



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική Εργασία: Διερεύνηση προβλημάτων και
οργάνωση του χώρου σε μικρούς οικισμούς που
λειτουργούν σαν λιμάνια. Η περίπτωση της Κυλλήνης

Φοιτήτρια: Παναγιωτοπούλου Αγγελική

Επιβλέπων Καθηγητής: Σαπουνάκης Αριστείδης

Βόλος, Σεπτέμβριος 2016

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελεί μια προσπάθεια παρουσίασης της εξέλιξης του θαλάσσιου μετώπου, πώς αυτό συνυπάρχει με το αστικό περιβάλλον καθώς και τον ρόλο των αναπλάσεων για την αναδιαμόρφωση της εικόνας του. Ακόμα επιχειρεί να μελετήσει τη σχέση που έχει δημιουργηθεί διαχρονικά μεταξύ του λιμανιού και της πόλης, καθώς και το ρόλο που αυτό διαδραματίζει στην οργάνωση και την ανάπτυξη της. Στόχος της εργασίας είναι επομένως η αποτύπωση της σημασίας των θαλάσσιων μετώπων και λιμανιών καθώς και της εξελικτικής τους πορείας, μέσα από την θεωρητική προσέγγιση αλλά και από επιλεγμένα παραδείγματα από την ευρωπαϊκή και εγχώρια εμπειρία. Η μελέτη εστιάζει στην περιοχή του οικισμού της Κυλλήνης και παρά την μικρή του κλίμακα, γίνεται προσπάθεια να εφαρμοστούν οι γενικοί κανόνες και η λογική που διέπει τις αναπλάσεις των θαλάσσιων μετώπων και να αντληθούν πρακτικές και κατευθύνσεις από άλλα επιτυχημένα παραδείγματα. Τα έργα και οι δράσεις που προτείνονται για την περιοχή, προσαρμόζονται στην κλίμακα και τις ιδιαίτερες ανάγκες της, ενώ παράλληλα έχουν στόχο την αξιοποίηση της ύπαρξης του λιμανιού και την δημιουργία χώρων και προϋποθέσεων που θα προσελκύσουν επισκέπτες και ταυτόχρονα θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής και την καθημερινότητα των ίδιων των κατοίκων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Α'	5
1. Εισαγωγή	5
1.1 Εξέλιξη και η σημασία του παράκτιου χώρου	5
1.2 Χρήσεις γης στον παράκτιο χώρο	7
1.3 Οι απειλές του παράκτιου χώρου και ανάγκη για προστασία	10
1.3.1 Απειλές	10
1.3.2 Η ανάγκη για προστασία και το νομικό πλαίσιο	12
1.4 Πολεοδομική εξέλιξη των πόλεων – λιμανιών	14
1.4.1 Ιστορική προσέγγιση	14
1.4.2 Η συνύπαρξη των λιμανιών με την πόλη σήμερα	17
1.4.3 Η εξέλιξη των λιμανιών στην Ελλάδα	19
2. Αναπλάσεις	21
2.1 Ορισμός και βασικές επιδιώξεις της ανάπλασης	21
2.2 Η ελληνική πραγματικότητα	26
2.3 Αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων	28
2.4 Η σημασία του θαλάσσιου μετώπου στην εικόνα της πόλης	30
2.5 Βιώσιμη Ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μετώπων	31
3. Παραδείγματα αναπλάσεων	34
3.1 Παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία	34
3.1.1 Docklands, Λονδίνο	34
3.1.2 Λισαβόνα, Πορτογαλία	35
3.1.3 Γένοβα, Ιταλία	37
3.1.4 Saulkrasti, Λετονία	40
3.1.5 Pasaiia, Ισπανία	42
3.2 Παραδείγματα από την ελληνική εμπειρία	43
3.2.1 Μαρίνα του Φλοίσβου, Αττική	43
3.2.2 Ηράκλειο, Κρήτη	45
Μέρος Β'	48
4 Η περίπτωση της Κυλλήνης	48

4.1 Χωροταξική ένταξη και περιγραφή της περιοχής.....	48
4.1.1 Η ευρύτερη περιοχή.....	48
4.1.2 Ο οικισμός της Κυλλήνης.....	50
4.2 Ιστορική εξέλιξη του οικισμού και του λιμανιού.....	51
4.3 Περιοχές με ιδιαίτερο τουριστικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον.....	52
4.3.1 Κάστρο Χλεμούτσι.....	52
4.3.2 Λουτρά Κυλλήνης.....	54
4.3.3 Νησάκι Καυκαλίδα.....	54
5. Χωρική οργάνωση του οικισμού.....	55
6. Υφιστάμενη κατάσταση λιμένα.....	60
7. Swot Ανάλυση.....	62
7.1 Σενάρια ανάπτυξης.....	64
7.1.1 Σενάριο μηδενικής επέμβασης.....	64
7.1.2 Σενάριο έντονης επέμβασης.....	66
7.1.3 Σενάριο ήπιας επέμβασης.....	67
Μέρος Γ'.....	69
8. Πρόταση για λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής.....	69
8.1 Σκοπιμότητα και στόχοι της επέμβασης.....	69
8.2 Παρουσίαση της πρότασης.....	72
8.3 Φορείς υλοποίησης.....	84
9. Συμπεράσματα.....	86
ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ.....	88
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Η περιοχή Canary Wharf, στις αποβάθρες West India	33
Εικόνα 2: Η νέα περιοχή του «Parque das Nacoes»	35
Εικόνα 3: Η κατασκευή Bigo	37
Εικόνα 4: Porto Antico, Γένοβα	38
Εικόνα 5: Sea Park, Saulkrasti, Λετονία	39
Εικόνα 6: Σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής Pasaia	40
Εικόνα 7: Μαρίνα του Φλοίσβου, Αττική	41
Εικόνα 8: Μουσείο Φυσικής Ιστορίας, μετά την ανάπτυξη	43
Εικόνα 9: Χώρος παλιάς λαχαναγοράς μετά την ανάπτυξη	44
Εικόνα 10: Ερείπια του φρουρίου της Γλαρέντζας	54
Εικόνα 11: Ερείπια Γοτθικού ναού	55
Εικόνα 12: Τμήμα της παραλίας του οικισμού	60
Εικόνα 13: Τμήμα του παραλιακού πεζοδρομίου της οδού Ρήγα Φεραίου	69
Εικόνα 14: Μεταλλική προβλήτα επί πασσάλων σε ξενοδοχειακή μονάδα στο «Γρεγολίμανο» στην Εύβοια	71

ΜΕΡΟΣ Α'

1. Εισαγωγή

1.1 Εξέλιξη και η σημασία του παράκτιου χώρου

Οι παράκτιες περιοχές ορίζονται συνήθως ως οι περιοχές διασύνδεσης ή μετάβασης μεταξύ της ξηράς και της θάλασσας, συμπεριλαμβάνοντας και τις μεγάλες λίμνες. Οι παράκτιες περιοχές ακόμα διαφέρουν ως προς την λειτουργία, τη μορφή και τη δυναμική τους και δεν μπορούν εύκολα να οριστούν μέσα σε αυστηρά χωρικά όρια (Food and Agriculture Organization, 1998).

Η ιστορική σημασία τους για την εγκατάσταση του πληθυσμού και την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων οφείλεται στην θεώρηση της παράκτιας ζώνης ως ένα περιβάλλον που παρέχει στον άνθρωπο όλους τους απαραίτητους φυσικούς πόρους για την επιβίωσή του και την άσκηση των δραστηριοτήτων του. Ακόμα ο παράκτιος χώρος, από μορφολογική άποψη, συνέβαλλε στη δημιουργία λιμανιών, έχοντας ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της αλιείας, του εμπορίου, των μεταφορών και του τριτογενή τομέα (Παπαπαύλου - Ιωακειμίδου, 2003).

Σήμερα εξακολουθεί να συγκεντρώνει μεγάλο τμήμα του πληθυσμού, μεγάλα αστικά κέντρα, πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων και σημαντικές υποδομές και εγκαταστάσεις μεταφορών. Λόγω της θέσης του δίπλα στο νερό, μεγάλο τμήμα του παράκτιου χώρου καλύπτεται από αγροτική γη υψηλής παραγωγικότητας που αξιοποιεί για την άρδευση τους υδάτινους πόρους του. Ακόμα ο παράκτιος χώρος αποτελεί σημαντικό πολιτιστικό πόρο, είτε λόγω των πολιτιστικών εκδηλώσεων που προσελκύει είτε λόγω της ύπαρξης πολλών αρχαιολογικών χώρων. Ιδιαίτερα σημαντικός είναι και ο οικονομικός του ρόλος καθώς σε αυτόν τοποθετούνται πολλές από τις μεγαλύτερες πόλεις σε όλο τον κόσμο, που συγκεντρώνουν σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες, με εξαίρεση τη γεωργία. Παράλληλα ο παράκτιος χώρος αποτελεί μια περιοχή μεικτών χρήσεων όπου οι αστικές δραστηριότητες, όπως η ναυτιλία, η κατοικία, ο τουρισμός και η βιομηχανία, ασκούνται παράλληλα με δραστηριότητες όπως η αλιεία, η δασοκομία και η γεωργία (Food and Agriculture Organization, 1998).

Οι παράκτιες περιοχές, πέρα από τον οικονομικό τους ρόλο, έχουν τεράστια οικολογική αξία, διαθέτοντας μια πληθώρα περιβαλλοντικών πόρων. Η μεγάλη οικολογική σημασία τους οφείλεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος και της δυναμικής τους φύσης, που είναι αποτέλεσμα της μεταφοράς ύλης, ενέργειας και ζωντανών οργανισμών μεταξύ του συστήματος του εδάφους της θάλασσας. Οι παράκτιες περιοχές αποτελούν ακόμα τόπο κατοικίας

πολλών ειδών της στεριάς και της θάλασσας, ιδιαίτερα στις τροπικές περιοχές και τους ωκεανούς. Όλα τα είδη της χλωρίδας και της πανίδας συνθέτουν ένα μοναδικό παράκτιο οικοσύστημα που χαρακτηρίζεται από μεγάλη βιολογική ποικιλότητα και διαθέτει πολύτιμα αποθέματα φυσικών πόρων (Food and Agriculture Organization, 1998).

Επομένως η σημασία του παράκτιου χώρου είναι τεράστια καθώς ισορροπεί μεταξύ του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Παράλληλα η ζήτηση του παράκτιου χώρου είναι μεγάλη, τόσο από τους δημόσιους όσο και τους ιδιωτικούς φορείς, καθώς τον χρησιμοποιούν για κατοικία, άσκηση οικονομικών δραστηριοτήτων όλων των τομέων και χρήσεις εστίασης και αναψυχής (Παπανίκα & Σέρβου, 2012).

Όσον αφορά τον ελληνικό παράκτιο χώρο, ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά του αποτελεί η ανάπτυξη τουριστικής δραστηριότητας σε αυτόν. Οι ακτές είναι από τους βασικότερους τουριστικούς πόρους στην Ελλάδα και εμφανίζουν πολύ μεγαλύτερη τουριστική ζήτηση σε σχέση με τους υπόλοιπους προορισμούς. Αν και το μήκος των ελληνικών ακτών είναι μεγάλο, το πρότυπο του μαζικού τουρισμού που έχει αναπτυχθεί εστιάζει στην στενή ζώνη που βρίσκεται σε επαφή με τη θάλασσα. Λόγω του περιορισμένου αυτού χώρου και της έντονης ζήτησης, οι παράκτιες περιοχές δέχονται έντονες πιέσεις και κινδυνεύουν από περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση (Παπανίκα & Σέρβου, 2012).

Η Ελληνική παράκτια ζώνη έχει ιδιαίτερη σημασία, όχι μόνο από οικονομική και αναπτυξιακή πλευρά αλλά κι από περιβαλλοντική και πολιτιστική. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ελληνικής παράκτιας ζώνης αποτελεί το μήκος της. Τα στατιστικά δεδομένα δείχνουν ότι έχει έκταση περίπου 130.000 χλμ² και μήκος ακτογραμμής 16.500 χλμ ενώ για κάθε 1 χλμ² αντιστοιχούν 113μ ακτής. Αυτό αναδεικνύει πόσο πολύτιμο αγαθό αποτελεί, αφού ο παγκόσμιος μέσος όρος δεν ξεπερνά τα 5 μέτρα.¹

Ο παράκτιος χώρος παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον ως φυσικό οικοσύστημα λόγω της συνύπαρξης και αλληλεπίδρασης τριών βασικών στοιχείων της φύσης: της θάλασσας, της ξηράς και του αέρα. Τα δέλτα των ποταμών, οι λιμνοθάλασσες και άλλοι υδροβιότοποι, αμμοθίνες, κλειστοί κόλποι αποτελούν περιοχές αναπαραγωγής και διαβίωσης πολλών ειδών χλωρίδας και πανίδας καθώς και ανάπτυξης ιδιαίτερων τύπων οικοσυστημάτων. Η ιδιαίτερη σημασία του ελληνικού παράκτιου χώρου οφείλεται γενικά στην μεγάλη ποικιλία του ως προς τα φυσικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά και γι' αυτό το λόγω θα πρέπει να αποτελέσει

¹ Αλεξόπουλος Α., Διαχείριση των συγκρούσεων και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην παράκτια ζώνη. Ο ρόλος των αστικών περιοχών και ιδιαίτερα η περίπτωση του φαληρικού δέλτα, δικτυακός τόπος: <http://www.srcosmos.gr/srcosmos/showpub.aspx?aa=11770>

αντικείμενο προστασίας και διατήρησης για της μελλοντικές γενεές, στα πλαίσια μιας βιώσιμης πολιτικής που αφορά την περιβαλλοντική διαχείριση (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2001).

1.2 Χρήσεις γης στον παράκτιο χώρο

Όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη υποενότητα η παράκτια ζώνη χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για ένα μεγάλο αριθμό δραστηριοτήτων. Αυτές οι χρήσεις δεν είναι πάντα συμβατές και μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα μια σειρά προβλημάτων για τους χρήστες των χώρων και τη λήψη αποφάσεων.

Μια εξαιρετικά σημαντική μέθοδος που εφαρμόστηκε για την καταγραφή των χρήσεων γης και την κάλυψη του εδάφους στην Ελλάδα και την Ευρώπη γενικότερα αποτελεί το πρόγραμμα CORINE 2000. Με το πρόγραμμα αυτό γίνεται κατηγοριοποίηση των χρήσεων γης του παράκτιου χώρου με τις βασικότερες από αυτές να είναι η αστική δόμηση, οι βιομηχανικές περιοχές, οι περιοχές με τουριστική ανάπτυξη, οι γεωργικές καλλιέργειες, οι αρχαιολογικοί χώροι, οι περιοχές μεταφορών, οι χώροι αθλητικών εγκαταστάσεων και οι χερσαίες εκτάσεις (Αγγελίδης, 2005).

Ο Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (Food and Agriculture Organization), σε δημοσίευση που εξέδωσε το 1992, προσπάθησε να καταγράψει την πληθώρα των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στον παράκτιο χώρο και πολλές φορές έρχονται σε σύγκρουση μεταξύ τους αλλά και με τα παράκτια οικοσυστήματα. Οι σημαντικότερες από τις χρήσεις και δραστηριότητες που παρατηρούνται περιγράφονται παρακάτω.

Αστικές εγκαταστάσεις

Ο παράκτιος χώρος εμφανίζει αυξημένη ζήτηση για ανθρώπινες εγκαταστάσεις, γεωργία, εμπόριο, βιομηχανία και δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών, όπως η ναυτιλία, τα αλιευτικά σκάφη και οι μαρίνες αναψυχής. Οι παραπάνω δραστηριότητες, που είναι απαραίτητες για την οικονομική ανάπτυξη των παραθαλάσσιων οικισμών, οδηγούν σε μια γραμμική προσέγγιση της ανάπτυξης των ακτών, που εστιάζει στον στενό χώρο ακριβώς μεταξύ της ξηράς και της θάλασσας που εξασφαλίζει την εύκολη πρόσβαση σε παραλίες αναψυχής και τη θέα στη θάλασσα. Οι παραπάνω ανθρώπινες δραστηριότητες μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες στο φυσικό περιβάλλον και στην αισθητική του παράκτιου χώρου. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου ενώ είναι απαραίτητη για τις παράκτιες πόλεις, μπορεί να είναι απειλητική για τους φυσικούς πόρους και γι' αυτό το λόγο πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές της διατήρησης και της

βιωσιμότητας. Παράλληλα η αύξηση του πληθυσμού στις παράκτιες πόλεις δημιουργεί περαιτέρω ανάγκες για κατοικία, εργοστάσια, δρόμους και υποδομές μεταφορών, δημιουργώντας έντονες πιέσεις στο ευαίσθητο περιβάλλον των ακτών. Ωστόσο μεγάλο μέρος των προβλημάτων μπορεί να αποφευχθεί με τον κατάλληλο αστικό σχεδιασμό και τη διαχείριση του χώρου (Food and Agriculture Organization, 1992).

Βιομηχανία

Οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις ιστορικά έλκονται από τον παράκτιο χώρο καθώς προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως η εύκολη πρόσβαση στις θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές, η χρήση του θαλασσινού νερού για λόγους ψύξης και ο εφοδιασμός με πρώτες ύλες από το θαλάσσιο περιβάλλον. Ακόμα οι βιομηχανίες τείνουν να συγκεντρώνονται στα μεγάλα αστικά κέντρα που βρίσκονται δίπλα στο θαλάσσιο μέτωπο ακόμα και αν οι λειτουργία τους δεν εξαρτάται άμεσα από αυτό (Food and Agriculture Organization, 1992).

Λιμάνια και θαλάσσιες μεταφορές

Από της σημαντικότερες δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο μέτωπο είναι αυτή των θαλάσσιων μεταφορών. Τα λιμάνια και οι παραθαλάσσιες εγκαταστάσεις υποστήριξης απαιτούνται για τις εξής δραστηριότητες:

1. Την παράκτια ανάπτυξη των πηγών πετρελαίου και του φυσικού αερίου, των αποθηκευτικών χώρων του πετρελαίου και άλλων υποστηρικτικών υποδομών.
2. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απαιτεί κανάλια, λιμενικές εγκαταστάσεις, ναυπηγεία και εκτεταμένες χερσαίες εγκαταστάσεις για την αποθήκευση των εμπορευματοκιβωτίων.
3. Η ανάπτυξη της αλιείας απαιτεί κυματοθραύστες, κανάλια, αλιευτικά λιμάνια, μονάδες μεταποίησης και άλλες εγκαταστάσεις (Food and Agriculture Organization, 1992).

Χερσαίες Μεταφορές

Ο παράκτιος χώρος εκτός από λιμάνια χρησιμοποιείται και για τις χερσαίες μεταφορές. Το οδικό δίκτυο, οι σιδηρόδρομοι, τα αεροδρόμια προκαλούν πολλά κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι περιοχές που αντιμετωπίζουν τα μεγαλύτερα προβλήματα είναι αυτές από τις οποίες διέρχονται τα μεγάλα οδικά δίκτυα. Επομένως η τοποθεσία τους και τα μηχανολογικά τους σχέδια πρέπει να μελετώνται από τους σχεδιαστές σύμφωνα με τις αρχές της διατήρησης. Οι υποδομές αυτές είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη της οικονομίας και του εμπορίου, ωστόσο μπορεί να προκαλέσουν σοβαρά προβλήματα στον παράκτιο

χώρο. Για την αποφυγή των κινδύνων οι σχεδιαστές μπορούν να προβλέψουν το είδος και την έκταση της ανάπτυξης που θα προκληθεί από τα οδικά δίκτυα και τις τερματικές θέσεις και να τροποποιήσουν τα σχέδια για λόγους προστασίας (Food and Agriculture Organization, 1992).

Αλιεία

Από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στην παράκτια ζώνη είναι η αλιεία. Εντούτοις οι σχεδιαστές πολλές φορές δεν λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τον σημαντικό της ρόλο στην οικονομία. Ο τομέας αυτός παρέχει το απαραίτητο εισόδημα στους ψαράδες και τις οικογένειές τους καθώς και σε άλλους που ασχολούνται με την αλιευτική βιομηχανία, όπως κατασκευαστές σκαφών, συσκευαστές, διανομείς και λιανοπωλητές. Οι εργαζόμενοι σε αυτούς τους κλάδους ενισχύουν κοινωνικά, πολιτιστικά και οικονομικά τη σταθερότητα των παράκτιων περιοχών και αποτρέπουν την εσωτερική μετανάστευση στα συνωστισμένα αστικά κέντρα (Food and Agriculture Organization, 1992).

Γεωργία

Η μετατροπή πολλών παράκτιων φυσικών πεδιάδων σε καλλιεργήσιμες εκτάσεις, έγινε με σκοπό την κάλυψη των διατροφικών αναγκών. Σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (European Environmental Agency) το 2006, πέρα από την αυξανόμενη αστικοποίηση των ακτών, οι κτισμένες εκτάσεις δεν αποτελούν ακόμα την κυρίαρχη χρήση. Οι περισσότερες περιοχές χαρακτηρίζονται από χρήσεις όπου η γεωργία και τα φυσικά περιβάλλοντα συνυπάρχουν. Ιστορικά αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική δραστηριότητα που συχνά συνδυαζόταν με την αλιεία. Σήμερα εξακολουθεί να διατηρεί το σημαντικό της ρόλο καθώς συμβάλλει στην παραγωγή και στη διατήρηση της πολύ-λειτουργικότητας των παράκτιων περιοχών. Επιπλέον βοηθά σημαντικά στην υποστήριξη των παράκτιων αγροτικών τοπίων και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας. Ωστόσο η γεωργική δραστηριότητα μπορεί να προκαλέσει σημαντικούς κινδύνους στο παράκτιο περιβάλλον, όπως η μόλυνση από την υπερβολική χρήση φυτοφαρμάκων, που καταλήγουν στα νερά των ποταμών και των θαλασσών (Food and Agriculture Organization, 1992).

Τουρισμός και Αναψυχή

Ο τουρισμός αποτελεί ένα ισχυρό αναπτυξιακό παράγοντα για κάθε χώρα καθώς και έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς του παγκόσμιου εμπορίου. Η σημασία του είναι ακόμα μεγαλύτερη στις μικρές παράκτιες χώρες και νησιά με περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης (FAO, 1992). Από τις ανθρώπινες δραστηριότητες που έχουν αναπτυχθεί στον παράκτιο χώρο, ο παραθαλάσσιος τουρισμός και οι δραστηριότητες αναψυχής αυξάνονται ραγδαία και συναντώνται

σε πολλές διαφορετικές μορφές. Ακόμα ο παραθαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα υποδομών του τουρισμού (ξενοδοχεία, εστιατόρια, εξοχικά σπίτια), του ελεύθερου χρόνου (μαρίνες, εξοπλισμό για αλιεία, λιμάνια και κωπηλατικά σκάφη) και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων (Τσολάκος, 2009).

Όσον αφορά την Ελλάδα, τα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, των ελληνικών Περιφερειών αναφέρουν ότι η παράκτια ζώνη περιλαμβάνει γεωργικές, κτηνοτροφικές και βιομηχανικές εκτάσεις, μονάδες μεταποίησης προϊόντων, αστικές περιοχές με οικισμούς μόνιμης κατοικίας και β' κατοικίας, αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικούς τόπους και μνημεία, φυσικά τοπία και οικοσυστήματα οικολογικής σημασίας όπως υγροβιότοπους, λίμνες, λιμνοθάλασσες, δέλτα ποταμών (Αγγελίδης, 2005).

1.3 Οι απειλές του παράκτιου χώρου και ανάγκη για προστασία

1.3.1 Απειλές

Οι συγκρούσεις μεταξύ των ανθρώπων και του φυσικού περιβάλλοντος των παράκτιων περιοχών αποτελούν ένα φαινόμενο που αναπτύσσεται μεταπολεμικά και εντείνεται τα τελευταία χρόνια, λόγω της αυξανόμενης επιθυμίας των ανθρώπων να ζήσουν, να εργαστούν και να διασκεδάσουν κοντά στο ελκυστικό περιβάλλον των ακτών. Οι διαφορετικές χρήσεις γης και δραστηριότητες που αναπτύσσονται στις παράκτιες περιοχές, εκτός από τεράστια κοινωνικό-οικονομική σημασία, εγκυμονούν παράλληλα σοβαρούς κινδύνους που οδηγούν τελικά στην αλλοίωση και την υποβάθμιση του παράκτιου φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με τον Αλεξόπουλο², οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των χρήσεων στις παράκτιες περιοχές έχουν συχνά σύνθετο χαρακτήρα λόγω του μεγάλου αριθμού των χρηστών των φυσικών πόρων τους. Ο περιορισμένος παράκτιος χώρος σε συνδυασμό πάντα με την πυκνότητα του πληθυσμού, τα κοινωνικό-οικονομικά ενδιαφέροντα και οι νέου τύπου παράκτιες χρήσεις οδηγούν στην αύξηση των συγκρούσεων ανάμεσα στις διαφορετικές ομάδες χρηστών. Οι συγκρούσεις αυτές μπορεί να είναι ανάμεσα σε:

- δύο εν δυνάμει χρήσεις του ίδιου πόρου, π.χ προοπτικές εντοπισμού μιας ιχθυοκαλλιεργητικής μονάδας και ενός τουριστικού λιμένα (μαρίνας) σε μια δεδομένη παράκτια περιοχή,

² Αλεξόπουλος Α., Διαχείριση των συγκρούσεων και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην παράκτια ζώνη. Ο ρόλος των αστικών περιοχών και ιδιαίτερα η περίπτωση του φαληρικού δέλτα, διαθέσιμο στο: <http://www.srcosmos.gr/srcosmos/showpub.aspx?aa=11770>

- μια υπάρχουσα χρήση (π.χ βιομηχανική μονάδα) και μία εν δυνάμει χρήση (π.χ τεχνολογικό πάρκο) που αφορούν την ίδια παράκτια περιοχή,
- δύο υπάρχουσες χρήσεις, όπως τερματικοί σταθμοί για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων και πλοία εμπορευματοκιβωτίων στην ίδια λιμενική περιοχή.

Ωστόσο τα προβλήματα που εντοπίζονται στις παράκτιες περιοχές δεν έχουν όλα τις ίδιες συνέπειες στο περιβάλλον και την ποιότητα της ζωής των κατοίκων. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που καθορίζουν το μέγεθος του προβλήματος όμως είναι κοινώς αποδεκτό ότι τα αποτελέσματα των ασυμβίβαστων χρήσεων και δραστηριοτήτων μπορεί να είναι καταστροφικά. Σε τέτοια φαινόμενα υποβάθμισης των παράκτιων οικοσυστημάτων και της θάλασσας οδηγούν κυρίως η ταχεία αύξηση του παραθαλάσσιου πληθυσμού, η επέκταση των ψυχαγωγικών περιοχών, οι ακατάλληλες πρακτικές αγροδασοκομίας και η συγκέντρωση της βιομηχανικής ανάπτυξης στις παραθαλάσσιες ζώνες που συνοδεύεται από τις ανεπαρκείς περιβαλλοντικές, τεχνολογικές και οικονομικές πολιτικές (Παπαπαύλου – Ιωακειμίδου, 2003).

Ακόμα ανάμεσα σε όλα τα γεωφυσικά προβλήματα και τα προβλήματα υποβάθμισης πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα κοινωνικά προβλήματα, που συνδέονται με την κάμψη ορισμένων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την αλιεία και τη βιομηχανία. Η μείωση των αλιευτικών δραστηριοτήτων και των σχετικών θέσεων εργασίας δημιουργούν κοινωνικό πρόβλημα, ιδιαίτερα έντονο στις περιοχές που εξαρτώνται από την αλιεία (Μοσχοβούδη, 2009).

Όσον αφορά την αστικοποίηση και την οικιστική ανάπτυξη, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αύξηση του πληθυσμού. Στην Ευρώπη η πυκνότητα του πληθυσμού είναι μεγαλύτερη στις παράκτιες περιοχές, σε σχέση με την ενδοχώρα, ενώ παράλληλα σημειώνει αυξητική τάση. Αυτό οδηγεί στην ανοικοδόμηση των παράκτιου χώρου ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες για α' και β' κατοικία, για υπηρεσίες και αναψυχή. Η αστικοποίηση απαιτεί κατασκευές για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των τουριστών οδηγώντας στην τροποποίηση του παράκτιου χώρου, με αποτέλεσμα η τοπική χλωρίδα και πανίδα να υφίσταται αρνητικές επιπτώσεις (European Enviromental Agency, 2006).

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι παραθαλάσσιες περιοχές είναι ιδιαίτερα δημοφιλείς για την ανάπτυξη του τουρισμού, επομένως δέχονται όλο το φάσμα των επιπτώσεων που προκύπτουν από τις δραστηριότητές του. Αποτελεί γεγονός πως η τουριστική ανάπτυξη συνοδεύεται συνήθως από την μη προγραμματισμένη δημιουργία και επέκταση καταλυμάτων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα νέα κτίρια που κατασκευάζονται να μην εναρμονίζονται με την τοπική αρχιτεκτονική και το φυσικό τοπίο στο οποίο εντάσσονται, υποβαθμίζοντας έτσι την αισθητική των παραθαλάσσιων περιοχών. Ανάμεσα στις επιπτώσεις του τουρισμού είναι και η απώλεια σημαντικών παράκτιων βιοτόπων και η μείωση της βιολογικής τους

ποικιλότητας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός πως τις τελευταίες δεκαετίες πολλά είδη χλωρίδας και πανίδας έχουν χαθεί ή βρίσκονται σε κίνδυνο, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Η περιβαλλοντική υποβάθμιση αφορά ακόμα και την ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων, λόγω της μη επεξεργασίας των υγρών αποβλήτων στις περισσότερες μεσογειακές παράκτιες πόλεις και της ρύπανσης που προκαλείται από τα σκάφη αναψυχής (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2001).

Στην Ελλάδα ένα ακόμα φαινόμενο που προκαλεί σημαντικά προβλήματα στον παράκτιο χώρο είναι αυτό της εκτός σχεδίου δόμησης και κυρίως της κατοικίας, του παραθερισμού και του τουρισμού. Σε πολλές περιοχές εμφανίζονται φαινόμενα υποβάθμισης των φυσικών πόρων λόγω της ρύπανσης και της εξάντλησης από τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Γενικότερα η ρύπανση των υδάτινων πόρων προκαλείται κυρίως από τα φυτοφάρμακα που χρησιμοποιούνται στη γεωργία, τα αστικά λύματα, τα απόβλητα των κτηνοτροφικών μονάδων, τα βιομηχανικά απόβλητα, τις εξορυκτικές δραστηριότητες και τις μεταφορές (Μοσχοβούδη, 2009).

1.3.2 Η ανάγκη για προστασία και το νομικό πλαίσιο

Στην Ελλάδα τα ζητήματα του παράκτιου χώρου ρυθμίζονται από μία σειρά νόμων χωρίς ωστόσο να έχουν γίνει ολοκληρωμένες προσπάθειες σε επίπεδο σχεδιασμού – προγραμματισμού αλλά και σε επίπεδο ολοκληρωμένης πολιτικής. Η πρώτη προσπάθεια για τη διαχείριση του παράκτιου χώρου έγινε με τον Α.Ν 2344/1940 «περί αιγιαλού και παραλίας» (ΦΕΚ 154 Α') και για περίπου 60 χρόνια αποτέλεσε το μοναδικό νομοθετικό εργαλείο για την ρύθμιση των ακτών.

Το περιεχόμενο του Α.Ν 2344 αφορούσε την έννοια και τον καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας, στην παραχώρηση της χρήσης τους για την εξυπηρέτηση τουριστικών και άλλων σκοπών, στην κατασκευή έργων για την εκμετάλλευσή τους κ.α. Η νομοθεσία κάλυπτε μόνο το τμήμα που αφορούσε τα 20 μ. πλάτους της παράκτιας ζώνης και διαχείριση του υπόλοιπου χερσαίου τμήματος ρυθμιζόταν κι από άλλους τον νόμου, όπως ο Ν. 1337/1983 «Περί Οικιστικής Ανάπτυξης», ο Ν.1650/1986 για το Περιβάλλον και ο Ν. 2508/1997 με τους οποίους καθορίστηκαν μεγαλύτερες αποστάσεις από τη γραμμή του αιγιαλού για την εγκατάσταση τουριστικών μονάδων και αυστηρότερες απαγορεύσεις δόμησης, θεσμοθετήθηκε η προστασία της παράκτιας γεωργικής γης, προωθήθηκε μεγαλύτερη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος του παράκτιου χώρου και καθορίστηκαν Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου για τον έλεγχο των χρήσεων γης. Η αντικατάστασή του ήρθε έπειτα από μεγάλη καθυστέρηση και ήταν επιτακτική για την κάλυψη των σύγχρονων περιβαλλοντικών επιταγών και λόγω της εξέλιξης του παράκτιου χώρου (Σταματίου, 2003 & Τσολάκος 2009).

Ο νόμος που τον αντικατέστησε και ισχύει έως και σήμερα είναι ο Ν. 2971/2001 (ΦΕΚ 285 Α'). Στο άρθρο 1 ορίζονται οι έννοιες του αιγιαλού και της παραλίας, του λιμένα, των λιμενικών έργων και των φορέων διαχείρισης του λιμένα. Στο άρθρο 2 γίνεται αναφορά στη κυριότητα του αιγιαλού και της παραλίας, τα οποία θεωρούνται κοινόχρηστα και ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο, το οποίο τα προστατεύει και τα διαχειρίζεται. Η διαδικασία καθορισμού των ορίων του αιγιαλού και της παραλίας αναφέρεται στα άρθρα 3-6. Το σύστημα οριοθέτησης που εισάγει ο νόμος επηρεάζει τα ιδιοκτησιακά καθεστώς ορισμένων ιδιωτικών ακινήτων που βρίσκονται στις παράκτιες ζώνες, καθορίζει νέους κανόνες για την παραχώρηση χρήσης εκτάσεων στον αιγιαλό και την παραλία και προβλέπει τρόπους κατασκευής ή εκμετάλλευσης σε θαλάσσιους παράκτιους χώρους. Ωστόσο ανεξάρτητα από τον τρόπο καθορισμού του αιγιαλού και της παραλίας ενώ αναγνωρίζεται η οικολογική σημασία τους, με ανάθεση της ευθύνης προστασίας στο Κράτος, στα επόμενα άρθρα του νόμου επιτρέπεται η δόμηση (Σταματίου, 2003).

Το 2007, ο Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ), κατανοώντας την πολύπλοκη σημασία του οικοσυστήματος «αιγιαλός – παραλία» και την ανάγκη για προστασία του, προχώρησε σε μία κριτική θεώρηση του Ν. 2971/2001 καθώς ο νόμος παρά τα θετικά του στοιχεία δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις.

Στα θετικά στοιχεία του μπορούν να συνοψιστούν τα εξής:

1. Ο χαρακτηρισμός του παράκτιο χώρου ως «κοινόχρηστος χώρος», η ελεύθερη πρόσβαση των πολιτών σε αυτών και η θεσμοθέτηση υποχρεωτικών Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε) σε κάθε επέμβαση.
2. Η νέα προσέγγιση καθορισμού του αιγιαλού αξιοποιεί τη σύγχρονη τεχνολογία, με την φωτοερμηνεία και τη χρήση έγχρωμων ορθοφωτοχαρτών. Αυτό συμβάλλει στην ταχύτητα της καταγραφής και οριοθέτησης των ακτών, στην αποτελεσματικότητα της απεικόνισης της παράκτιας ζώνης και στην επαύξηση των δυνατοτήτων οργάνωσης, λειτουργίας, διαχείρισης και προστασίας των ακτών ως κοινόχρηστων-δημόσιων κτημάτων.
3. Κρίνεται θετική η νέα προσέγγιση του θέματος των ζωνών λιμένων, καθώς γίνεται διακριτή θεώρηση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα και εξορθολογισμός επί μέρους διαδικαστικών ζητημάτων που αφορούν τις παραχωρήσεις.

Τα αρνητικά στοιχεία και οι παραβλέψεις που εντοπίζονται από τον ΣΕΠΟΧ αναφέρονται παρακάτω:

1. Η χάραξη της οριογραμμής αιγιαλού ανατίθεται σε Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή εταιρίες που λειτουργούν χάριν του δημόσιου συμφέροντος ή εποπτεύονται από αυτό. Ωστόσο το πρόβλημα εντοπίζεται στο γεγονός ότι δεν υπάρχει καμία δέσμευση για το χαρακτήρα και την φύση των Νομικών Προσώπων και εταιριών, με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος η ανάθεση να γίνει με βάση επαγγελματικά ενδιαφέροντα προσανατολισμένα στην επιχειρηματική αξιοποίηση δημοσίων κτημάτων και πολύ λιγότερο στην προστασία και ανάδειξη του κεφαλαίου των ακτών.
2. Δεν προβλέπονται μέτρα για την πρόληψη της διάβρωσης των ακτών. Αντίθετα σημειώνεται ότι η όλη αντίληψη στρέφεται σε εκ των υστέρων κατασκευαστικές επεμβάσεις, κυρίως για την προστασία των θιγόμενων ιδιωτικών εκτάσεων.
3. Όσον αφορά τα έργα της ζώνης λιμένα σημειώνεται χαρακτηριστικά ότι «Η ανάπτυξη των έργων εντός της ζώνης λιμένα παρακάμπτει παντελώς Χωροταξικά και Πολεοδομικά κριτήρια και επιλογές (άρθρο 16). Είναι χαρακτηριστικό ότι για την έγκριση της μελέτης των έργων απαιτείται (και ορθώς) σύμφωνη γνώμη των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Πολιτισμού, Ναυτιλίας, όχι όμως και του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ». Η χωροθέτηση των χρήσεων γης της ζώνης λιμένα απαιτεί επομένως ρυθμιστικό σχεδιασμό, σε επίπεδο Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) ή Σχεδίου Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ).

1.4 Πολεοδομική εξέλιξη των πόλεων – λιμανιών

1.4.1 Ιστορική προσέγγιση

Η δημιουργία και η αρχική οργάνωση των πρώτων λιμανιών έγινε με σκοπό την ανάπτυξη του εμπορίου και προσανατολίστηκε στους φυσικούς κόλπους, όρμους και εκβολές ποταμών. Αυτές οι θέσεις διευκόλυναν την προσάραξη των πλοίων, την εύκολη φόρτωσή τους, την μεταφορά των ανθρώπων και των αγαθών και αλλά και τις συναλλαγές μεταξύ των πόλεων, που ήταν πιο εύκολες μέσω της θάλασσας σε σχέση με την ενδοχώρα. Επομένως οι πρώτες παράκτιες πόλεις κοντά στα φυσικά λιμάνια, δημιουργήθηκαν λόγω της επιτακτικής ανάγκης για ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας (Κάρλου, 2014).

Η ανάγκη των τόπων για εμπορική δραστηριότητα αποτελεί την αιτία της αστικής ανάπτυξης. Τα λιμάνια, ως χώροι εμπορίου, έρχονται να συνυπάρξουν και να πλαισιωθούν από ενόητες κατοικιών με εμπορικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες.

Έτσι γίνεται πιο εύκολη η διαχείριση των εμπορευμάτων και καλύπτονται ανάγκες σχετικά με την διεξαγωγή του εμπορίου, όπως κέντρα διοίκησης και υπηρεσίες. Η εξάρτηση των λιμανιών και από άλλους παραγωγικούς τομείς (βιοτεχνίες, υπηρεσίες) έχει ως αποτέλεσμα την επέκτασή τους και τη δημιουργία οργανωμένων εμπορικών εγκαταστάσεων και υποδομών. Η οργανική σύνδεση των ενοτήτων κατοικίας, των υποδομών και των υπηρεσιών με τα λιμάνια, οδήγησε στην ίδρυση των πρώτων πόλεων- λιμανιών (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2011).

Η εξέλιξη των οικισμών με λιμάνι ήταν σταδιακή και τα χαρακτηριστικά τους άλλαξαν με την πάροδο των χρόνων. Αρχικά το λιμάνι ήταν κοντά στην πόλη αλλά όχι ενσωματωμένο στον αστικό ιστό της. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας, η ανακάλυψη του ατμού και οι μεγάλες διευκολύνσεις που την ακολούθησαν, έδωσαν ώθηση στην εμπορική ναυτιλία και στην ανάπτυξη των λιμανιών. Σήμερα οι πόλεις όχι μόνο γειτνιάζουν με τα λιμάνια αλλά τείνουν να μεταφέρουν το κέντρο τους δίπλα σε αυτά, καθώς εκεί πραγματοποιούνται πλήθος δραστηριοτήτων, σχετικών ή άσχετων με το λιμάνι.

Η ιδέα της πόλης - λιμάνι προέρχεται από την σχέση αλληλεξάρτησης αυτών των δύο συστατικών μερών, με το λιμάνι να αποτελεί σημαντικό συστατικό της πόλης. Αυτή η σχέση της πόλης με το λιμάνι εντοπίζεται ιστορικά λόγω της ανάπτυξης των πόλεων εκεί όπου υπήρχε ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Η σχέση αλληλεξάρτησης μπορεί ωστόσο να είναι καινούργια και να προκύπτει από τις νέες τεχνολογικές καινοτομίες. Η ανάπτυξη των πόλεων λιμανιών επηρεάστηκε καταρχήν από την ύπαρξη του ίδιου του υδάτινου στοιχείου και από τα φυσικά χαρακτηριστικά των λιμανιών. Το υδάτινο στοιχείο ήταν το αρχικό κίνητρο για τη δημιουργία των πόλεων- λιμανιών, δεν αποτέλεσε ωστόσο τη μοναδική συνθήκη. Η ανάπτυξη των λιμανιών και η αστική ανάπτυξη επηρεάστηκαν ακόμη από το είδος και το μέγεθος της οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών, το μεταφορικό τους δίκτυο και το τεχνητό και φυσικό περιβάλλον τους (Holey and Pinder, 1992).

Από τη δημιουργία των πόλεων – λιμανιών, η εξέλιξη των δύο αυτών συστατικών μερών υπήρξε παράλληλη και η πολεοδομία και η αρχιτεκτονική της πόλης επηρεάζεται έντονα από την ύπαρξη του λιμανιού. Η χάραξη των οδικών αξόνων γίνεται με βάση την καμπυλότητα του λιμανιού, ενώ τα κτίρια χτίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει ένα άνοιγμα, μια οπτική επαφή από το εσωτερικό της πόλης προς το λιμάνι. Σταδιακά το λιμάνι αρχίζει να αποτελεί την επίσημη «εικόνα» της πόλης καθώς εκεί συγκεντρώνονται σημαντικές λειτουργίες και χωροθετούνται μεγάλα, και πολλές φορές εντυπωσιακά, διοικητικά κτίρια (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2011).

Οι πρώτες πόλεις- λιμάνια που δημιουργήθηκαν ακολούθησαν διαφορετικές φάσεις, που ήταν άμεσα συνδεδεμένες με τα γεγονότα της χρονικής περιόδου που

εξελίσσονταν. Σήμερα για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις- λιμάνια, στο πλαίσιο του φυσικού και κοινωνικού ανασχεδιασμού, είναι απαραίτητο να υιοθετηθεί μια εξελικτική θεώρηση. Για το λόγο αυτό γίνεται μια συνοