη κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης και των στόχων που θέτονται στην συνέχεια της εργασίας. Γίνονται χάρτες που απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση στο κομμάτι που θα πραγματοποιηθεί η ανάπλαση, s.w.o.t. ανάλυση και εξηγούνται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση στο Κεφάλαιο 5, για να περάσει η εργασία στο τελικό στάδιο της πρότασης στο Κεφάλαιο 6. Εκεί παρουσιάζεται το όραμα της προκείμενης ανάπλασης, αναλύονται τα οφέλη και η θετική συμβολή που θα επιφέρει στην τοπική κοινωνία και στην οικονομία και διευκρινίζεται η νέα μορφολογία του χώρου. Αυτό γίνεται με παράθεση επεξηγηματικών χαρτών των βλέψεων για την περιοχή, κατόψεων, τομών και του masterplan για την απεικόνιση της τελικής μορφής που αυτός θα έχει.

Για την δημιουργία των σχεδίων, τη σύνταξη και την παρουσίαση της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν τα προγράμματα: Microsoft Word, Microsoft Power Point, Microsoft Excel, Adobe Illustrator CC, Adobe In Design, Autodesk AutoCAD, Sketch Up.

ΜΕΡΟΣ Α΄

1. ΑΝΑΠΛΑΣΗ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ

Οι πόλεις αντιμετωπίζουν συνεχείς προκλήσεις στον τρόπο οργάνωσης των δομών. Η μετάβαση από τις βιομηχανικές πόλεις του τελευταίου αιώνα στις σημερινές μεταβιομηχανικές, η εντατικοποίηση της αστικοποίησης και η συζήτηση για την εξέλιξη του ανθρώπινου είδους από Homo Sapiens Sapiens σε ένα νέο το Homo Urbanus, καθιστούν μία νέα πραγματικότητα για την επιστήμη της πολεοδομίας (και όχι μόνο). Μέχρι το 2050 εκτιμάται ότι το 70% του παγκόσμιου πληθυσμού της γης θα ζει και θα αναπτύσσεται στις αστικές περιοχές. Οι μαζικές αυτές συγκεντρώσεις του πληθυσμού σε γεωγραφικά περιορισμένο χώρο εξελίσσουν τις πόλεις σε νέα δυναμικά τμήματα παγκόσμιας εμβέλειας. Οι πόλεις αποκτούν άλλο χαρακτήρα, ρόλο και ταυτότητα στην οικονομία, τον πολιτισμό και την ανθρώπινη εξέλιξη γενικότερα. (Αραβατινός 2007, Πολύζος 2015)

Η διαδικασία όμως, διόγκωσης και ανάπτυξης των πόλεων γίνεται «εις βάρος» της υπαίθρου. Καταναλώνεται πολύτιμος φυσικός χώρος, (γη υψηλής παραγωγικότητας, δάση) και προκαλείται ρύπανση στο περιβάλλον από τις παραγωγικές και καθημερινές ανθρώπινες δραστηριότητες (μετακίνηση, διαβίωση, παραγωγή αστικών λυμάτων κ.ά.). Το αποτέλεσμα είναι ο φυσικός χώρος να συρρικνώνεται από τις επεκτατικές αστικές δραστηριότητες. Παράλληλα, επενεργούν αρνητικά στην ένταση της αστικοποίησης τα κλιμακούμενα προβλήματα εντός του αστικού ιστού, τεχνικά (νέες τεχνολογίες, συντήρηση κοινωνικού εξοπλισμού, smart cities, βιώσιμη αστική κινητικότητα) και κοινωνικά (ανεργία, φτώχεια, κοινωνικός αποκλεισμός). Επιπλέον, το γεγονός πρωτίστως της μετάλλαξης του ανθρώπινου γένους και του ραγδαίου πολλαπλασιασμού του, αλλά και της έντονης μετανάστευσής του (δευτερευόντως), διογκώνουν τα παραπάνω προβλήματα. Αυτό που εκπλήσσει την ανθρωπότητα είναι πως τα ζητήματα αυτά είναι εμφανή και τίθενται προς επίλυση σε μια εποχή που θα φάνταζαν λυμένα και ή έστω πλήρως ελεγχόμενα, τουλάχιστον από τις αναπτυγμένες χώρες. Αυτό γίνεται ακόμη πιο φανερό με το ξέσπασμα των

κρίσεων, οικονομικών και κοινωνικών, περιβαλλοντικών και κατ' επέκταση υγειονομικών, όπως παρατηρείται τελευταία με την πανδημία του κορωνοϊού.

Αυτό που διαπιστώνεται είναι πως τα σύγχρονα πολεοδομικά προβλήματα είναι ιδιαίτερα σύνθετα και δεν είναι μόνο τεχνικά, αλλά και έντονα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά. Το νέο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, όπου τα πάντα είναι συνδεδεμένα σε ένα κοινό εμπορικό και οικονομικό δίκτυο και οι διάφορες εξελίξεις σε οποιονδήποτε κλάδο δημιουργούν αλυσιδωτές αντιδράσεις σε διάφορες περιοχές της υδρογείου, αυξάνει το επίπεδο δυσκολίας και δηλώνει απαραίτητη την ανάγκη για σχεδιασμό. Θετικά εκτιμάται η περιβαλλοντική ευαισθησία που αναπτύσσεται στις κοινωνίες, η εμπέδωση της αλόγιστης εξάντλησης των πόρων και η αναζήτηση ενός υγιούς περιβάλλοντος διαβίωσης. Για τον λόγο αυτόν, οι λύσεις στα προβλήματα απαιτείται να είναι σφαιρικές, επίκαιρες, με βαθύτερο κοινωνικό και οικονομικό αντίκρισμα, αλλά και φιλικές προς το περιβάλλον. (Γοσποδίνη Ά., Μπεριάτος Η. 2006)

Έτσι, στη νέα αυτή εποχή που όλα είναι «μετρημένα» και τίποτα δεν είναι προς σπατάλη, η ανακύκλωση του αστικού τοπίου είναι μία έξυπνη και βιώσιμη λύση απέναντι στα νέα προβλήματα. Η «ανάπλαση» ως το πιο άμεσο και το πιο παρεμβατικό εργαλείο του πολεοδομικού σχεδιασμού στην μεταμόρφωση του χώρου είναι μια πρακτική που μπορεί να βελτιώσει και να λύσει τα υπάρχοντα προβλήματα προς όλες τις κατευθύνσεις. (Αραβατινός, 2007)

1.1 Η Έννοια της Ανάπλασης

Με τον όρο ανάπλαση εννοείται κάθε ενέργεια που γίνεται στον δημόσιο κυρίως, χώρο (πλατείες, παραλιακά μέτωπα, οικοδομικά τετράγωνα κ.ά.) αλλά, και στον ιδιωτικό για την βελτίωση της αισθητικής και της λειτουργικότητάς του. Η έναρξη μίας τέτοιας διαδικασίας συνδέεται με την ανάγκη για αλλαγή του κτισμένου περιβάλλοντος και του χώρου, λόγω της εξέλιξης της κοινωνίας. Με το πέρασμα του χρόνου πολλοί χώροι απαξιώνονται, χάνουν τη χρηστικότητά τους, εγκαταλείπονται ή ακόμα καταλήγουν να αποκτούν άλλη χρήση από την αρχική τους. Ανάμεσα στις

αιτίες που οδηγούν στην ανάγκη για ανάπλαση του δημόσιου χώρου στην πόλη μπορεί να είναι οι πληθυσμιακές μεταβολές, συγκεκριμένα έκτακτα γεγονότα, η πλημμελής συντήρησή τους κλπ. Μεταξύ των παραγόντων που επηρεάζουν τη μορφή και τη χρήση των χώρων αυτών είναι η οικονομία, η τεχνολογία, το αντίστοιχο νομικό πλαίσιο, τα χαρακτηριστικά του πληθυσμού, η μετανάστευση και η χωρική κινητικότητα, τα πολεοδομικά δεδομένα της ευρύτερης περιοχής.

1.2 Η Εξέλιξη των Αναπλάσεων στον Αστικό Χώρο τον 20^ο αιώνα - Το Πέρασμα από την Ανάπλαση στην Αστική Αναγέννηση

Στη συγκεκριμένη υποενότητα εξετάζεται συστηματικά η ιστορική εξέλιξη των αστικών παρεμβάσεων. Γίνεται η προσπάθεια να εντοπιστούν πως ανιχνεύονται και επιλύονται τα προβλήματα στον αστικό χώρο, τα κύρια χαρακτηριστικά των λύσεων που εφαρμόστηκαν, καθώς και τα κύρια γεγονότα της ιστορίας των αστικών περιοχών. Τέλος, αναγνωρίζονται οι παράγοντες που επηρέασαν την εμφάνιση της σημερινής πρακτικής αστικών αναπλάσεων.

Πολλές φορές οι επιταγές για άμεση αντιμετώπιση κάποιων καταστάσεων αποκλείουν την εξέταση άλλων ζητημάτων, εξίσου σημαντικών, όπως η αισθητική, καθώς κρίνονται δευτερεύοντα την δεδομένη στιγμή. Μία τέτοια περίπτωση είναι η ανοικοδόμηση των πόλεων μετά από πόλεμο. Αναγκαίες κρίθηκαν η ανασυγκρότηση των κέντρων των πόλεων, η άμεση στέγαση του πληθυσμού που δεν είχε πλέον μέρος για διαμονή, και οι επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων για την στέγαση του κύματος πληθυσμού προς τις πόλεις που αναμενόταν να εγκατασταθεί μεταπολεμικά. Δεδομένης της πίεσης του χρόνου και της έλλειψης πόρων ο σχεδιασμός των κτηρίων και τον δημόσιων χώρων εστίασε στην άμεση λειτουργικότητά τους και παραμερίστηκε η αισθητική (Rogers & Sykes , Οικονόμου 2004).

Αυτό εντοπίζεται από το '45 και έπειτα στη δεκαετία του '50, στις ευρωπαϊκές και τις ελληνικές πόλεις και οφείλεται στο είδος των πολεοδομικών παρεμβάσεων που ακολούθησαν. Πριν από αυτό μία ανάλογη περίπτωση για την Ελλάδα ήταν το 1922

με την μικρασιατική καταστροφή, όπου πλήθος ανθρώπων έπρεπε να στεγασθούν και να ενσωματωθούν άμεσα στις ελληνικές πόλεις. Το ίδιο φαινόμενο συνέβη μετά τη λήξη του 2^{ου} Παγκόσμιου Πόλεμου. Εθνική προτεραιότητα του κράτους ήταν η ανοικοδόμηση των πόλεων. Έτσι δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην αντιμετώπιση των προβλημάτων του παρελθόντος με την αναβάθμιση των φτωχών και των υποβαθμισμένων περιοχών. Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν τα σχεδιαστικά πρότυπα που εφαρμόστηκαν είχαν απλουστευμένη και ενιαία προσέγγιση για όλες τις πόλεις. Καθοδηγήθηκαν κυρίως, από τις κεντρικές κυβερνήσεις με διαδικασίες συγκεντρωτικές και ταχύρρυθμες, και οδήγησαν τις πόλεις σε μια κοινή και φτωχή μορφολογία. Το ίδιο συνέβη βέβαια, και στις περιοχές επεκτάσεων, όπου λόγω της μαζικής ανοικοδόμησης εφαρμόστηκαν αντίστοιχα σχέδια. (Rogers & Sykes 2000, Οικονόμου 2004)

Τα άμεσα πρότυπα εφαρμογής, όπως έγινε αντιληπτό στα μέσα της δεκαετίας του '60, δεν επιλύαν τα πολεοδομικά προβλήματα, αλλά απλώς τα μετατόπιζαν και τα τροποποιούσαν επιφέροντας έτσι νέα. Με αυτόν το τρόπο επιδιώχθηκε μία πιο συμμετοχική και αποκεντρωμένη μορφή σχεδιασμού από την προηγούμενη, η οποία με τη σειρά της οδήγησε στην προσαρμογή των πολεοδομικών πολιτικών. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών στις προτεραιότητες του αστικού σχεδιασμού οδήγησε στην ανάγκη για υλοποίηση περισσότερων αναπλάσεων για την βελτίωση του χώρου. Η δεκαετία του '70 ήταν μια εποχή υλοποίησης αυξημένου αριθμού τέτοιων πολεοδομικών πρωτοβουλιών. (Rogers & Sykes 2000, Οικονόμου 2004)

Τέτοιες πρωτοβουλίες συνεχίστηκαν τη δεκαετία του '80 με κάποιες τροποποιήσεις, μόνο που τότε άρχισε να εμφανίζεται μία απομάκρυνση από την ιδέα του συγκεντρωτικού κράτους. Δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στον ρόλο της συνεργασίας του κράτους με τον ιδιωτικό τομέα και με την τοπική αυτοδιοίκηση. Ένα ακόμα στοιχείο αυτής της εποχής της πολεοδομικής πολιτικής ήταν ο περισσότερο εμπορικός χαρακτήρας των αναπλάσεων (urban redevelopment). Οι αναπλάσεις υιοθέτησαν νέα στοιχεία και περιελάμβαναν τα επιμέρους ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής που εφαρμόζονται, ενώ λαμβάνονται λιγότερο υπόψιν υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού. (Rogers & Sykes 2000, Οικονόμου 2004)

Αυτή η τάση έδωσε το έναυσμα οι αναπλάσεις να θεωρηθούν ως ένα αποτελεσματικό εργαλείο που λειτουργεί ξεχωριστά και ανεξάρτητα από τον υπόλοιπο πολεοδομικό σχεδιασμό για την επίτευξη σύνθετων στόχων, όπως η ανάδειξη γειτονικών περιοχών μέσω της αγοράς. Αυτό φαίνεται ιδιαίτερα στον τύπο των αναπλάσεων μεγάλης κλίμακας, όπου ο βασικός στόχος ήταν η απόδοση χαρακτηριστικών εμβληματικού χαρακτήρα στην περιοχή. Η μεγαλεπήβολη τελική εικόνα της ανάπλασης καθόριζε σε μεγάλο βαθμό και την επιτυχία της. Υπήρξε μία στροφή από την μορφολογική φτώχεια στην ιδιαίτερη επικράτηση της μορφής ως πρώτη μέριμνα της ανάπλασης. (Couch C., Fraser C., Percy S., 2003).

Με το πέρασμα στη δεκαετία του '90 περαιτέρω αλλαγές έγιναν στον τρόπο με τον οποίο η πολεοδομική πολιτική οργανώνεται, υλοποιείται και εφαρμόζεται. Οι νέες προκλήσεις έκαναν φανερό ότι οι πολιτικές έπρεπε να ήταν κοινά αποδεκτές, δηλαδή απαιτούσαν πλέον πλατιά συναίνεση. Εισήχθη ένας νέος στόχος, ο πλέον βασικός στο πεδίο της πολεοδομικής πολιτικής, αυτός της βιώσιμης ανάπτυξης.

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης περιλαμβάνει τη συνεκτίμηση των περιβαλλοντικών παραμέτρων και αποσκοπεί σε σχεδιασμούς για την προστασία του περιβάλλοντος σε κάθε πολεοδομική παρέμβαση, συνεπώς και στις αναπλάσεις. Όλα αυτά εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο της έννοιας της «αιεφορίας», που επινοήθηκε ως όρος στα τέλη της δεκαετίας του '80 και άρχισε να εφαρμόζεται την δεκαετία του '90 και που αφορά στον συνυπολογισμό των περιβαλλοντικών ανησυχιών σε όλα τα επίπεδα πολιτικής και σχεδιασμού. (Rogers & Sykes 2000,2017)

Στο πλαίσιο της βιώσιμης και αιεφόρου ανάπτυξης των πόλεων υιοθετήθηκε το πρότυπο της συμπαγούς πόλης. Μέσω αυτού επιδιώκεται η μέγιστη δυνατή προσπάθεια για την βέλτιστη αξιοποίηση του αστικού χώρου. Από όψη ιστορικοκοινωνική, η συνεχής ανάγκη για ανανέωση του κοινωνικού εξοπλισμού και για οικονομική ανάπτυξη με στόχο την ευμάρεια, κοινωνική πρόοδο και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων επέβαλλε συγκεκριμένα μέτρα. Μερικά από αυτά είναι: η απόδοση των κατάλληλων χρήσεων γης στις αντίστοιχες

περιοχές, ο προσδιορισμός νέων χρήσεων σε περιοχές και εγκαταστάσεις που πλέον δεν εξυπηρετούν και οι οποίες χρήζουν αλλαγής, η επανάχρηση των brown fields και η αποφυγή της άσκοπης αστικής εξάπλωσης, ώστε να επιτυγχάνεται ορθολογική χρήση του χώρου. Σ' αυτή τη νέα λογική της συμπαγούς πόλης οφείλεται η καθ' ύψος ανάπτυξη των πόλεων, έναντι των μέχρι τότε πολιτικών οριζόντιας επέκτασης για κάλυψη των νέων αναγκών των πόλεων. (Diamond J. et. al., 2010)

Μεταξύ άλλων, συνεκτιμήθηκαν και άλλες παράμετροι στο πλαίσιο της πολεοδομικής πολιτικής. Δόθηκε εξ αρχής ιδιαίτερη έμφαση στον ρόλο των μητροπόλεων για την καταλληλότητά τους ως χώροι τοποθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων για διεθνή ανταγωνιστικότητα. Παράλληλα άρχισε να εμπεδώνεται η σημασία της σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, ώστε να καθίστανται καλύτερα οικονομικά βιώσιμες οι αστικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης. Ακόμα το κίνημα του μεταμοντερνισμού στην αρχιτεκτονική και κατ' επέκταση στην πολεοδομία, ακολουθούσε τις σύγχρονες τάσεις του φυσικού σχεδιασμού και οδήγησε σε νέα πρότυπα για την σημασία της αισθητικής και του συμβολισμού σε ό,τι αφορά την εικόνα των πόλεων και το "στυλ" των αναπλάσεων. (Rogers & Sykes 2000, Οικονόμου 2004)

Συνεπώς, παρατηρείται μία νέα μορφή πολεοδομικής πολιτικής, που είναι πιο σύνθετη και πιο σφαιρική. Παρά την ιδιαίτερη έμφαση που δίνει στη σημασία που έχει η μορφή, δεν περιορίζεται μόνο στον φυσικό σχεδιασμό. Λαμβάνει υπόψη ποικίλους παράγοντες για την εφαρμογή παρεμβάσεων. Το στοιχείο που την χαρακτηρίζει την πλέον σύνθετη ως πολιτική είναι η διάδραση όλων αυτών των παραγόντων μεταξύ τους και όχι μόνο η καθ' αυτού ξεχωριστή παρουσία τους ως ανεξάρτητοι τομεακοί παράγοντες. Για την λήψη αποφάσεων προκύπτουν αλληλεπιδράσεις, άλλοτε θετικές στο πνεύμα της συνεργασίας και άλλοτε αρνητικές που οδηγούν σε αντιθέσεις ανάμεσα στους παράγοντες. Η ανάγκη για την εύρυθμη λειτουργία αυτού του πολύπλοκου συστήματος οδήγησε στην εμφάνιση μιας νέας μορφής υπερκείμενου σχεδιασμού, αυτή που ονομάζεται ως στρατηγικός σχεδιασμός. Ο στρατηγικός σχεδιασμός αντικαθιστά τον καθολικό σχεδιασμό, επειδή αξιοποιεί τις ειδικές συνθήκες και τα χαρακτηριστικά στρατηγικής σημασίας των

αστικών περιοχών, συνδέοντας το κεντρικό κράτος με τον μηχανισμό της αγοράς. (Οικονόμου, 2004)

1.3 Αστική αναγέννηση

Το σύνολο αυτών των νέων πρακτικών και αλλαγής θεώρησης της πολιτικής θεωρείται η βάση για την εμφάνιση ενός νέου είδους αστικής παρέμβασης, της αστικής αναγέννησης. Η αστική αναγέννηση θεωρείται ως η πλέον ολοκληρωμένη μορφή που έχουν οι παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και θα επηρεάσει τον αστικό σχεδιασμό από το '90 έως σήμερα. Στην προσπάθεια απόδοσης ορισμού της αστικής αναγέννησης θα μπορούσε συνοπτικά να ειπωθεί πως είναι ο συνδυασμός οράματος και δράσης για την επίλυση των αστικών προβλημάτων μιας περιοχής που έχει υποβληθεί σε αλλαγή, με γνώμονα την βελτίωση όλων των παραγόντων που συμβάλουν σε αυτή. (Rogers, Sykes, 2000,2017)

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τους Roberts & Sykes η αστική αναγέννηση είναι “περιεκτικό και ολοκληρωτικό όραμα και δράση που οδηγεί στην επίλυση των αστικών προβλημάτων επιζητώντας την διαρκή βελτίωση των οικονομικών, φυσικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών συνθηκών μίας περιοχής, η οποία έχει τεθεί σε αλλαγή.”

Έτσι, σε μία σύγκριση των διαφορετικών προσεγγίσεων, η ανάπλαση στοχεύει στην αναδιαμόρφωση και ανανέωση των φυσικών χαρακτηριστικών του χώρου, αλλάζοντας επιμέρους και κυρίως μορφολογικά χαρακτηριστικά. Αντιθέτως, η αναγέννηση αναφέρεται στην ριζική αλλαγή των βασικών συνιστωσών του χώρου στον οποίο εφαρμόζεται, εστιάζοντας σε οικονομικά και σε κοινωνικά ζητήματα που σχετίζονται με την συγκεκριμένη περιοχή. Εκτός από την αναδιοργάνωση των φυσικών χαρακτηριστικών του χώρου, στόχος της αστικής αναγέννησης είναι να προκύψουν ουσιαστικής σημασίας άμεσα και έμμεσα αποτελέσματα από την υλοποίησή της.

1.4 Παράγοντες που Οδηγούν στην Ανάπλαση

Μιλώντας για τις πόλεις μπορούμε να συμφωνήσουμε με τη άποψη του Roberts ότι είναι σύνθετα και δυναμικά συστήματα. Στις πόλεις δρουν πολλές “δυνάμεις” που δεν είναι ορατές με γυμνό μάτι, αλλά γίνονται αισθητές μέσω του αποτελέσματός τους όταν εκφραστούν πια στον φυσικό χώρο. Αυτές μπορεί να είναι, είτε εξωτερικές πιέσεις για προσαρμογή και εκσυγχρονισμό, είτε εσωτερικές, που άλλοτε επισπεύδουν την ανάπτυξη και άλλοτε την καθυστερούν. Οι πόλεις εξυπηρετούν διάφορες λειτουργίες η σημασία των οποίων αλλάζει με τον χρόνο. Νέες ανάγκες προκύπτουν που πρέπει να ικανοποιηθούν. Τέτοια περίπτωση είναι τα σημεία και οι ζώνες που έχουν παρατηρηθεί σε πολλές παραδοσιακές αστικές περιοχές, των οποίων η μέχρι τώρα χρήση, πλέον δεν εξυπηρετεί επαρκώς. Η αναζήτηση της αιτίας βρίσκεται στις εγκαταστάσεις και στα άλλα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος μίας περιοχής που δεν ανταποκρίνονται στις αλλαγές των οικονομικών και κοινωνικών εξελίξεων, οπότε χρειάζονται επανασχεδιασμό. (Rogers & Sykes 2000)

Συνεπώς η ανάπλαση έρχεται ως το αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης όλων των παραγόντων που ασκούν επιρροή στην πόλη και λειτουργεί ως απάντηση στις διάφορες ευκαιρίες και προκλήσεις που προκύπτουν από τον αστικό εκφυλισμό. (Rogers & Sykes 2017)

Σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση από τον Αραβατινό, τα προβλήματα μπορούν να ομαδοποιηθούν σε 10 κύριες κατηγορίες, όπως φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα. Σημειώνεται πως τα προβλήματα αυτά πιθανό να αφορούν ολόκληρη την περιοχή αναφοράς ή επιμέρους τμήματά της. Επίσης, τα προβλήματα αυτά, δεν απαντώνται όλα σε όλες τις περιοχές, ούτε όλα μαζί ταυτόχρονα απαραίτητως. Τέλος, οι τρόποι αντιμετώπισής τους προτείνονται σε μία διαδικασία ανεύρεσης όλων των πιθανών σεναρίων λύσης των προβλημάτων. Στον συγκεκριμένο πίνακα δεν κρίνεται η δυνατότητα υλοποίησης ή η αποτελεσματικότητά των παρεμβάσεων. Το φάσμα των δυνατοτήτων των επεμβάσεων εξαρτάται της ευκολίας ή δυσκολίας της εφαρμογής της πρότασης από τεχνικής και οικονομικής δυνατότητας, των υπάρχοντων

συμφερόντων και των αντιλήψεων περί σχεδιασμού και κατ' επέκταση των πολιτικών.

Πίνακας 1: Προβλήματα περιοχών κατοικίας

Κατηγορία Προβλημάτων	Περιγραφή	Σκοπός Επέμβασης
Φυσικών χαρακτηριστικών	<ul style="list-style-type: none"> • Δυσμενείς μικροκλιματικές συνθήκες (άνεμοι, έλη, υγρασία κ.ά.) • Κακή ποιότητα εδάφους (μεγάλες κλίσεις, «φουσκώματα», προβληματικό ανάγλυφο) • Κακός προσανατολισμός 	<ul style="list-style-type: none"> • Αποκλεισμός αυτών των περιοχών σε περίπτωση που η αντιμετώπιση είναι ακατόρθωτη με τα διαθέσιμα μέσα ή αρκετά δαπανηρή • Μείωση ή εξάλειψη των αδυναμιών σε περιοχές ήδη σημαντικού υφιστάμενου όγκου με τις κατάλληλες οικονομικές προϋποθέσεις και τεχνικές δυνατότητες. (π.χ. εκτροπή χειμάρρου)
Πρόσβασης και κίνησης	<ul style="list-style-type: none"> • Δυσχέρειες προσβασιμότητας: <ol style="list-style-type: none"> 1) μεταφορικών μέσων παροχής τακτικών ή έμμεσων υπηρεσιών 	<ul style="list-style-type: none"> • Απομάκρυνση άσχετων προς την περιοχή

	<p>(ασθενοφόρο, πυροσβεστικό όχημα, απορριμματοφόρο, οχήματα ανεφοδιασμού)</p> <p>2) ατόμων με ειδικές ανάγκες</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δυσχέρειες μετακίνησης: <ol style="list-style-type: none"> 1) με δημόσιο/ιδιωτικό μεταφορικό μέσο (πρόβλημα στάθμευσης κ.ά.) 2) με τα πόδια <p>Τα προβλήματα αυτά σχετίζονται με τη σύνδεση των περιοχών μεταξύ τους αλλά και με την λοιπή πόλη, την μορφή, ποιότητα, και μέγεθος του κυκλοφοριακού δικτύου και της φόρτισής του</p>	<p>μετακινήσεων (αποφυγή διαμπερούς κυκλοφορίας)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οργάνωση των τρόπων και μέσων κίνησης εντός και εκτός της περιοχής • Εξασφάλιση απαραίτητων εγκαταστάσεων
<p>Τεχνικής υποδομής</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ανυπαρξία/ανεπάρκεια τεχνικής υποδομής (ύδρευση, πόσιμο νερό, άρδευση, ηλεκτρισμός, τηλεπικοινωνίες, δίκτυο όμβριων, αποχέτευσης, περισυλλογής απορριμμάτων) <p>Αποτέλεσμα αυτών είναι η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εκσυγχρονισμός των δικτύων • Συμπλήρωση τους με: • 1) πύκνωση και 2) επέκταση
<p>Κοινωνικής υποδομής</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ανυπαρξία/Ανεπάρκεια κοινωνικής υποδομής • Δυσανάλογα υψηλή αναλογία ιδιωτικού προς κοινόχρηστου/κοινοφελούς χώρου (πλατειών, ελεύθερων χώρων, χώρων πρασίνου, σχολείων, αθλητικών εγκαταστάσεων, κοινωνικό-πολιτιστικών λειτουργιών κ.ά.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση της αναλογίας με την αύξηση των δημόσιων χώρων: <ol style="list-style-type: none"> 1) εξασφάλιση νέων ακινήτων 2) καλύτερη αξιοποίηση των δημόσιων χώρων

<p>Αντιμαχόμενων χρήσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάμειξη συγκρουόμενων χρήσεων: 1) άμεση γεινίαση, 2) συνύπαρξη στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο/κτήριο • Ύπαρξη πηγών ρύπανσης εντός ή κοντά της περιοχής • Πρόκληση περιβαλλοντικών προβλημάτων 	<ul style="list-style-type: none"> • Απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων • Απομόνωση μη συμβατών χρήσεων • Έλεγχος πηγών ρύπανσης
<p>Υποβάθμισης φυσικού, τεχνητού, πολιτιστικού περιβάλλοντος</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Υποβάθμιση από συγκεκριμένα κτίσματα, υποδομές, εγκαταστάσεις και πηγές ρύπανσης • Ασυμβίβαστη γεινίαση αξιόλογων ή διατηρητέων κτισμάτων (αρχιτεκτονικού/ιστορικού/πολιτιστικού ενδιαφέροντος) με άλλα προβληματικά 	<ul style="list-style-type: none"> • Απομάκρυνση των μη συμβατών στοιχείων όπου δύναται • Διασκευή αυτών • Αποκατάσταση και διατήρηση αξιόλογων κτιρίων • Απομάκρυνση πηγών ρύπανσης
<p>Αυξημένων σ.δ. και πυκνοτήτων</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Υπέρβαση ανεκτών ορίων ποσοτικής οικοδομικής εκμετάλλευσης των οικοπέδων (αυξημένα ποσοστά κάλυψης, σ.δ. κ.ά.) • Δυσμενείς επιπτώσεις στον αερισμό, φωτισμό, την θέα, την μόνωση • Περιορισμένος ακάλυπτος χώρος και ιδιωτικού πρασίνου • Αποτροπή δυνητικής-περαιτέρω κάλυψης λειτουργικών αναγκών 	<ul style="list-style-type: none"> • Προσπάθεια μείωσης της εκμετάλλευσης ακάλυπτων χώρων και πρασιάς σε ανεκτά όρια: 1) κατεδάφιση εσωτερικών οικοδομών για απελευθέρωση του πυρήνα του οικοδομικού τετραγώνου, 2) μη

		<p>ανοικοδόμηση τυχόν άκτιστων οικοπέδων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αξιοποίηση του ήδη υπάρχοντος πράσινου για πράσινο, στάθμευση και τις εκάστοτε ειδικές ανάγκες
Κτηριακού όγκου	<ul style="list-style-type: none"> • κακή οικοδομική κατάσταση του υφιστάμενου κτηριακού αποθέματος (παλαιότητα, κακή κατασκευή, έλλειψη συντήρησης, κίνδυνοι κατάρρευσης κ.ά.) 	<ul style="list-style-type: none"> • απομάκρυνση του ακατάλληλου κτηριακού όγκου και βελτίωση του ανανέωση του υφιστάμενου
Τεχνικού εξοπλισμού εντός των κτιρίων	<ul style="list-style-type: none"> • έλλειψη/απαρχαίωση τεχνικού εξοπλισμού εντός των κτιρίων (ηλεκτρολογικές και μηχανολογικές εγκαταστάσεις, μονώσεις, δίκτυα, πυρασφάλεια και έξοδοι κινδύνου, ανελκυστήρας, αποχέτευση, υδρορροές κ.ά.) 	<ul style="list-style-type: none"> • εκσυγχρονισμός του τεχνικού εξοπλισμού των κελυφών για την ανταγωνιστικότητα ως προς τα νέα κτίσματα και την ελκυστικότητά ως προς τον πληθυσμό
Συγκρότησης «γειτονιάς»	<ul style="list-style-type: none"> • έλλειψη της αίσθησης της «γειτονιάς» στις πόλεις, ενός πολύ σημαντικού στοιχείου για την ανθρώπινη ψυχολογία 	<ul style="list-style-type: none"> • επιδίωξη αναβάθμισης της περιοχής στην ευρύτερη προσπάθεια της

		παρέμβασης για εξέλιξη της περιοχής σε μία οργανική οικιστική ενότητα.
--	--	--

Πηγή: Αραβατινός, Ιδία Επεξεργασία

Τα προβλήματα που συναντώνται στον αστικό χώρο δεν είναι όλα μοναδικά για κάθε πόλη. Κάποια προβλήματα αφορούν ομάδες πόλεων. Οι πόλεις εμφανίζουν ομοιότητες παρά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που φέρουν. Οι ομοιότητες αυτές αφορούν στο μέγεθος, στον πληθυσμό, στο κλίμα, στην γεωγραφική περιοχή (μεσημβρινός, εύκρατη ζώνη, χερσαία, παραθαλάσσια κ.ά.), στις δραστηριότητες που διεξάγονται στην πόλη στον χαρακτήρα της (βιομηχανική, τουριστική, οικονομικό κέντρο, πολιτιστικό κέντρο κ.ά.), στην ιστορία (νέα, παλιά, μεσαιωνική) στον πολιτισμό (δυτικός, ανατολικός) και σε αρκετά ακόμα. Με την ομαδοποίηση συναφών παραμέτρων εφαρμόζονται κοινές λύσεις σε κοινά προβλήματα.

Αυτό δεν σημαίνει ότι όλες οι λύσεις πρέπει να εφαρμόζονται μοντελοποιημένα σαν να είναι προκατασκευασμένες. Πέραν των ομοιοτήτων, κάθε πόλη ή περιοχή έχει τα δικά της ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που την διαφοροποιούν και την εξατομικεύουν. Έτσι, οι προκλήσεις στον αστικό χώρο απαιτούν κάθε φορά πιο συγκεκριμένες απαντήσεις. Αντιστοίχως δύναται να εφαρμοστεί και για τις λύσεις των προβλημάτων. Πρέπει πάντοτε να διερευνώνται νέες, καινοτόμες λύσεις, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι μια λύση που εφαρμόστηκε στο παρελθόν δεν μπορεί να έχει χρησιμότητα στο παρόν. Τα πράγματα και ο χώρος εξελίσσονται με το χρόνο, όμως, έχει αποδειχθεί ότι μερικές συνιστώσες παραμένουν σταθερές ή και επανεμφανίζονται με νέο τροποποιημένο χαρακτήρα μετά από ένα χρονικό διάστημα.

1.5 Η Αναγκαιότητα των Αναπλάσεων για μία Πόλη

Στο κομμάτι αυτό εξετάζεται η αναγκαιότητα εφαρμογής των αναπλάσεων ως πολεοδομική παρέμβαση. Αυτό γίνεται με τον εντοπισμό των προβλημάτων που υπάρχουν στην ελληνική νοοτροπία σχεδιασμού μεταπολεμικά, μέσω της διερεύνησης των κυριότερων παραγόντων συμβολής και επηρεασμού στον αστικό χώρο.

Όπως είναι γνωστό στην ελληνική πραγματικότητα, είναι χαρακτηριστικός ο τρόπος δημιουργίας της κατοικίας και του δομημένου χώρου. Το ιδιαίτερο νομικό καθεστώς ιδιοκτησίας της γης (π.χ. μικροιδιοκτησία) και του επενδυμένου σε ακίνητα κεφαλαίου, όπως επίσης και οι μηχανισμοί αξιοποίησης και εκμετάλλευσής τους, καθόρισαν, τόσο την κατοικία ως μονάδα, όσο και την πόλη σαν σύνολο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα που απορρέουν από αυτό το καθεστώς είναι η αντιπαροχή, η τμηματική και σταδιακή κατασκευή των οικοδομών και του οικιστικού χώρου και οι συνεχόμενες επεκτάσεις των πόλεων, με την ένταξη περιοχών αυθαιρέτων. (Αραβατινός, 2007)

Ακολουθεί η γενικευμένη εμπορευματοποίηση της γης μέσω των μηχανισμών αξιοποίησης και εκμετάλλευσής της γης και του ήδη επενδυμένου κεφαλαίου σε αυτήν. Αυτό οδήγησε στην αντιμετώπιση της κατοικίας ως προϊόν προς εκμετάλλευση και επομένως στην αναζήτηση μεγιστοποίησης του κέρδους της γαιοπροσόδου. Αυξήθηκε η ζήτηση για διαμερίσματα στα αστικά κέντρα, η οποία είχε ενταθεί από την εσωτερική μετανάστευση. Στην καπιταλιστική αυτή αντιμετώπιση της γης συνέβαλε και η κρατική πολιτική, έμμεσα και άμεσα. Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν οι αυξήσεις συντελεστών δόμησης και του ύψους των κτισμάτων, οι συνεχείς εντάξεις περιοχών στα σχέδια πόλεων, οι δανειοδοτήσεις κ.ά. (Αραβατινός, 2007)

Είναι γεγονός λοιπόν, πως η αγορά γης και κατοικίας αποτέλεσε ένα τρόπο αυτασφάλισης και σιγουριάς των αποταμιεύσεων για την πλειονότητα των μικρομεσαίων κοινωνικών στρωμάτων. Επιπλέον, προσδοκούσε στην μελλοντική

αύξηση των τιμών και αξίας της γης και άρα στη δημιουργία υπεραξίας μέσω των μηχανισμών της αγοράς ακίνητης περιουσίας, για την απολαβή ενός μεγαλύτερου μελλοντικού εισοδήματος. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η νοοτροπία που επικρατούσε και συνεχίζει ακόμα και σήμερα για την κατανάλωση του δομημένου χώρου, ότι δηλαδή η αγορά κατοικίας συνδέεται με την κοινωνική ανέλιξη και αναγνώριση (Αραβατινός, 2007). Το ζήτημα αυτό είναι αρκετά κοινωνικό και συνδέεται με την ιστορική και πολιτιστική παράδοση κάθε χώρας και κοινωνίας. Κάνοντας αναφορά στις μεσογειακές χώρες, ο θεσμός της οικογένειας είναι ιστορικά και πολιτιστικά από τους πιο θεμελιώδεις στην κοινωνία και άρα και στον σχηματισμό της μορφής ανάπτυξης των πόλεων και των κοινωνιών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η θέληση των γονέων για δημιουργία ιδιόκτητης κατοικίας για την νέα γενιά, αλλά και των νέων ως όνειρο και φιλοδοξία για το μέλλον. Ιδιαίτερα για την Ελλάδα η άμεση ιδιοκτησία και κυριότητα αυτής θεωρείται αναπόσπαστο δικαίωμα κάθε πολίτη και προστατεύεται συνταγματικά. Αυτός είναι και ένας από του κυριότερους λόγους όπου η πόλη δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί συνολικά στην οργάνωση και το σχεδιασμό διότι, βάση σχεδιασμού αποτελεί η μονάδα και όχι το σύνολο. Παρόλα τα θετικά στοιχεία που μπορεί να φέρει η κοινωνική αντίληψη αυτή, πολλές φορές προκύπτουν προβλήματα λειτουργικά και μορφολογικά.

Φυσικά σήμερα έχει μετριαστεί η τάση αυτή με κυριότερη αιτία την οικονομική κρίση. Έχει περιορισθεί στην αγορά παρά στην δημιουργία κατοικίας και ακόμη περισσότερο στην ενοικίαση. Υπάρχει πλέον οικονομική αδυναμία, συγκέντρωση της ιδιοκτησίας σε μικρό αριθμό ιδιοκτητών, αλλά και αλλαγή νοοτροπίας και δικαιωμάτων στην ιδιοκτησία (επιβολή από την παγκόσμια αγορά). Το φαινόμενο της δημιουργίας συναντάται στην περιφέρεια και τα προάστια των πόλεων και όχι με την μορφή που συνηθιζόταν, καθώς στα κέντρα των πόλεων υπάρχει καθ' ύψος δόμηση και όχι δόμηση μονοκατοικίας. (Gospodini A., 2001)

Όπως προαναφέρθηκε η καπιταλιστική παραγωγή του δομημένου χώρου δεν ήταν μια άρτια διαδικασία, αλλά επέφερε αρκετά προβλήματα. Στις μεγάλες ελληνικές πόλεις «σχεδόν όλες οι περιοχές κατοικίας απαιτούν ανάπλαση με επέμβαση όχι μόνο στους κοινόχρηστους χώρους, αλλά μέσα στο οικοδομικό τετράγωνο»

(Αραβατινός, 2007). Η απουσία κρατικού προγραμματισμού και κοινωνικής πολιτικής οδήγησε σε σοβαρές ελλείψεις τεχνικής και κοινωνικής υποδομής. Παράλληλα το ενδιαφέρον που δινόταν από τα ιδιωτικά συμφέροντα για την άμεση εκμετάλλευση της γης και του δομημένου χώρου με βάση επιχειρηματικά κριτήρια αύξησης του κέρδους, ενέτεινε το πρόβλημα εν απουσία του στρατηγικού και συνολικού σχεδιασμού. Ως αποτέλεσμα της οικονομικής κατασκευής (φθηνά υλικά, υπεραπλουστευμένα σχέδια) η πλειονότητα των κτισμάτων που κτίσθηκαν δεν πληροί τις απαραίτητες προδιαγραφές κατασκευής, στέγασης και αισθητικής, ενώ εμφανίζει δείγματα πρόωρης παλαίωσης. (Αραβατινός, 2007)

Στο σύνολο των προβλημάτων αυτών προστίθενται και άλλα ειδικά, όπως η ρύπανση του περιβάλλοντος, η ηχορύπανση, τα συγκοινωνιακά προβλήματα κ.ά. Μέσα σε αυτά εντάσσονται και ζητήματα φυσικών καταστροφών από σεισμούς, πλημμύρες, πυρκαγιές, που έχουν αυξηθεί ιδιαίτερα τον τελευταίο καιρό. Είναι γεγονός πως οι κάτοικοι των προβληματικών περιοχών διαμαρτύρονται και απαιτούν βελτίωση της ποιότητας ζωής του περιβάλλοντος στο οποίο ζουν. Αυτό οφείλεται σε δύο λόγους, είτε σε προσωπική τους εμπειρία π.χ. καταστροφή περιουσίας από πυρκαγιά, πλημμύρα, επιβάρυνση της υγείας, είτε λόγω της συνειδητοποίησης της σημασίας και του μεγέθους των προβλημάτων αυτών (Αραβατινός, 2007). Σαφώς, τα προβλήματα αυτά απαιτούν κρατική παρέμβαση και δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν από τον κάθε πολίτη ξεχωριστά, αλλά η συναίνεση είναι βασική για την αποτελεσματική εφαρμογή των λύσεων και αλλαγών προς την καλυτέρευση της καθημερινότητας των κατοίκων.

Από όλα τα προαναφερόμενα λοιπόν, κρίνεται αναγκαία η βελτίωση του προβληματικού και υποβαθμισμένου πολεοδομικού περιβάλλοντος ξεκινώντας από την μονάδα που είναι το κτήριο, έπειτα τα πολεοδομικά τετράγωνα και τις ευρύτερες περιοχές που είναι το «σώμα», καταλήγοντας στο σύνολο που είναι η πόλη. Η αμεσότερη μορφή παρέμβασης πολεοδομικού χαρακτήρα, η οποία βιώνεται με τις ανθρώπινες αισθήσεις, καθώς εκφράζεται στον φυσικό χώρο, είναι η ανάπλαση. Αυτό διότι δεν περιορίζεται σε επίπεδο πολιτικής, είναι δραστική και επιφέρει άμεσες αλλαγές και κέρδος, έχοντας φυσικά μακροχρόνιο ορίζοντα δράσης και άλλα

έμμεσα οφέλη. Η περίπτωση που αναφέρθηκε είναι αυτή της ριζικής ανάπλασης. Υπάρχουν όμως και άλλες μορφές πιο ήπιες, όπως η εξυγίανση και η συντήρηση.

Σημαντικό είναι να τονισθεί ότι τα προγράμματα αυτά ανάπλασης, εξυγίανσης και συντήρησης μέσα σε όλους τους στόχους τους, που είναι και οι οικονομικοί, δεν θα πρέπει να θέτουν μόνο του τελευταίους, παρότι βασικοί, αλλά να θέτουν πρωτίστως κοινωνικούς στόχους. Δεν αρκεί μόνο η αύξηση της διάρκειας ζωής των κτιρίων, ή της αξία αυτών και της αποδοτικότητας της γαιοπροσόδου τους, για να επιλυθούν ουσιαστικά τα προβλήματα. Χρειάζεται και βελτίωση των συνθηκών στέγασης της μεσαίας και χαμηλής τάξης και εξασφάλιση τεχνικής και κοινωνικής υποδομής. (Αραβατινός, 2007)

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω η εκπόνηση αρκετών και σημαντικών προγραμμάτων ανάπλασης στον ελλαδικό χώρο κρίνεται αναγκαία. Ο αστικός χώρος πρέπει να αναδιαρθρωθεί, ώστε να ανταπεξέλθει στις νέες κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις. Ακόμα και αν δεν αποτελέσουν τη μείζονα προτεραιότητα της κρατικής πολιτικής (για ευνόητους λόγους), θα αρχίσουν να εκπονούνται συμπληρωματικά. Μέχρι στιγμής δεν ήταν γνωστές στην Ελλάδα τέτοιου είδους επεμβάσεις, παρά μόνο στις κεντρικές περιοχές των πόλεων ή σε χώρους μεγάλης σημασίας, όπως ιστορικούς και τουριστικού ενδιαφέροντος, ιδιαίτερης μορφολογίας και αισθητικής, για την προστασία και διατήρησή αυτών. (Gospodini A., 2001)

Project μεγάλης κλίμακας, ριζικές επεμβάσεις περιοχών κατοικίας, παραλιακών μετώπων και γενικότερα προβληματικών περιοχών, είναι σχετικά καινούργια εμπειρία για την Ελλάδα σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες και του εξωτερικού. Επίσης, δεν αντιμετωπίζονται με τους ίδιους όρους το τελευταίο διάστημα του αιώνα. Από το δεύτερο ήμισυ του 20^{ου} αιώνα και έπειτα, το σύνολο των περιοχών και κτισμάτων για τα οποία αναφέρονται οι επεμβάσεις αυτές, δεν είναι αξιόλογης μορφής και σημασίας. Για τον λόγο αυτό θα γίνει πρώτα αναφορά στους τύπους προβλημάτων των υποβαθμισμένων περιοχών και στις επιδιώξεις των αναπλάσεων με αναφορές από τη διεθνή εμπειρία.

1.6 Κριτήρια Εφαρμογής των Αναπλάσεων στον καιρό της Παγκοσμιοποίησης

Ο κύριος ρόλος της πόλης είναι η εξυπηρέτηση των ανθρώπινων αναγκών. (Kriken J.L., 2010). Πέραν τούτου όμως, η πόλη είναι μία πηγή συγκέντρωσης πλούτου τον οποίο άλλοτε έλκει μέσω των χαρακτηριστικών της και των δυνατοτήτων που υπάρχουν και άλλοτε τον παράγει ενδογενώς η ίδια. Με βάση αυτές τις δύο προσεγγίσεις προκύπτει το δίλημμα: τι αντιπροσωπεύει η πόλη και τι προτεραιότητες τίθενται στις λύσεις πολεοδομικών προβλημάτων (Hagerman C., 2006).

Κατά τη δεύτερη προσέγγιση αυτής της αυτοφυσούς ανάπτυξης της πόλης ένα ερώτημα που τίθεται όλο και περισσότερο είναι, κατά πόσο είναι δυνατό να επιτευχθεί ο σκοπός του πολεοδομικού σχεδιασμού με λιγότερη παρέμβαση του κράτους, αλλά μεγαλύτερη συμμετοχή της αγοράς. Ο ιδιωτικός τομέας, που πάντοτε κατείχε ένα σημαντικό ρολό στην οργάνωση του χώρου, καλείται να συνεργαστεί στενότερα με το δημόσιο τομέα, ενώ ταυτόχρονα διεκδικεί όλο και περισσότερο έναν παρεμβατικό ρόλο στη λήψη αποφάσεων για τον πολεοδομικό σχεδιασμό (Τριανταφυλλόπουλος, 2011).

Τα διεθνή κεφάλαια στηρίζουν την ανάπτυξη και τη διαχείριση των σύγχρονων πόλεων. Αυτό που τα χαρακτηρίζει είναι η επιδίωξη βραχυπρόθεσμου οικονομικού οφέλους. Καθίστανται συχνά ως προβληματικός εταίρος των αστικών πολιτικών και της πολεοδομίας, τον οποίων οι στόχοι είναι μακροπρόθεσμοι και επιδιώκουν ευρύτερα και διαρκή χωρικά, κοινωνικά και οικονομικά οφέλη. Αυτή είναι μία από τις επιπτώσεις της νέας πραγματικότητας του συνεχώς αυξανόμενου ρόλου των παγκοσμιοποιημένων χρηματοοικονομικών μηχανισμών στην ανάπτυξη και στη διαχείριση του χώρου και δη των πόλεων (Badie, 1995· Budd, 1995· van Kempen, 2007).

Ένα ακόμα φαινόμενο είναι η παράλληλη με την απορρύθμιση του παγκόσμιου χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος τάση απορρύθμισης ή επαναρύθμισης του πολεοδομικού σχεδιασμού που όλο και εντείνεται. Το κλασικό μοντέλο του πολεοδομικού σχεδιασμού, που στις περισσότερες χώρες βασίζεται σε κανονιστικές

ρυθμίσεις, αντιμετωπίζει πλέον αρκετά προβλήματα. Συχνά το κράτος ενεργεί με βραδύτητα και ανταποκρίνεται ανεπαρκώς στις προσδοκίες των πολιτών, με αποτέλεσμα ο ρόλος του στον πολεοδομικό σχεδιασμό να επαναπροσδιορίζεται. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στον πολεοδομικό σχεδιασμό βασίζεται στη θέση ότι ο σχεδιασμός είναι μια πολιτική δραστηριότητα. Σύμφωνα με αυτή την αντίληψη ενθαρρύνεται η "επικοινωνιακή προσέγγιση", η οποία επικεντρώνεται στην ανάγκη διαπραγματεύσεως ανάμεσα στους εμπλεκόμενους (Τριανταφυλλόπουλος, 2005).

Ο σκοπός αυτών των τάσεων είναι τουλάχιστον διττός. Κατά πρώτο λόγο αφορά την ανάγκη εκδημοκρατισμού του σχεδιασμού και της ικανοποίησης της συμμετοχής των πολιτών στις διαδικασίες σχεδιασμού του χώρου που ζουν, γεγονός που είναι μια αυξανόμενη απαίτηση. Κατά δεύτερο λόγο αφορά στον περιορισμό του ρόλου του κράτους και στην αναβάθμιση του ρόλου του ιδιωτικού τομέα και της αγοράς στα πολεοδομικά ζητήματα. Ακόμη επιδιώκεται η αμεσότερη και θεσμοθετημένη επιλεκτική εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα σε ρόλους και διαδικασίες που θεωρείται ότι ελέγχει μέχρι τώρα το δημόσιο. (Edgardo J., Gomez A., 2008)

Σε μεγάλο βαθμό το σύγχρονο σύστημα συσσώρευσης κεφαλαίου βασίζεται και στην παραγωγή δομημένου περιβάλλοντος. Στο σύστημα αυτό επεμβαίνουν όλο και περισσότερο καθοριστικά οι χρηματοοικονομικοί μηχανισμοί. Καθώς επιδιώκουν κυρίως βραχυπρόθεσμα κέρδη, οι μηχανισμοί αυτοί δε συντονίζονται επαρκώς με τις μακροπρόθεσμες αστικές πολιτικές και με την πολεοδομία, οι οποίες επιδιώκουν ευρύτερα και διαρκή χωρικά, κοινωνικά και οικονομικά οφέλη. Έτσι, συχνά ως αποτέλεσμα, παρατηρείται αδυναμία του πολεοδομικού σχεδιασμού και των αστικών πολιτικών να ικανοποιήσουν τους αναπτυξιακούς στόχους που θέτουν σε ό,τι αφορά την κοινωνική, οικονομική και χωρική τους ανάπτυξη, δηλαδή τον στόχο της αειφόρου πόλης (Adams, 1994).

Σχετικά με το κομμάτι του πολεοδομικού σχεδιασμού που αφορά τις αναπλάσεις, δεδομένης της επιρροής της παγκοσμιοποίησης οι αναπλάσεις τείνουν να φέρουν κυρίως αναπτυξιακά χαρακτηριστικά. Με την είσοδο του ιδιωτικού τομέα στον πολεοδομικό σχεδιασμό και την υλοποίηση των αναπλάσεων, νέες επιπτώσεις έχουν

προκύψει στα αστικά τοπία. Στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα τα διεθνή κεφάλαια είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη και τη διαχείριση των σύγχρονων πόλεων. Η αστική ανάπτυξη και διαχείριση εξαρτώνται σήμερα, όχι μόνο από τοπικούς και εθνικούς παράγοντες, αλλά και παγκόσμιους παράγοντες, υπερεθνικούς. (Τριανταφυλλόπουλος, 2011).

Πέραν όμως της δυναμικής και επιθυμητής συμβολής των ξένων κεφαλαίων στις πόλεις προκύπτουν και αρνητικά χαρακτηριστικά από τέτοιου είδους αναπλάσεις στον αστικό χώρο. Οι μεγάλες αναπλάσεις (big projects), καταλήγουν εν τέλει παρόμοιες και εφαρμόζονται παντού με το ίδιο μοτίβο προτείνοντας τις ίδιες λύσεις, τόσο λειτουργικά, όσο και μορφολογικά, σε μία περιοχή που υπόκειται σε αστική αναγέννηση. Η χρηματοδότηση τους σχεδόν ολοκληρωτικά δεν γίνεται με εγχώρια εθνικά κεφάλαια. Επομένως, ο τελικός ιδιοκτήτης του έργου δηλαδή της ανάπλασης δεν συνδέεται με το μέρος που συμβαίνει η ανάπλαση και ούτε με την πόλη την ίδια, το κράτος, τους κατοίκους κοκ. Το ίδιο συμβαίνει και με τους επενδυτές. Κατά αυτόν τον τρόπο μεταξύ των αναγκών που καλούνται να καλυφθούν για την περιοχή ανάπλασης λαμβάνονται υπόψη και οι επιδιώξεις των ιδιωτών που αφορούν περισσότερο τους οικονομικούς στόχους για μεγιστοποίηση του κέρδους και υψηλές οικονομικές αποδώσεις των επενδυμένων κεφαλαίων, των επενδυτικών εταιριών. (Porter L., Shaw K., 2009).

Το δομημένο περιβάλλον που δημιουργείται από τις αναπλάσεις αυτές αποτελείται από κτήρια που αποτελούν περιουσιακά στοιχεία, τα οποία εμπορεύονται στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα. Έτσι, η ανάπλαση δεν εστιάζει στην επίλυση των ευρύτερων προβλημάτων, αλλά σε βραχυπρόθεσμα οικονομικά οφέλη. Τα κτήρια δεν φέρουν τα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά και δεν αντανακλούν τον χαρακτήρα της περιοχής παρά είναι περισσότερο μία έκφραση του σύγχρονου κόσμου με δυναμικά μορφολογικά χαρακτηριστικά για την δημιουργία έλξης στο χώρο. (Desfor G., Laidley J., Stevens Q., Schubert D., 2011).

Συμπερασματικά υπάρχει ακόμα ένα θολό τοπίο όσον αφορά την θετική συμβολή του ιδιωτικού τομέα στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Ενώ επιφέρει σημαντικά

οικονομικά οφέλη για την περιοχή που εφαρμόζεται η ανάπλαση, προσελκύει παγκόσμιο ενδιαφέρον, αναβαθμίζει τον χώρο και δημιουργεί απασχόληση, δρα πολλές φορές «επιφανειακά» προτείνοντας κοινές «προκατασκευασμένες» λύσεις για όλες τις υπό ανάπλαση περιοχές. Δεν δίνεται δηλαδή έμφαση στις εκάστοτε ιδιαιτερότητες των περιοχών και δεν προτείνεται ουσιαστικά κάτι καινοτόμο και διαφορετικό ως αντιμετώπιση, με αποτέλεσμα να εφαρμόζεται μία παραλλαγή της ίδιας μορφής λύσης σε όλα τα μέρη. Αυτό που προτείνεται συνήθως είναι μία μίξη χρήσεων γης, γραφείων, κατοικίας και εμπορίου με την παρουσία πράσινου και ένας φουτουριστικός σχεδιασμός. Αυτό είναι ξεκάθαρο αποτέλεσμα της ομοιογένειας των αστικών χώρων στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης.

1.7 Απόψεις για τον Χαρακτήρα των Αναπλάσεων

Υπάρχουν δύο αντίθετες από την κοινωνία αντιλήψεις για τον χαρακτήρα των αναπλάσεων. Η μία είναι πως οι αναπλάσεις είναι έργα δευτερεύουσας σημασίας, επουσιώδη, που δεν λύνουν τα προβλήματα της κοινωνίας. Σε ακραίες περιπτώσεις θεωρούνται σπάταλα και αχρείαστα, που γίνονται για επίδειξη πλούτου και αποκαλούνται από τον κόσμο ως έργα βιτρίνας που κάνει η τοπική αρχή, η περιφέρεια ή η κεντρική εξουσία, για να επιδείξει έργο. Η άλλη άποψη είναι πως οι αναπλάσεις είναι ο μόνος τρόπος βελτίωσης του χώρου λόγω της αισθητικής αναβάθμισης που επιφέρει με την κοινωνία να τις επιζητά επίμονα από την διοίκηση και να τις επικροτεί. Έτσι με τις δύο αυτές αντιλήψεις, στην πρώτη περίπτωση υποτιμάται ο φυσικός σχεδιασμός ως μορφή παρέμβασης στο χώρο, ενώ στην άλλη υπερεκτιμάται ως η μόνη επιτυχημένη μέθοδος πολεοδομικού σχεδιασμού.

Από πλευράς της πολεοδομίας ως επιστήμη, αυτές οι δύο αντιλήψεις κρίνονται μονομερείς και απόλυτες. (Οικονόμου, 2004) Η έννοια της ανάπλασης ενέχει στη φύση της την αισθητική. Θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η έννοια της αισθητικής είναι συνυφασμένη με την ανάπλαση καθώς δεν νοείται φυσικός σχεδιασμός που να μην λαμβάνει υπόψη του την καλαισθησία του χώρου που διαμορφώνει. Όμως, η ανάπλαση καλείται να επιλύσει και λειτουργικά ζητήματα, όπως η ρύθμιση και η οργάνωση της πόλης. Η αισθητική συνδράμει θετικά και σε αυτό το κομμάτι, καθότι

επηρεάζει άμεσα τη λειτουργία του χώρου. Για παράδειγμα, η καθαριότητα μίας πόλης μπορεί να μοιάζει ότι έχει αντίκτυπο μόνο στην καλή εικόνα της πόλης, αλλά μία πόλη που δεν είναι καθαρή δεν είναι και λειτουργική, γιατί ελλοχεύει ο κίνδυνος δημιουργίας εστιών μόλυνσης. Ένα άλλο παράδειγμα είναι τα κενά και σε κακή κατάσταση κελύφη τα οποία δεν «χαλούν» μόνο την εικόνα μίας πόλης, αλλά είναι πυρήνες συγκέντρωσης επικίνδυνων κοινωνικών ομάδων, εγκληματικότητας και άλλων μη επιθυμητών δραστηριοτήτων. Αυτά και πολλά άλλα παραδείγματα είναι που αποδεικνύουν ότι η αισθητική είναι άμεσα συνυφασμένη με την λειτουργικότητα.

1.8 Πολιτιστική Κληρονομιά των Πόλεων και Αναπλάσεις

Μιλώντας για την εικόνα των πόλεων, αν και ευρωπαϊκή χώρα η Ελλάδα, παρουσιάζει σημαντικές διαφορές στις πόλεις της από άλλες ευρωπαϊκές. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι παρουσιάζει μεγαλύτερη ομοιομορφία στον δομημένο χώρο περισσότερο με μη ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες της Μέσης Ανατολής, παρά με το «ευρωπαϊκό παράδειγμα» των πόλεων. Αναλύοντας λοιπόν τον μετασχηματισμό των σύγχρονων ευρωπαϊκών και ελληνικών πόλεων στο κομμάτι αυτό θα γίνει η προσπάθεια να γίνει κατανοητό το ερώτημα που υπάρχει σχετικά με το θέμα της αισθητικής των ελληνικών πόλεων. Η ανάλυση ξεκινάει με την διερεύνηση των παραμέτρων που επηρέασαν την αλλαγή του αστικού ιστού στην μεταμοντέρνα περίοδο, και θα εστιάσει ο ερευνητής κυρίως στα στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα αυτού.

Είναι γνωστό πως σε χώρες με έντονο ιστορικό και πολιτιστικό παρελθόν, η μορφή των πόλεων διαφέρει από τις νεότερες πόλεις, όπως και τα νεοδόμητα τμήματα των επεκτάσεων των πόλεων με τα ιστορικά κέντρα. Στις ευρωπαϊκές πόλεις οι μοντέρνες-μεταμοντέρνες κατασκευές και η καθ' ύψος δόμηση, τοποθετούνταν σε επεκτάσεις εκτός του ιστορικού κέντρου των πόλεων, σε *buffer zone*, γύρω από αυτό, έχοντας ένας συγκεκριμένο πάντα χαρακτήρα (κατοικία, γραφεία, κλπ.) (Couch C., Fraser C., Percy S., 2003). Αυτό συμβαίνει διότι οι επάλληλες στρώσεις (*layers*) ή αλλιώς οι στιβάδες του αστικού ιστού που έχουν δημιουργηθεί στο πέρασμα των αιώνων έχουν

αφήσει αρκετά επιζώντα κατάλοιπα στο χώρο, τα οποία σώζονται, διατηρούνται και προστατεύονται, αποτελώντας αρχαιολογικούς, ιστορικούς και πολιτιστικούς χώρους.

Η σχετική νομοθεσία περί δόμησης σε χώρους με ευρήματα ή πλησίον αυτών, δείχνει τον σεβασμό και την εκτίμηση ή μη, των πολιτών και των αρμόδιων προς την πολιτιστική τους κληρονομιά. Η συναρμογή αυτών με τον λοιπό πολεοδομικό ιστό και ο τρόπος που αυτό επιτυγχάνεται δηλώνει την αντίληψη περί του πολεοδομικού σχεδιασμού. Κατά αυτό τον τρόπο προκύπτουν οι «πόλεις μουσεία», όπως είναι η Ρώμη, η Φλωρεντία και οι περισσότερες ιταλικές πόλεις, όπου σε αυτές το παρελθόν «δένει» αρμονικά με το παρόν, τόσο σε επίπεδο αρχιτεκτονικής και αισθητικής, όσο και σε επίπεδο οργάνωσης και κοινωνικής ανταπόκρισης. Όλο το οικιστικό απόθεμα των μεσαιωνικών ευρωπαϊκών πόλεων εκσυγχρονίζεται στο εσωτερικό, τεχνολογικά και αισθητικά, για την κάλυψη των αναγκών του σύγχρονου ανθρώπου, διατηρεί όμως την εξωτερική του όψη, κρατά έναν ενιαίο χαρακτήρα. Επιπλέον, τα μνημεία αναστηλώνονται και οι νέες δομές δημιουργούνται, όσο το δυνατόν περισσότερο με σεβασμό προς το ήδη υπάρχον δομημένο περιβάλλον, κρατώντας έτσι ζωντανό μέχρι σήμερα το πολιτιστικό υπόβαθρο και εντάσσοντάς το στην καθημερινή ζωή των κατοίκων.

Αντίθετα, οι ελληνικές παρουσιάζουν σοβαρή έλλειψη ενσωμάτωσης των αρχαιολογικών τους χώρων -οι οποίοι και αντιμετωπίζονται εντελώς σημειακά- στο σύνολο της πόλης. Αυτό σε συνδυασμό με το νέο αστικό τοπίο που δημιουργήθηκε από το '50 και έπειτα, που χαρακτηρίζεται από κακή αισθητική και καταθλιπτική ομοιογένεια, με την εγκατάλειψη και με την αντικατάσταση του μεγαλύτερου μέρους των νεοκλασικών κτισμάτων και άλλων ιδιαίτερης μορφής με μπλοκ πολυκατοικιών, δίνει μία μειωτική εικόνα για την πόλη την ίδια. Στην κατάληξη αυτή συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό και η μέθοδος της αντιπαροχής, μεταξύ άλλων συγκυριών, τα οποία αναλύονται σε άλλο κεφάλαιο. Επομένως, οι λόγοι για τους οποίους επικρατεί αυτή η εικόνα στις ελληνικές πόλεις είναι δύο. Πρώτον, λόγω της έντονης (μορφολογικής) αντίθεσης μεταξύ των μνημείων και των νέων κτισμάτων, διότι η αξία, το ποιόν, η σημειολογία και η αίγλη των πρώτων δεν μπορεί να συνεκτιμηθεί με αυτή των

τελευταίων, με αποτέλεσμα να τονίζονται τα άσχημα χαρακτηριστικά τους. Δεύτερον, διότι η αντίληψη περί αξιοποίησης της πολιτιστικής κληρονομιάς στην Ελλάδα προέρχεται από μία εντελώς διαφορετική φιλοσοφία από της Γαλλικής και Ιταλικής.

Σύμφωνα με την φιλοσοφία της αρχαιολογίας στην Ελλάδα θεωρείται πως τα ευρήματα πρέπει να διατηρούνται στον τόπο ανεύρεσής τους, χωρίς αναστήλωση, ως ερείπια, ανακηρύσσοντας το μέρος της ανασκαφής ως αρχαιολογικό χώρο. Μονάχα τα ιδιαίτερος σημαντικά μεταφέρονται σε χώρους έκθεσης μουσείων. Επικρατεί δηλαδή η άποψη πως η αναστήλωση και επισκευή των μνημείων αλλοιώνει την αυθεντικότητά τους. Ακόμη, το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο των αρχαιολογικών χώρων εντός πόλεων, καθώς και η περιπλοκότητα περί της αρμοδιότητας για την αξιοποίηση και τη συντήρησή τους σε διοικητικό επίπεδο ιεράρχησης καθιστά ιδιαίτερα δύσκολη την διαδικασία του πολεοδομικού σχεδιασμού. Δεν δύναται η ευκαιρία να αξιοποιηθούν συνολικά οι χώροι αυτοί στον σχεδιασμό της πόλης ως δημόσιοι και κοινόχρηστοι χώροι που είναι. Κατά αυτόν το τρόπο όμως, δεν επιτυγχάνεται βελτίωση της λειτουργικότητας και της συνοχής στον ιστό της πόλης.

Εν τέλει, στο κομμάτι της εικόνας και κατ' επέκταση της ανθρώπινης ψυχολογίας, η εντύπωση που δίνεται από την πεποίθηση αυτή είναι κυρίως αρνητική. Ταυτόχρονα όμως, δίνει ελπίδα και ένα νοσταλγικό συναίσθημα στον παρατηρητή. Δημιουργεί την αίσθηση στον άνθρωπο και την εικόνα για την πόλη στους κατοίκους της και στους επισκέπτες πως αυτά είναι τα απομεινάρια του παρελθόντος, τα οποία βρίσκονται - χωρίς κάποια συνάφεια - ανάμεσα στον νεοσύστατο γύρω τους πλέον περιβάλλον, το στερημένο της έκφρασης πολιτισμού, που δεν αντιπροσωπεύει την πραγματική ιστορική ταυτότητα των κατοίκων και της πόλης. Τα μέρη της πόλης αντιμετωπίζονται απλώς ως χώροι ιστορικού και τουριστικού ενδιαφέροντος, αποκομμένα από το παρόν. Υπενθυμίζουν με την ύπαρξή τους πως οι πόλεις αυτές είχαν γνωρίσει κάποτε, σε μία άλλη εποχή, έναν άλλο χαρακτήρα και μία κοινωνία, τα οποία «πέθαναν» μαζί τους.

Το θέμα περί ορθής αντιμετώπισης της κληρονομιάς μπορεί να μην είναι άμεσα πολεοδομικό, καθώς αφορά κυρίως ιστορικούς και αρχαιολόγους, όμως δεν αφορά αμιγώς μόνο τους τελευταίους. Είναι ζήτημα που αφορά την κοινωνία στο σύνολό της, καθώς αναφέρεται στην κληρονομιά ενός έθνους. Ακόμη, η απόφαση για την αξιοποίηση ή μη, των μνημείων και των ευρημάτων επηρεάζει την οργάνωση της πόλης ως προς την ευελιξία του σχεδιασμού, την ανάγκη για νέες υποδομές (μουσεία κ.ά.), την σύνδεση του νέου με το παλιό, τον τουρισμό. Για τον λόγο αυτό, η πρωτοβουλία των αποφάσεων της αρχαιολογίας για τα προαναφερόμενα ζητήματα και η ισχύς αυτών - οι οποίες τις περισσότερες φορές καθυστερούν δραματικά να εκδοθούν, μη προφταίνοντας τις εξελίξεις - έναντι των αποφάσεων της πολεοδομίας θα ήταν καλό να μην είναι αδιάλλακτες και αμετάκλητες, αλλά να έρθουν μεταξύ τους σε ένα σημείο εναρμονισμού και κοινού σχεδιασμού.

2. ΠΑΡΑΛΙΟΣ & ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

Τα παραλιακά μέτωπα αποτελούν το «πρόσωπο» των σύγχρονων παραθαλάσσιων πόλεων. Η εικόνα τους μαζί με τα μνημεία και τα αξιοθέατα είναι τα στοιχεία εκείνα που απαρτίζουν την οντότητα μίας πόλης στο μυαλό ενός ανθρώπου. Έχουν δέουσα σημασία και δίνεται ιδιαίτερη έμφαση από τις σημερινές κοινωνίες για την παρουσίαση της μέγιστης δυναμικής τους προς όφελος της πόλης. Όπως γίνεται κατανοητό γίνεται αναφορά κυρίως στα μέτωπα εντός του αστικού χώρου, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι τα εξωαστικά μέτωπα είναι δευτερεύουσας σημασίας. Και οι δύο κατηγορίες μετώπων δέχονται αρκετές πιέσεις, προκλήσεις και συγκρούσεις σε πολλά επίπεδα και χρήζουν ορθής διαχείρισης. Αυτό διότι αναφορικά με τις χρήσεις γης, οι πλέον δυναμικές και ισχυρότερες τείνουν να επιβάλλονται σε βάρος των ασθενέστερων, οι οποίες κινδυνεύουν να παραμεριστούν. (Σαπουνάκης 2014) Κρίνεται αναγκαίο να γίνεται συστηματική αντιμετώπιση των ζητημάτων που προκύπτουν για ένα τόσο σημαντικό κομμάτι των πόλεων. (Colantonio A., Dixon T., 2011).

Υπάρχουν αρκετές πλευρές όπου μπορεί να προσεγγιστούν τα ζητήματα για τον παράλιο χώρο:

- Χωροταξική
- Πολεοδομική
- Οικονομική – Αναπτυξιακή
- Αρχιτεκτονική – Μορφολογική
- Περιβαλλοντική
- Νομική

Στην συγκεκριμένη μελέτη δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην πολεοδομική, οικονομική – αναπτυξιακή και αρχιτεκτονική – μορφολογική προσέγγιση, διότι έχουν αμεσότερη σχέση με την αστική αναγέννηση που αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

2.1 Η Σημασία του Παράλιου Χώρου

Η σχέση του ανθρώπου με το νερό έχει μεγάλο βάθος χρόνου, τόσο βιολογικά, όσο ιστορικά και εξελικτικά. Από τους αρχαίους καιρούς ο άνθρωπος αναπτύχθηκε και στον παράλιο (παραλίμνιο, παραποτάμιο) χώρο. Είναι χαρακτηριστικά τα παραδείγματα μεγάλων πολιτισμών που άνθισαν στον χώρο γύρω από το υγρό στοιχείο. Συγκεκριμένα πολλές από τις παράκτιες πόλεις της Ευρώπης έχουν ένα πολιτισμό και έναν τρόπο ζωής αρκετών αιώνων. (Fang C.,2012)

Η παράκτια ζώνη υπήρξε η κύρια εστία ανάπτυξης της κοινωνίας των ανθρώπων και της επικοινωνίας μεταξύ των λαών και των πολιτισμών. Η χρήση της θάλασσας για τις μεταφορές και το εμπόριο, καθώς και η εύκολη διαθεσιμότητα τροφής από τις εύφορες κοιλάδες και από τα παραγωγικά ύδατα σε μεγάλες ποσότητες συντέλεσε στην εκεί εγκατάσταση των ανθρώπων. (Breen A., Rigby D., 1996)

Στη σημερινή εποχή, η ανάπτυξη των πόλεων και η εστίαση του ανθρώπου στην τουριστική δραστηριότητα ήταν ένας από τους βασικούς παράγοντες της αστικοποίησης των παραλιακών μετώπων και εκσυγχρονισμού των τουριστικών και

των μεταφορικών υποδομών. (Wakefield S., 2006). Η συγκέντρωση μιας μεγάλης μερίδας ανθρώπων προς τις ακτές είχε ως αποτέλεσμα τον διαχωρισμό του χώρου σε πυκνοκατοικημένες περιοχές και σε περιοχές με λιγότερο πληθυσμό. (Hoyle, B.P, 1992) Οι παράκτιες περιοχές μέσα από την εμφάνιση του φαινομένου της αστικοποίησης έχουν αναπτυχθεί και συγκεντρώνουν διάφορες λειτουργίες και δραστηριότητες, όπως τουρισμό και αλιεία. Με μια γρήγορη ματιά γίνεται αντιληπτό ότι όπως όλες οι πόλεις, έτσι και αυτές αντιμετωπίζουν προβλήματα και προκλήσεις. Το σημείο που διαφοροποιούνται οι παράκτιες περιοχές με τις υπόλοιπες είναι στο σύνολο των δραστηριοτήτων που προσφέρουν, καθώς έχουν να κάνουν και με την στεριά και με την θάλασσα (Carta M., Ronsivalle D., 2016).

Παρόλη την έντονη προσπάθεια που γίνεται για την επιτυχή εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού και για την διαχείριση της παράκτιας ζώνης σε συνδυασμό με το φαινόμενο της αστικοποίησης δεν έχει επιτευχθεί ακόμη η αποτελεσματική σύνδεσή τους. Για να γίνει αυτή η σύνδεση θα πρέπει πρώτα να γίνουν κατανοητά όλα τα προβλήματα που προκύπτουν στις παράκτιες περιοχές και μέσω του σχεδιασμού να εξασφαλισθεί, όχι μόνο η ποιότητα των ακτών, αλλά και τρόποι αντιμετώπισης των επιπτώσεων που προκύπτουν, τόσο στο φυσικό, όσο και στο δομημένο περιβάλλον.

2.2 Παράκτιος Χώρος και Παράκτια Ζώνη: Βασικές Έννοιες και Ορισμοί

Οι έννοιες του παράκτιου χώρου και της παράκτιας ζώνης, τόσο στην ελληνική, όσο και στην ξένη βιβλιογραφία, είναι δύσκολο να διαχωριστούν. Η πρώτη έννοια έχει μια ευρύτερη σημασία και περιλαμβάνει την δεύτερη. Ο παράκτιος χώρος αποτελείται από την θάλασσα, από την ξηρά και από τον αέρα, με την ακτογραμμή να είναι το μέρος όπου αυτά τα 3 στοιχεία αλληλεπιδρούν. Η οριοθέτηση του παράκτιου χώρου, σύμφωνα με τους επιστήμονες, είναι η υψομετρική καμπύλη των 200 μέτρων και της ισοβαθούς των 200 μέτρων. Παρ' όλα αυτά, τα σύνορα της παράκτιας ζώνης δεν είναι τόσο συγκεκριμένα και ορίζονται πολλές φορές σύμφωνα με την εκάστοτε περίπτωση. Παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν στην απόδοση του

ορισμού δημιουργώντας διαφορετικές προσεγγίσεις για το θέμα είναι: (Κοκκώσης et al., 2015)

- ρυθμίσεις σχετικά με τις χρήσεις γης της παράκτιας ζώνης
- διάφορες επιστημονικές απόψεις για την ποιότητα των θαλάσσιων πόρων στα παράκτια ύδατα σε αντιστοίχιση με την ποιότητα του περιβάλλοντος στις ακτές
- η εκάστοτε ζώνη υποδομών και δραστηριοτήτων που συνδέεται άμεσα με τη θάλασσα
- η συνολική έκταση λεκάνης απορροής στις περιπτώσεις μελετών γεωλογικών, γεωμορφολογικών ή υδρογεωλογικών διεργασιών στο παράκτιο σύστημα
- διοικητικές υποδιαιρέσεις, όπως για παράδειγμα τα θαλάσσια σύνορα του κράτους

Ο ορισμός που αποδίδει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος στον όρο για την παράκτια ζώνη είναι «το μέρος της ξηράς που επηρεάζεται από την γειτνίαση με την θάλασσα, και το μέρος της θάλασσας που επηρεάζεται από την γειτνίαση με την ξηρά, μέχρι του σημείου στο οποίο οι χερσαίες δραστηριότητες του ανθρώπου έχουν μια μετρήσιμη επίδραση στην χημεία του νερού και την θαλάσσια οικολογία».

Οι παράλιες περιοχές σε παγκόσμιο επίπεδο είναι αυτές που αξιοποιούνται περισσότερο από τους ανθρώπους. Εξαιτίας αυτού χρήζουν προσοχής στο πως θα αξιοποιηθούν. Τόσο η πλεονεκτική τους θέση, όσο και το στοιχείο του νερού καθιστούν τις περιοχές ιδιαίτερες. Η θέση αυτών των πόλεων έχει καθορίσει την οικονομία τους, τις κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, ακόμα και τα έθιμα και τις παραδόσεις τους.

2.3 Αιτίες Μετασηματισμού των Παραλιακών Μετώπων

Πολλά είναι τα αίτια τα οποία κρίνουν ένα παραλιακό μέτωπο πως πρέπει να υποβληθεί σε αστική αναγέννηση και δεν διαφέρουν με τους γενικούς λόγους που οδηγείται μία περιοχή σε ανάπλαση. Η συνηθέστερη αιτία είναι, όταν παρατηρείται

υποβάθμιση που προκύπτει από οικονομική και αναπτυξιακή καθυστέρηση, πολεοδομική δυσλειτουργία και δυσλειτουργικό κτιριακό απόθεμα, προβλήματα κοινωνικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Η υποβάθμιση ως φαινόμενο εντείνει με την σειρά της τα προαναφερόμενα προβλήματα, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανάγκη για τη βέλτιστη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της υπάρχουσας κατάστασης. Συνδυαστικά πρέπει να καλυφθούν και οι ανάγκες που δημιουργούνται στην κοινωνία και στους ανθρώπους. (Σαπουνάκης, 2014)

Μία από τις αιτίες μετασηματισμού των παραλιακών μετώπων είναι η αποβιομηχάνισή τους. Σημαντικό μέρος των παραλιακών μετώπων μέσα στις πόλεις είναι οι πρώην βιομηχανικές και αποθηκευτικές ζώνες. Αυτές είχαν αναπτυχθεί σε άμεση σχέση με τις μεταφορικές υποδομές και κυρίως το λιμάνι. Πλέον παρουσιάζουν δυσλειτουργίες σε σχέση με τις νέες ανάγκες των πόλεων. (Marshall R.,2001).

2.4 Πιέσεις και Προβλήματα στον Παράκτιο Χώρο

Προβλήματα που απαντώνται στον παράκτιο χώρο από πολεοδομικής κυρίως σκοπιάς είναι (Giovinazzi, 2008):

- μη λειτουργικά κτιριακά κελύφη
- μη λειτουργικές αστικές υποδομές
- νέος τρόπος λειτουργίας λιμανιού & άλλων μεταφορικών υποδομών
- αποκοπή του αστικού ιστού από την θάλασσα

Αυτά κυρίως για τις προαναφερόμενες περιοχές πρώην βιομηχανικού χαρακτήρα. (Marshall R.,2001). Οι συγκεκριμένες παρουσιάζουν και πλεονεκτήματα προς αξιοποίηση που συμβάλλουν θετικά στην αντιμετώπιση των προβλημάτων. Τέτοια είναι:

- ενδιαφέροντα κτηριακά κελύφη λόγω παλαιότητας ή/και ιδιαιτερότητας γεωμετρικών χαρακτηριστικών

- ενδιαφέρον ρυμοτομικό σχέδιο και αστικές υποδομές
- στοιχεία αναγνωρισιμότητας της περιοχής

Παράγοντες που κάνουν την αστική αναγέννηση των παραλιακών μετώπων ακόμη πιο πολύπλοκη προσπάθεια είναι οι πολλοί εμπλεκόμενοι φορείς και ενδιαφερόμενοι στις παρεμβάσεις, οι υψηλές αξίες γης και η ανάγκη ξεκαθαρίσματος του ρόλου του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (Σαπουνάκης 2014). Πιέσεις και προβλήματα παρουσιάζονται και στην ακίνητη περιουσία των παραλιακών μετώπων, όπως ανακατανομή του εισοδήματος και φαινόμενα εξευγενισμού (gentrification), επιπτώσεις στην ιδιότητα και στην ενοικιαζόμενη κυρίως κατοικία. Έτσι κρίνεται αναγκαία η διερεύνηση του χαρακτήρα των παρεμβάσεων αστικής αναγέννησης σε σχέση με τις επιπτώσεις στις αξίες γης. (Σαπουνάκης 2014, Τριανταφυλλόπουλος 2011)

2.5 Η Διαχείριση του Παράκτιου Χώρου στην Ευρώπη και την Ελλάδα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση για την Διαχείριση των Παράκτιων Περιοχών

Οι περισσότερες χώρες στην Ευρώπη έχουν διαπιστώσει κάποια προβλήματα κυρίως όσον αφορά τον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου. Η Ε.Ε. δίνει κίνητρα, προκειμένου να εντάξουν όλες οι χώρες στον σχεδιασμό τους τις αρχές για την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης. Κάτι τέτοιο είναι ιδιαίτερα δύσκολο να επιτευχθεί από όλες τις χώρες, αφού η κάθε μια διαφοροποιείται από την άλλη, τόσο πάνω στα σχέδια, όσο και στα εργαλεία σχεδιασμού.

Ο σχεδιασμός των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης πάνω στην παράκτια ζώνη συγκεντρώνεται στον προσδιορισμό των χρήσεων γης και όχι στον περιορισμό της ανάπτυξης μέσω της θάλασσας. Κάποιες χώρες της Ε.Ε., όπως η Ελλάδα και η Ιταλία, έχουν θέσει υπό προστασία κάποιες περιοχές ή ζώνες. Για παράδειγμα στην Ιταλία με βάση έναν νόμο του '85 δεν είναι δυνατή η αλλαγή του χαρακτήρα των περιοχών που βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των τριακοσίων μέτρων από την ακτή θάλασσας ή λίμνης.

Από το '92 το Συμβούλιο Υπουργών Περιβάλλοντος ζήτησε από την επιτροπή να προετοιμάσει μια ολοκληρωμένη στρατηγική για την προστασία της παράκτιας ζώνης. Το συμβούλιο σύνταξε δύο εκθέσεις τις γνωστές ως «Natura2000» και «Natura2000+», αλλά και το «Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου». Έγινε δηλαδή αντιληπτό ότι για την προστασία αυτών των περιοχών χρειάζεται η εφαρμογή της ολοκληρωμένης διαχείρισής τους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσπαθεί να δώσει ώθηση σε μια προσέγγιση με την οποία οι χώρες λαμβάνουν υπόψη και άλλους παράγοντες που συμβάλλουν στην διαχείρισή τους.

Μεσογειακό Πρωτόκολλο για τις Παράκτιες Περιοχές

Με την εφαρμογή του σχεδίου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποδεικνύει ότι οι παράκτιες ζώνες έχουν την ανάγκη μιας ολοκληρωμένης εδαφικής προσέγγισης όμως θα πρέπει να ισχύει και για περιοχές οι οποίες αντιμετωπίζουν αρκετά προβλήματα και συγκρούσεις συμφερόντων.

Το 2008, 21 χώρες υπέγραψαν το Πρωτόκολλο ICZM για την ΟΔΠΠ στην Μεσόγειο. Το συγκεκριμένο Πρωτόκολλο αποτελεί μια σημαντική ώθηση για την προστασία αλλά και την σωστή διαχείριση των ευαίσθητων περιοχών της, δηλαδή των παράκτιων ζωνών. Κάποιες από τις βασικές κατευθύνσεις του Πρωτοκόλλου είναι οι εξής:

1. Οι Μεσογειακές χώρες με την εφαρμογή των σωστών πολιτικών και δράσεων με στόχο την επίτευξη του ολοκληρωμένου σχεδιασμού για τις παράκτιες περιοχές
2. Εξαιτίας των ιδιαίτερων γεωμορφολογικών τους χαρακτηριστικών τα νησιά θα πρέπει να εξεταστούν με προσοχή
3. Ένα ιδιαίτερο και πολύ σημαντικό κεφάλαιο στο Πρωτόκολλο αφορά τις φυσικές καταστροφές και τα προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής

Η Ελληνική Εμπειρία του Παράλιου Χώρου

Η Ελλάδα είναι από τις κατεξοχήν παράκτιες χώρες της Ευρώπης και του κόσμου με εκτενή ακτογραμμή και ένα πολυάριθμο σύνολο νησιών και βραχονησίδων (μεγαλύτερο από 3.000) στα χωρικά της ύδατα. Για το λόγο αυτό ο ελληνικός παράκτιος χώρος παρουσιάζει μεγάλη ποικιλομορφία στα τοπία και στα οικοσυστήματά του και αποτελεί χώρο ιδιαίτερης σημασίας για τους κατοίκους της χώρας. Λόγω της πολύπλοκης μορφής των ακτών η Ελλάδα έχει εκτεταμένη παραλιακή περίμετρο. Συνολικά ανέρχεται στα 13.1957 τετραγωνικά χιλιόμετρα επιφάνειας και 15.000 κ σε μήκος. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι τόσο στην ηπειρωτική Ελλάδα όσο και στα νησιωτικά συμπλέγματα του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους υπάρχει μια από τις μεγαλύτερες αναλογίες ακτών ανά συνολική έκταση εδάφους στην Ευρώπη. Το φαινόμενο αυτό είναι εντυπωσιακό δεδομένου άλλων καταστάσεων σε χώρες της Ευρώπης, όπως για παράδειγμα είναι η Γαλλία, η οποία ενώ διαθέτει έκταση τετραπλάσια της Ελλάδας, έχει μόλις μήκος ακτών 3.100 κ (Κοκκώσης et al., 2002).

Όμως, παρότι η Ελλάδα είναι μία χώρα με εξαιρετικά εκτεταμένο μήκος ακτών και ισχυρή παράδοση στη ναυτιλία, έχει περιορισμένη εμπειρία οργανωμένων αναπλάσεων παραλιακών μετώπων. (Σαπουνάκης 2014) Κύριοι λόγοι για το φαινόμενο αυτό είναι:

- η υστέρηση στην ανάπτυξη οργανωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων
- η υστέρηση στην ανάπτυξη οργανωμένων εγκαταστάσεων δραστηριοτήτων του δευτερογενούς τομέα
- και η υστέρηση στην εκπόνηση και αποτελεσματική εφαρμογή πολεοδομικών σχεδίων.

Μέχρι πρότινος εφαρμόζονταν μονάχα αποσπασματικές παρεμβάσεις στον παράλιο χώρο. Μεγάλης κλίμακας με ουσιαστικό χαρακτήρα έχουν αρχίσει τα τελευταία χρόνια στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας βλ. νέα παραλία Θεσσαλονίκης, Ελληνικό Αθήνα, Φαληρικό μέτωπο κ.ά.

Εικόνα 1: Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης



Πηγή: ebuildgr.files.wordpress.com

Εικόνα 2: Όρμος Φαληρικού Δέλτα



Πηγή: parallaximag.gr

Η επερχόμενη ανάπλαση της περιοχής του παλαιού αεροδρομίου στο Ελληνικό της Αθήνας είναι μία πολύ μεγάλης κλίμακας ολοκληρωμένη παρέμβαση για την χώρα που θα ακολουθήσει σε αυτά τα πρότυπα.

3. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μία ανασκόπηση σημαντικών αναπλάσεων της σύγχρονης εποχής που έλαβαν μέρος σε διάφορα μέρη του κόσμου. Τα παραδείγματα αυτά αποτελούν εφαρμογές καλών πρακτικών και ιδεών. Επιλέγεται να παρουσιαστούν τα ακόλουθα συγκεκριμένα παραδείγματα λόγω της ομοιότητας που παρουσιάζουν στα προβλήματα και στις επιδιώξεις των προτάσεων λύσης τους με την προτεινόμενη ανάπλαση του Λιμένα της Θάσου ασχέτως της διαφορετικής κλίμακας των παρεμβάσεων και του μεγέθους των πόλεων.

3.1 Βαρκελώνη, Ισπανία

Εικόνα 3: Το Παραλιακό Μέτωπο της Βαρκελώνης



Πηγή: viator.com

Το γεγονός το οποίο αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη για την εξέλιξη αυτής της πόλης ήταν η αποδοχή της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων το '92. Πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες η παραλιακή περιοχή της πόλης ήταν αρκετά υποβαθμισμένη με κακόφημες συνοικίες, εργοστάσια, τα οποία δεν ήταν πλέον σε λειτουργία ακόμα και φυλακές. Ένα άλλο πρόβλημα της σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με τον

αστικό ιστό ήταν οι σιδηροδρομικές διασταυρώσεις οι οποίες χρησιμοποιούνταν, είτε για την εναπόθεση απορριμμάτων, είτε για την εγκατάσταση ασθενών κοινωνικών ομάδων.

Η πρώτη ενέργεια που πραγματοποιήθηκε ήταν η αναδιοργάνωση του παραλιακού μετώπου με την μεταφορά όλων των λιμενικών δραστηριοτήτων σε άλλο τμήμα της πόλης και με την διακοπή των σιδηροδρομικών διαδρομών που αποτελούσαν το βασικό πρόβλημα σύνδεσης της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο.

Κατασκευάστηκε μια μαρίνα μεγάλη σε έκταση στην οποία υπήρχαν χώροι αναψυχής και πολιτιστικών δράσεων, επίσης κατασκευάστηκαν τεχνητές παραλίες, οι οποίες είχαν σκοπό την αναβάθμιση της περιοχής, αλλά και την ξεκούραση του επισκέπτη. Στο γνωστό Port Vell περιλαμβάνονται νέες στάσεις μετρό και χώροι στάθμευσης με το στοιχείο του πράσινου να κάνει αισθητή την παρουσία του. Η πόλη της Βαλτιμόρης ήθελε να πετύχει την ισορροπία μεταξύ φύσης και των δραστηριοτήτων της πόλης, με μονοπάτια, ποδηλατόδρομους και αισθητικά όμορφες κατασκευές για την στέγαση επιχειρηματικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Η πόλη της Βαρκελώνης θα μπορούσε να θεωρηθεί ένα από τα πιο επιτυχημένα παραδείγματα ανάπλασης παραλιακού μετώπου σε παγκόσμιο επίπεδο. Το νέο παραλιακό μέτωπο δίνει την αίσθηση μιας σύγχρονης πόλης με σημαντικά τοπόσημα και καλαίσθητες περιοχές που ενισχύουν την εικόνα της πόλης και την καθιστούν μια από τις πιο δημοφιλείς τουριστικές περιοχές.

3.2 Λισαβόνα, Πορτογαλία

Εικόνα 4: Το Παραλιακό Μέτωπο της Λισαβόνα



Πηγή: bookmundi.com

Το γεγονός ορόσημο για την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της πόλης της Λισαβόνας αποτέλεσε μια διεθνής έκθεση για τον εορτασμό των 500 χρόνων από την άφιξη του Vasco de Gama. Ένας από τους βασικούς στόχους της έκθεσης ήταν να κάνει γνωστή τη πόλη σε παγκόσμια κλίμακα και να την καταστήσει ως έναν διεθνή πόλο έλξης για τον τουρισμό και τις επενδύσεις.

Η περιοχή που έχριζε ανάπτυξης ήταν μια έκταση 5 χιλιομέτρων, η οποία έπρεπε να σχεδιαστεί από την αρχή και να κατεδαφιστούν αρκετές κτιριακές υποδομές οι οποίες συνέβαλλαν στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Το Parque das Nacoes αποτελείται από συνεδριακά κέντρα, μουσεία, εστιατόρια, χώρους αναψυχής κτλ.. Επίσης, αναβαθμίστηκαν σχεδόν όλες οι υποδομές μεταφορών και συνδέσεων, για να γίνεται πιο εύκολη η μετακίνηση των επισκεπτών από και προς το λιμάνι. Πολύ σημαντικό είναι το γεγονός ότι δύο νέες γραμμές, μία του μετρό και μία σιδηροδρομική, ενώνονται στον σταθμό Oriente, ο οποίος συνδέει την πόλη με την υπόλοιπη Ευρώπη. Τέλος, η εικόνα της πόλης αναβαθμίστηκε από τους πεζόδρομους,

οι οποίοι δημιουργούν διαδρομές στο κέντρο της πόλης και από τους ελεύθερους χώρους, οι οποίοι συνδυάζουν το πράσινο με μια σύγχρονη εικόνα της πόλης.

3.3 Γένοβα, Ιταλία

Εικόνα 5: Το λιμάνι της Γένοβα



Πηγή: onthemosway.eu

Το λιμάνι της Γένοβα είναι στην λίστα με τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου και είναι ιδιαίτερα γνωστό για την βιομηχανική του δραστηριότητα. Κάποια γεγονότα, όπως η οικονομική κρίση και η αποβιομηχάνιση έφεραν ως αποτέλεσμα την παρακμή της πόλης και την μη σύνδεση της με το λιμάνι το οποίο ήταν εγκαταλελειμμένο. Με αφορμή τον εορτασμό των 500 χρόνων από την ανακάλυψη της Αμερικής από τον Χριστόφορο Κολόμβο έγινε η πρώτη προσπάθεια για την αναβάθμιση και εξέλιξη της πόλης. Στόχος του αρχιτέκτονα, ο οποίος ανέλαβε το έργο, ήταν η περιοχή που θα δημιουργηθεί να αναμειγνύεται με τις υφιστάμενες χρήσεις γης, η οποία θα ήταν πιο σύγχρονη και θα έδινε την δυνατότητα στον επισκέπτη να έρθει σε επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο. Αυτό το όραμα έδωσε μια νέα εικόνα στην πόλη διατηρώντας και αναδεικνύοντας τα ιστορικά στοιχεία συνυπάρχοντας με τα νέα στοιχεία. Και σε

αυτήν την πόλη τοποθετούνται στο παραλιακό μέτωπο χώροι εκδηλώσεων, εμπορικά καταστήματα, ακόμα και υποδομές κατοικίας. Οι χώροι πράσινου αυξάνονται και συνδυαστικά με τα κατάλληλα στοιχεία π.χ. πέργκολες δημιουργούν χώρους για σκίαση και για ξεκούραση προς τον επισκέπτη. Όμως, σε αντίθεση με τα παραπάνω παραλιακά μέτωπα η περιοχή του λιμανιού που δεν συμπεριλήφθηκε στην ανάπλαση συνέχιζε να παρουσιάζει προβλήματα και να φαίνεται εντονότερα η υποβάθμιση της περιοχής.

Μπορεί η περιοχή να είχε μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης, αλλά τα σχέδια δεν ήταν εφικτό να πραγματοποιηθούν, λόγω του έντονου βαθμού παρέμβασης. Στην περιοχή έλαβαν χώρα άλλα προγράμματα ανάπλασης, τα οποία δεν φέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

3.4 Η Περίπτωση του ποταμού Huang Pu, Σαγκάη, Κίνα

Εικόνα 6: Χώροι συγκέντρωσης συνδέουν το παραλιακό μέτωπο και την πόλη

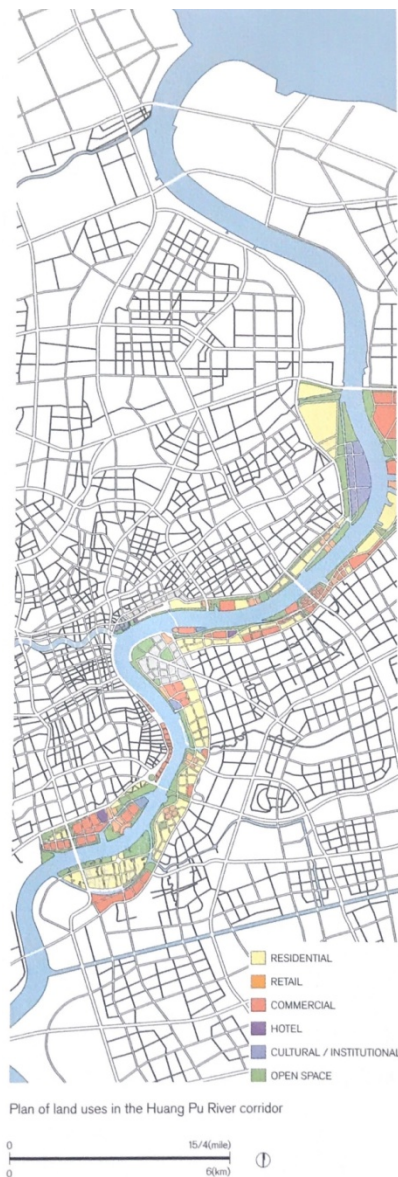


Πηγή: City Building (2010)

Ο ποταμός Huang Pu παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην πόλη της Σαγκάης. Είναι ό,τι για την Αγγλία και το Παρίσι ο Τάμεσης και ο Σηκουάνας αντίστοιχα. Συγκεντρώνει τις περισσότερες οικονομικές και εμπορικές λειτουργίες και την μεγαλύτερη αστική

πυκνότητα. Μπορεί να θεωρηθεί ως ένας ανοιχτός χώρος απόδρασης από την αστική πυκνότητα μιας από τις πιο πυκνοδομημένες πόλεις του κόσμου. Ο ποταμός αυτός διχοτομεί την Σαγκάη κι αποτελεί την σημαντικότερη εμπορική αρτηρία της Κίνας με χιλιάδες πλοία να τον διασχίζουν ετησίως.

Εικόνα 7: Πλάνο Χρήσεων Γης Σαγκάης



Πηγή: City Building (2010)

ακολούθησαν την ίδια φιλοσοφία για την διατήρηση της σημείων θέασης ανάμεσα στα κτήρια.

Το παραλιακό μέτωπο της Σαγκάης είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Κίνας και αναπτύχθηκε σε μία μεγάλη βιομηχανική περιοχή κατά την περίοδο της έντονης βιομηχανοποίησης των πόλεων. Ο νέος αυτός χαρακτήρας του παραλιακού μετώπου το απέκοψε από την υπόλοιπη πόλη. Τα νέα δεδομένα της σύγχρονης εποχής όμως, έδωσαν την ευκαιρία για τον επανασχεδιασμό του και για την μεγιστοποίηση των οφελών του για την πόλη. Δύο ήταν οι κύριοι άξονες της ανάπλασης του ιστορικού αυτού μετώπου. Ο πρώτος ήταν η διασφάλιση της μέγιστης δυνατής πρόσβασης για το κοινό στο παραλιακό μέτωπο και η ύπαρξη οπτικής επαφής κατά μήκος της ακτογραμμής του. Ο δεύτερος ήταν η επέκταση προς την ακτογραμμή μεγάλων εμπορικών δρόμων που οδηγούν προς το ποτάμι. Με αυτόν τον τρόπο οι χώροι θα μπορούσαν να μετατραπούν σε γειτονιές και χώρους συγκέντρωσης. Για το καλύτερο οπτικό αποτέλεσμα στην ανάπλαση αξιοποιήθηκε η καμπυλωτή γεωμετρία του ποταμού για την δημιουργία σημείων θέασης. Τα σχέδια για τις γειτονιές

Εικόνα 8: Σημεία Θέασης των αξιοθέατων από τις καμπύλες του ποταμού



Πηγή: City Building 2010

Εικόνα 9: Σημείο Δημόσιου Χώρου στον Ποταμό



Πηγή: City Building 2010

Μία μίξη ανάμεσα στους ιδιωτικούς ακάλυπτους χώρους και στους κοινόχρηστους δημόσιους της περιοχής δημιουργεί ελευθερία στο μέτωπο.

3.5 Η Περίπτωση του Παραλιακού Μετώπου του Hong Kong, Κίνα

Εικόνα 10: Master Plan του Παραλιακού Πάρκου

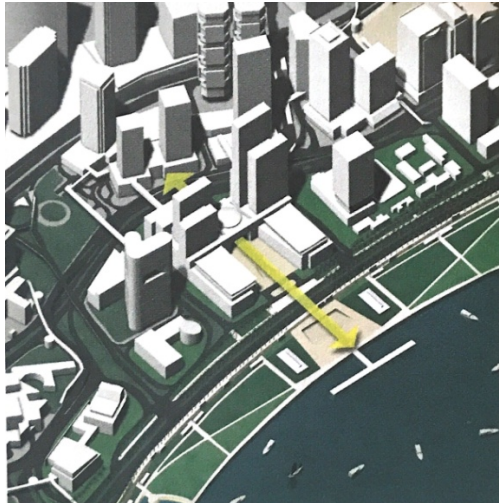


Πηγή: City Building 2010

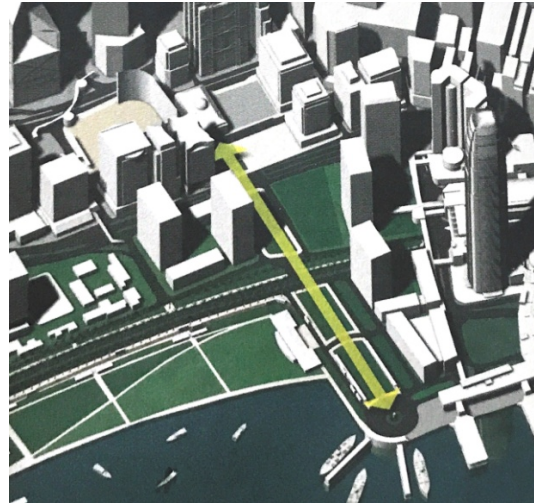
Το 1993 η κυβέρνηση του Χονγκ Κονγκ πρότεινε την επέκταση του επιχειρηματικού κέντρου σε συνδυασμό με την σύνδεση της σιδηροδρομικής γραμμής της πόλης με το διεθνές αεροδρόμιο. Το project επεδίωκε την απόκτηση του χώρου του παραλιακού μετώπου έκτασης 60 εκταρίων προς εκμετάλλευση. Υπήρξαν διαφωνίες στην πρόταση με πολλούς, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντολόγων που υποστήριζαν ότι η πρόταση προς οικοδόμηση της πιο αξιοσημείωτης περιοχής της πόλης, αυτής του παραλιακού μετώπου, από όπου και πήρε το όνομά της η πόλη, θα υποβίβαζε την περιοχή. Υπήρξε επίσης διαφωνία και από άποψη επιχειρηματικού

ενδιαφέροντος, καθώς υπήρχε η άποψη πως η υψηλή δόμηση που πρότεινε η ανάπλαση θα χαλούσε την θέα στην περιοχή και θα μείωνε την αξίες των ακινήτων και της γης στο κέντρο της πόλης. Έτσι, δημιουργήθηκε ένα σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής αντίθετο σε αυτό που πρότεινε η κυβέρνηση, που θα σταματούσε την επέκταση στο κομμάτι του παραλιακού μετώπου για την φιλοξενία του εμπορικού κέντρου. Σε αντιδιαστολή λοιπόν, η καινούργια πρόταση επεδίωκε στην δημιουργία ενός παραλιακού πάρκου σε συνδυασμό με νέες κτιριακές υποδομές, οι οποίες θα είχαν μία εγγύτητα και ευκολία στην πρόσβαση με τα πόδια και στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το πάρκο μαζί με τα νέα αυτά κέντρα θα ενίσχυε την αστική ταυτότητα μίας από της πιο επιχειρηματικές πόλεις του κόσμου.

Εικόνα 11: Νέοι Διάδρομοι προς το Παραλιακό Εικόνα 12: Ο Διάδρομος προς το Λιμάνι



Πηγή: City Building 2010



Πηγή: City Building 2010

Το καινούργιο αυτό σχέδιο προέβλεπε διαδρόμους θέασης που θα έφθαναν από το λιμάνι μέχρι το επιχειρηματικό κέντρο της πόλης, διατηρώντας την οπτική επαφή με το νερό.

Οι διάδρομοι λειτούργησαν από μόνοι τους ως περιοχές για νέα χαμηλού ύψους κτήρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Το σχέδιο κατάφερε να συγκεράσει τους αρχικούς στόχους για πύκνωση με το να τοποθετήσει εκ νέου τις νέες υποδομές για στέγαση και γραφεία σε θέσεις κοντά στο συγκοινωνιακό δίκτυο προς το αεροδρόμιο που είχε ήδη δημιουργηθεί.

Εικόνα 13: Ανοιχτός χώρος & μονοπάτια στα κτήρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος



Πηγή: City Building 2010

Ανοιχτός χώρος πρασίνου και μονοπάτια δημιουργούν ένα χώρο έλξης και ενδιαφέροντος στις περιοχές των ιστορικών κτιρίων της περιοχής.

Εικόνα 14: Σημείο θέασης και εκτόνωσης από την αστική πυκνότητα



Πηγή: City Building 2010

Το παραλιακό μέτωπο-πόλος έλξης, λειτουργεί ως χώρος αναψυχής και εκτόνωσης.

3.6 Θεσσαλονίκη, Ελλάδα

Εικόνα 15: Η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης



Πηγή: thessalonikiguide.gr

Το παράδειγμα ανάπλασης της κεντρικής προβλήτας στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν το μεγαλύτερο έργο ανάπλασης αυτής της κλίμακας στην χώρα, μέχρι τώρα. Για την υλοποίηση των έργων μικρής και μεγάλης κλίμακας κυρίως για την ανάπλαση του λιμανιού της πόλης έπρεπε να μεταφερθούν οι λιμενικές δραστηριότητες σε νέο χώρο. Ο κενός χώρος που προέκυψε έχριζε αποκατάστασης.

Το κτήρια που υπήρχαν στην περιοχή, είτε ήταν βιομηχανίες είτε ναυτιλιακές εγκαταστάσεις, διατηρήθηκαν και το εσωτερικό τους αναδιαμορφώθηκε, προκειμένου να στεγάσουν νέες χρήσεις. Αυτό το βήμα ήταν πολύ σημαντικό για την διατήρηση της φυσιογνωμίας και της ιστορίας της πόλης σε συνδυασμό με την αναβάθμισή της.

Το πλάνο για τις εγκαταστάσεις που φιλοξενούν πολιτιστικές δράσεις ήταν αρκετά φιλόδοξο όμως, δεν κατάφερε να έχει μια επιτυχημένη σύνδεση με τον αστικό ιστό και να είναι πόλος έλξης δραστηριοτήτων. Αυτό το αποτέλεσμα έφερε στο προσκήνιο νέες προσπάθειες για ανάπλαση της περιοχής οι οποίες είχαν στόχο την σύνδεση της πόλης με το λιμάνι.

Η προσπάθεια ανάπλασης της περιοχής από τον Λευκό Πύργο έως το Μέγαρο Μουσικής ήταν μια από τις περιοχές η οποία δεν αντιμετώπιζε προβλήματα και αποτελεί μια από τις πιο ελκυστικές περιοχές, τόσο για τουρίστες, όσο και για τους κατοίκους της πόλης. Η γραμμικότητα της έκτασης και η σύνδεση του υγρού στοιχείου με τον αστικό ιστό την καθιστούν μια από τις πιο ευχάριστες περιοχές για χαλάρωση. Το πράσινο στοιχείο σε συνδυασμό με τα μονοπάτια, τους χώρους στάσης και τις εναλλασσόμενες δραστηριότητες κάνουν το παραλιακό μέτωπο πόλο έλξης και παράλληλα αναβαθμίζουν την εικόνα της πόλης.

Εικόνα 16: Α΄ Προβλήτας Θεσσαλονίκης



Πηγή: typosthes.gr

3.7 Ηράκλειο Κρήτης, Ελλάδα

Εικόνα 17: Παραλιακό Μέτωπο Ηρακλείου



Πηγή: 5wnews.gr

Στην περιοχή στο λιμάνι του Ηρακλείου τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε η ανάπτυξη περιοχών αυθαίρετης κατοικίας και οχλουσών χρήσεων που υποβάθμισαν την εικόνα της περιοχής. Το πρώτο βήμα, προκειμένου να καταπολεμηθούν οι κοινωνικές και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην παραλιακή περιοχή του Ηρακλείου έγινε το 2004 με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων. Τον σχεδιασμό ανέλαβε ο Δήμος σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Κρήτης και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Οι δύο βασικές κατευθύνσεις που ακολούθησε το έργο ήταν η χωρική και η κοινωνικοοικονομική. Ο χωρικός σχεδιασμός στόχευε στον φυσικό σχεδιασμό και στην δημιουργία μιας δυναμικής σχέσης ανάμεσα στην πόλη και στο λιμάνι διατηρώντας πάντα τον χαρακτήρα και την κληρονομιά της πόλης. Ο κοινωνικοοικονομικός σχεδιασμός επικεντρώθηκε στην ικανοποίηση των αναγκών των κατοίκων. Βασική αρχή ήταν η ανάπτυξη να αποβεί πρωτίστως σε όφελος της τοπικής κοινωνίας και δευτερευόντως της πόλης.

Η έμφαση που δόθηκε ήταν προς την ανάπτυξη του δημοσίου χώρου και προς την σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα και όχι προς την κυκλοφορία. Οι περιοχές με τις αυθαίρετες κατοικίες προβλεπόταν να απομακρυνθούν και την θέση τους να πάρουν χώροι αναψυχής και πρασίνου, πολιτιστικοί χώροι και διαδρομές για τους επισκέπτες. Το παράδειγμα της πόλης του Ηρακλείου αποτελεί ένα επιτυχημένο παράδειγμα αστικής παρέμβασης και σύνδεσης της πόλης με το λιμάνι γεγονός το οποίο βοήθησε στην αναδιαμόρφωση της εικόνας της περιοχής.

Εικόνα 18: Κόμβος-Σιντριβάνι στο Παραλιακό Μέτωπο



Πηγή: iefimerida.gr

Ως αποτέλεσμα της παρέμβασης αυτής η πόλη «γύρισε το πρόσωπό της» προς την θάλασσα και το παραλιακό μέτωπο ανέκτησε τη σχέση του με τον αστικό ιστό και με το κέντρο της πόλης. Ο δημόσιος χώρος αυξήθηκε σε επιφάνεια και η εικόνα της περιοχής αναβαθμίστηκε πλήρως. Δόθηκε χώρος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και πολιτισμού. Η παράκτια ζώνη αναβαθμίστηκε περιβαλλοντικά και αρκετά στοιχεία της παραδοσιακής κληρονομιάς προστατεύθηκαν και αναδείχθηκαν. Δημιουργήθηκαν συνθήκες που ευνοούν την βελτίωση της ποιότητας ζωής.

3.8 Φαληρικό Δέλτα

Εικόνα 19: Ανάπλαση Φαληρικού Μετώπου



Πηγή: ecopress.gr

Η αναδιαμόρφωση αυτής της περιοχής επίσης ξεκίνησε με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες στην Ελλάδα το 2004. Ο στόχος της ανάπλασης της περιοχής ήταν η αναβάθμισή του και η σύνδεσή της με τον αστικό ιστό. Ο αρχιτέκτονας που ανέλαβε το έργο ήταν ο γνωστός Renzo Piano και είχε στόχο να μετατρέψει την περιοχή των 1.000 στρεμμάτων σε ένα παραθαλάσσιο πάρκο και την υπόλοιπη σε Κέντρο Πολιτισμού και Αναψυχής με χώρους όπως: το οικολογικό πάρκο, την εθνική λυρική σκηνή και την εθνική βιβλιοθήκη. Η περιοχή διαθέτει χώρους πρασίνου με περιοχές για περίπατο στις οποίες κυριαρχεί το υγρό στοιχείο. Η βιβλιοθήκη απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες και η Λυρική σκηνή διοργανώνει εκδηλώσεις μουσικής, θεατρικές παραστάσεις κτλ.

Η ανάπλαση αυτού του πάρκου έχει ως στόχο την ενδυνάμωση της σχέσης μεταξύ της θάλασσας και της πόλης και δημιουργεί έναν από τους μεγαλύτερους χώρους πρασίνου στην πόλη της Αθήνας, το οποίο αποτελεί πόλο έλξης, τόσο των τουριστών, όσο και των κατοίκων της πόλης.

3.9 Λοιπές Ιδέες & Φωτογραφίες Αστικών Διαμορφώσεων

Πέραν των παραδειγμάτων αυτών μελετήθηκαν αποσπασματικές ιδέες από άλλες περιοχές του κόσμου και μέρη της Ελλάδας.

Εικόνα 20: Παραλιακή Οδός, Κως



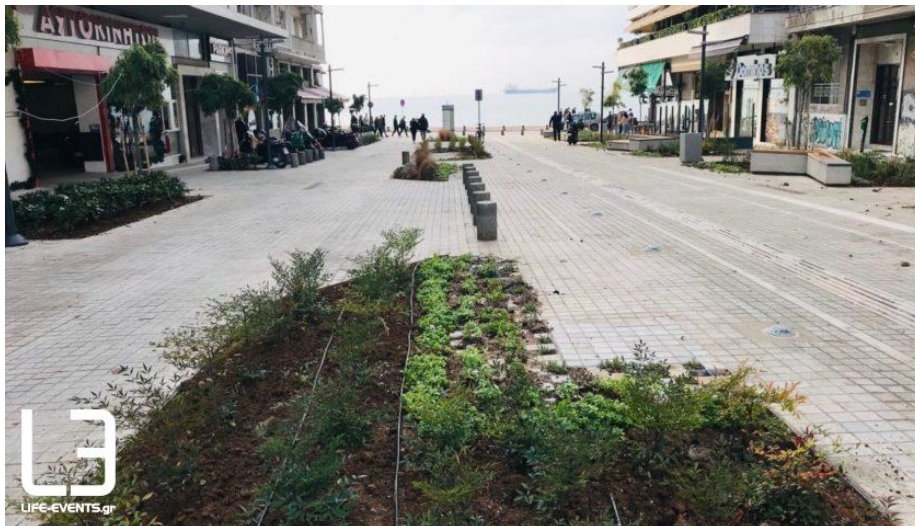
Πηγή: kos.gr

Εικόνα 21: Οδός Calle Alemanes



Πηγή: [google.com/maps](https://www.google.com/maps)

Εικόνα 22: Οδός Γούναρη, Θεσσαλονίκη



Πηγή: [life-events.gr](https://www.life-events.gr)

Εικόνα 23: Οδός Γούναρη, Θεσσαλονίκη



Πηγή: [google.com/maps](https://www.google.com/maps)

Εικόνα 24: Chicago Riverwalk



Πηγή: sasaki.com

Εικόνα 25: Chicago Riverwalk



Πηγή: sasaki.com

Εικόνα 26: Sea Organ, Zadar, Croatia



Πηγή: archdaily.com

Εικόνα 27: La Spezia Seafront, Italy



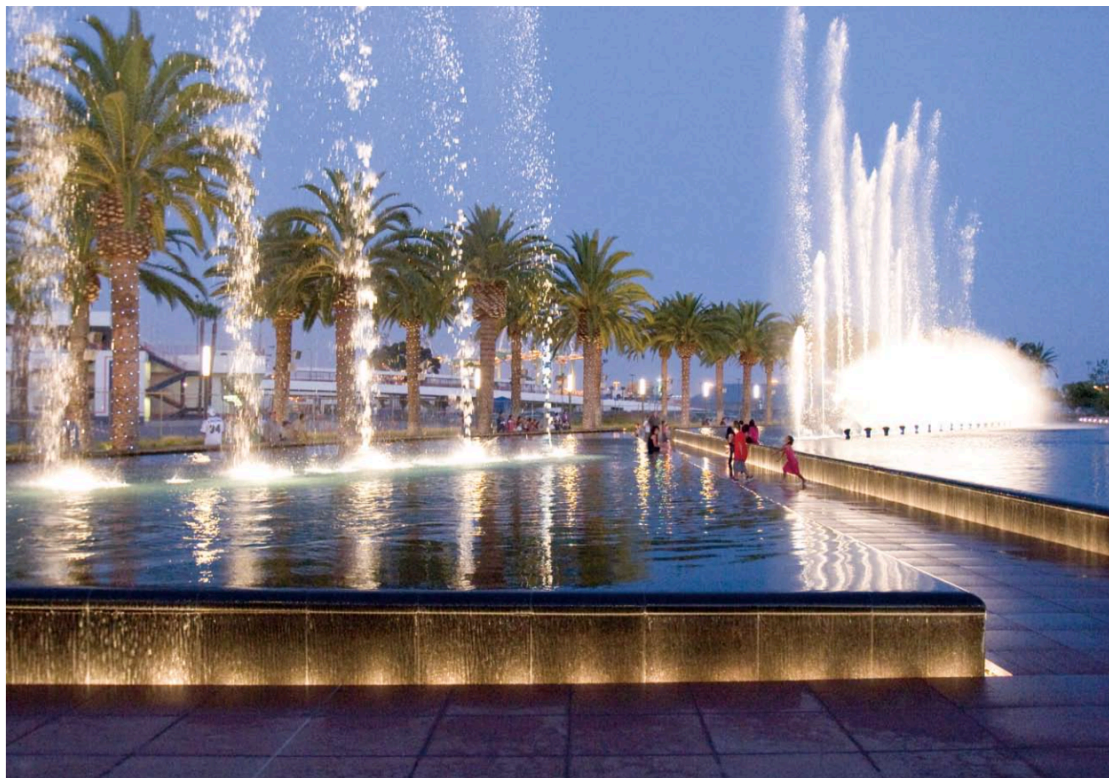
Πηγή: bestofcinqueterre.com

Εικόνα 28: Dover Esplanade, UK



Πηγή: Waterfront Landscapes 2012

Εικόνα 29: Los Angeles Waterfront



Πηγή: Waterfront Landscapes 2012

Εικόνα 30: Promenade Samuel-De Champlain, Canada



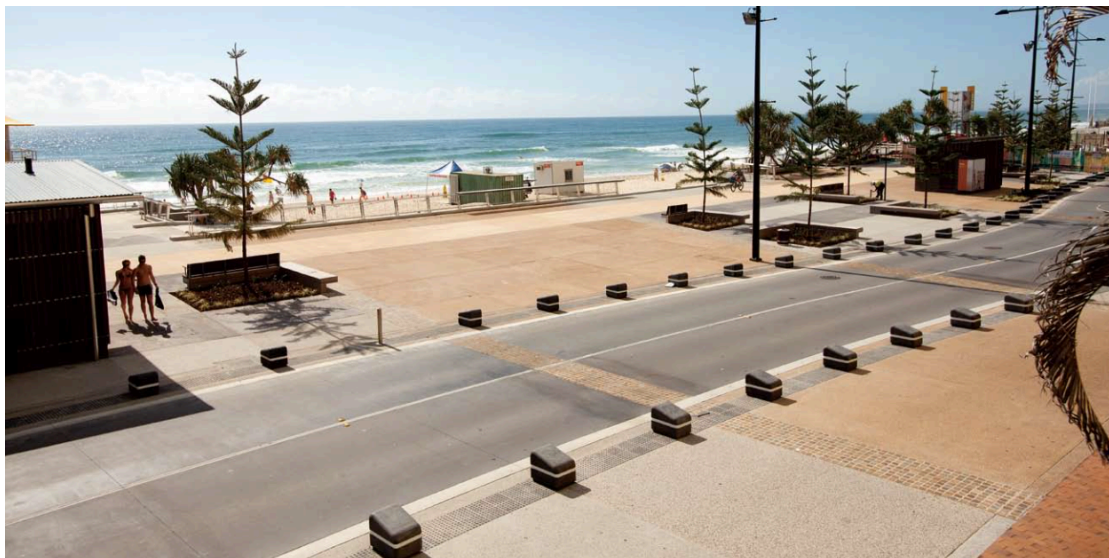
Πηγή: Waterfront Landscapes 2012

Εικόνα 31: Quai des Flots – wood raft



Πηγή: Waterfront Landscapes 2012

Εικόνα 32: Surfers Paradise Foreshore Redevelopment, Australia



Πηγή: Waterfront Landscapes 2012

Εικόνα 33: Champs – Élysées



Πηγή: pinterest.com

Εικόνα 34: Lisbon Coffee Kiosk



Πηγή: pinterest.com

Εικόνα 35: Pedestrian Friendly Waterfront



Πηγή: archisearch.gr

ΜΕΡΟΣ Β΄

4. ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΘΑΣΟΥ

4.1 Γεωγραφική & Διοικητική Ένταξη

Χάρτης 1: Χάρτης της Θάσου



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Το νησί της Θάσου βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της Ελλάδας σε απόσταση μόλις 13 περίπου χιλιομέτρων από το λιμάνι της Κεραμωτής και ανήκει στο γεωγραφικό διαμέρισμα της Μακεδονίας. Υπάγεται διοικητικά στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Π.Ε. Καβάλας και Θάσου) και αποτελεί

έναν ενιαίο δήμο, τον Δήμο Θάσου με

6 Δ.Κ. και 4 Τ.Κ. σύμφωνα με το Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», ΦΕΚ 87/Α/2010. Η έκτασή του ανέρχεται στα 380 τετ. χλμ., επιφάνεια που αντιστοιχεί στο 18% της συνολικής έκτασης της Π.Ε. Καβάλας & Θάσου.

4.2 Πληθυσμιακά & Οικονομικά Στοιχεία

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. της απογραφής του 2011 και του Γ.Π.Σ. το νησί της Θάσου έχει περίπου 13.770 μόνιμους κατοίκους που ασχολούνται με τον τουρισμό, την αλιεία, την εξόρυξη μαρμάρου κ.ά. Ο πληθυσμός είναι σχετικά ισοκατανεμημένος στις 6 Δ.Κ. του Δήμου, οι οποίες συνολικά συγκεντρώνουν περίπου το 82% των μόνιμων κατοίκων. Από αυτές η Δ.Κ. Θάσου συγκεντρώνει το

μεγαλύτερο αριθμό μόνιμων κατοίκων (3.240 κατ. ~24% του συνολικού πληθυσμού της Δ.Ε.). Την περίοδο 2001- 2011 ο πληθυσμός του μόνιμου πληθυσμού της Θάσου αυξήθηκε κατά 2%, ενώ κατά την δεκαετία 1991-2001 είχε παρουσιάσει μικρότερη αύξηση (1%). Σε επίπεδο Δημοτικών / Τοπικών Κοινοτήτων όμως, παρατηρούνται σημαντικές αυξήσεις πληθυσμού της τάξης του 23-24% (Δ.Κ. Θάσου, Δ.Κ. Ποταμιάς) κατά την 20ετία 1991-2011. Ως αποτέλεσμα της πληθυσμιακής εξέλιξης την περίοδο αυτή, η πληθυσμιακή πυκνότητα του Δήμου το 2011 είναι 36,23 κατ./τετρ. χιλ. και της Δ.Κ. Θάσου 142. Ο δείκτης γήρανσης του Δήμου είναι υψηλότερος του εθνικού μέσου όρου και το ποσοστό των οικονομικά ενεργών στο σύνολο του πληθυσμού του νησιού χαμηλότερο από αυτό της χώρας. Τα δύο τελευταία χαρακτηριστικά έχουν ιδιαίτερη σημασία, καθότι αποτελούν ένδειξη του σημερινού χαρακτήρα του πληθυσμού και της δυναμικής του μελλοντικής εξέλιξης. Σχετικά με την αστικοποίηση του πληθυσμού παρουσιάζεται διττός χαρακτήρας, διότι το 41,5% του νησιού ζει σε Δ.Ε αστικού χαρακτήρα συμπεριλαμβανομένης της Δ.Ε. Θάσου, ενώ το 58,5 σε περιοχές αγροτικού χαρακτήρα. Αναφορικά με τις οικονομικές δραστηριότητες επισημαίνεται ότι η Π.Ε. Καβάλας & Θάσου είναι προσανατολισμένη στον τριτογενή τομέα, ο οποίος υπολογίζεται στο 73% του συνόλου της οικονομίας της περιοχής.

4.3 Φυσικά Γνωρίσματα & Περιβάλλον

Η Θάσος διακρίνεται σε τρεις μορφολογικές ενότητες που παρουσιάζουν γεωλογικές διαφοροποιήσεις: την ενότητα των ακτών και μίας πεδινής παράκτιας ζώνης, την ενότητα των ημιλοφωδών και λοφωδών περιοχών, και τέλος την ενότητα της ορεινής περιοχής η οποία καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα του νησιού. Λόγω αυτού το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης του νησιού (πάνω από το 60%) καλύπτεται από δάση. Το υψηλότερο σημείο του νησιού είναι το Ψαριό με υψόμετρο 1210 μέτρα. Το ανατολικό τμήμα του νησιού είναι κυρίως ορεινό με κατάλευκους βράχους και γκρεμούς. Η άλλη πλευρά του νησιού δεν έχει τόσο υψηλό υψόμετρο, έχει πλούσιους κάμπους και κυριαρχεί το δέντρο της ελιάς.

4.4 Ιστορία της Θάσου

Η ιστορία της Θάσου ξεκινάει από τους προϊστορικούς χρόνους κιόλας με τα μέχρι στιγμής δείγματα ανθρώπινης δραστηριότητας και με τα ευρήματα να χρονολογούνται τη Νεότερη Παλαιολιθική Εποχή (20.000-10.000 π.Χ.) Εκεί που υπάρχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον όμως, είναι κατά την διάρκεια των κλασικών χρόνων. Η πρώτη αναφορά για την Θάσο σημειώνεται στην μυθολογία και πιο συγκεκριμένα στον μύθο της Ευρώπης. Κατά τον 7ο αιώνα π.Χ. το νησί κατοικείται από Πάριους, και γνωρίζει, μέχρι να καταστραφεί από τους Περσικούς Πολέμους την μεγαλύτερη ακμή του. Στην αρχαϊκή και κλασική εποχή μέχρι τα χρονιά του Φιλίππου η Θάσος αποτελεί ένα σπουδαίο οικονομικό κέντρο του Αιγαίου και μετατρέπεται σε μητρόπολη από αποικία. Το ισχυρό νόμισμά της ανταγωνίζεται το αθηναϊκό, καθώς γίνεται έντονη εξαγωγή των προϊόντων της σε όλη τη Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο. Οι σχέσεις της περνούν από πολλές σε αρκετές διακυμάνσεις συμμαχίας και αντιπαλότητας με την υπερδύναμη Αθήνα κι αυτό έχει αντίκτυπο στη διαχείριση των πόρων της. Το νησί συμμετέχει στην πρώτη Αθηναϊκή συμμαχία που εν τέλει αποχωρεί και δέχεται επίθεση. Οι κατακτήσεις του Φιλίππου δημιουργούν νέα δεδομένα στον ελληνικό κόσμο. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο επικρατεί για την Θάσο ασφάλεια, και μένοντας αμέτοχη ευημερεί. Αργότερα, θα επιδιώξει σχέσεις φιλίας με την ανερχόμενη υπερδύναμη Ρώμη, αποφεύγουν τις συγκρούσεις και βοηθούν στην περαιτέρω οικονομική ευημερία του νησιού έως το τέλος του αρχαίου κόσμου.

Μέχρι και την Βυζαντινή περίοδο οι πηγές για το νησί είναι λίγες με συμπέρασμα ότι δεν γλίτωσε από τις επιδρομές των Σλάβων. Αργότερα το νησί βρίσκεται υπό την Οθωμανική κατοχή έως το 1813 που παραχωρήθηκε στον Μεχμέτ Αλή μέχρι την απελευθέρωσή του το 1912. Κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο η Θάσος αποτέλεσε βάση της Αντάντ και αργότερα δέχτηκε αρκετούς πρόσφυγες από την Μικρά Ασία. Το νησί κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν υπό την κατοχή των Βούλγαρων έως το 1944 που απελευθερώνεται.

Η Θάσος είχε πάντοτε σημείο αναφοράς τη θάλασσα, αφού από αυτήν αντλούσε και σε αυτήν όφειλε τη δύναμή της. Ένα κλειστό πολεμικό λιμάνι, που διατηρεί ακόμη το

αρχαίο του σχήμα με τους λιμενοβραχίονες και τους φάρους στη θέση των αρχαίων προστατευτικών πύργων, προστάτευε τον στόλο της. Το εμπορικό λιμάνι είναι πιο ανοιχτό και βρίσκεται βορειότερα. Ισχυρός μόλος με κυκλικό πύργο στην απόληξή του, ορατός με ήσυχη θάλασσα, το προστάτευε από τους βοριάδες.

4.5 Τουρισμός & Ανάπτυξη του Νησιού

Αξιολόγηση ενδογενών δυνατοτήτων – προοπτικών

Μέσα από το Α' στάδιο του Γ.Π.Σ. της Θάσου αναφέρονται όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα αλλά και τα μειονεκτήματά της τα οποία είναι τα παρακάτω:

1. Η θέση του νησιού είναι ένας καθοριστικός παράγοντας. Βρίσκεται κοντά στην ηπειρωτική χώρα και στο αεροδρόμιο γεγονός το οποίο μειώνει αρκετά τις δυσκολίες που μπορεί να αντιμετωπίζει ένα νησί στην Ελλάδα. Οι εξωστρεφείς δραστηριότητες, όπως ο τουρισμός και η εξόρυξη δημιουργούν κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία πιθανόν να μην συναντώνται σε άλλο νησί στον ελλαδικό χώρο
2. Μέσα σε μια δεκαετία ο πληθυσμός σημειώνει μια μικρή αύξηση. Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τους θερινούς μήνες προστίθεται στον μόνιμο ο εποχικός πληθυσμός λόγω του μεγάλου αριθμού των τουριστών που επισκέπτονται το νησί
3. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω στο νησί της Θάσου κυριαρχεί ο τριτογενής τομέας και ακολουθούν ο δευτερογενής και ο πρωτογενής. Το νησί δίνει μια εικόνα πολυτομεακής οικονομίας.
4. Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη του νησιού είναι ο τουρισμός και η εξορυκτική δραστηριότητα όχι μόνο στην Θάσο, αλλά σε όλη την περιφέρεια. Αυτά τα δύο σε συνδυασμό δημιουργούν μια δυναμική εικόνα της περιφέρειας, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνή επίπεδο με ό,τι επιπτώσεις μπορεί να έχουν στο περιβάλλον.

Αναπτυξιακός Προγραμματισμός Περιόδου 2014-2020

Το ΥπΑνΥπ έχει κοινοποιήσει δύο εγκυκλίους για την νέα περίοδο 2014-2020. Η πρώτη Εγκύκλιος αφορά ό,τι έχει να κάνει με τα διαδικαστικά θέματα. Η νέα κατεύθυνση θα εφαρμοστεί μέσω «εφτά νέων Εμβληματικών Πρωτοβουλιών» που εντάσσονται σε τρεις θεματικές ενότητες.

Πίνακας 2: Νέες Πρωτοβουλίες του της Εγκύκλιου 2014-2020

Θεματική ενότητα	Εμβληματική πρωτοβουλία
Έξυπνη ανάπτυξη	- Ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη - Ένωση Καινοτομίας - Νεολαία σε κίνηση
Βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη	- Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους της - Μια βιομηχανική πολιτική για την εποχή της παγκοσμιοποίησης
Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς	- Ατζέντα για νέες δεξιότητες και θέσεις εργασίας - Ευρωπαϊκή πλατφόρμα κατά της φτώχειας

Πηγή: Γ.Π.Σ. Θάσου

Στην παρούσα εργασία αναφέρονται κάποιες αναπτυξιακές προτεραιότητες σε εθνικό επίπεδο που έχουν κοινά στοιχεία με το Γ.Π.Σ. της Θάσου:

1. Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας μέσω επιτάχυνσης της ένταξης της χώρας και των Περιφερειών στο νέο, μεταβαλλόμενο ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο και στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον μέσα από αναβάθμιση, διεύρυνση και επέκταση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων σε εθνική, περιφερειακή και αστική κλίμακα.
2. Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας.
3. Ενίσχυση της πρόσβασης και χρήσης τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών.
4. Ανάπτυξη των παραγωγικών τομέων της χώρας, με έμφαση στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων.

5. Ανάπτυξη των δυνατοτήτων ενδογενούς χρηματοδότησης των επενδύσεων, αλλά και ευρείας προσέλκυσης ξένων άμεσων επενδύσεων.
6. Βελτίωση των υποδομών, εκεί και μόνο όπου εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές διαπιστωμένες ανάγκες, με στόχο τη στήριξη της ανάπτυξης των Περιφερειών και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Η 2^η Εγκύκλιος θέτει πιο συγκεκριμένους στόχους αλλά και τους Αναπτυξιακούς στόχους για την νέα αυτή περίοδο, οι οποίοι επικεντρώνονται στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας έχοντας ως βασικό άξονα την δημιουργία μιας ανταγωνιστικής αγοράς με την παράλληλη ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής. Οι κύριοι άξονες που αφορούν το περιβάλλον, την κοινωνία και τον τουρισμό είναι οι εξής:

1. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων.
2. Ανάπτυξη και αξιοποίηση των ικανοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού.
3. Μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον.
4. Αειφόρος χωρική ανάπτυξη.

Αξιοθέατα του Νησιού

Ως καλοκαιρινό προορισμό επιλέγουν το νησί της Θάσου κάθε χρόνο αρκετοί τουρίστες από τις αρχές του 1960. Σιγά σιγά οι κάτοικοι αντιλαμβάνονται την αύξηση των εισοδημάτων τους και ξεκινούν να φτιάχνουν τουριστικά καταλύματα μεγιστοποιώντας την αξία της γης. Το νησί είναι γνωστό για τις καταγάλανες παραλίες του με τα καθαρά νερά και για την πλούσια βλάστηση. Έχει καταφέρει να κρατήσει την παραδοσιακή κουλτούρα των ελληνικών νησιών, σε αντίθεση με κάποια άλλα νησιά που υποδέχονται τουρίστες από το εξωτερικό.

Η Θάσος διαθέτει αρκετούς αρχαιολογικούς χώρους με τους πιο γνωστούς να είναι η Ακρόπολη, το αρχαίο θέατρο και η αγορά. Μέσα από αυτά τα αξιοθέατα γίνεται αντιληπτή η ιδιαίτερη ιστορία του νησιού. Πολύ σημαντική στάση για τους τουρίστες

αποτελεί και το αρχαιολογικό μουσείο του νησιού, το οποίο βρίσκεται στον Λιμένα και μάλιστα έχει ανακαινιστεί τα τελευταία χρόνια.

Όσοι επιλέγουν το νησί για θρησκευτικό τουρισμό είναι απαραίτητο να επισκεφθούν την Ιερά Μονή του Μιχαήλ Αρχαγγέλου στην Αλυκή. Ένα μοναδικό αξιοθέατο που προσφέρει στους επισκέπτες του στιγμές χαλάρωσης. Η Μονή βρίσκεται σε ύψωμα με την θέα να αποτελεί άλλο ένα κίνητρο για την επισκεφτεί κανείς.

4.6 Υποδομές & Κοινωνικός Εξοπλισμός

Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο του νησιού απαρτίζεται από την βασική περιμετρική οδό που διατρέχει τον δήμο, με έκταση περίπου εκατό χιλιόμετρα, και από κάθετους δρόμους που εξυπηρετούν τις ορεινές και τις παραλιακές περιοχές. Κάτι σημαντικό το οποίο θα έπρεπε να αναφερθεί είναι ότι μέχρι και το 1972 ο μόνος δρόμος με άσφαλτο ήταν αυτός από τον Λιμένα ως την Σκάλα Καλλιράχης. Έκτοτε έχουν γίνει αρκετές αλλαγές στο οδικό δίκτυο και μάλιστα σε κάποια σημεία το πλάτος του δρόμου έχει αυξηθεί. Σε γενικές γραμμές το οδικό δίκτυο της Θάσου χαρακτηρίζεται επαρκές με βάση την έκταση του, και την εξυπηρέτηση των χρηστών του.

Αεροπορικές Μεταφορές

Το νησί της Θάσου δεν διαθέτει δικό του αεροδρόμιο εξυπηρετεί όμως τις ανάγκες του από το αεροδρόμιο της Καβάλας. Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο δεν καλύπτει μόνο τις ανάγκες του νησιού, αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Καβάλας με πτήσεις, τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό. Την περίοδο του καλοκαιριού το μεγαλύτερο ποσοστό των πτήσεων που καταφθάνουν στο αεροδρόμιο είναι αποκλειστικά για την Θάσο.

Θαλάσσιες Μεταφορές

Η πρόσβαση στο νησί πραγματοποιείται ακτοπλοϊκώς από το λιμάνι της Κεραμωτής και αυτό της Καβάλας. Στην Θάσο βρίσκονται σε λειτουργία δύο επιβατικά λιμάνια, αυτά του Πρίνου και του Λιμένα. Βέβαια υπάρχουν κάποια μικρά «λιμανάκια» τα οποία χρησιμοποιούνται ως αλιευτικά. Επίσης, υπάρχουν και οι μαρίνες του νησιού όπως αυτή στον Λιμένα. Γενικά τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για αναβάθμιση των λιμανιών για την καλύτερη εξυπηρέτηση, τόσο των τουριστών, όσο και των μόνιμων κατοίκων. Την Θάσο συνδέουν δύο ακτοπλοϊκές γραμμές αυτές του Δ. Καβάλας και του Δ. Νέστου. Τα προηγούμενα χρόνια το νησί συνδεόταν και με άλλες ακτοπλοϊκές γραμμές οι οποίες σταμάτησαν εξαιτίας της χαμηλής ζήτησης.

Ενέργεια-Τηλεπικοινωνίες

Μέσω του δικτύου της Δ.Ε.Η. το νησί καταφέρνει να καλύπτει τις ανάγκες του όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια. Η σύνδεση της Θάσου με την ηπειρωτική χώρα γίνεται μόνο υποθαλάσσια. Στο νησί δεν έχουν ακόμα εγκατασταθεί Α.Π.Ε., ενώ βρίσκεται υπό διαβουλεύσεις η τοποθέτησή τους. Επίσης μέσω του προγράμματος «Εξοικονόμηση Κατ' Οίκον» προβλέπεται η τοποθέτηση φωτοβολταϊκών στις στέγες των υποδομών. Όλο το νησί καλύπτεται ικανοποιητικά από το δίκτυο του Ο.Τ.Ε. και όλων των εταιριών κινητής τηλεφωνίας.

Υδρευση-Άρδευση

Οι ανάγκες του νησιού σε ό,τι έχει να κάνει με την ύδρευση ικανοποιούνται από πηγές και γεωτρήσεις. Εξαιτίας του ότι η Θάσος εντάσσεται στην κατηγορία περιοχών με επαρκείς υδάτινους πόρους αλλά και υδατικό δυναμικό, δεν σημειώνονται ιδιαίτερες ελλείψεις και αδυναμίες στην κάλυψη των αναγκών. Οι εγκαταστάσεις του δικτύου ύδρευσης του νησιού χαρακτηρίζονται ως παλαιωμένες και για αυτό τον λόγο υπάρχει η δυνατότητα αναβάθμισής του.

Αποχέτευση

Το νησί διαθέτει δίκτυο αποχέτευσης και συλλογής όμβριων υδάτων όπως και εγκαταστάσεις βιολογικών καθαρισμών και επεξεργασίας λημμάτων.

Απορρίμματα

Η διάθεση και η συλλογή των απορριμμάτων αποτελεί ένα βασικό πρόβλημα, όχι μόνο για την Θάσο, αλλά για όλα τα νησιά της Ελλάδας. Οι Δήμοι που βρίσκονται στα παραλιακά μέτωπα βρίσκονται σε πιο πλεονεκτική θέση σε αντίθεση με τους ορεινούς Δήμους.

Στο νησί υπάρχει και το πρόβλημα της εξυπηρέτησης, αφού πολλές φορές οι κάδοι, είτε δεν καλύπτουν όλο το νησί, είτε δεν είναι αρκετοί. Το 2013 ο δήμος έκανε αίτηση σε ένα χρηματοδοτικό πρόγραμμα του «Πράσινου Ταμείου» με τίτλο «Προμήθεια εξοπλισμού για την αποκομιδή των απορριμμάτων με τη μέθοδο της υπογειοποίησης στον Δήμο Θάσου» για 4 συστήματα βυθιζόμενων κάδων.

Κάτι πολύ σημαντικό είναι ότι στο νησί οι κάτοικοι δεν κάνουν ανακύκλωση, αφού οι τόνοι/ ημέρα πολλαπλασιάζονται και είναι πολύ δύσκολη τόσο η συλλογή τους όσο και η εναπόθεσή τους.

Πρόβλημα αποτελεί το γεγονός ότι σε πολλά σημεία του δήμου δημιουργούνται εστίες σκουπιδιών και μάζων. Αυτό δημιουργεί υποβάθμιση της περιοχής και του περιβάλλοντος και είναι η αιτία για τις πυρκαγιές τους θερινούς μήνες.

4.7 Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης

Η Θέση και ο Ρόλος του Νησιού στο Χωροταξικό Πλαίσιο

Το ΠΠΧΣΣΑ κατατάσσει το νησί ως οικισμό τρίτου επιπέδου που εξαρτάται άμεσα από την Καβάλα. Οι πολιτικές του χωροταξικού σχεδιασμού μπορούν να εφαρμοστούν

στην πράξη για το νησί της Θάσου. Ένας τρόπος, για να «ξεκολλήσει» το νησί από την κατάσταση που έχει βρεθεί είναι να αξιοποιήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματά του (παραλίες, μουσεία, ιστορία, καταδυτικές ευκαιρίες) και να προσφέρει έναν ποιοτικό προορισμό για τους τουρίστες του, αλλά και για τους μόνιμους κατοίκους. Κάθε νησί στην Ελλάδα πρέπει να έχει ένα δικό του αναπτυξιακό σχέδιο, το οποίο είναι προσαρμοσμένο στις ανάγκες τους και επικεντρώνεται στην προώθηση των πλεονεκτημάτων του, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικό στην αγορά.

Ανάμεσα στην Σαμοθράκη και στην Θάσο, η Θάσος είναι αυτή που έχει την δυνατότητα να επιτύχει την προσέλκυση πολλών τουριστών (μαζικός τουρισμός) τηρώντας πάντα τις κατευθύνσεις που έχουν δοθεί. Εξαιτίας των πλούσιων φυσικών στοιχείων και της πολιτιστικής κληρονομιάς του νησιού είναι δυνατή η ανάπτυξη διαφορετικών μορφών τουρισμού (αγροτουρισμός, καταδυτικός και θρησκευτικός τουρισμός κτλ.).

Μια από τις βασικές προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει το νησί είναι η έντονη εξορυκτική δραστηριότητα, η οποία όμως, δεν πρέπει να έρχεται σε σύγκρουση με την τουριστική ανάπτυξη του νησιού και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Η μελέτη αξιολόγησης και αναθεώρησης του Περιφερειακού Πλαισίου της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης αναφέρει κάποια στοιχεία τα οποία αφορούν αποκλειστικά το νησί της Θάσου. Αυτά που αναφέρονται στην παρούσα εργασία αφορούν κυρίως τον τουρισμό, τις επιχειρήσεις και την οικονομία.

Αρχικά ένας σημαντικός κλάδος ανάπτυξης του νησιού θεωρείται η εξόρυξη μαρμάρου. Φυσικά στην ευρύτερη περιοχή εξίσου σημαντικές είναι και οι περιοχές της Δράμας και της Καβάλας. Τα συγκεκριμένα κέντρα θεωρούνται από τα πιο σημαντικά κέντρα εξόρυξης μαρμάρου.

Ένας ακόμη σημαντικότερος κλάδος είναι ο τουρισμός. Ο αριθμός των αφίξεων αυξάνεται ετησίως και εξαιτίας αυτού όλο και περισσότερες τουριστικές μονάδες

επιλέγουν να εκσυγχρονίζουν τα καταλύματά τους. Η τάση για αναβάθμιση σε συνδυασμό με την απουσία του χωροταξικού σχεδιασμού προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και σύγκρουση των χρήσεων γης. Ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα στο οποίο πρέπει να βρεθεί απαραίτητα μια λύση είναι οι επιπτώσεις των εξορυκτικών δραστηριοτήτων στον τουρισμό του νησιού.

Τέλος, είναι πολύ σημαντική η εφαρμογή του περιφερειακού σχεδιασμού, προκειμένου να υπάρξει σύνδεση των τουριστικών λιμανιών της Θάσου με τα αντίστοιχα της Χαλκιδικής.

Σχέδιο (με Κ.Υ.Α.) Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο και το Νησιώτικο Χώρο

Το συγκεκριμένο σχέδιο επιδιώκει την θέσπιση κάποιων κατευθύνσεων για την χωροταξική οργάνωση των νησιών σε εθνική κλίμακα μέσα σε 15 χρόνια.

Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τον νησιωτικό χώρο θέτει τους εξής στόχους:

1. Διατήρηση του πληθυσμού του νησιού, αλλά και βελτίωση των υποδομών, προκειμένου να γίνει ευκολότερη η μετάβαση σε υπηρεσίες οικονομικού ενδιαφέροντος.
2. Χρησιμοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του κάθε νησιού με βάση τα φυσικά αλλά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά τους και την προώθηση εναλλακτικών και ήπιων μορφών οικονομικής και οικιστικής ανάπτυξης.
3. Διατήρηση όλων των στοιχείων που διαμορφώνουν την εικόνα του νησιού όπως η ιστορία του, το φυσικό περιβάλλον, η πολιτιστική κληρονομιά κτλ.
4. Υλοποίηση έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και λαμβάνοντας υπόψη τη φέρουσα ικανότητα των νησιών.

Στο σχέδιο υπάρχουν τρεις ζώνες διαχείρισης οι οποίες αφορούν, τόσο τον παράκτιο, όσο και το νησιωτικό τμήμα. Αυτές είναι η κρίσιμη, η δυναμική και η υπόλοιπη παράκτια ζώνη.

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης

Το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης δίνει κατευθύνσεις όσον αφορά τον πρωτογενή, τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα. Η συγκεκριμένη εργασία εστιάζει στον τριτογενή.

Η νέα πολιτική για την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιφέρεια επικεντρώνεται σε επιλεγμένες μορφές τουρισμού, με στόχο την ποιότητα και όχι την ποσότητα. Για την επίτευξη αυτού ιδρύθηκε η Εταιρεία Τουρισμού της συγκεκριμένης Περιφέρειας.

Ό,τι έχει να κάνει με τις υποδομές τουρισμού και κυρίως τα καταλύματα θα πρέπει να χωροθετούνται σε ειδικές ζώνες από το εκάστοτε Γ.Π.Σ.-Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. ή να γίνει ένταξή τους σε προγράμματα οικιστικής ανάπτυξης. Ο καθορισμός αυτών των περιοχών θα πρέπει να γίνεται με τις εξής προϋποθέσεις:

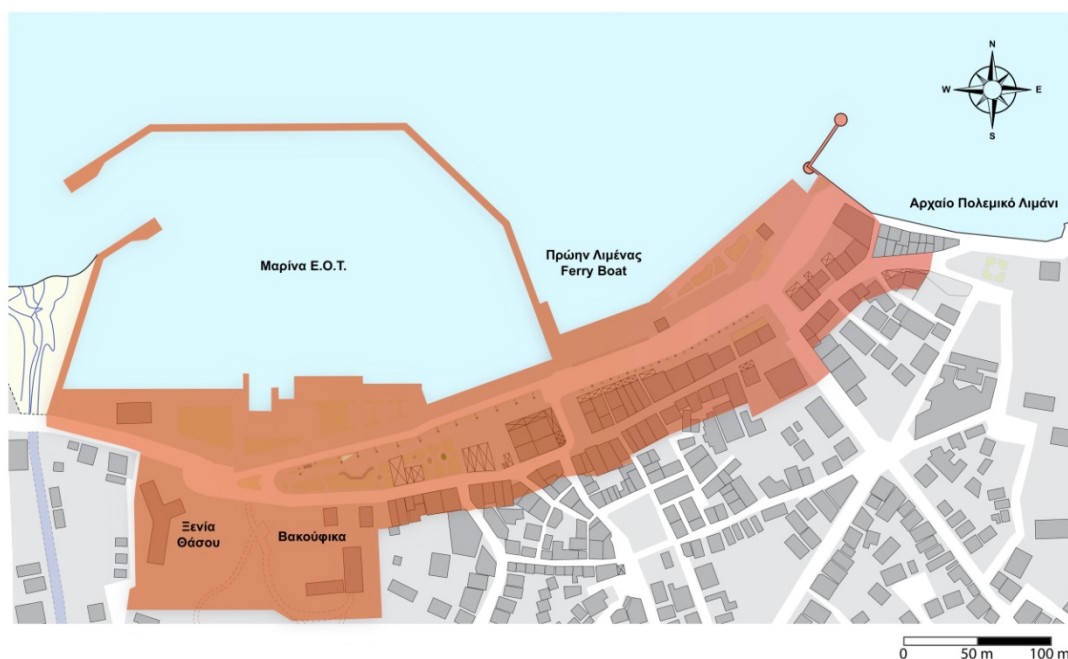
1. Να μην παραβιάζονται οι περιοχές προστασίας από τουριστικές εγκαταστάσεις και β' κατοικίες.
2. Όλες οι εγκαταστάσεις να είναι εντός των ορίων που ορίζει το ισχύον Γ.Π.Σ. και να επεκτείνονται τόσο μόνο όσο το έδαφος είναι ικανό να αντέξει τις πιέσεις που θα προκύπτουν.
3. Η επιλογή χωροθέτησης των χρήσεων γης να συμβαδίζει με τις αρχές προστασίας της παραλιακής κρίσιμης ζώνης.
4. Εάν είναι εφικτό να αποφευχθεί η δημιουργία νέων δρόμων κοντά στις παραλιακές ζώνες. Η επίσκεψη και η κάλυψη αναγκών των οικισμών μπορεί να γίνει με το οδικό δίκτυο να απέχει από την παραλιακή ζώνη.
5. Όσο το δυνατόν περισσότερο να ακολουθείται η μορφή του ήπιου τουρισμού το οποίο συνεπάγεται με εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας.
6. Το νησί μπορεί να είναι πόλος μαζικού τουρισμού όμως σιγά σιγά γίνεται προσπάθεια να ελκύει και άλλες μορφές τουρισμού πιο εξειδικευμένες
- 7.

5. ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΑΣΟΥ

Η παρούσα φάση περιλαμβάνει το κομμάτι της ανάλυσης της περιοχής μελέτης, όπου και γίνεται μία γενική ανάλυση των χαρακτηριστικών της και της φυσιογνωμίας της περιοχής μελέτης με στόχο τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των προβλημάτων και των ελλείψεών της. Επίσης, γίνεται μια αναγνώριση του ευρύτερου χώρου, ώστε να αναδυθεί η φυσιογνωμία και τα ιδιαίτερα στοιχεία που συντάσσουν το χώρο και τις λειτουργίες του. Στη συνέχεια, η ενδελεχής αυτή ανάλυση καταλήγει στην εξειδικευμένη διάγνωση των προβλημάτων και δυνατοτήτων της περιοχής μελέτης βάσει της οποίας συντάσσεται και η πρόταση ανάπλασης. Για την ανάλυση της περιοχής έγινε επιτόπια έρευνα και χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία του Γ.Π.Σ.

Χάρτης 2:

Χάρτης Ένδειξης της Περιοχής Μελέτης



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η περιοχή μελέτης της εργασίας λοιπόν, υπάγεται στην πρωτεύουσα του Δήμου Θάσου τον Λιμένα. Ο Οικισμός του Λιμένα βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του νησιού και θεωρείται ένας κεντρικός οικισμός, όπου χρωροθετούνται οι περισσότερες

κεντρικές λειτουργίες του δήμου. Εκεί βρίσκεται και η γραμμή που συνδέει την Θάσο με το λιμάνι της Κεραμωτής. Σύμφωνα με τις μετρήσεις της ΕΛ.ΣΤΑΤ. ο πληθυσμός του Λιμένα από το 1991 έως το 2011 έχει αυξηθεί κατά 611 κατοίκους και έχει εμβαδόν 1.423 στρέμματα. Η επιφάνεια της περιοχής Μελέτης προς ανάπτυξη απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη και η έκτασή της ανέρχεται στα 66 περίπου στρέμματα.

Όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο του οικισμού στον Λιμένα καθορίζεται από:

Α) Το ισχύον Γ.Π.Σ.

Β) Το Π.Δ. 23/9/1991 την «έγκριση πολεοδομικής μελέτης των πολεοδομικών ενότητων 1 και 2 του οικισμού Λιμένα Θάσου του δήμου Θάσου (Ν. Καβάλας)»

Γ) Την με αρ. 12/6083/98/17-6-1998 Απόφαση Νομάρχη «έγκρισης επέκτασης ρυμοτομικού σχεδίου Λιμένος Θάσου Ν. Καβάλας»

Η λειτουργική δομή και οι υπάρχουσες χρήσεις γης οργανώνονται με βάση το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Έτσι, ο οικισμός του Λιμένα χωρίζεται σε δύο πολεοδομικές ενότητες, αυτής με το παλιό τμήμα (προ του '23) και της επέκτασής της. Όλες οι κεντρικές λειτουργίες συγκεντρώνονται στο ανατολικό τμήμα της επέκτασης με το σχέδιο να περιλαμβάνει και άλλα τοπικά κέντρα και στο παλιό λιμάνι αλλά και δυτικά του οικισμού. Σύμφωνα με τις μετρήσεις της ΕΛ.ΣΤΑΤ. περίπου το 81% έχουν αποκλειστική χρήση και από το ποσοστό αυτό το 74% είναι κατοικίες, το 6,9% είναι γραφεία και το 5.5% είναι ξενοδοχειακές μονάδες. Οι υπόλοιπες μη αστικές χρήσεις μπορεί να είναι περιορισμένες όμως δείχνουν ότι η περιοχή σιγά σιγά αστικοποιείται. Τέλος τα ποσοστά για τις Β' κατοικίες είναι πάρα πολύ χαμηλά.

Κατά το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο ανάπτυξη περιοχής ονομάζεται το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, στη βελτίωση του

δομημένου περιβάλλοντος, στην προστασία και στην ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων.

Βάσει του παραπάνω ορισμού, αλλά και των υπολοίπων που έχουν προαναφερθεί, περιοχές ανάπλασης είναι εκείνες οι περιοχές στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες. Για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως περιοχή ανάπλασης πρέπει να συντρέχουν μία σειρά από αιτίες, όπως η εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής. (Αρ.3 Παρ.8 Ν.2508/97)

Στις παραπάνω διατάξεις περί αναπλάσεων του Ν. 2508/97 μπορεί να ενταχθεί η υπό μελέτη περιοχή που αποτελεί τμήμα της παραλιακής ζώνης του Λιμένα Θάσου (την χώρα του Νησιού).

5.1 Το Ιστορικό Κέντρο της Πρωτεύουσας της Θάσου & Το Πρώην Επιβατικό Λιμάνι

Η περιοχή ανάπλασης βρίσκεται στο κέντρο του θαλάσσιου μετώπου του οικισμού της χώρας του νησιού. Αποτελείται από το τμήμα του παραλιακού δρόμου, τον κοινόχρηστο χώρο της πλατείας και του παραλιακού πεζόδρομου, του πάρκου και του χώρου όπου γινόταν η επιβίβαση και η αποβίβαση στα οχηματαγωγά-επιβατηγά πλοία (ferry boat) της γραμμής Λιμένας-Κεραμωτή μέχρι και το έτος 2003. Συμπεριλαμβάνει επίσης την μαρίνα, το Ξενία και τα βακούφικα της Θάσου. Είναι ένα σημαντικά ευαίσθητο αισθητικά, λειτουργικά και περιβαλλοντικά τμήμα το οικισμού, καθώς αποτελεί περιοχή της ζώνης κεντρικών λειτουργιών.

Χάρη στη μεταφορά των υποδομών (προβλήτα λιμανιού) και των λοιπών υπηρεσιών υποστήριξης (Γραφεία Λιμενικού Σώματος, Συγκοινωνίες, Εκδοτήρια Εισιτηρίων) που έχουν ήδη γίνει, είχε δοθεί μία ευκαιρία για αξιοποίηση του ελεύθερου κοινόχρηστου χώρου. Για να δοθεί όμως η πλήρης δυνατότητα αξιοποίησης αυτού στο βέλτιστο εφικτό βαθμό, θα πρέπει να επιδιωχθεί η πλήρης απαλλαγή της

περιοχής από τις μέχρι τώρα υπάρχουσες χρήσεις. Αυτές περιλαμβάνουν τη χρήση του χώρου ως πάρκινγκ για στάθμευση των αυτοκινήτων, την χρήση του ως πιάτσα των ταξί και λειτουργία του σταθμού αυτών, τα οποία έπρεπε να έχουν μεταφερθεί ήδη από την προηγούμενη παρέμβαση. Επιπλέον γίνεται παράτυπα κατάληψη μέρους των πεζοδρομίων πέραν των επιτρεπτών τετραγωνικών που έχουν παραχωρηθεί από την αρμόδια δημοτική αρχή. Έτσι, θα ανακτηθεί ο δημόσιος χώρος και θα αλλάξουν ριζικά η χρήση του, η φυσιογνωμία του και τα οφέλη που προσφέρει.

Το λιμάνι της Κεραμωτής βρίσκεται στην απέναντι όχθη και ανήκει στον νομό Καβάλας. Η μεταξύ απόσταση των λιμανιών είναι περίπου 11 ναυτικά μίλια. Σημειώνεται ότι ο χώρος που αναφέρεται ως σημείο επιβίβασης-αποβίβασης δεν αναφέρεται στην παρούσα εργασία με τον χαρακτηρισμό «λιμάνι», διότι παρά την λειτουργία του που φαινομενικά τον χαρακτηρίζει ως λιμάνι, δεν πληροί όλα εκείνα τα τεχνικά, δομικά και επιπλέον λειτουργικά κριτήρια για να χαρακτηρισθεί αναλόγως. Χαρακτηριστική είναι η έλλειψη υποδομών, όπως αυτή του λιμενοβραχίονα για την προφύλαξη των πλοίων και τον ασφαλή ελλιμενισμό αυτών. Το μόνο στοιχείο που του προσδίδει αυτήν την ονομασία είναι η σχάρα για την πόρτα του πλοίου που υπάρχει κατά μήκος της όχθης, καθώς και το ότι βρίσκεται ανάμεσα στη μαρίνα του νησιού και το αρχαίο λιμάνι. Παρ' όλα αυτά για λόγους ευκολίας θα γίνεται αναφορά και για αυτό το μέρος ως λιμάνι. Ο λόγος για τον οποίο δεν ολοκληρώθηκε ως λιμάνι ήταν η επερχόμενη μεταφορά του, μαζί με τις εγκαταστάσεις του Κ.Τ.Ε.Λ. και των ΤΑΧΙ, σε νέο χώρο καταλληλότερο και πιο ευρύχωρο δυτικότερα του παραλιακού μετώπου, στην περιοχή επέκτασης του οικισμού. Οι εγκαταστάσεις είχαν ήδη ξεκινήσει με την δημιουργία του κρηπιδώματος και αναμενόταν η ολοκλήρωση των έργων υποδομής με την προσθήκη βραχίονα-κυματοθραύστη. Σήμερα γίνεται χρήση αποκλειστικά του νέου λιμανιού, αλλά κατά καιρούς χρησιμοποιείται ο προηγούμενος χώρος ως απάγκιο για την προσάραξη των πλοίων σε περιόδους δυσμενών καιρικών φαινομένων. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι η μη υλοποίηση κατασκευής του λιμενοβραχίονα στην ανατολική θέση του νέου λιμένος για την προφύλαξη των σκαφών. Συνεπώς το παλιό

λιμάνι είναι πιο «ήρεμο» και προστατευμένο σε δυνατούς κυματισμούς μέρος για την εξυπηρέτηση αυτού του σκοπού.

5.2 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης της Περιοχής

Η πρώτη ανάγνωση της ευρύτερης περιοχής δείχνει στον παρατηρητή ότι η γύρω περιοχή γύρω από το λιμάνι έχει ακολουθήσει μια οργανική και όχι προγραμματισμένη ανάπτυξη, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται ελλείψεις και δυσλειτουργίες, τόσο στην δόμηση, όσο και στην οργάνωση των κοινόχρηστων χώρων της περιοχής. Εκτός από την μορφολογικά άναρχη δόμηση που χαρακτηρίζει τα κτίσματα του παραλιακού μετώπου των οικοδομικών τετραγώνων, οι ελλείψεις αφορούν στην ανεπαρκή αναγνωρισιμότητα του λιμανιού, στην τυχαία διάταξη των ελεύθερων χώρων, και στο μικρό βαθμό αξιοποίησης του χώρου που διατίθεται για τους πεζούς.

5.2.1 Ανάλυση της Οργάνωσης & Λειτουργίας του Δημόσιου Χώρου κ' των Ισογείων

Γενικές Χρήσεις Γης - Χαρακτήρας Ευρύτερης περιοχής

Οι γενικές χρήσεις γης γύρω από τη περιοχή παρουσιάζονται παρακάτω στο χάρτη 2 και στον χάρτη 3 της πολεοδομικής οργάνωσης του Γ.Π.Σ. της Θάσου.

Γενικά η ευρύτερη περιοχή που στην ουσία αποτελείται από τον ίδιο τον οικισμό του Λιμένα Θάσου έχει μια έντονη τουριστική χρήση, αλλά και πολλές κεντρικές λειτουργίες και υπηρεσίες μιας και είναι η πρωτεύουσα του δήμου Θάσου. Όλος ο οικισμός είναι δομημένος και οργανωμένος με σημείο αναφοράς (κέντρο βάρους) το παραλιακό μέτωπο και κυρίως το λιμάνι μιας και ο Λιμένας αποτελεί την κύρια σύνδεση του νησιού με την ηπειρωτική Ελλάδα και κυρίως με την Καβάλα. Κατά μήκος όλου του παραλιακού μετώπου (τμήμα του οποίου είναι και η περιοχή μελέτης) υπάρχει έντονη τάση συγκέντρωσης τουριστικών χρήσεων (ξενοδοχεία,

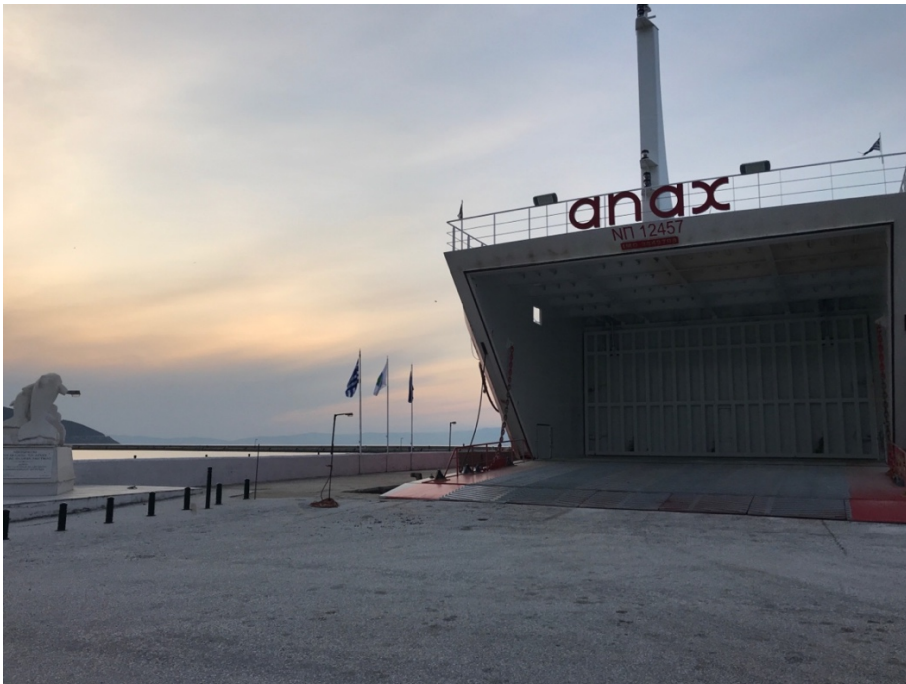
ενοικιαζόμενα δωμάτια κλπ.), όπως επίσης και χρήσεων εξυπηρέτησης του τουρισμού (χώροι εστίασης, διασκέδασης - αναψυχής κλπ.).

Εικόνα 36: Παραθαλάσσιο Μέτωπο Λιμένα



Ιδία Λήψη

Εικόνα 37: Πρώην Αποβάθρα



Ιδία Λήψη

Εικόνα 38: Έξοδος από το πρώην Λιμάνι-
Ανατολική Είσοδος Μαρίνας



Ιδία Λήψη

Εικόνα 39: Χώρος Στάθμευσης Οχημάτων



Ιδία Λήψη

Εικόνα 40: Αναξιοποίητο Μέτωπο Μαρίνας



Ιδία Λήψη

Εικόνα 41: Αποβάθρα Μαρίνας



Ιδία Λήψη

Εικόνα 42: Παραλιακή οδός έμπροσθεν της μαρίνας



Ιδία Λήψη

Εικόνα 43: Υψομετρική διαφορά της μαρίνας με το δρόμο



Ιδία Λήψη

Εικόνα 44: Πρόσδεση Ferry Boat στην Παλιά Αποβάθρα



Ιδία Λήψη

Εικόνα 45: Κακή κατάσταση του βραχίονα της μαρίνας



Ιδία Λήψη

Εικόνα 46: Δυτική είσοδος της μαρίνας



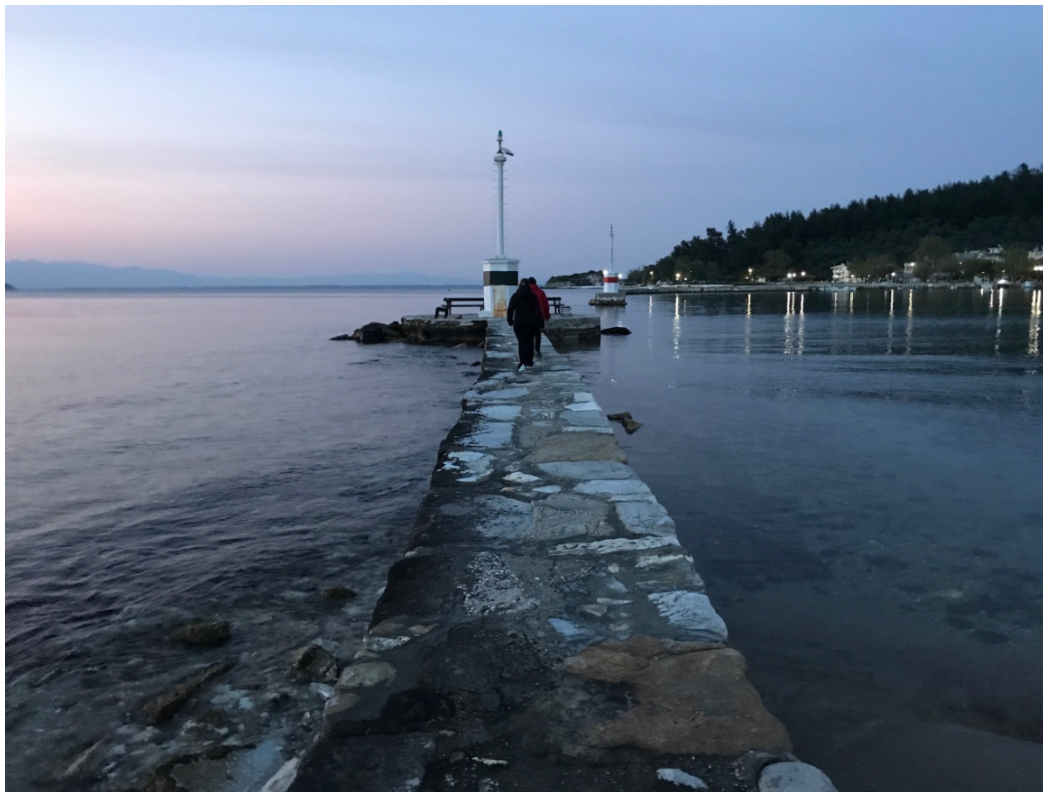
Ιδία Λήψη

Εικόνα 47: Απομεινάρια Αρχαίου Λιμανιού



Ιδία Λήψη

Εικόνα 48: Φάρος του Αρχαίου Λιμανιού



Ιδία Λήψη

Εικόνα 49: Σημείο Θέασης του Μετώπου



Ιδία Λήψη

Εικόνα 50: Παραλιακή Οδός



Ιδία Λήψη

Εικόνα 51: Αμφιθέατρο & Βακούφικα



Ίδια Λήψη

Εικόνα 52: Βακούφικο & Πάρκο



Ίδια Λήψη

Εικόνα 53: Όψη της Εισόδου του Ξενία



Ιδία Λήψη

Εικόνα 54: Είσοδος Ξενία



Ιδία Λήψη

Εικόνα 55: Πλάγια Όψη Ξενία



Ιδία Λήψη

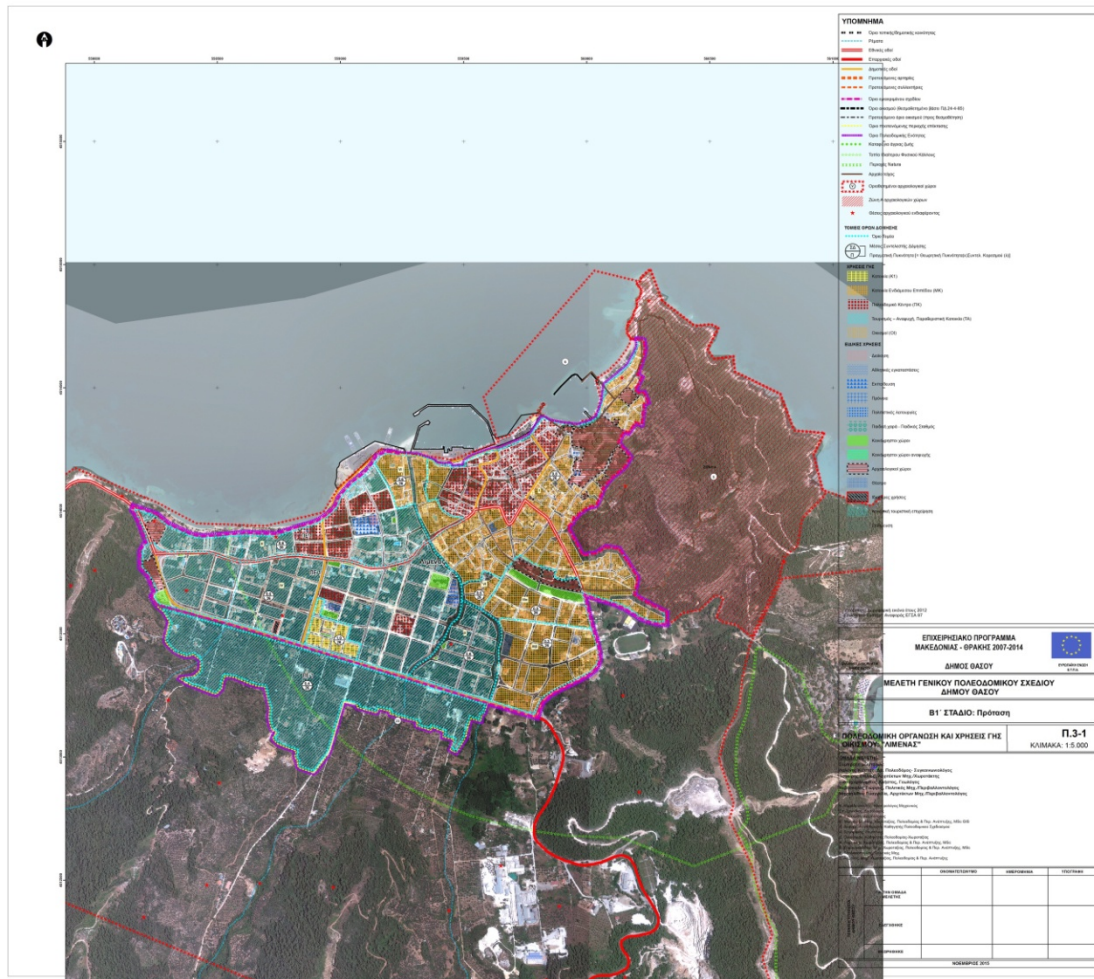
Χάρτης 3:



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η συνολική εικόνα του δομημένου περιβάλλοντος του οικισμού δεν έχει κάποιο συγκεκριμένο μορφολογικό χαρακτηριστικό γνώρισμα ανάλογο αυτών που συναντάται σε άλλα νησιά (Κυκλάδες, ανατολικό Αιγαίο κλπ.) και γενικά δεν έχει κάποια φυσιογνωμία που να τον κάνει άμεσα αναγνωρίσιμο. Επικρατεί μία τυπική αστική δόμηση με κτήρια μέτριου ύψους (έως 4 ορόφους) όμοιας αρχιτεκτονικής με της μέσης ελληνικής πολυκατοικίας. Το σύνηθες βέβαια ύψος ειδικά για τις κατοικίες είναι δύο ορόφοι με τετράριχτη κεραμιδένια σκεπή ή ταράτσα και μπαλκόνια στις όψεις. Ξεχωρίζει όμως, ένα σημαντικός αριθμός παλαιότερων κτισμάτων μονοκατοικιών που φέρει πιο ενδιαφέρουσα αρχιτεκτονική κάποια εκ των οποίων είναι και διατηρητέα μνημεία. Τα περισσότερα από αυτά τα κτίσματα έχουν πλέον αλλάξει χρήση και χρησιμοποιούνται ως εμπορικά καταστήματα, χώροι έκθεσης και πολιτισμού, χώροι εστίασης και διασκέδασης, αλλά και χώροι που φιλοξενούν διοικητικές αρχές και χώρους εκπαίδευσης, ενώ κάποια από αυτά δεν σταμάτησαν να έχουν την αρχική χρήση της κατοικίας. Ο οικισμός είναι σχετικά πυκνοδομημένος και κατά μήκος των ορίων της περιοχής μελέτης η δόμηση του είναι συνεχής.

Χάρτης 4: Πολεοδομική Οργάνωση



Πηγή: Γ.Π.Σ Θάσου

Η δομή του πολεοδομικού ιστού του Λιμένα Θάσου χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη δύο μορφών οργάνωσης, οι οποίες είχαν ως εφαλτήριο την αύξηση του ενδογενούς πληθυσμού και την οικονομική ανάπτυξη με τη μορφή της αύξησης της εισροής τουριστών. Το παλιότερο τμήμα του οικισμού το οποίο περιλαμβάνει τη περιοχή των κεντρικών λειτουργιών και το βορειοανατολικό τμήμα του οικισμού αναπτύχθηκαν σταδιακά στο πέρασμα του χρόνου λόγω της αύξησης του γηγενούς πληθυσμού και συγκεκριμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως η αλιεία. Η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού που συνεχίζεται μέχρι σήμερα ευθύνεται για την αύξηση του μεγέθους και την επέκταση του οικισμού προς τη νοτιοδυτική πλευρά, καθώς ο τουρισμός ενεργοποιεί τις παραγωγικές διαδικασίες αναπτυξιακού χαρακτήρα.

Η περιοχή με την οργανική ανάπτυξη χαρακτηρίζεται από στενούς δρόμους, οι οποίοι δημιουργήθηκαν από την ανάγκη για πεζή πρόσβαση των κατοίκων και για προφύλαξη από τις καιρικές συνθήκες. Η δόμηση η οποία υπαγορεύει αυτή τη κατάσταση έχει ως κύριο σημείο αναφοράς την εγγύτητα των κτηριακών όγκων με χαμηλό συντελεστή δόμησης, αλλά υψηλό βαθμό κάλυψης. Εξαιρεση αποτελούν τα τετράωροφα ξενοδοχεία που πλαισιώνουν την περιοχή μελέτης.

Η μορφολογία του εδάφους οδήγησε την ανάπτυξη προς τα νοτιοδυτικά, καθώς η επέκταση του κεντρικού πυρήνα του οικισμού προς τα ανατολικά εμποδίζεται από το ορεινό ανάγλυφο. Γενικά, η μορφολογία του πολεοδομικού ιστού μπορεί να χαρακτηριστεί αστεροειδής. Η περιοχή των κεντρικών λειτουργιών αποτελεί το κέντρο αυτού του αστεροειδούς, ενώ οι δύο κύριοι οδικοί άξονες που τον διασχίζουν αποτελούν τις ακτίνες.

Η κατοικία χαρακτηρίζεται από οριζόντια ανάπτυξη. Πρόκειται για κατοικία που αποτελείται από κτήρια δυο ή τριών ορόφων. Τα σχήματα των κτιρίων παρουσιάζουν ανομοιομορφία, με τα κτήρια του κέντρου και του οικισμού που χρονολογείται πριν το 1923 να διαφέρουν σημαντικά από τα σύγχρονα τα οποία χαρακτηρίζονται από σύγχρονες αρχιτεκτονικές μορφές.

Λόγω έλλειψης πολεοδομικής μελέτης για τον οικισμό του Λιμένα, δεν υπάρχει κάποια εκτίμηση για τους ελεύθερους χώρους και κυρίως για τους χώρους πρασίνου, όπως επίσης και για τυχόν ελλείψεις. Η επιτόπια καταγραφή όμως, έχει δείξει ότι υπάρχει αισθητή έλλειψη χώρων πρασίνου κατά μήκος όλης της ακτογραμμής του οικισμού, όπως επίσης και μη ορθή χρήση και οργάνωση των υπαρχόντων. Οι ελάχιστοι ελεύθεροι χώροι οργάνωνονται σε δύο κυρίως περιοχές. Η μια περιοχή βρίσκεται κατά μήκος της παραλιακής γραμμής, όμως δέχεται συνεχώς συρρικνώσεις από άλλες χρήσεις, οι οποίες διεκδικούν χώρο στη περιοχή. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η δημιουργία μαρίνας, τα καταστήματα λιανικού εμπορίου ή οι καφετέριες οι οποίες δρουν ανταγωνιστικά. Η δεύτερη περιοχή βρίσκεται κατά μήκος του οδικού άξονα Λιμένα-Πρίνου.

Στο πολεοδομικό κέντρο συγκεντρώνεται σχεδόν το σύνολο των κεντρικών λειτουργιών του οικισμού. Οι χρήσεις γης που περιλαμβάνονται είναι το λιανικό εμπόριο, διοίκηση, τα γραφεία, πολιτιστικές λειτουργίες και ψυχαγωγία. Άλλες χρήσεις όπως η εκπαίδευση εξυπηρετείται από τρία κτιριακά συγκροτήματα τα οποία στεγάζουν δύο δημοτικά σχολεία ένα γυμνάσιο και ένα λύκειο.

Οι δραστηριότητες διασκέδασης και αναψυχής βρίσκονται συγκεντρωμένες ως επί το πλείστον στη περιοχή των κεντρικών λειτουργιών και στη παραλιακή ζώνη. Κατά τους μήνες της τουριστικής αιχμής οι δραστηριότητες αναψυχής και διασκέδασης αυξάνονται και ενισχύονται, ενώ κατά τους χειμερινούς μήνες ατονούν.

Κυκλοφοριακά ο οικισμός παρουσιάζει ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα. Η πλειονότητα των διαδρομών που είναι λιγότερο από ένα χιλιόμετρο κυκλοφορούνται με τα πόδια ή το ποδήλατο. Αυτές οι διαδρομές συνήθως συνδέονται με την εργασία, την εκπαίδευση, το λιανικό εμπόριο και πραγματοποιούνται στο κέντρο ή σε περιοχές γύρω από αυτό. Υπάρχει σχετικά μία αυξανόμενη χρήση του ποδηλάτου κυρίως από τους κατοίκους, αλλά το χρησιμοποιούν και οι επισκέπτες. Επίσης, μεγάλες είναι και οι ροές πεζών στο εμπορικό κέντρο, στους αρχαιολογικούς χώρους και προς τις κοντινές παραλίες.

Σε αντίθεση με την αυξημένη ζήτηση βρίσκεται η προσφορά των σχετικών υποδομών όπως πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων. Η αντιστοιχία αυτή είναι έκδηλη στο κεντρικό τμήμα του οικισμού, το οποίο έχει αναπτυχθεί οργανικά, όπου παρατηρείται, είτε ανεπάρκεια, είτε παντελής έλλειψη πεζοδρομίων.

Ειδικές Χρήσεις Γης - Χαρακτήρας Περιοχής Μελέτης

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τον ελεύθερο δημόσιο χώρο από την προβλήτα ως και τα απέναντι κτήρια (οικοδομική γραμμή) με πρόσωπο στο θαλάσσιο μέτωπο. Αναλυτικότερα, στη βόρεια πλευρά βρίσκεται η θάλασσα. Νότια και κεντρικά στην περιοχή μελέτης και σε άμεση γειτνίαση βρίσκονται σε σειρά το δασαρχείο, το αστυνομικό τμήμα και γραφεία της πυροσβεστικής, ξενοδοχείο στο ισόγειο των οποίων βρίσκονται καταστήματα. Στο ανατολικό άκρο υπάρχει ένα ξενοδοχείο και

καταστήματα εστίασης, ενώ στο δυτικό βρίσκεται το Ξενία της Θάσου που γειτνιάζει με τα Βακούφικα στα ανατολικά του. Από τα δυτικά και με κατεύθυνση στο κέντρο βρίσκονται καταστήματα λιανικού εμπορίου, καφέ-μπαρ και λοιπά καταστήματα εστίασης. Στο έμπροσθεν αυτών τμήμα υπάρχει μία πεζοδρομημένη πλατεία και μπροστά της πλατείας η μαρίνα του Ε.Ο.Τ. που χωρίζεται με δρόμο από την πλατεία.

Η καθ' ύψος ανάλυση του Νότιου μετώπου δείχνει ότι το ισόγειο χρησιμοποιείται κατ' αποκλειστικότητα για εστιατόρια, αναψυχή και εμπόριο, χρήσεις δηλαδή άμεσα συνυφασμένες με τον τουριστικό χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής όπως διαγνώστηκε παραπάνω. Η διαπίστωση αυτή είναι πολύ σημαντική για την φυσιογνωμία της περιοχής μελέτης μιας και διαφαίνεται η έντονη διάθεση των κατοίκων να χρησιμοποιήσουν το χώρο αυτό για τουριστικούς σκοπούς. Το παραπάνω συμπέρασμα ενισχύεται από την εντατική εκμετάλλευση του παρακείμενου χώρου του πεζοδρομίου, αλλά και τμήματος του δρόμου που διασχίζει την περιοχή με την χρήση πρόχειρων και ημιμόνιμων κατασκευών, τεντών κλπ. Συναντάται λοιπόν, το φαινόμενο ο άμεσα συναρτώμενος με τις εμπορικές και τουριστικές χρήσεις δημόσιος χώρος να καταλαμβάνεται από τις παραπάνω κατασκευές δυσχεραίνοντας σημαντικά την κίνηση των πεζών και οχημάτων, αλλά και αλλοιώνοντας το τοπίο.

Βασικό συνεκτικό στοιχείο της υπό μελέτης περιοχής αποτελεί ο δρόμος μονής κυκλοφορίας που τη διασχίζει με φορά από ανατολικά προς δυτικά. Αποτελεί ένα από τους βασικούς άξονες του Λιμένα με σημαντικά αυξημένη διαμπερή κυκλοφορία ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Κατά το μήκος αυτής της οδού παρατηρείται έντονη στάθμευση καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η πρόσβαση στην αρχαία αγορά και στο θέατρο, η οποία επιτρέπει, τόσο την κίνηση των πεζών από και προς την ανατολική αρχαιολογική ζώνη, όσο και την κίνηση τροχοφόρων.

Στο φυσικό περιβάλλον και στο τοπίο της περιοχής απουσιάζει παντελώς το πράσινο. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί ο χώρος πρασίνου στο ανατολικό τμήμα της περιοχής, όπως επίσης και μια σειρά από φοίνικες κατά μήκος του κεντρικού παραλιακού

μετώπου η παρουσία των οποίων δεν γίνεται όμως άμεσα αντιληπτή, λόγω της υπερφόρτωσης της εικόνας του μετώπου από πλήθος μορφολογικά στοιχεία και κατασκευές.

5.2.2 Ανάλυση του Ύψους των Κτηρίων & των Χρήσεων Γης των Ορόφων

Για την καλύτερη ανάλυση του δομημένου χώρου έγιναν χάρτες ανάλυσης του αριθμού των ορόφων των κτηρίων και των χρήσεων γης τους.

Χάρτης 5:



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρείται ότι τα κτίσματα παρουσιάζουν σημαντικό ύψος για το επίπεδο του οικισμού με τα υψηλότερα να συγκεντρώνονται στο κέντρο. Το μέσο ύψος τους είναι οι τρεις όροφοι. Το ισόγειο υπολογίζεται ως ο πρώτος όροφος των κτηρίων.

Χάρτης 6:



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Από ότι γίνεται αντιληπτό από τον χάρτη η περιοχή αυτή συγκεντρώνει και αρκετές κατοικίες.

Χάρτης 7:



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρείται ότι οι χρήσεις γης του 3^{ου} ορόφου είναι περίπου ίδιες με του 2^{ου}.

Χάρτης 8:



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Λίγα είναι τα κτήρια με 4 ορόφους και έχουν χρήση τουρισμού και κατοικίας.

Χάρτης 9:

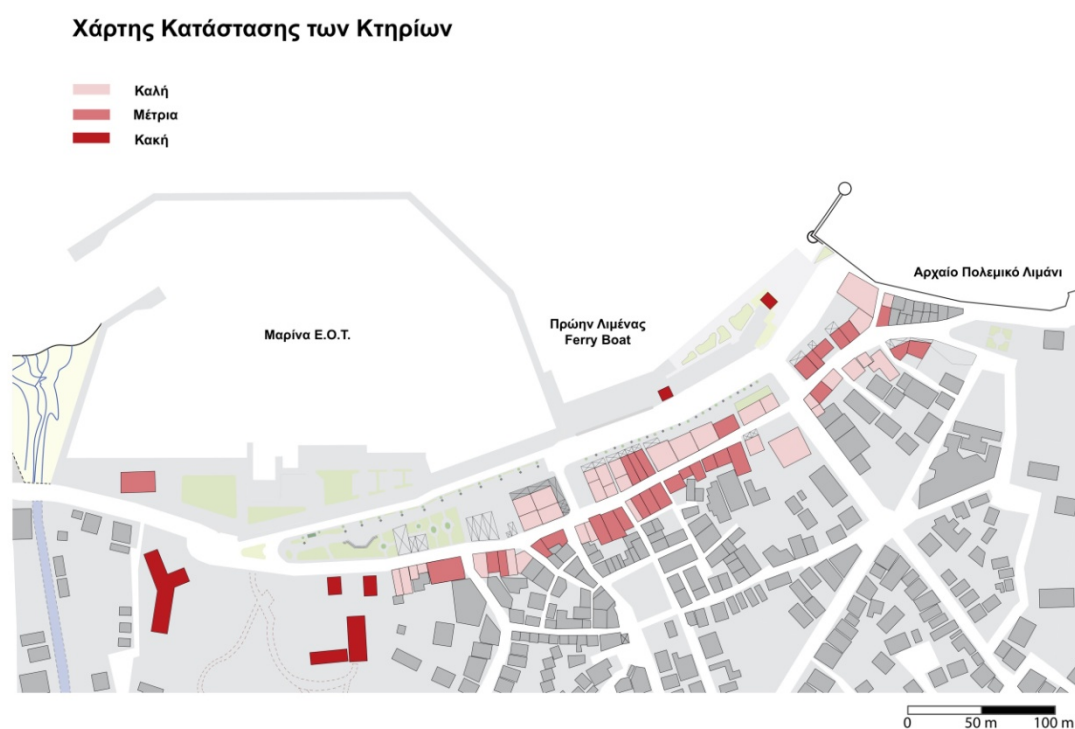


Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σημειώνεται ότι δεν υπάρχουν κτήρια περισσότερων των τεσσάρων ορόφων στην περιοχή μελέτης παρά μόνο ενός που διαθέτει την ταράτσα του ως 5^ο όροφο με την στέγασή της με στέγαστρο για την εξυπηρέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής στη χρήση γης του τουρισμού.

5.2.3 Ανάλυση της Κατάστασης των Κτηρίων

Χάρτης 10:



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

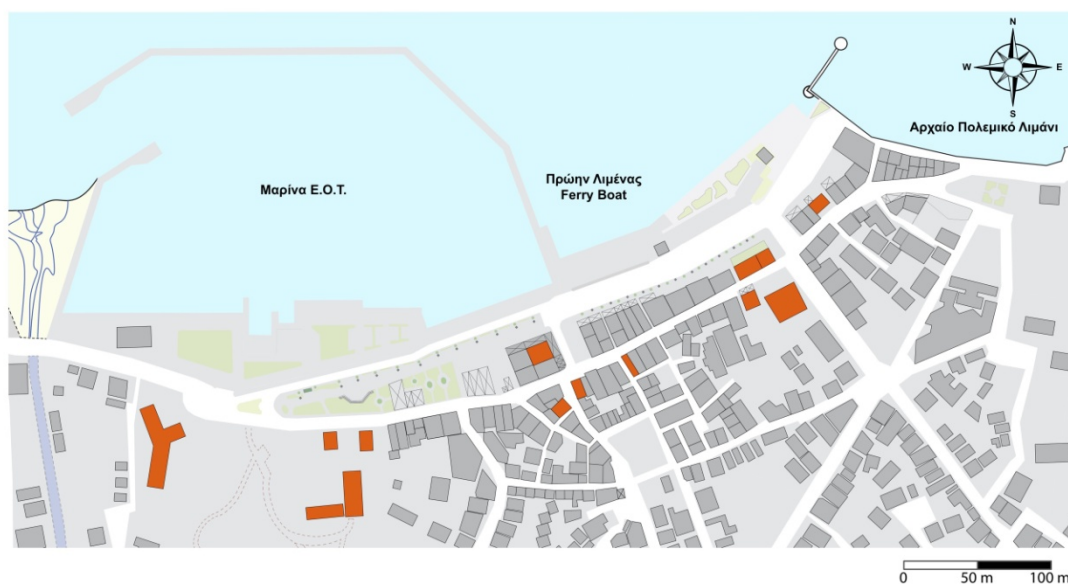
Από την επιτόπια έρευνα ανάλυσης της περιοχής προκύπτει ότι τα κτήρια ως επί το πλείστον παρουσιάζουν μία μέτρια κατάσταση, ενώ αρκετά από αυτά είναι καλά διατηρημένα. Αυτό είναι αποτέλεσμα, τόσο της παλαιότητάς τους, όσο και άλλων παραγόντων, όπως η οικονομική κρίση και η έλλειψη διάθεσης. Παρατηρούνται ακόμη και φαινόμενα εγκατάλειψης κτηρίων, όπως αυτών στο δυτικό κομμάτι της περιοχής μελέτης. Ο κύριος λόγος είναι το ιδιοκτησιακό καθεστώς των κτισμάτων και εκτάσεων αυτών που ανήκουν στην Αιγυπτιακή Πρεσβεία, τον Ε.Ο.Τ. και το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.

5.2.4 Κτήρια Αρχιτεκτονικού και Μορφολογικού Ενδιαφέροντος

Τα κτήρια αυτά μαζί με μερικά ακόμη που απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη φέρουν μία ενδιαφέρουσα αρχιτεκτονική και μορφολογία σε σχέση με τον λοιπό μεταμοντέρνο κτιριακό εξοπλισμό. Σημαντικό ρόλο σε αυτό παίζει και η παλαιότητά τους.

Χάρτης 11:

Χάρτης Κτισμάτων Μορφολογικού & Αρχιτεκτονικού Ενδιαφέροντος



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τα κτήρια αυτά εντοπίζονται στο παραλιακό τμήμα της περιοχής του εσωτερικού πεζόδρομου και στο δυτικό τμήμα.

5.3 S.W.O.T. Ανάλυση του Παραλιακού Μετώπου

Για την καλύτερη εμπέδωση της ανάλυσης και την διεξαγωγή συμπερασμάτων για την περιοχή μελέτης με σκοπό την πρόταση μίας ολοκληρωμένης λύσης, έγινε η ακόλουθη S.W.O.T. ανάλυση.

Πίνακας 3: S.W.O.T. Ανάλυση του Παραλιακού Μετώπου

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
<ul style="list-style-type: none"> • Διαθέσιμος Χώρος • Υπάρχουσες Υποδομές • Κεντρικές Λειτουργίες • Θάλασσα • Υπάρχουσα Ιστορία και Πολιτισμός 	<ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη Ταυτότητας • Αισθητική & Λειτουργική Υποβάθμιση της Περιοχής • Έλλειψη Οργάνωσης • Κενά Κελύφη, Brown Fields & έλλειψη συντήρησης των κτηρίων • Μη αξιοποίηση της Μαρίνας • Χαμηλή Τουριστική Δαπάνη
Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> • Ισχυρό momentum της Ελλάδας στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη • Έλξη Επιχειρηματικού και Επενδυτικού Ενδιαφέροντος στην Ελλάδα • Τεχνολογικές Εξελίξεις • Χρηματοδότηση από ευρωπαϊκά/κοινοτικά κονδύλια για πράσινη ανάπτυξη 	<ul style="list-style-type: none"> • Οικονομική Συρρίκνωση λόγω της 10ετής ύφεσης της οικονομίας • Στροφή του Επενδυτικού & Τουριστικού Ενδιαφέροντος σε άλλους Προορισμούς • Πανδημική Κρίση του κορωνοϊού Covid-19 • Τεταμένο κλίμα με τη γείτονα χώρα της Τουρκίας

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Από την αυτή συμπεραίνεται ότι η ορθολογική αξιοποίηση του κοινόχρηστου αυτού χώρου είναι ζήτημα πνοής για έναν οικισμό που στερείται οργανωμένων ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου. Αυτό φαίνεται και από τα μειονεκτήματα και από τις απειλές που ελλοχεύουν για το μέρος. Οι πολλές ευκαιρίες που παρουσιάζονται τονίζουν την αναγκαιότητα και τη σημασία της παρέμβασης ενδυναμώνοντας τα κίνητρα για την εφαρμογή της.

Αντίθετα, η εφαρμογή των σεναρίων των τάσεων μέχρι τώρα που έχει ως αποτέλεσμα την έλλειψη ολοκληρωμένου σχεδίου οργάνωσης και αναδιάταξης των χρήσεων της περιοχής, ενέχει τον κίνδυνο να οδηγήσει στην περαιτέρω χωρική απομόνωση και περιβαλλοντική υποβάθμιση του σημαντικού αυτού τμήματος του παραλιακού μετώπου της πόλης με ανυπολόγιστες συνέπειες για την ομαλή λειτουργία του οικισμού και πολύ περισσότερο για τις δυνατότητες του για μελλοντική ανάπτυξη.

5.4 Συμπεράσματα

Είναι λοιπόν απαραίτητο η συγκεκριμένη πρόταση ανάπλασης να έχει ως βασικό στόχο την επεξεργασία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπλασης και αναβάθμισης της περιοχής μελέτης μέσα από μία πολεοδομική, συγκοινωνιακή και αρχιτεκτονική προσέγγιση των στοιχείων και των χαρακτηριστικών της, όπως επίσης και την κατά το δυνατόν καλύτερη χωρική και λειτουργική ένταξη της στο ευρύτερο περιβάλλον.

6. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

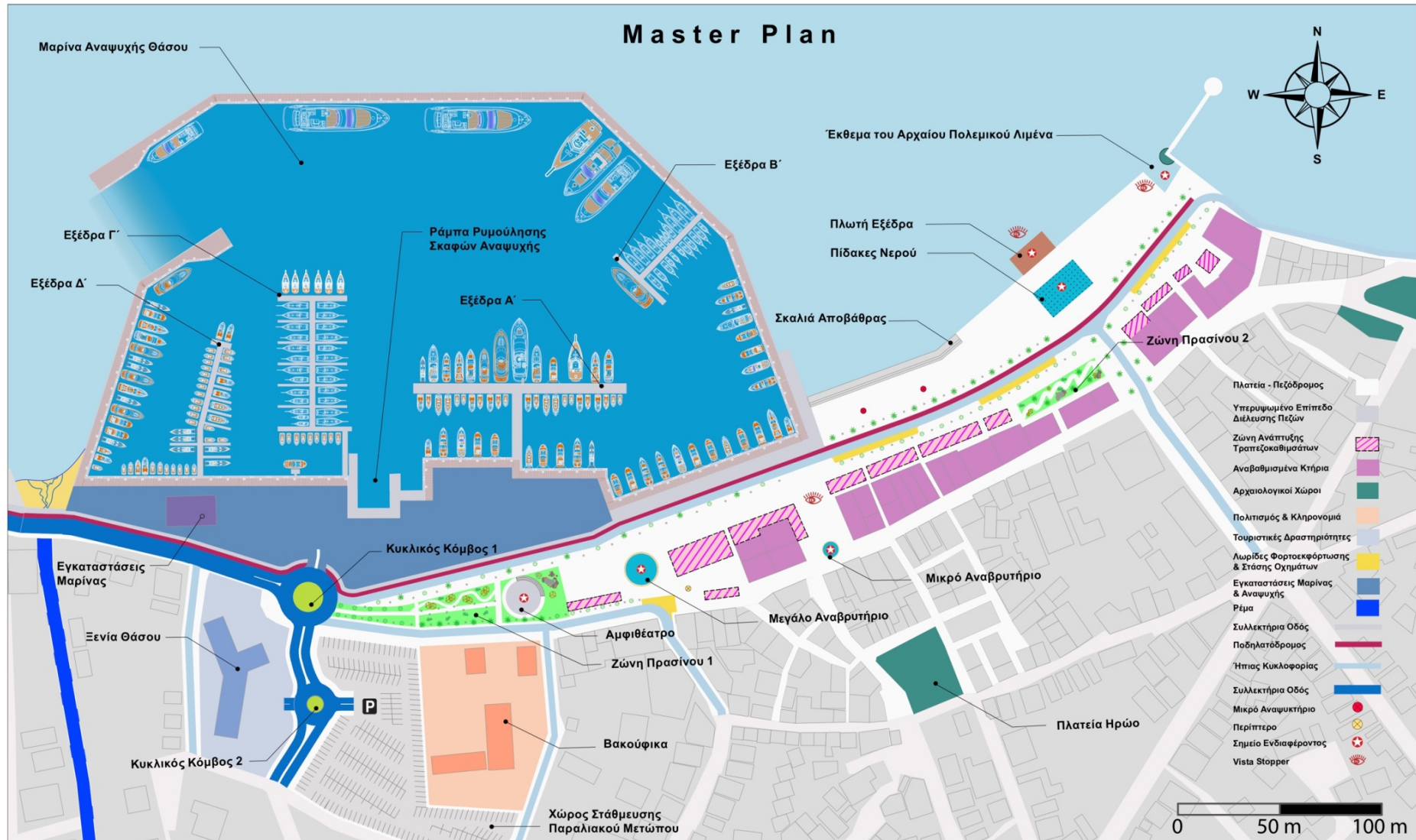
6.1 Όραμα της Ανάπλασης

Όραμα της ανάπλασης είναι να εφαρμοστεί στον αστικό χώρο του Λιμένα της Θάσου μία νέα «κατάσταση» η οποία θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην φυσιογνωμία του χώρου. Η δημιουργία ενός χώρου εκτόνωσης, αναψυχής και πρασίνου με αρκετά σημεία ενδιαφέροντος και θέασης, όπως ο προτεινόμενος στο master plan για την περιοχή αναφοράς, κρίνεται απαραίτητος για τον κοινωνικό εξοπλισμό. Αυτό, διότι θα μεταβάλλει όλες τις συνιστώσες, κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές προς το καλύτερο και θα βελτιώσει την ποιότητα της ζωής των κατοίκων και την εμπειρία του επισκέπτη. Το τουριστικό προϊόν θα αναβαθμιστεί και η παροχή των καταστημάτων θα βελτιωθεί στο νέο αυτό πλαίσιο, ώστε να ανταπεξέλθουν στις σημερινές απαιτήσεις και στα σύγχρονα πρότυπα της αγοράς και στον ανταγωνισμό των πόλεων (στους τουριστικούς προορισμούς στη συγκεκριμένη περίπτωση). Η όψη των κτηρίων στη πρώτη ζώνη με θέα το παραλιακό μέτωπο θα συντηρηθεί και θα αποκτήσει ομοιομορφία και η αξία της γης θα ανεβεί. Κτήρια, κομμάτια της πολιτιστικής κληρονομιάς του νησιού θα επαναχρησιμοποιηθούν ως χώροι πολιτισμού φιλοξενώντας εκθέσεις και πολιτισμικά γεγονότα. Η μαρίνα θα αξιοποιηθεί για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής, η οποία θα έχει μεγάλο αντίκτυπο στην τοπική οικονομία και στο επίπεδο της ποιότητας του τουρισμού. Σε συνδυασμό με την μαρίνα θα γίνει ανακαίνιση και εκ νέου χρήση του Ξενία της Θάσου συμβάλλοντας και αυτό στο τουριστικό προϊόν με την ιστορία και την φήμη του. Με αυτά και αρκετά επιπλέον αποτελέσματα, θα αποκτήσει το μέρος μία ταυτότητα με το «πρόσωπο» της πόλης να αναβαθμίζεται τελικά, ώστε να είναι αντάξιο της ιστορίας και του πολιτισμού που είχε το μέρος.

Στην επόμενη σελίδα γίνεται η παρουσίαση του Master Plan της ανάπλασης με επεξήγηση των διαμορφώσεων και προτεινόμενων αλλαγών.

6.2 Ανάλυση του Master Plan

Χάρτης 12:



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Συγκεκριμένα γίνεται παρέμβαση στην λειτουργία του χώρου μετατρέποντας την παραλιακή οδό που λειτουργεί ως συλλέκτρια σε ήπιας κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης. Γίνεται απαγόρευση της στάθμευσης σε όλη την έκταση της περιοχής και ένα μέρος από το φάρδος της παραλιακής οδού διατηρείται για την δημιουργία θέσεων στάσης και φορτοεκφόρτωσης για τα τουριστικά καταλύματα και τα καταστήματα. Παράλληλα με την οδό δημιουργείται ποδηλατόδρομος διπλής κατεύθυνσης και εκατέρωθεν αυτών δημιουργείται δενδροστοιχία.

Στον πρώην λιμένα γίνεται πλακόστρωση και στο τμήμα της αποβάθρας δημιουργούνται σκαλοπάτια στο σχήμα αυτής για ανάπαυση και αναψυχή, ώστε μέσω του συμβολισμού να θυμίζουν την πρώην χρήση, ως το πρώτο επιβατικό λιμάνι ferry boat για το νησί. Γίνεται κατεδάφιση του δημόσιου κτίσματος και γίνεται τοποθέτηση δύο μικρών κυκλικών αναψυκτήριων προς εκμετάλλευση. Το δίπλα τμήμα που λειτουργεί ως πλατεία και χώρος πρασίνου πλακοστρώνεται και ενώνεται με τον πρώην λιμένα δημιουργώντας μία μεγάλη πλατεία στο κέντρο του παραλιακού μετώπου. Στο κέντρο αυτής αναπτύσσεται πλωτή εξέδρα και μπροστά της επιδαπέδιοι πίδακες νερού με ένα άγαλμα έμβλημα στο κέντρο, συμβολικό για το νησί (προτείνεται το δελφίνι της Θάσου). Αυτό θα αποτελεί σημείο αναφοράς και vista stopper για τους ερχόμενους από την κάθετη οδό δημιουργώντας ένα ωραίο θέαμα. Απέναντι δημιουργείται ένας χώρος πρασίνου με ενδιαφέρουσα διαδρομή εμβαδού 385 τ.μ.

Το επίπεδο των πλακοστρώσεων, του πρώην λιμένα, της πλατείας Α', της παραλιακής οδού και του ποδηλατοδρόμου, υψώνεται και γίνεται ίσο με το επίπεδο της προυπάρχουσας πλατείας Β' που είναι πιο ψηλό. Η κάθετη οδός που διασχίζει τις δύο πλατείες κλείνει και πεζοδρομείται αμιγώς στο ίδιο ύψος, ενώνοντας κατά αυτόν τρόπο τις δύο πλατείες, συγκροτώντας ένα ενιαίο μέτωπο.

Αυτό βοηθάει και στην αντιμετώπιση της υψομετρικής διαφοράς με τη μαρίνα την οποία διευκολύνει η απομάκρυνση της περίφραξης και η ρήξη του τοιχείου στο ύψος των 0,40 m με τη δημιουργία σκαλοπατιών και κερκίδας εναλλάξ κατά μήκος του

τοιχίου. Αυτό βοηθάει την πρόσβαση στη μαρίνα σε περισσότερα από ένα σημεία και την ενσωματώνει στο σύνολο, ως ηγετικό στοιχείο που είναι λόγω της έκτασης και της τοποθεσίας της. Ακόμη προτείνεται για την μαρίνα στο πλαίσιο της αξιοποίησής της ως μαρίνα αναψυχής, η ανάπτυξη τεσσάρων εξεδρών για την φιλοξενία περισσότερων σκαφών και η δημιουργία ράμπας ρυμούλκησης των σκαφών στο κέντρο αυτής. Το προϋπάρχον κτήριο που διατηρείται εμβαδού 328 τ.μ. κατά προσέγγιση και ο χώρος μπροστά της συνολικού εμβαδού περίπου 7.757 τ.μ. προτείνεται για την ανάπτυξη των εγκαταστάσεων της μαρίνας και αποκλειστικού χώρου στάθμευσης για τους εργαζόμενους, τους φιλοξενούμενους και τους σχετιζόμενους με τη μαρίνα.

Μπροστά στην είσοδο της μαρίνας προτείνεται η δημιουργία κόμβου στο «άνοιγμα» που υπάρχει, για την καλύτερη και ασφαλέστερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας. Ακολουθείται από δεύτερο βοηθητικό κόμβο στις αντικριστές εισόδους-εξόδους του νέου χώρου στάθμευσης του παραλιακού μετώπου. Τέλος γίνεται διάνοιξη επιπλέον οδών για την ολοκλήρωση του κυκλοφοριακού δικτύου και την σύνδεση με το υπάρχον.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης στο Λιμένα, το τμήμα του Ξενία και των Βακούφικων που είναι ενωμένο ρυμοτομείται και μέρος αυτού μετατρέπεται σε χώρο στάθμευσης συνολικού εμβαδού 5.018 τ.μ.. Αυτό προορίζεται για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων της περιοχής αναφοράς που μέχρι τώρα στάθμευαν στην παραλία και στις γύρω οδούς και για τους επισκέπτες στο κέντρο της χώρας.

Στο κομμάτι της πλατείας μπροστά της μαρίνας δημιουργείται χώρος πρασίνου 1.565 τ.μ. και αμφιθέατρο εκ νέου σε άλλη θέση και με άλλο σχήμα εντός του νέου πάρκου. Ο νέος χώρος των Βακούφικων θα χρησιμοποιείται ως χώρος πολιτισμού και εκθέσεων θα έχει 4.203 τ.μ.

Χάρτης 13:

Χάρτης Εμβαδού Προτεινόμενων Χώρων

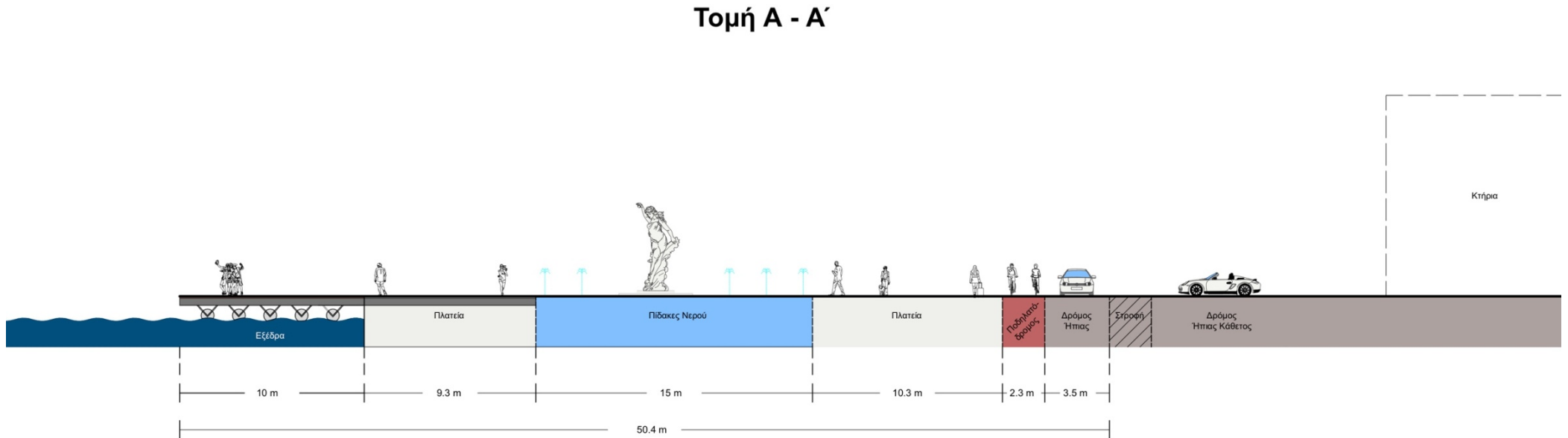


Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στη μπροστινή πλευρά των ισογείων δημιουργείται νέα ζώνη ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων για τα καταστήματα εστίασης και αναψυχής, αποστασιοποιημένη από τα κτήρια, ενιαίου φάρδους και ύφους με την χρήση ζαρντινιέρων για την διάκριση από την πλατεία και ίδιας ομπρέλας για πρόχειρη στέγαση έναντι της μόνιμης που επικρατεί. Ακόμη γίνεται υπογειοποίηση όλων των σταθμών ηλεκτρικού ρεύματος της Δ.Ε.Η. για την «απελευθέρωση» του τοπίου και την δημιουργία καλύτερων σημείων θέασης από τις οδούς.

6.3 Ανάλυση Τομών

Σχέδιο 1:

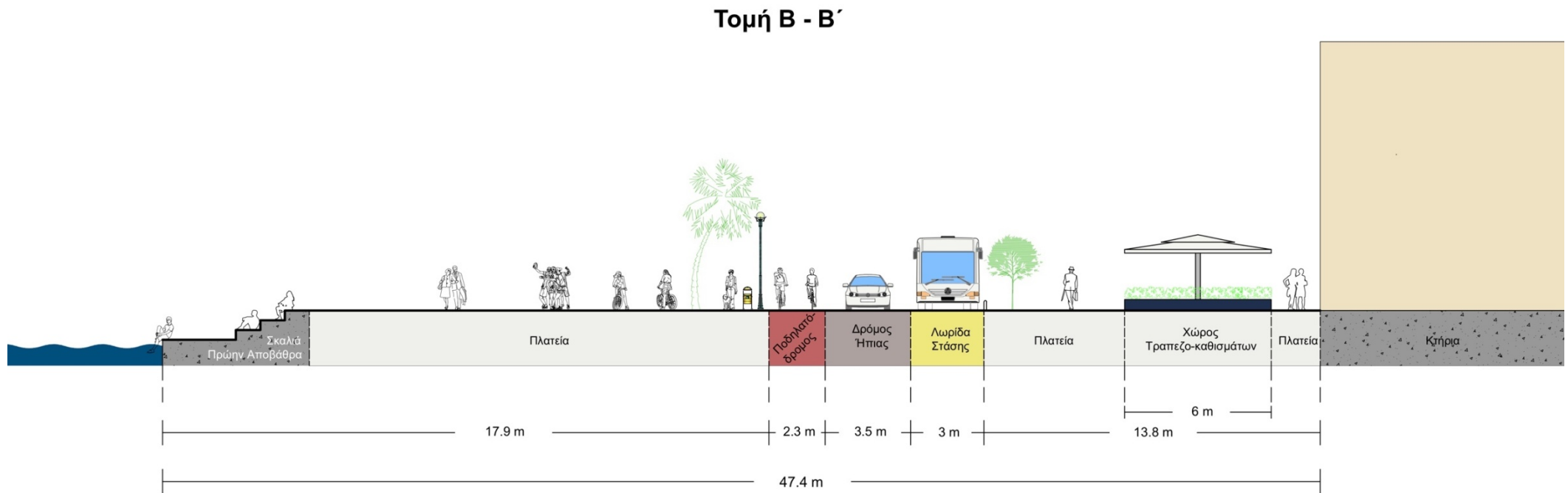


Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σε αυτό το σχήμα γίνεται πιο κατανοητή η αντίληψη για την οργάνωση μπροστά από λιμάνι. Συγκεκριμένα η δημιουργία της πλωτής εξέδρας μήκους 10 μέτρων που στερεώνεται και κάτω από την πλατεία ως συνέχεια αυτής μέσα στην θάλασσα, προσδίδει ελευθερία στο χώρο και ένα ενδιαφέρον σημείο θέασης για το αρχαίο πολεμικό λιμάνι. Η τοποθέτηση ενός συμβόλου στο κέντρο των πιτάκων, έμβλημα για την περιοχή, δημιουργεί ένα εντυπωσιακό vista stopper στο κάθετο δρόμο και ένα σημείο αναφοράς για την πόλη. Το παρόν άγαλμα είναι ενδεικτικό για

τους σκοπούς απεικόνισης. Στην πραγματικότητα προτείνεται η τοποθέτηση του αγάλματος του δελφινιού της Θάσου, έμβλημα για την περιοχή από τα αρχαία κιόλας χρόνια.

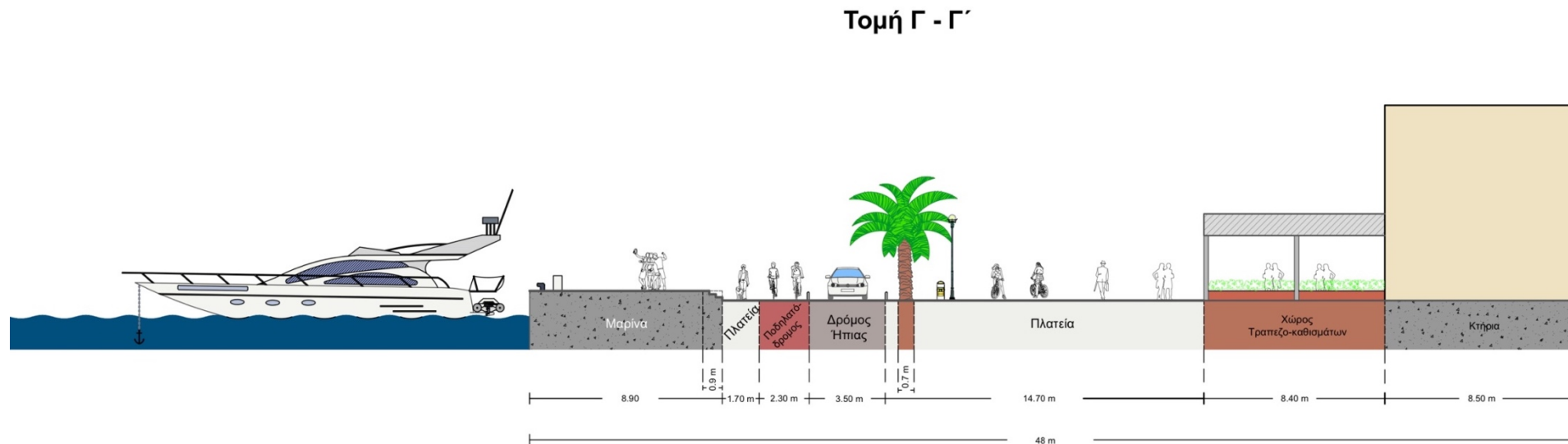
Σχέδιο 2:



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο σχέδιο αυτό φαίνεται η ιδέα για την μετατροπή της ράμπας του πρώην κρηπιδώματος για την αποβίβαση των επιβατικών πλοίων, σε σκαλιά για αναψυχή και επαφή του ανθρώπου με τη θάλασσα. Ο χώρος που χρησιμοποιούταν για στάθμευση μετατρέπεται σε πλατεία που ενώνεται με την απέναντι μεριά έμπροσθεν των κτηρίων. Διασχίζεται από την παραλιακή οδό που μετατράπηκε σε μονόδρομο ήπιας κυκλοφορίας με εσοχές για στάθμευση και φορτοεκφόρτωση και ποδηλατοδρόμο. Τα φάρδη των οδών είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές ΟΜΟΕ του Υπουργείου μεταφορών. Ο χώρος ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων αποστασιοποιείται από τα κτήρια δημιουργώντας μία εσωτερική λωρίδα για τους πεζούς και αποκτά πλέον μη μόνιμη μορφή στέγασης καθότι πρόκειται για δημόσιο χώρο προς ενοικίαση.

Σχέδιο 3:



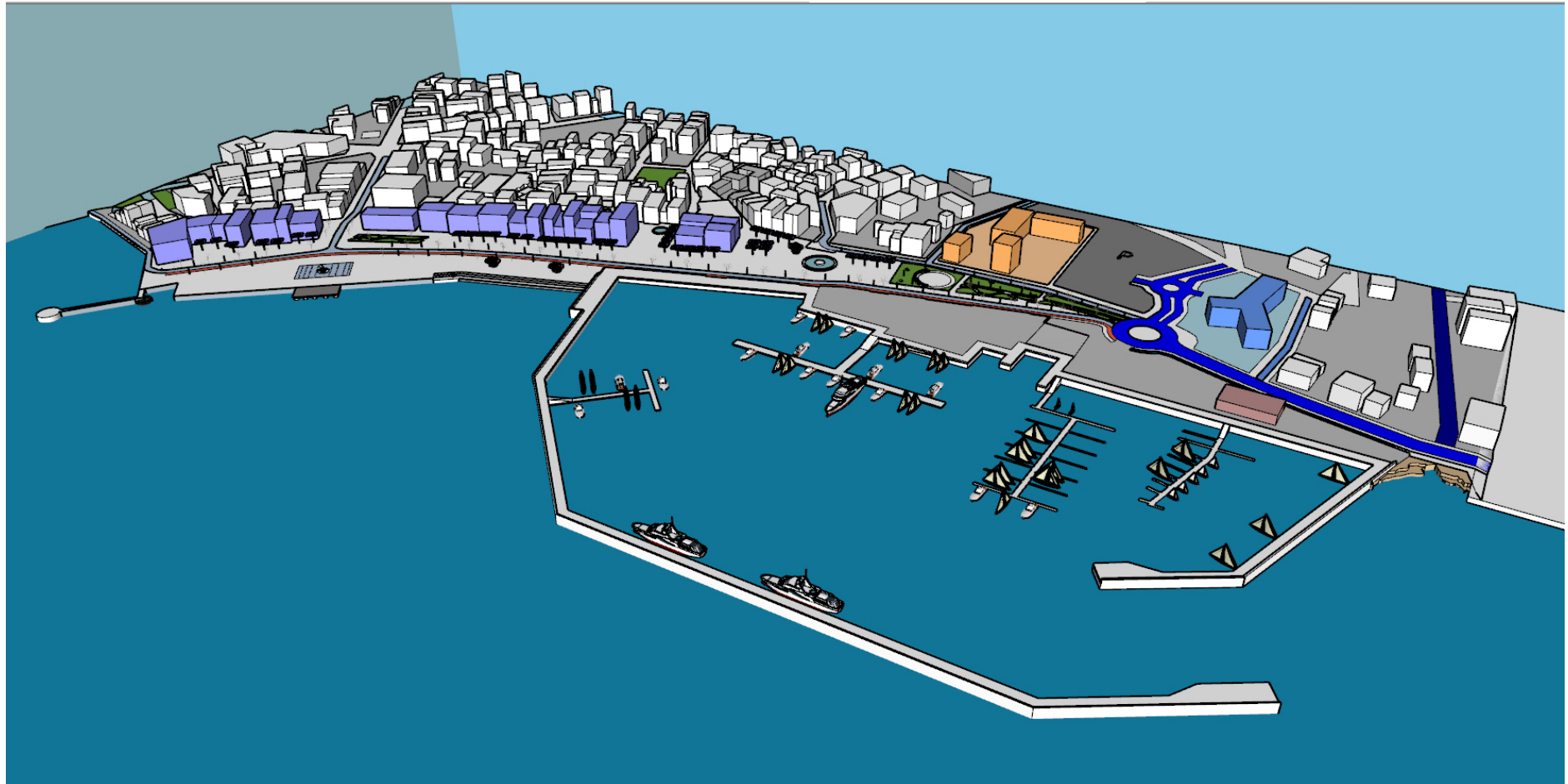
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τέλος στο τμήμα έμπροσθεν της μαρίνας, η οποία πλέον θα αξιοποιηθεί για θαλάσσιο τουρισμό με σκάφη αναψυχής, γίνεται απομάκρυνση της περίφραξης και ρήξη του τοιχίου που τη διαχωρίζει από τον δρόμο στο ύψους των 45 εκ. Επίσης, γίνεται «σπάσιμό» του σε διάφορα τμήματα κατά το συνολικό του μήκος για την δημιουργία σκαλοπατιών με ρίχτι 15 εκ. και πάτημα 30 εκ. συνολικού αριθμού 3. Αυτό γίνεται για την καλύτερη αντιμετώπιση της υψομετρικής διαφοράς μεταξύ του επιπέδου της μαρίνας και της πλατείας απαλείφοντάς τη στο μάτι του παρατηρητή. Γίνεται στένωση του δρόμου, ώστε να γίνει και η διέλευση του ποδηλατοδρόμου που περνά σε απόσταση περίπου 2 μέτρων από τα σκαλοπάτια. Η πλατεία που προϋπήρχε δέχεται μερικές τροποποιήσεις στην φύτευση και στους χώρους ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων.

6.4 3D Απεικόνιση

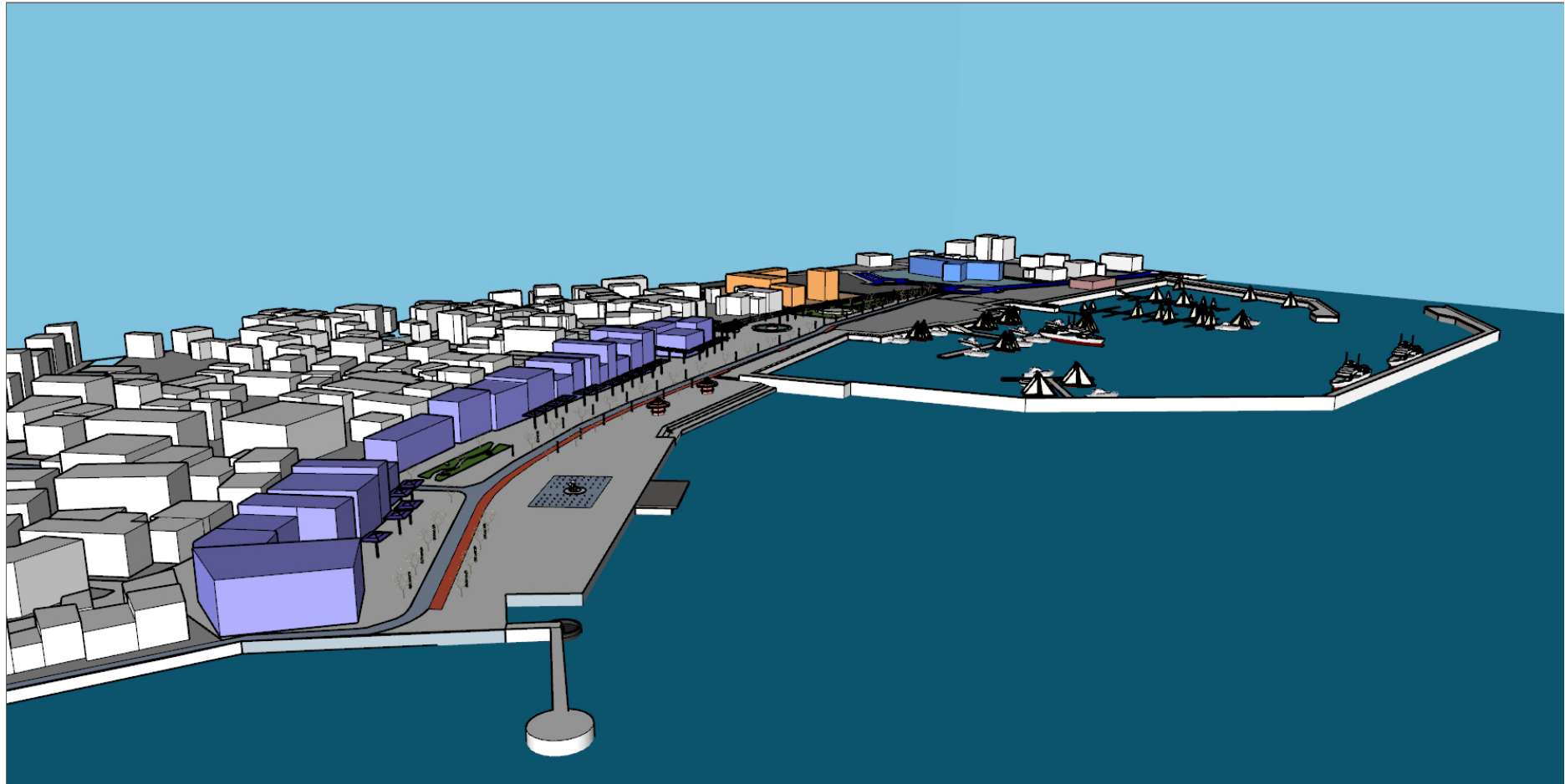
Ακολουθεί η τρισδιάστατη απεικόνιση του χώρου και σημείων αυτού για την καλύτερη εμπέδωση των προτεινόμενων τεχνικών και λειτουργικών αλλαγών. Οι απεικονίσεις δεν αντιπροσωπεύουν την πραγματικότητα, ούτε είναι υπό συγκεκριμένη κλίμακα. Είναι καθαρά για ενδεικτικούς σκοπούς προσπαθώντας να διατηρηθούν οι αναλογίες στον χώρο.

Εικόνα 56: 3D Άποψη του χώρου από τη μεριά της θάλασσα



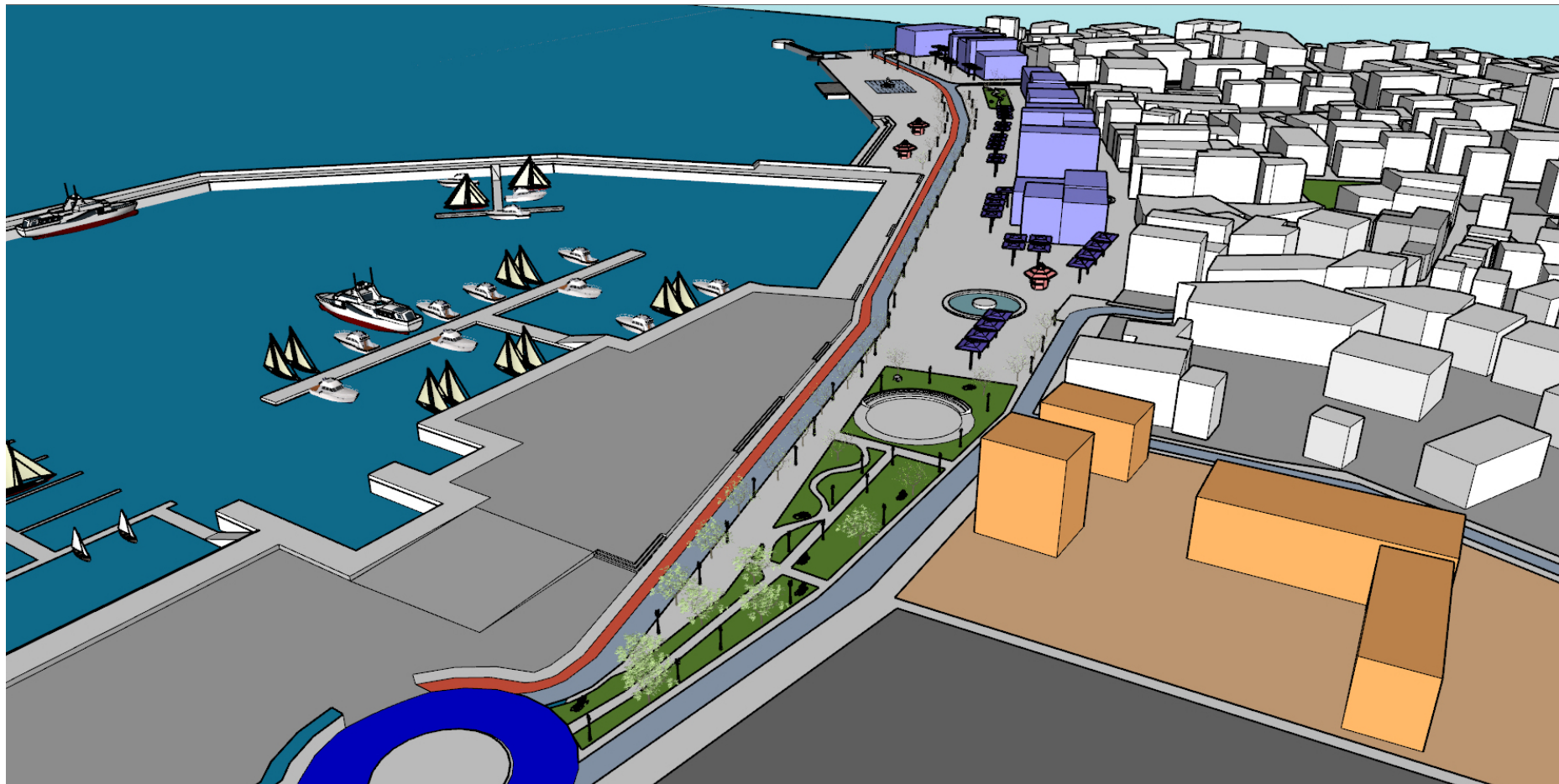
Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 57: 3D Απεικόνιση του χώρου από τα ανατολικά



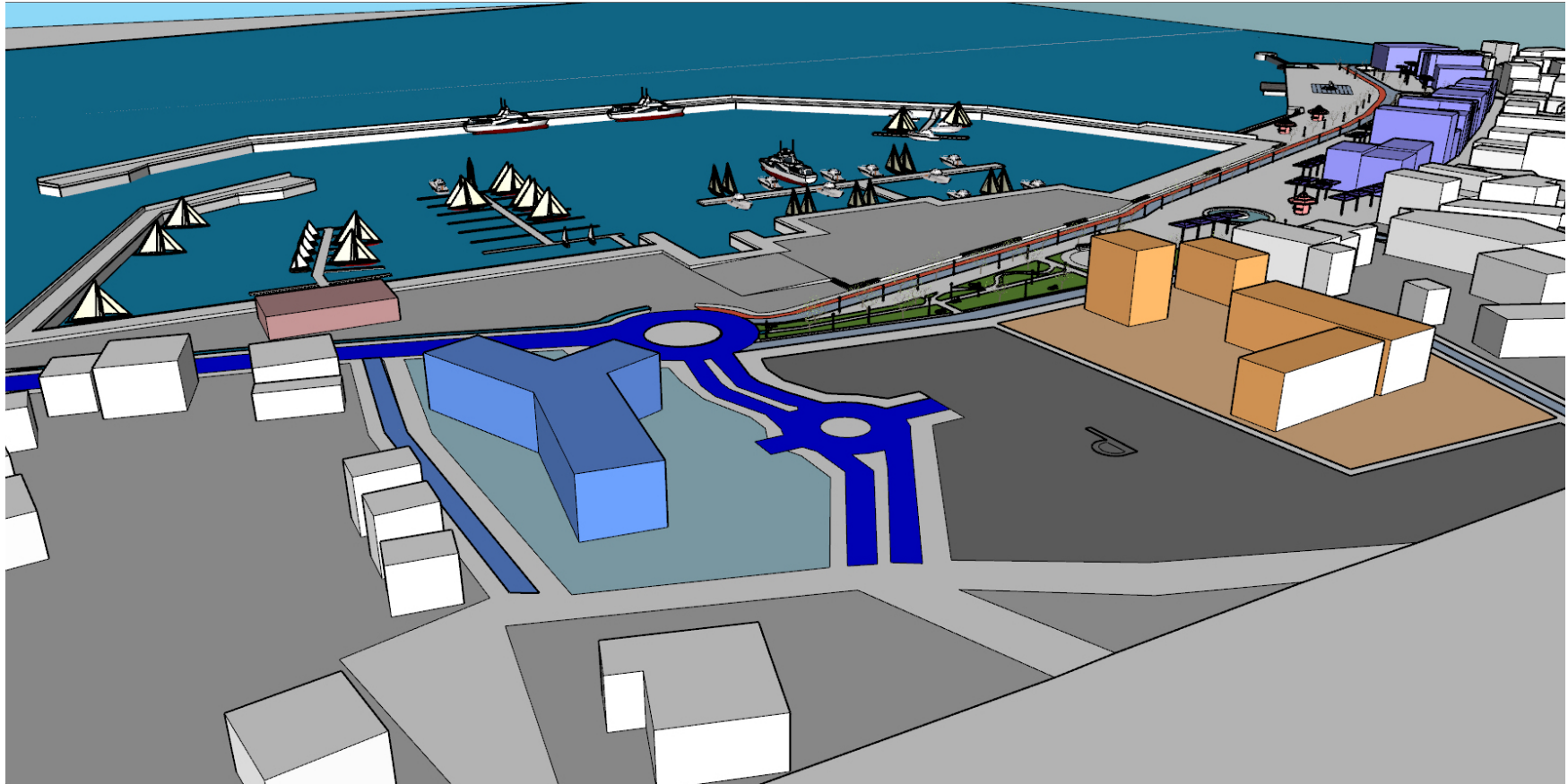
Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 58: 3D Απεικόνιση του χώρου από τα δυτικά



Ιδία Επεξεργασία

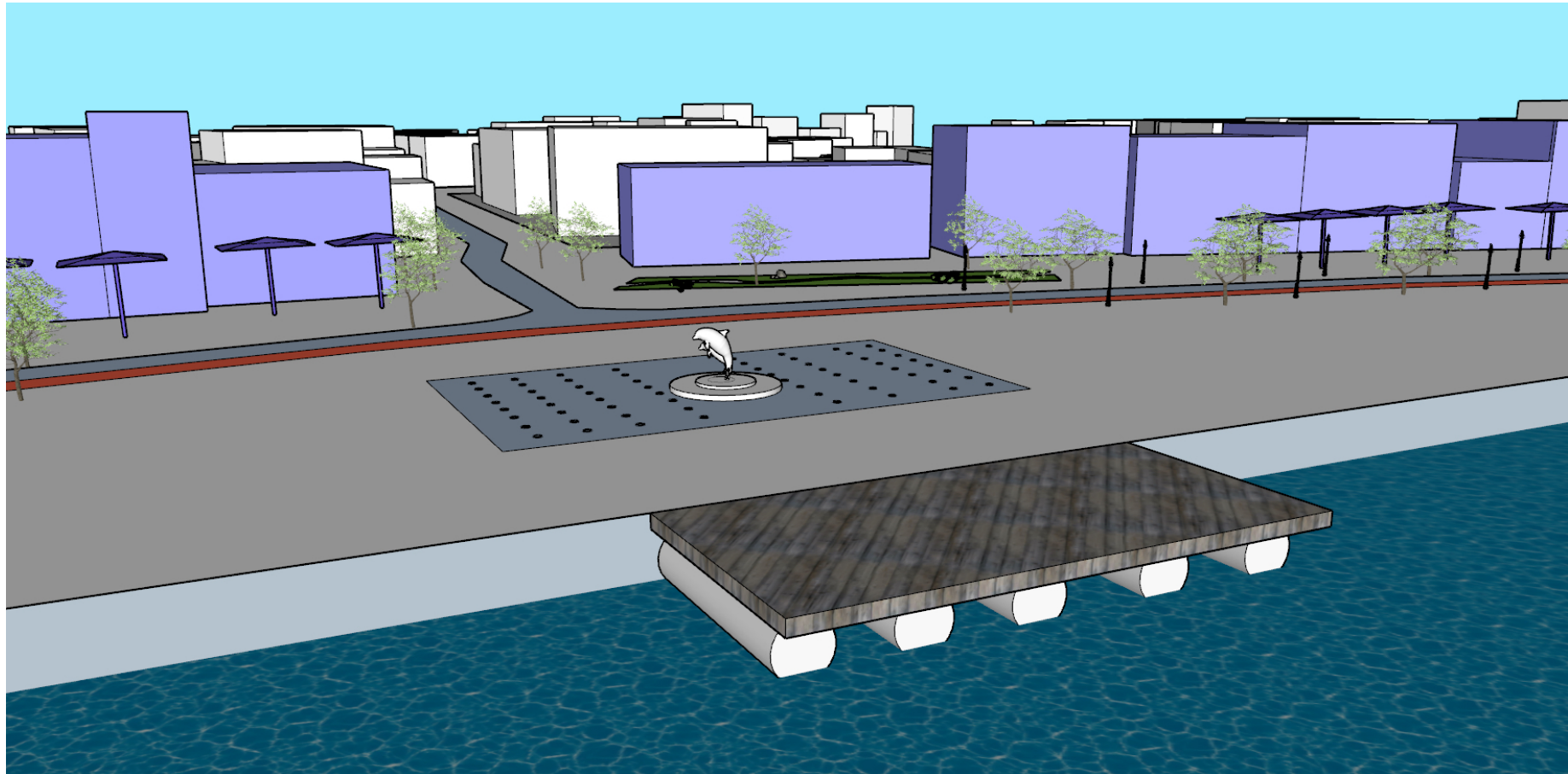
Εικόνα 59: 3D Απεικόνιση του Ξενία, των Βακούφικων και της Μαρίνας



Ίδια Επεξεργασία

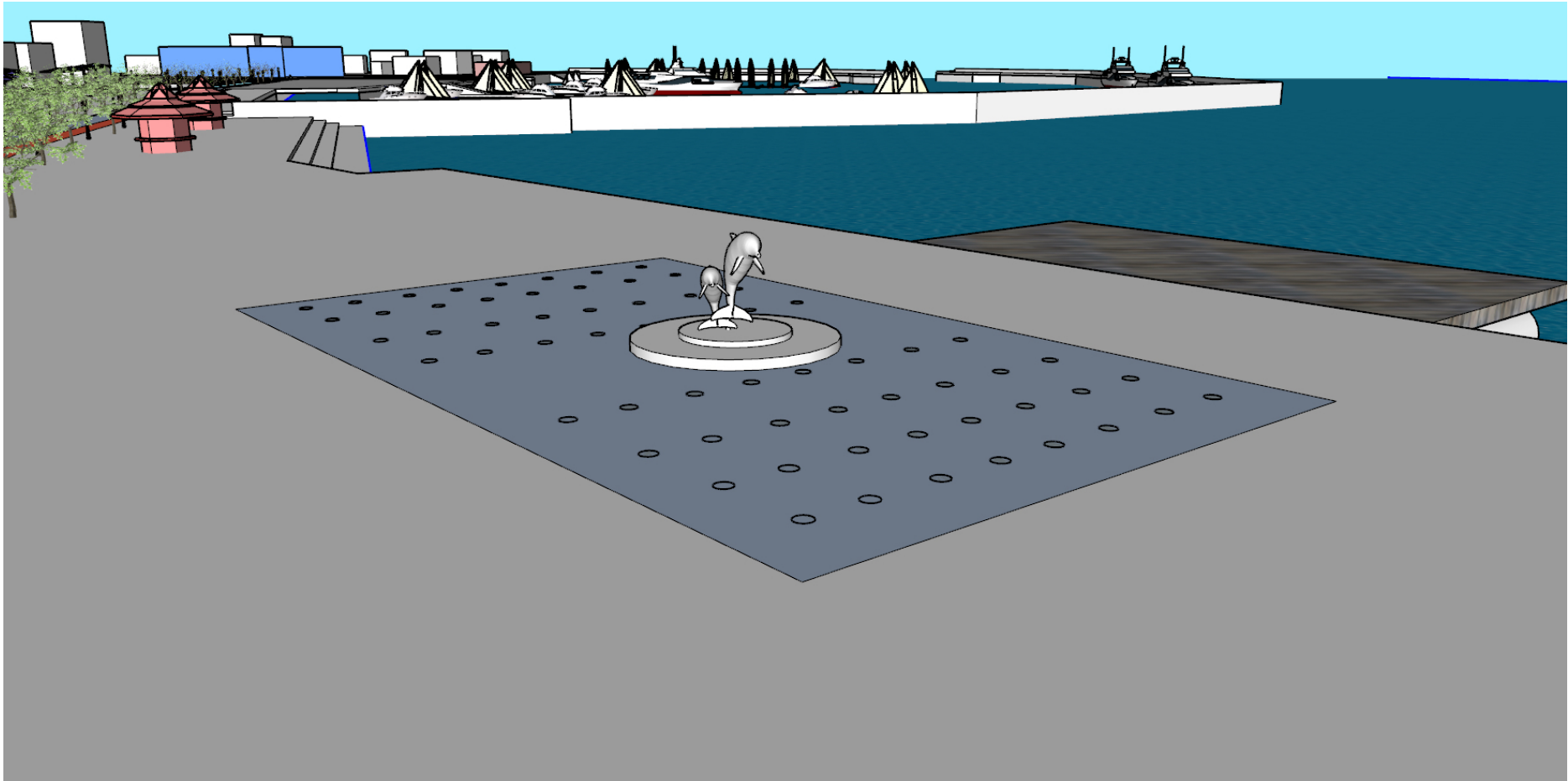
Με μπλε απεικονίζεται το κτήριο του Ξενία και με πορτοκαλί τα Βακούφικα με τη χρήση πολιτισμός. Το σήμα P είναι νέος χώρος στάθμευσης.

Εικόνα 60: 3D Απεικόνιση της πλωτής εξέδρας



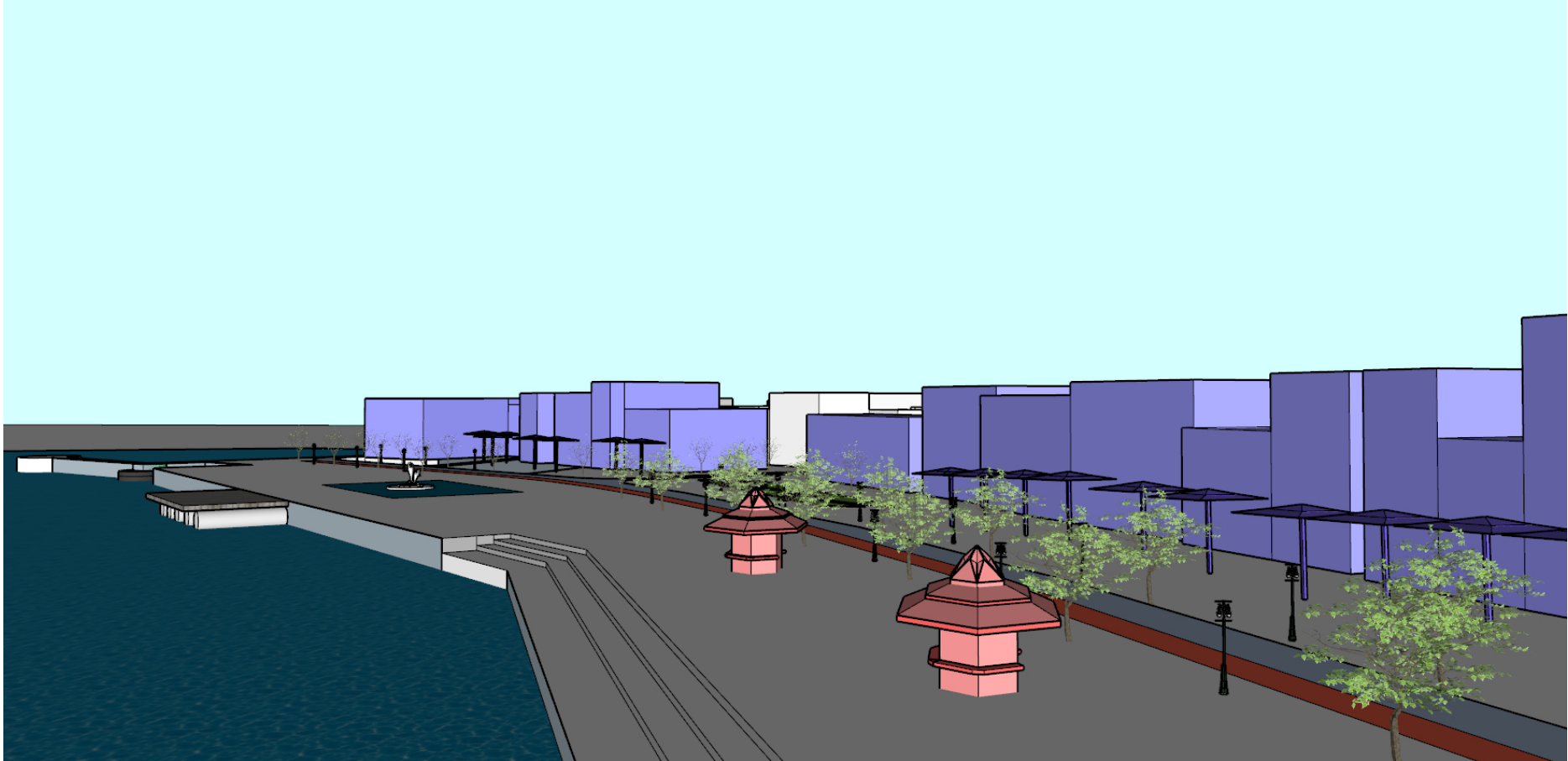
Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 61: 3D Απεικόνιση των πιδάκων και του αγάλματος του δελφινιού της Θάσου



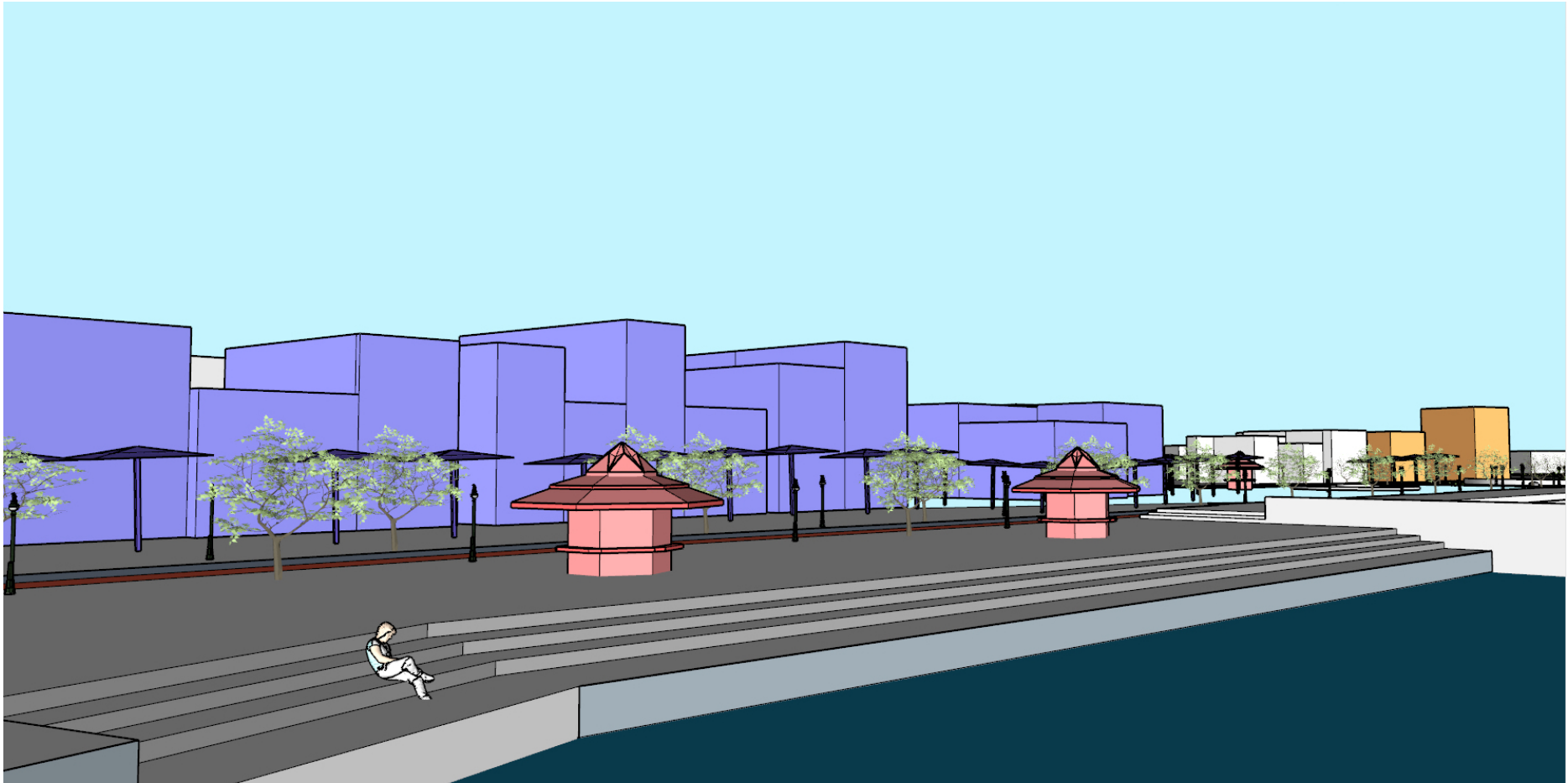
Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 62: 3D Απεικόνιση των μικρών αναψυκτήριων του Παραλιακού Μετώπου



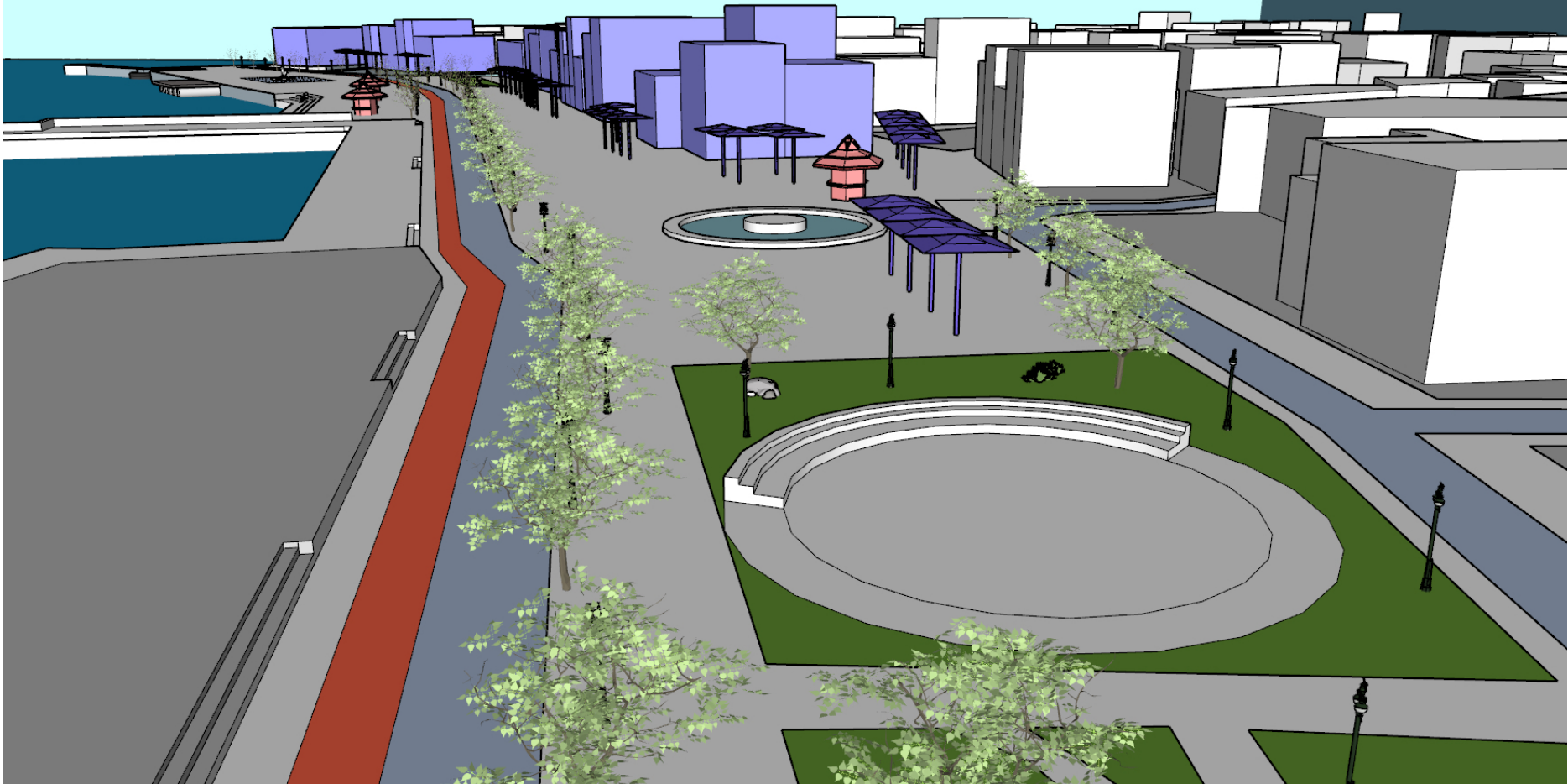
Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 63: 3D Απεικόνιση των σκαλιών της πρώην Αποβάθρας



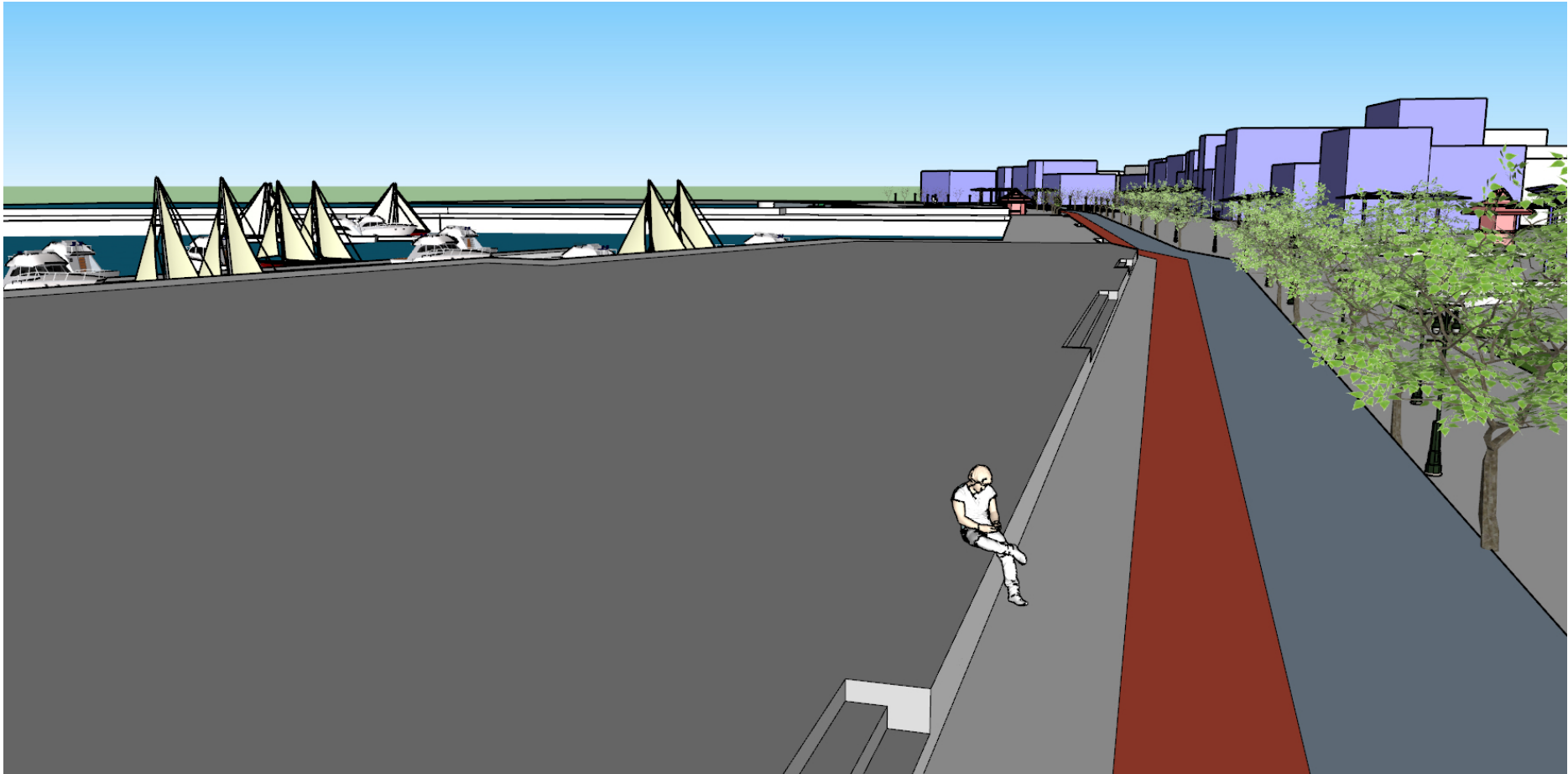
Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 64: 3D Απεικόνιση του Ποδηλατοδρόμου και του Δρόμου Ήπιας Κυκλοφορίας



Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 65: 3D Απεικόνιση της Νέας Παραλιακής Οδού και της ένωσης της υψομετρικής διαφοράς



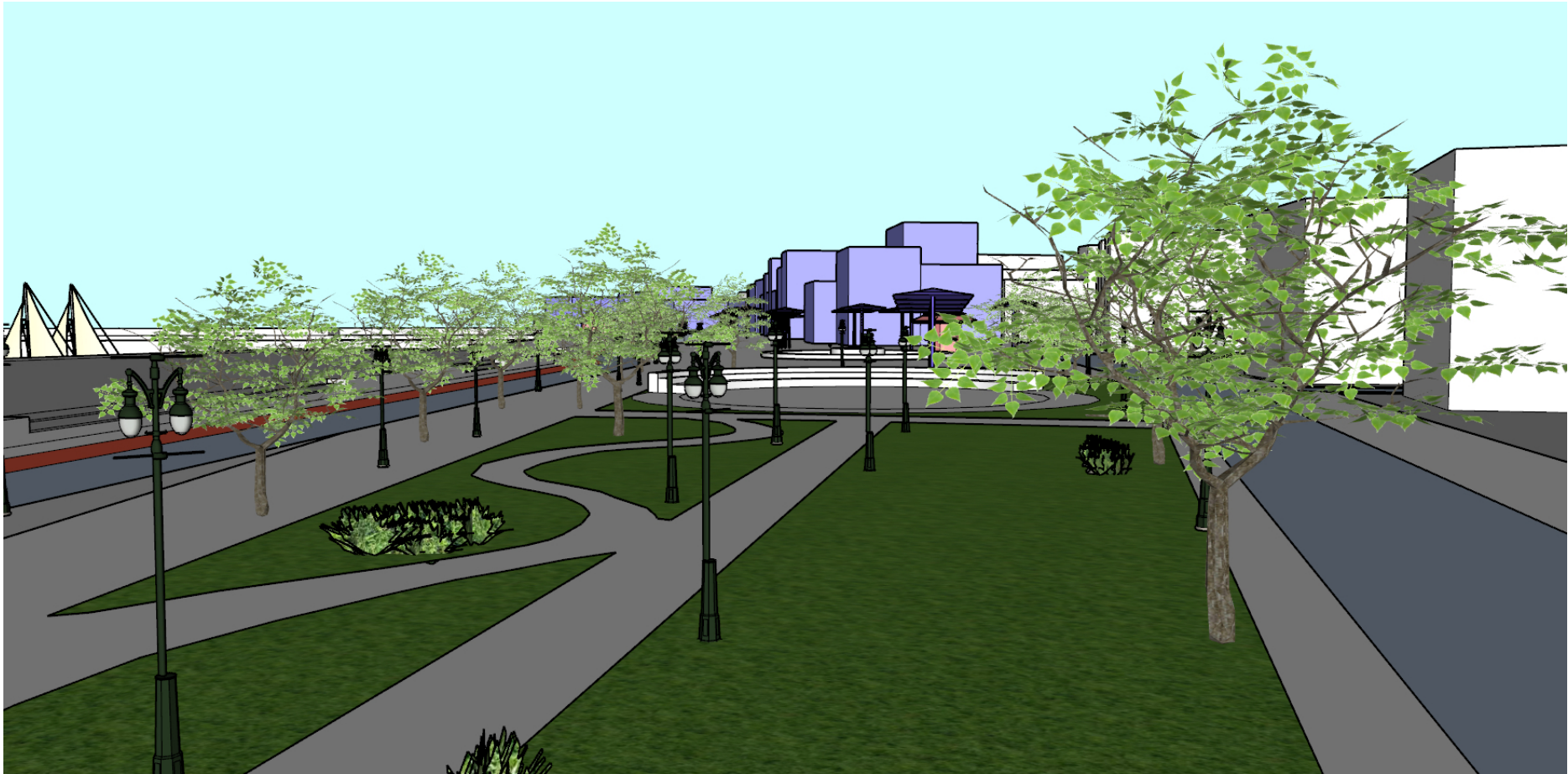
Ίδια Επεξεργασία

Εικόνα 66: 3D Απεικόνιση του αμφιθέατρου και του δρόμου μπροστά της Μαρίνας



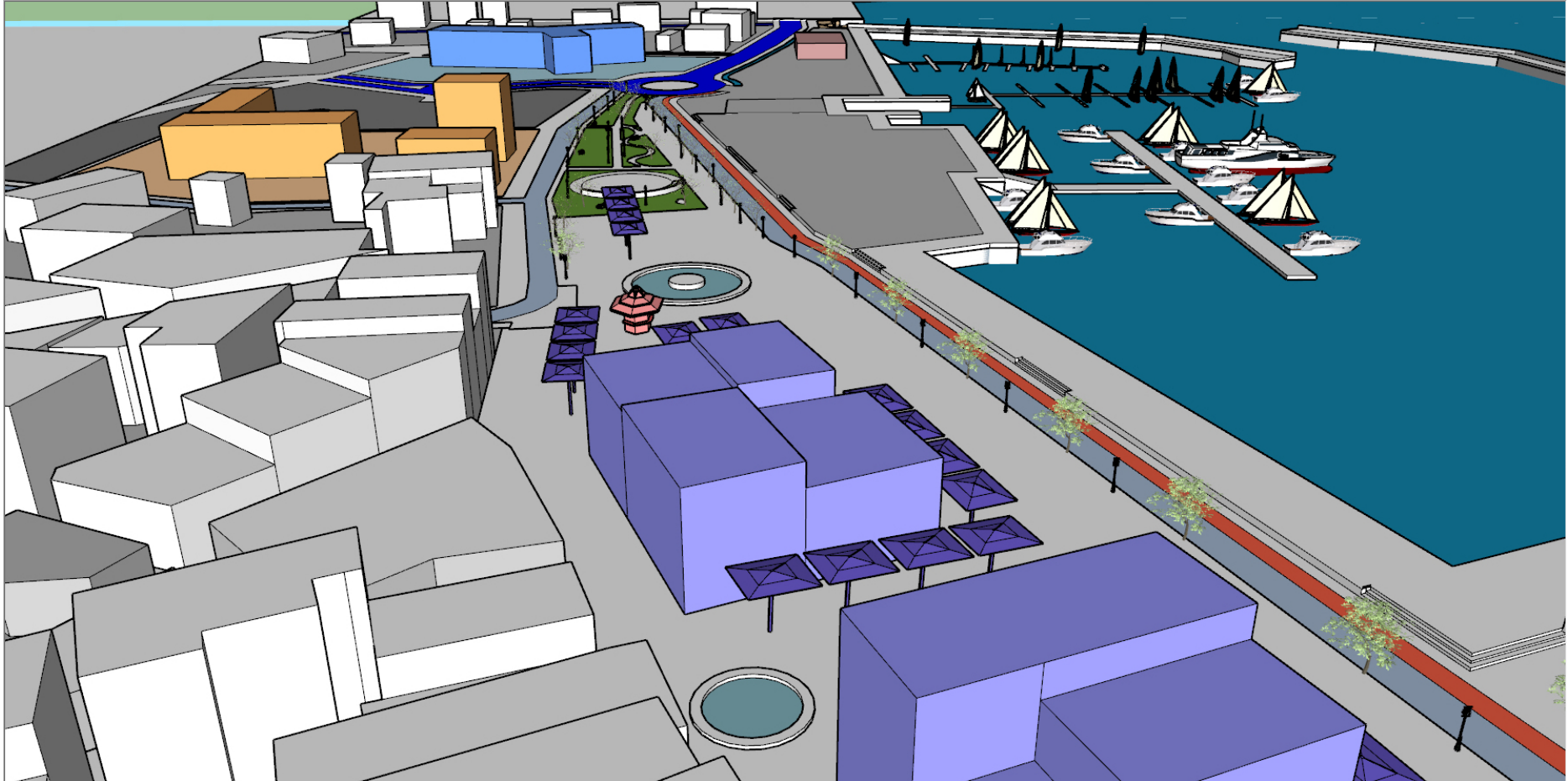
Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 67: 3D Απεικόνιση του Πάρκου έμπροσθεν των Βακούφικων



Ιδία Επεξεργασία

Εικόνα 68: 3D Απεικόνιση της πλατείας, των δύο αναβρυτήριων και του χώρου ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων



Ιδία Επεξεργασία

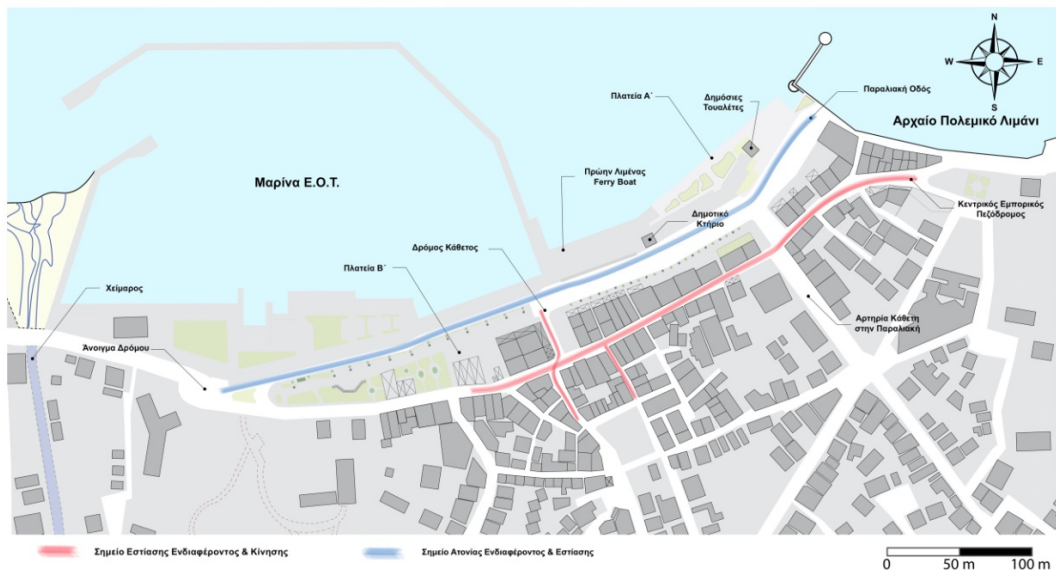
6.5 Σκοπιμότητα της Ανάπλασης & Στρατηγικοί Στόχοι

Η ανάπλαση αυτή θα αποτελέσει το εφαλτήριο για την εφαρμογή μιας σειράς παρεμβάσεων στη χώρα του νησιού. Αυτό, διότι οι παρεμβάσεις που προτείνει για το παραλιακό μέτωπο του ιστορικού κέντρου δεν είναι σημειακού χαρακτήρα, αλλά λαμβάνουν υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση της περιοχής μελέτης, τις προϋπάρχουσες παρεμβάσεις και αναπλάσεις, καθώς και τις μελλοντικές προοπτικές εξέλιξης της χώρας συνολικά. Επιπλέον, εντάσσεται και η πρόθεση για την ενιαία αντιμετώπιση του παραλιακού τμήματος του οικισμού, ενώνοντας μελλοντικά το ιστορικό κέντρο (Περιοχή Μελέτης) με την επέκταση του οικισμού (Νέο Λιμάνι) και το Λιμανάκι (Αρχαίο Πολεμικό Λιμάνι). Οι συνδέσεις αυτές θα επιτευχθούν με την ένωση των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και του ποδηλατοδρόμου της ανάπλασης με τον προϋπάρχοντα ποδηλατοδρόμο και τις τοπικές οδούς που θα μετατραπούν σε πεζόδρομους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, δημιουργώντας τελικά ένα ολοκληρωμένο δίκτυο.

Εντός της περιοχής μελέτης τώρα, η ανάπλαση αυτή αποσκοπεί στην ενοποίηση των ιστορικών χώρων και των πλατειών του ιστορικού κέντρου μέσω της δημιουργίας ενός δικτύου πεζόδρομων, για την μετακίνηση σε όλη την έκταση της χώρας με τα πόδια μέσα από ενδιαφέρουσες διαδρομές. Σκοπός είναι η χώρα να αποκτήσει μία συνοχή στο σύνολο της και μια ευχάριστη διέλευση για το πεζό (walkability), δίνοντας την αίσθηση του νησιού και της μικρής κλίμακας στον άνθρωπο που ζει και που επισκέπτεται το μέρος. Μέσω αυτού επαναφέρεται η αίσθηση της γειτονιάς και γίνεται μία στροφή προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου και με την μετατροπή της παραλιακής οδού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας. Αυτό θα οδηγήσει και στην στροφή του κέντρου προς την θάλασσα, έναντι του εσωτερικού πεζόδρομου. Είναι επίσης η ευκαιρία να δοθεί ένας χαρακτήρας ανάλογος με αυτόν που είχε η χώρα από την αρχαιότητα μέχρι τα σύγχρονα χρόνια και που έχασε λόγω της έλλειψης γραφικότητας στην αρχιτεκτονική των κτηρίων και στην πολεοδομική της οργάνωση την μετέπειτα περίοδο.

Χάρτης 14:

Χάρτης Ανάλυσης Σημείων Ενδιαφέροντος της Περιοχής Αναφοράς & Κίνησης

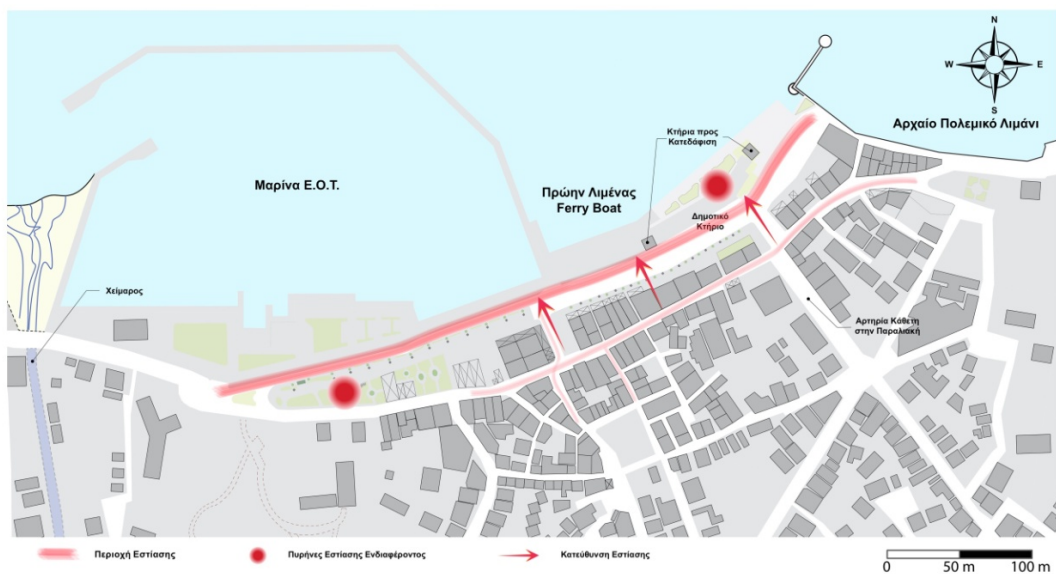


Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Εδώ φαίνεται καλύτερα η «ατονία» του παραλιακού μετώπου έναντι του εσωτερικού πεζόδρομου και παρακάτω τα νέα επιθυμητά σημεία επικέντρωσης του ενδιαφέροντος.

Χάρτης 15:

Χάρτης Προτεινόμενων Σημείων Κατεύθυνσης Εστίασης του Ενδιαφέροντος



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η ανάπλαση επιδιώκει μέσω του φυσικού σχεδιασμού να αναβαθμιστεί η εικόνα της περιοχής και να της δοθεί ένας εμβληματικός χαρακτήρας εξαιτίας της κεντρικότητας της. Η γειτνίαση με το αρχαίο πολεμικό λιμάνι, την περιοχή που σήμερα ονομάζεται λιμανάκι και που είναι το πιο γραφικό σημείο της χώρας κάνει την ανάγκη για αλλαγή πιο επιτακτική. Η υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή μελέτης κρίνεται πως δεν είναι η βέλτιστη που θα μπορούσε να υπάρξει και θα μπορούσε να ειπωθεί πως έχει αρνητική συμβολή στην συνολική εικόνα και στο κοινωνικοοικονομικό γίνεσθαι της περιοχής. Η χρήση του παραλιακού μετώπου ως χώρο στάθμευσης, η μη αξιοποίηση της μαρίνας, η μη ομοιόμορφη και μη καλά συντηρημένη εικόνα των κτηρίων, η έλλειψη αισθητικής επιμέλειας στους ισόγειους χώρους με χρήση ως καταστήματα, η ύπαρξη brown fields και εγκαταλελειμμένων κτισμάτων και δη πολιτιστικού χαρακτήρα, σε συνδυασμό με την έλλειψη οργάνωσης σε λειτουργικό και οργανωτικό επίπεδο, είναι φαινόμενα μη αποδεκτά στα πρότυπα μίας σύγχρονης ανταγωνιστικής πόλης. Αυτή την κατάσταση καλείται να αντιστρέψει η παρούσα πρόταση επιδιώκοντας τα μέγιστα αποτελέσματα, με μία σειρά παρεμβάσεων λειτουργικής και αισθητικής φύσης.

Χάρτης 16:

Χάρτης Αποστάσεων Κέντρου & Παραλιακού Μετώπου



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης 17:

Χάρτης Κυκλικών Ζωνών



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Καθότι η παρέμβαση στη δομή των κτηρίων είναι δυσκολότερη έως αδύνατη, ο ευκολότερος τρόπος εφαρμογής μίας τέτοιου είδους αλλαγής είναι η αρχή των παρεμβάσεων από τους δημόσιους χώρους. Αυτό επιτυγχάνεται με τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων, με τη πλακόστρωση των οδών και με τη στένωση του φάρδους τους, ώστε να θυμίζουν τα σοκάκια που κάποτε υπήρχαν. Επιπλέον, με την αναβάθμιση των πλατειών και άλλων ελεύθερων δημόσιων χώρων για την συγκέντρωση του κόσμου ως σημεία αναφοράς, όπως συνέβαινε στην αρχαία αγορά. Έτσι, με έναν ισχυρό χαρακτήρα στο δημόσιο χώρο και με την βοήθεια των εναπομεινάντων κτιρίων ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος γίνεται επιτακτική η ανάγκη για προσαρμογή της μορφής των κτιρίων στο σύνολο. Αυτό επιτυγχάνεται με τη θέσπιση αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών κανόνων και προτύπων περί ενιαίας αισθητικής. Οι κανόνες αυτοί θα αφορούν την αρχιτεκτονική μορφή, το ύψος, την έκταση, τα υλικά και τα χρώματα των κτιρίων, τόσο για τα νέα κτίσματα που θα δημιουργηθούν, όσο και για τα ήδη υπάρχοντα στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό. Έτσι, με απλές επεμβάσεις στις όψεις των κτιρίων, σε

βραχυπρόθεσμο διάστημα θα δοθεί ενός είδους ομοιομορφία, ενώ σε βάθος χρόνου με την αντικατάσταση του κτιριακού αποθέματος και την διατήρηση του αξιόλογου τμήματος αυτού, θα δοθεί ολοκληρωτικά μία ενιαία γραφική εικόνα για τον οικισμό.

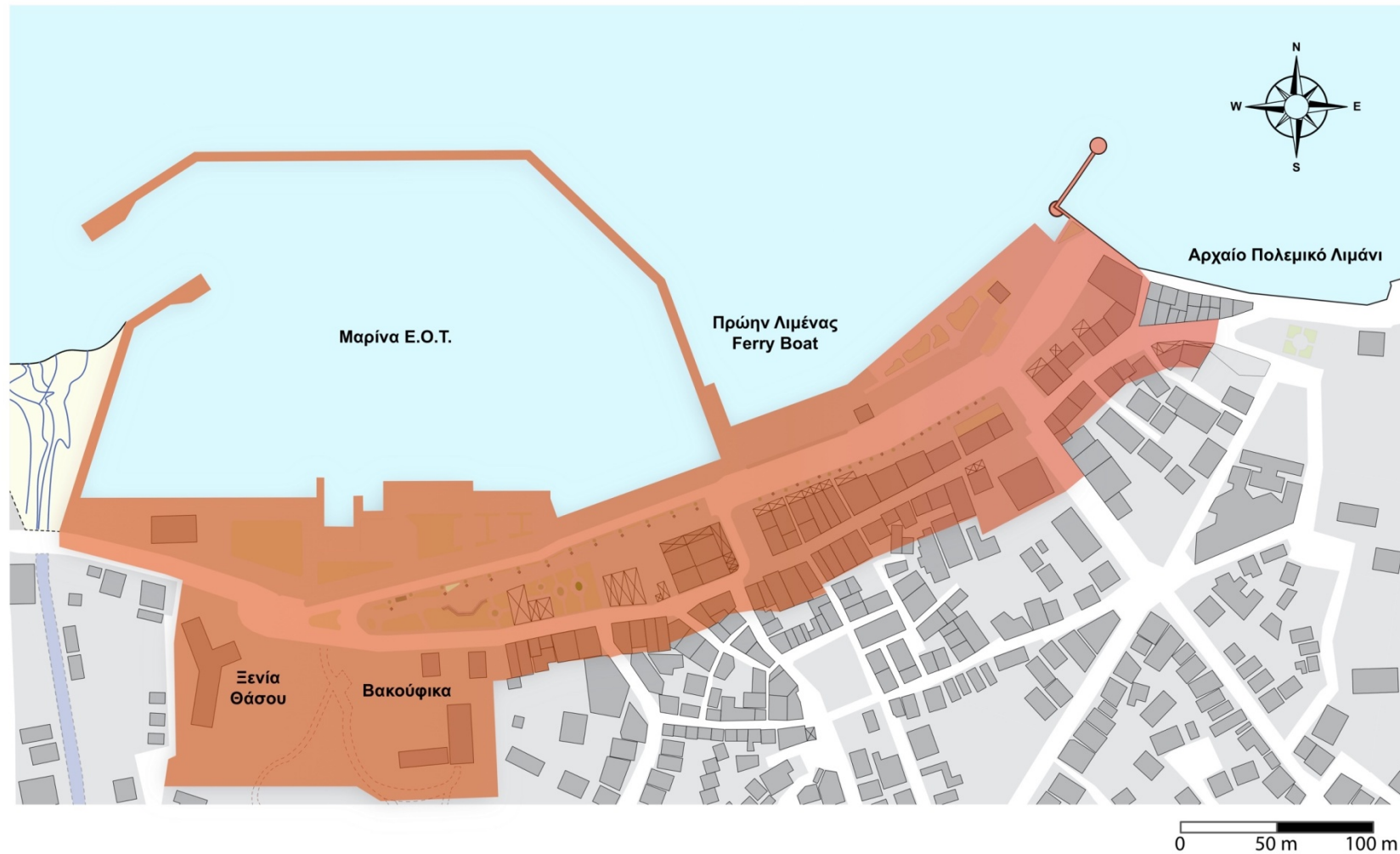
ΕΠΙΛΟΓΟΣ

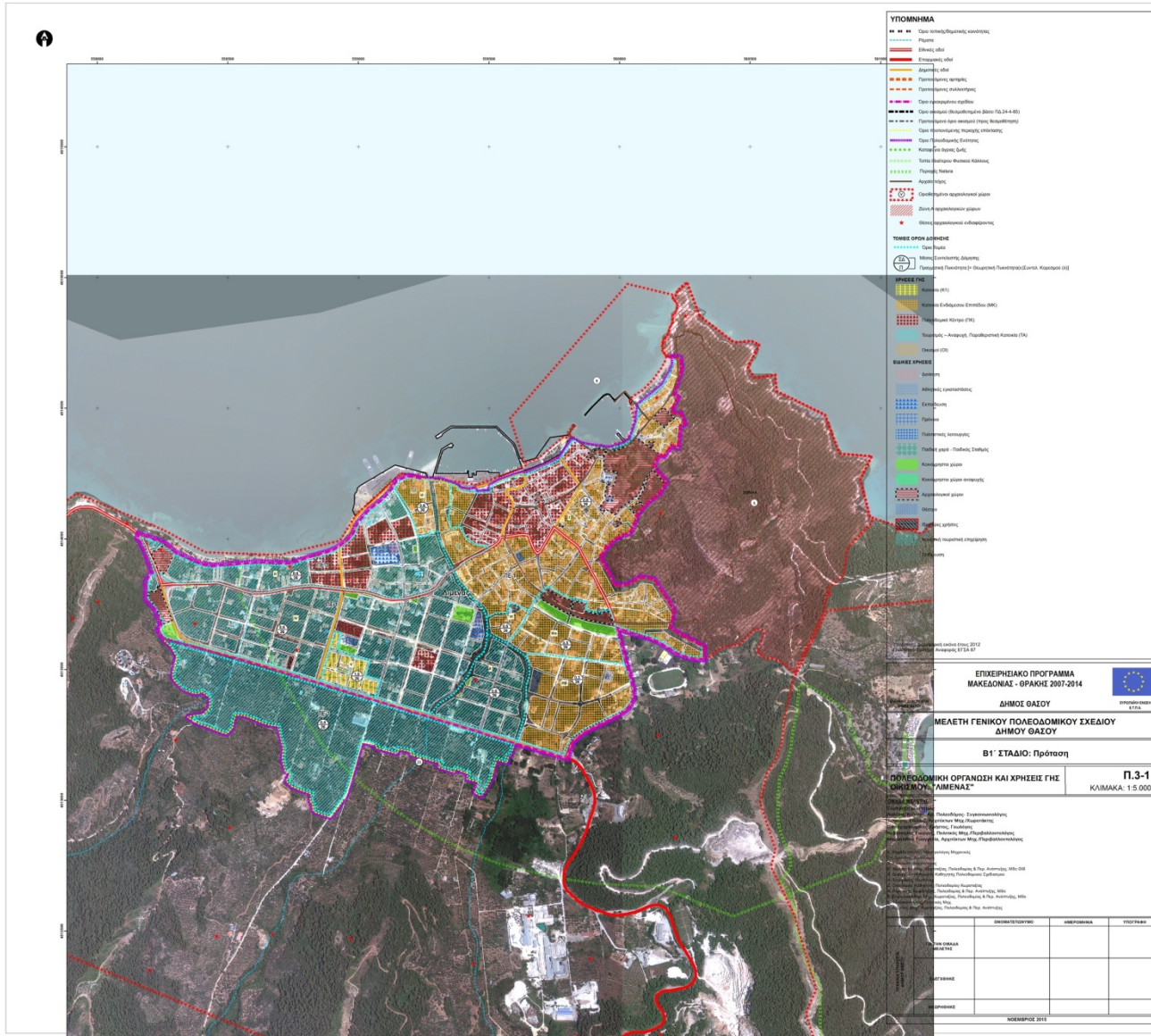
Το εγχείρημα των αναπλάσεων είναι μία δύσκολη υπόθεση για κάθε μέρος από αρκετές απόψεις. Πάντοτε θα υπάρχουν συγκρούσεις συμφερόντων και οι πολλοί εμπλεκόμενοι φορείς θα δημιουργούν ένα σύνθετο πεδίο δράσης για την λήψη των αποφάσεων. Οι νέες τάσεις, το νομικό πλαίσιο και οι συχνές μεταβολές στον χώρο εκπορευόμενες από το διεθνές κοινωνικοοικονομικό γίνεσθαι κάνουν την διαδικασία αυτή ακόμη πιο περίπλοκη. Η λύση του προβλήματος όμως είναι πολλές φορές αρκετά πιο απλή για την καλύτευση του επιπέδου διαβίωσης εντός των πόλεων. Αναπλάσεις με σημείο αφετηρίας τις ανθρώπινες αξίες και τις αρχές του κοινωνικού σχεδιασμού μπορούν να καλύψουν επιτυχώς τις ανάγκες για αλλαγή προς ένα καλύτερο περιβάλλον για τον άνθρωπο. Αυτό είναι που οι σημερινές ελληνικές πόλεις χρειάζονται περισσότερο από κάθε άλλο, μία προσέγγιση προς όφελος της κοινωνίας και της πόλης συνολικά. Ο Λιμένας της Θάσου που μελετήθηκε στην εργασία αυτή αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα. Ελπίζεται οι έννοιες που μελετήθηκαν και κατανοήθηκαν κατά την διάρκεια των σπουδών και της εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας, να συντέλεσαν στην δημιουργία μίας ικανοποιητικής πρότασης αντιμετώπισης των προκλήσεων που καλείται να ανταπεξέλθει η πόλη του Λιμένα της Θάσου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ

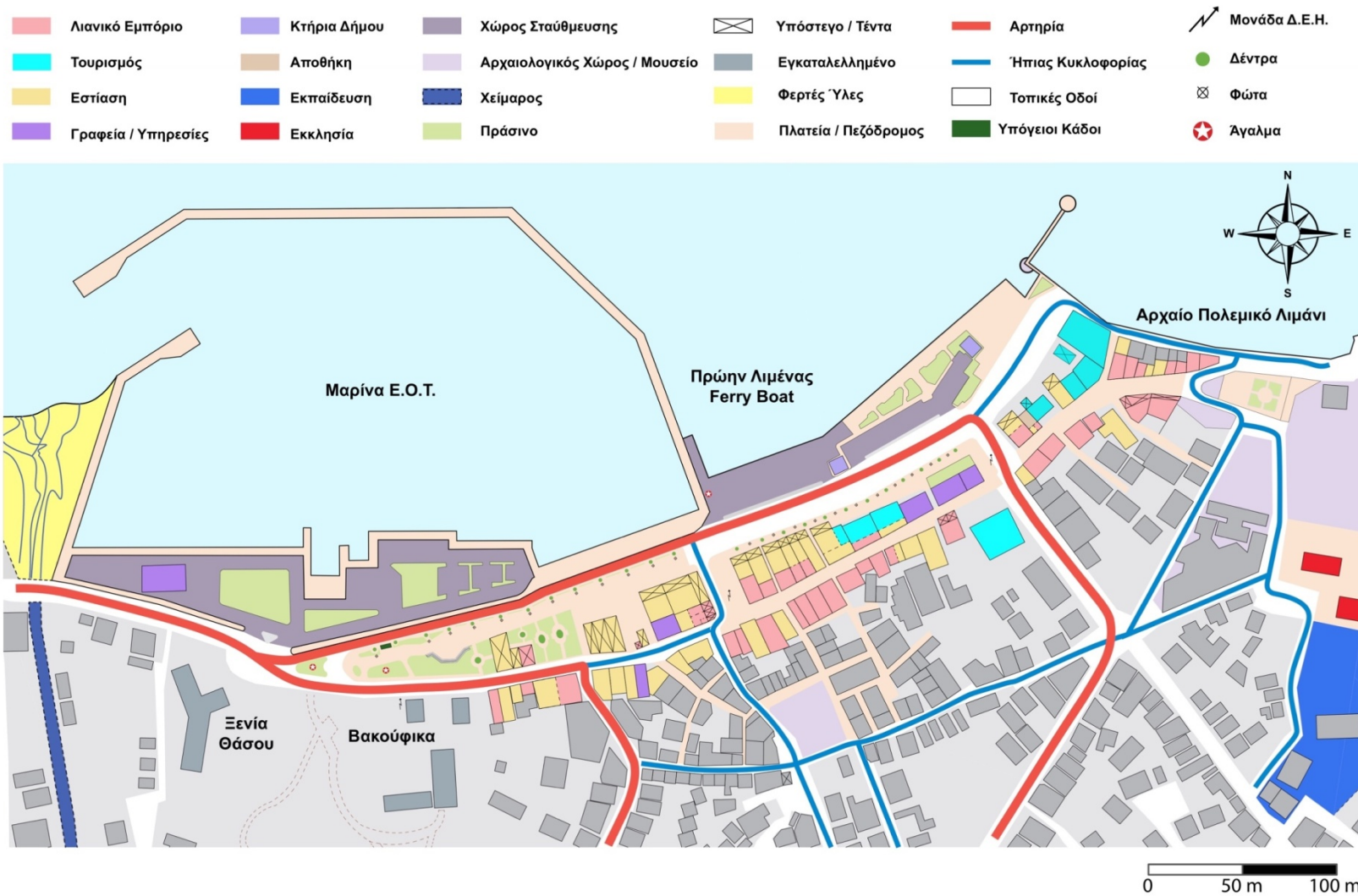


Χάρτης Ένδειξης της Περιοχής Μελέτης








Χάρτης Υφιστάμενων Χρήσεων Γης (Ευρύτερης Περιοχής & 1^{ου} Ορόφου)




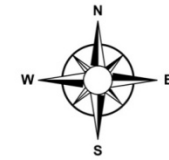
Χάρτης Υφιστάμενων Χρήσεων Γης (2^{ου} Ορόφου)

- | | |
|---|---|
|  Κατοικία |  Γραφεία / Υπηρεσίες |
|  Εστίαση |  Υπόστεγο |
|  Τουρισμός | |



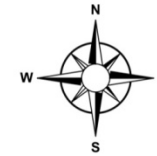
Χάρτης Υφιστάμενων Χρήσεων Γης (3^{ου} Ορόφου)

- | | |
|---|---|
|  Κατοικία |  Γραφεία / Υπηρεσίες |
|  Εστίαση |  Υπόστεγο |
|  Τουρισμός | |



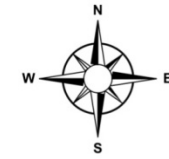
Χάρτης Υφιστάμενων Χρήσεων Γης (4^{ου} Ορόφου)

- | | |
|---|---|
|  Κατοικία |  Γραφεία / Υπηρεσίες |
|  Εστίαση |  Υπόστεγο |
|  Τουρισμός | |



Χάρτης Υφιστάμενων Χρήσεων Γης (5^{ου} Ορόφου)

- | | |
|---|---|
|  Κατοικία |  Γραφεία / Υπηρεσίες |
|  Εστίαση |  Υπόστεγο |
|  Τουρισμός | |



Χάρτης Αριθμού Ορόφων των Κτηρίων

- | | |
|--|--|
|  1 Όροφος |  4 Όροφοι |
|  2 Όροφοι |  5 Όροφοι |
|  3 Όροφοι | |



Χάρτης Κατάστασης των Κτηρίων

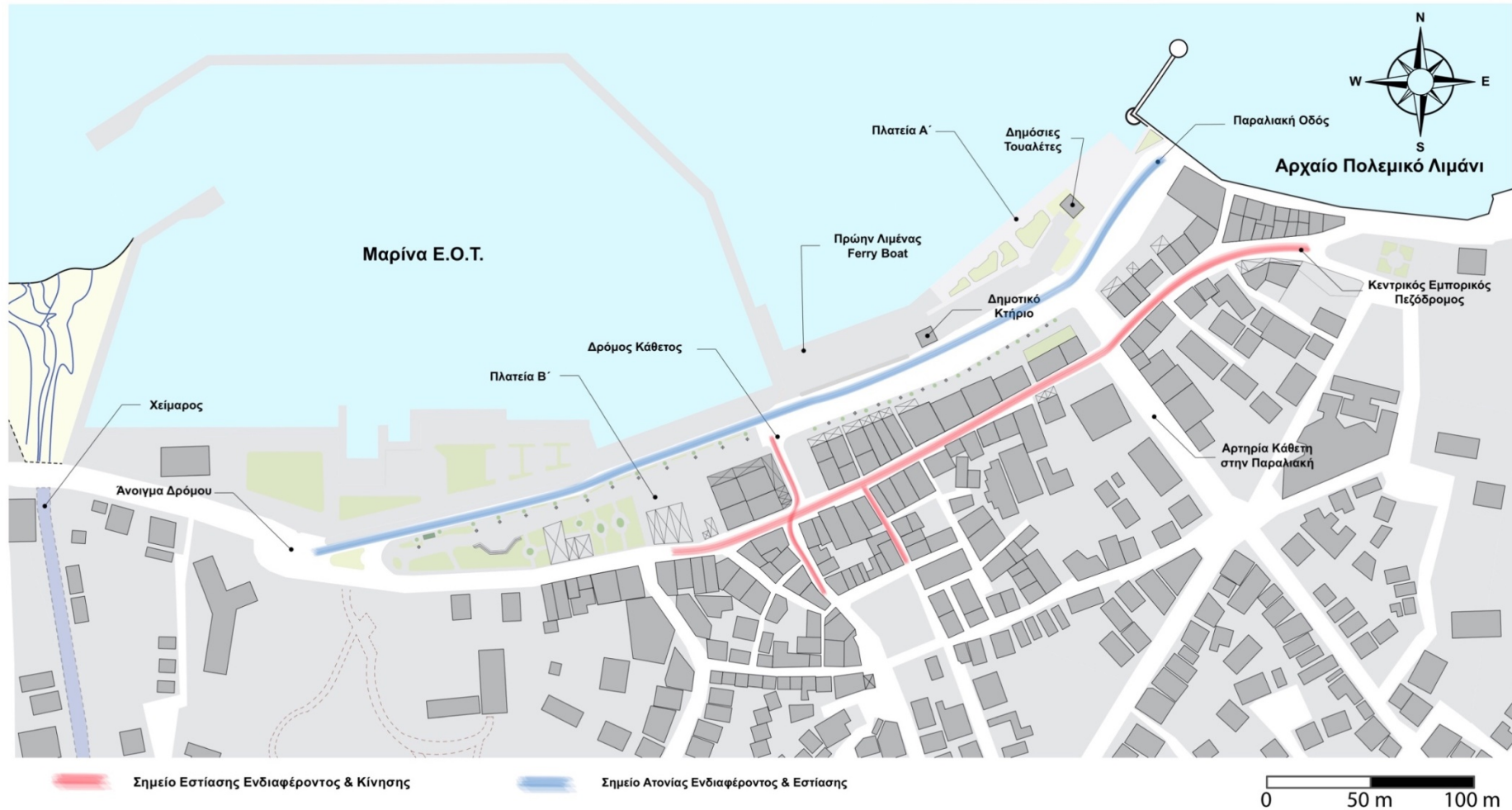
- Καλή
- Μέτρια
- Κακή



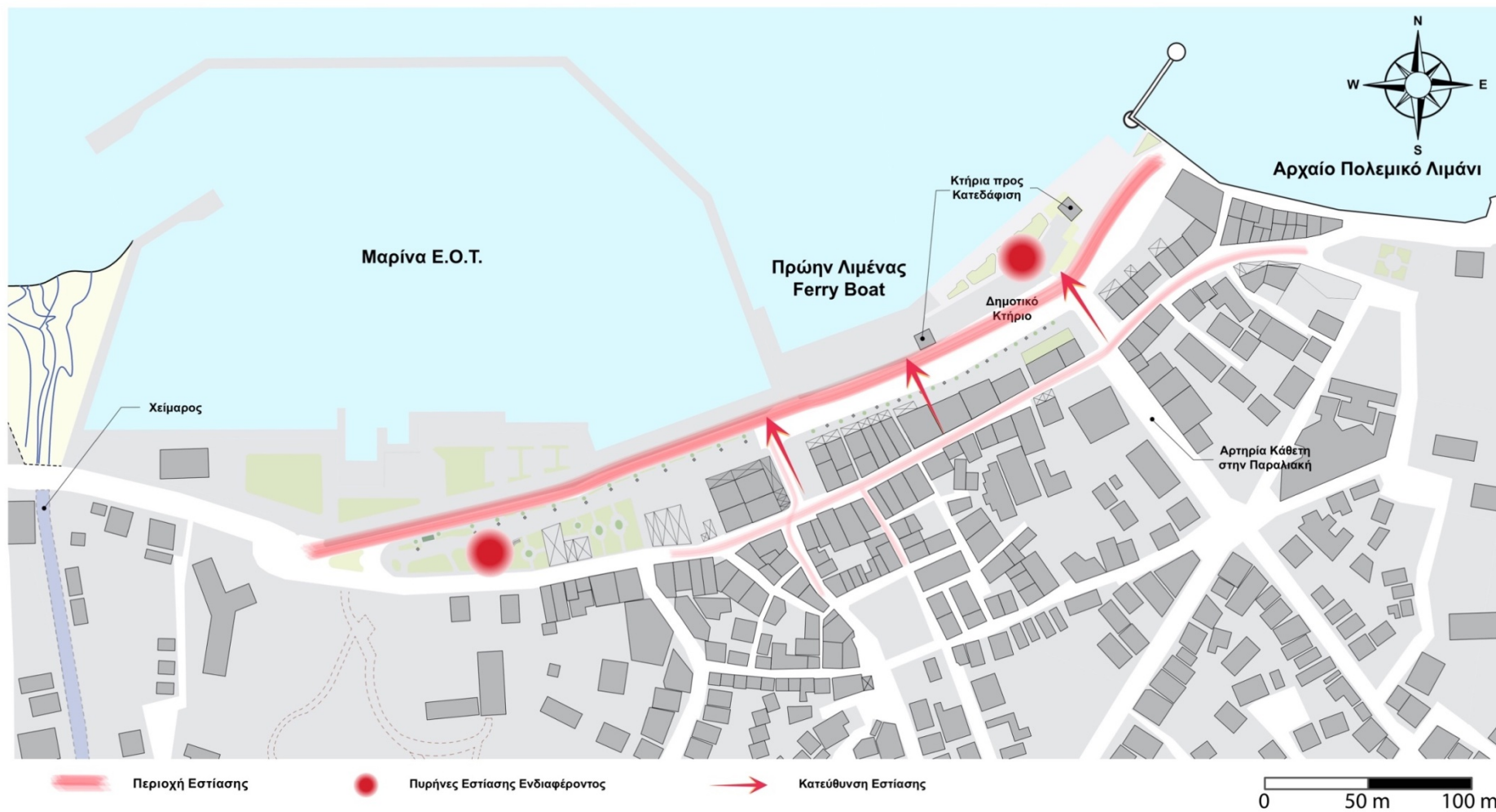
Χάρτης Κτισμάτων Μορφολογικού & Αρχιτεκτονικού Ενδιαφέροντος



Χάρτης Ανάλυσης Σημείων Ενδιαφέροντος της Περιοχής Αναφοράς & Κίνησης

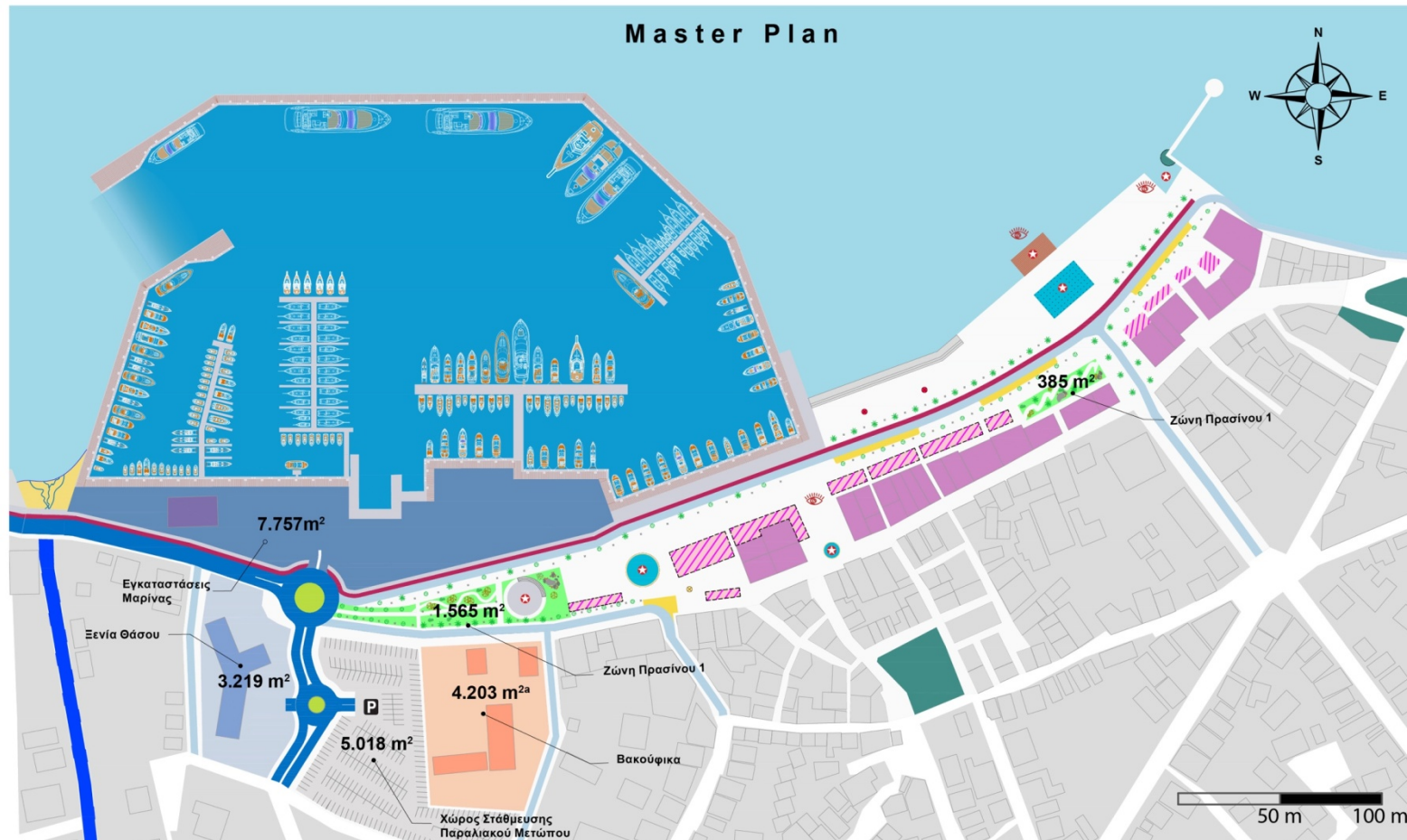


Χάρτης Προτεινόμενων Σημείων Κατεύθυνσης Εστίασης του Ενδιαφέροντος





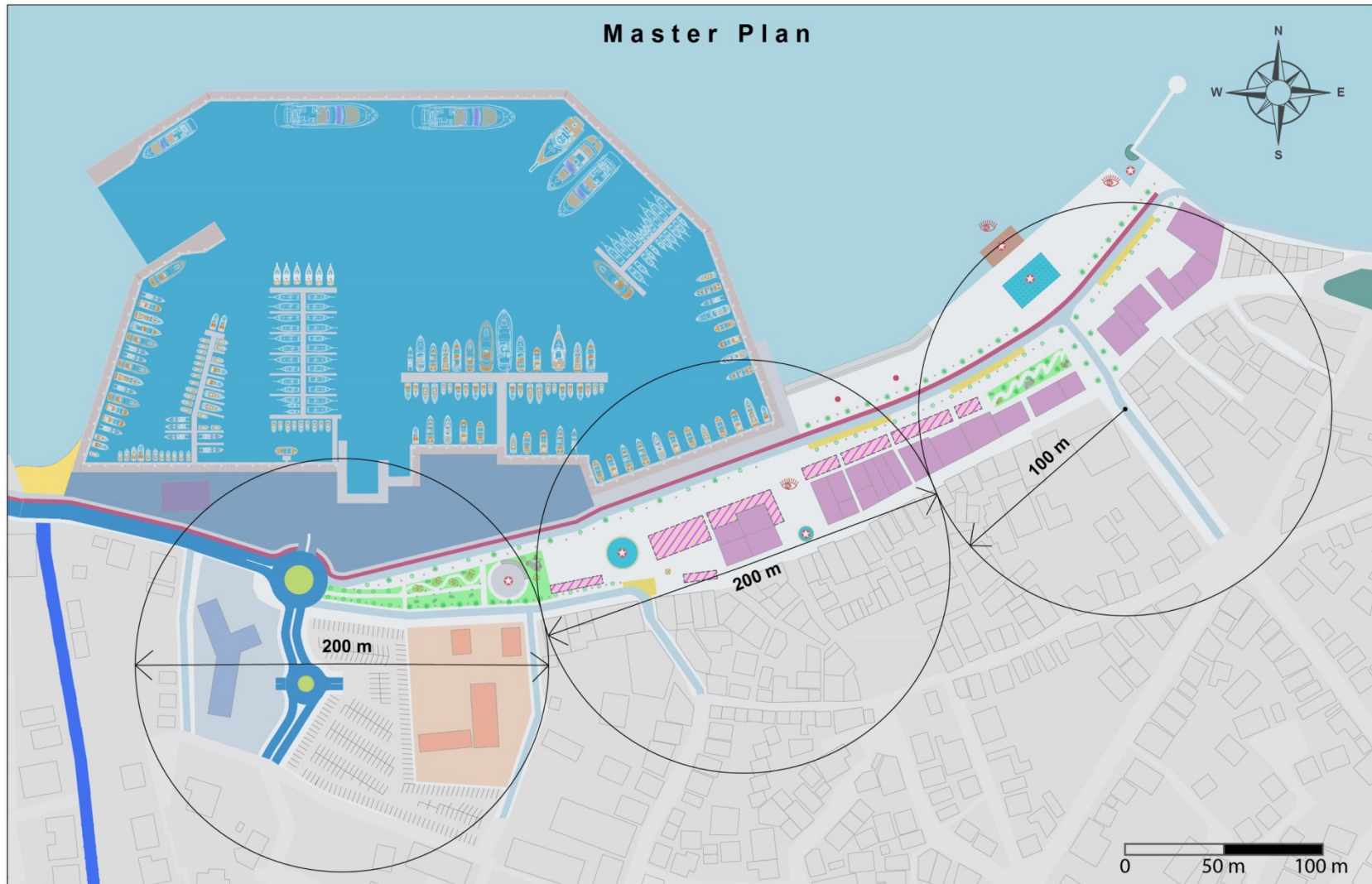
Χάρτης Εμβαδού Προτεινόμενων Χώρων



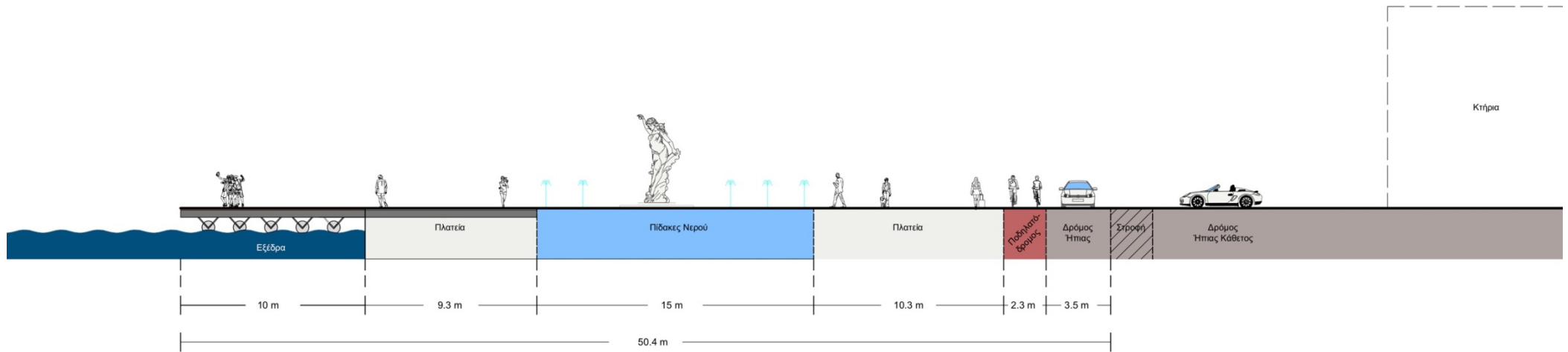
Χάρτης Αποστάσεων Κέντρου & Παραλιακού Μετώπου



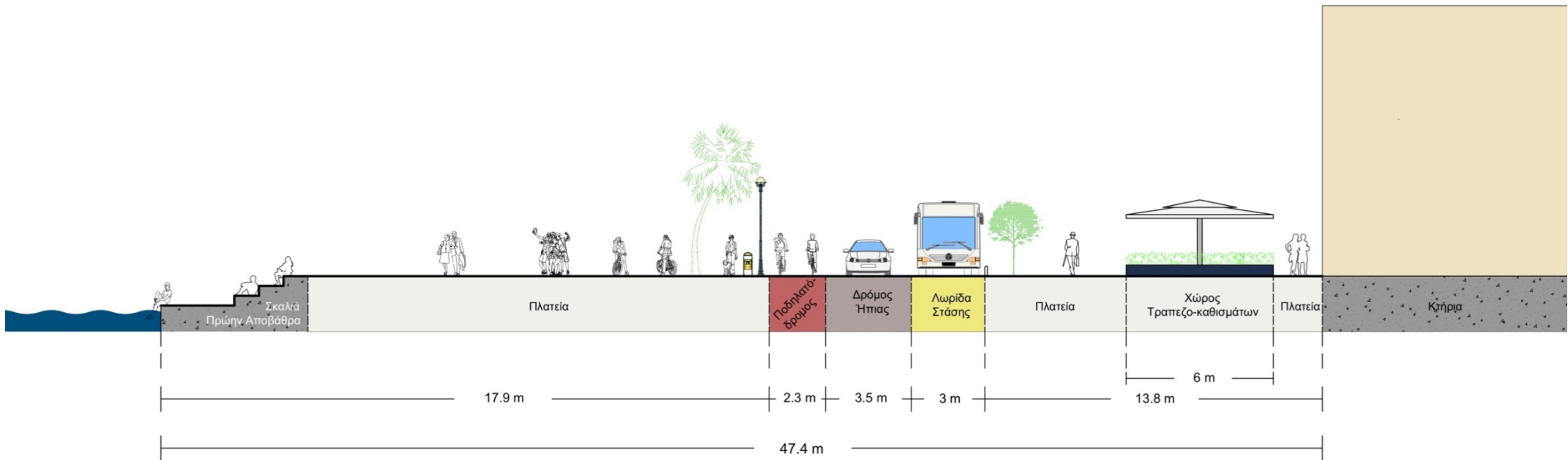
Χάρτης Κυκλικών Ζωνών



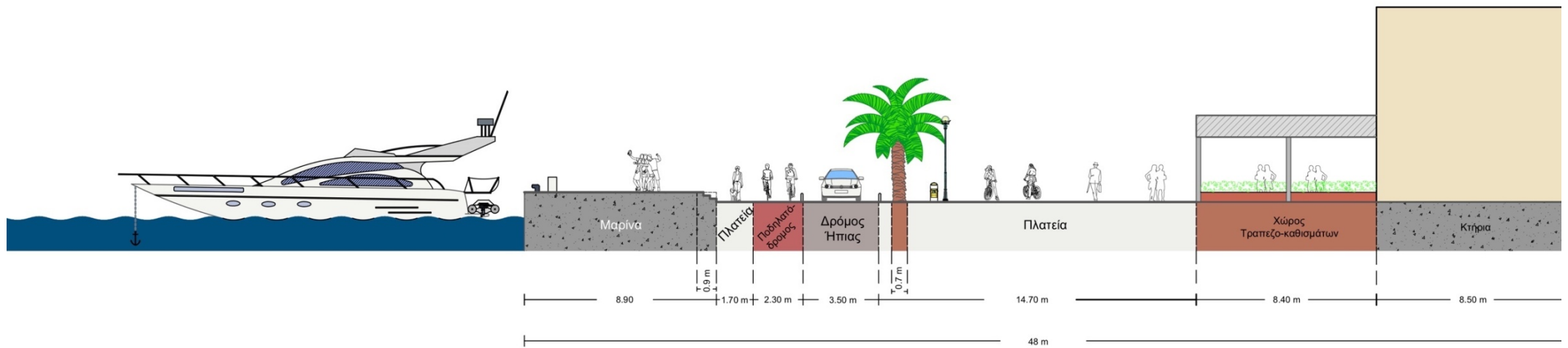
Τομή Α - Α'



Τομή Β - Β'



Τομή Γ - Γ'



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**Ελληνόγλωσση**

Αραβαντινός, Α. (2007). Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία

Γοσποδίνη Ά., Μπεριάτος Η. (2006). Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη. Αθήνα: Κριτική

Κοκκώσης Χ., Παπαθεοχάρη Θ. (2015). Σύνδεση Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης. Στο: 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. σ.1- 11.

Κοκκώσης Χ., 2002: «Άνθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα», ΥΠΕΧΩΔΕ, Εκδόσεις Καπόν, Αθήνα

Οικονόμου, Δ. (2004). «Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις» διαθέσιμο στο:
http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/diminiatia2004/pub3/OIKONOMOY.pdf [Τελευταία Πρόσβαση στις 14/7/2020]

Πολύζος Σ. (2015). Αστική Ανάπτυξη. Αθήνα: Κριτική

Σαπουνάκης Α. (2014). «Περιαστικό τοπίο στην Ελλάδα: Απειλές και προοπτικές». Αειχώρος. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Σαρηγιάννης Γ. Μ. (2010). Δρόμοι και Πεζόδρομοι στον Αστικό Χώρο: καθολικός σχεδιασμός, επί μέρους στοιχεία, ορολογία. Αθήνα: Ε.Μ.Π.

Τριανταφιλόπουλος Ν. (2011) «Οι νέες "προνομιακές" σχέσεις της αγοράς ακινήτων με την αστική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό», Αειχώρος. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τριανταφιλόπουλος Ν. (2005) «Η Κρίση της Αγοράς Γραφείων της Αθήνας», Αειχώρος. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Μ.Ο.Δ. Α.Ε. (2019). Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών: Με γνώμονα τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (2001). Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ): Τεύχος 2 Διατομές (ΟΜΟΕ - Δ). Αθήνα: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (2001). Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ): Τεύχος 4 Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ - ΚΑΟ). Αθήνα: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (2002). Γενικές Οδηγίες για Ποδηλατοδρόμους. Αθήνα: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας

Ξενόγλωσση

Adams D. (1994) *Urban planning and the development process*, Routledge.

Badie B. (1995) *La fin des territoires*, Paris: Fayard.

Breen, A. (1996) *The new Waterfront, A worldwide urban success story*, Singapore: Graphics Pte Ltd

Breen, A. and Rigby D. (1996) *The new Waterfront: A worldwide Urban Success Story*, London: Thames and Hudson

Budd, L. (1995) "Globalization, Territory and Strategic Alliances in Different Financial Centers", *Urban Studies*, 32(2): 345-360.

Carta M., Ronsivalle D. (2016). *The fluid city paradigm: Waterfront regeneration as an urban renewal strategy*. Palermo: Springer.

Colantonio A., Dixon T. (2011). *Urban Regeneration & Social Sustainability: Best practice from European cities*. United Kingdom: Wiley- Blackwell.

Couch C., Fraser C., Percy S. (2003). *Urban Regeneration in Europe*. United Kingdom: Blackwell.

Desfor G., Laidley J., Stevens Q., Schubert D. (2011). *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge.

Diamond J., Liddle J., Southern A., Osei P. (2010). *Urban Regeneration Management: International Perspectives*.

Edgardo J. Gomez A. (2008) «Waterfront design without policy? The actual uses of Manila's Baywalk». U.K.: Elsevier

Fang C. (2012). *Waterfront Landscapes*. California: Professional Design Press Co., Ltd

Giovinazzi, Q., Giovinazzi S. (2008). «Waterfront planning: A window of opportunities for post-disaster reconstruction». New Zealand: 4th International I-Rec Conference Building, Διαθέσιμο στο:

http://ir.canterbury.ac.nz/bitstream/10092/3987/1/12625558_Giovinazzi.pdf

[Τελευταία Πρόσβαση 14/7/2020]

Gospodini A. (2001) «Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities: A Framework for Redesigning Space» Volos: University of Thessaly

Marshall R. (2001). Waterfronts in Post-industrial Cities. London: Spoon Press

Hagerman C. (2006) «Shaping neighborhoods and nature: Urban political ecologies of urban waterfront transformations in Portland, Oregon» Portland: Portland State University

Hoyle, B.P (1992) European Port Cities in Transition, London Belhaven Press

Kriken J.L. (2010). City Building: Nine Planning Principles for the 21st Century

Porter L., Shaw K., (2009). Whose Urban Renaissance?: An International Comparison of Urban Regeneration Strategies. New York: Routledge.

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

Roberts P., Sykes H., Granger R. (2017). Urban regeneration 2nd Edition. London: Sage Publications Ltd

van Kempen R. (2007) "Divided cities in the 21st century: challenging the importance of globalisation", *Journal of Housing and the Built Environment*, 22(1): 13-31.

Wakefield S. (2006). «Great expectations: Waterfront redevelopment and the Hamilton: Harbour Waterfront Trail» Toronto: University of Toronto

Διαδύκτιο

https://ebuildgr.files.wordpress.com/2011/03/falirikos_ormos_b.jpg

<https://parallaximag.gr/wp-content/uploads/2017/09/%CE%BD%CE%B5%CE%B1-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%B1.jpg>

<https://ecopress.gr/faliriko-delta-o-skoupidotopos-gine/>

<https://5wnews.gr/2019/11/10/%CE%B7%CF%81%CE%AC%CE%BA%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%BF-%CE%BA%CF%81%CE%AE%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B1-30-%CF%87%CE%BB%CE%BC-%CF%84%CE%BF-%CF%8C%CF%81%CE%B9%CE%BF-%CF%84%CE%B1%CF%87%CF%8D%CF%84/>

https://www.typosthes.gr/thessaloniki/96616_thessaloniki-iliotherapeia-stin-problita-kai-me-aera-foto

<https://www.iefimerida.gr/news/486731/ta-exypna-pagkakia-sto-irakleio-kritis-einai-toso-stilata-poy-ntrepesai-na-kathiseis>

<https://www.archdaily.com/777512/hear-this-croatian-seawall-sing-as-the-wind-and-waves-lap-the-shore/564eef7be58ece8c4200040f-hear-this-croatian-seawall-sing-as-the-wind-and-waves-lap-the-shore-photo>

<https://www.bestofcinqueterre.com/en/photo?name=la-spezia-seafront-3>

<https://www.archsearch.gr/architecture/pedestrian-friendly-waterfront-regeneration-landmarch-xenia-mastoraki/>

<https://www.vectorstock.com/royalty-free-vector/island-of-thassos-in-greece-white-map-and-blue-vector-17335974>

<https://www.viator.com/tours/Barcelona/Wooden-Sailing-Boat-Tour-in-Barcelona/d562-136638P2>

<https://www.bookmundi.com/lisbon/discover-lisbon-porto-and-the-douro-valley-port-to-port-cruise-18863>

<https://www.onthemosway.eu/18465-2/?cn-reloaded=1>

<https://www.thessalonikiguide.gr/place/nea-paralia/>

<https://www.google.com/maps>

<https://www.pinterest.com>

<https://www.sasaki.com>

Νόμοι & Θεσμικά Κείμενα

Ν. 2508/97

Π.Δ. 23/9/1991

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης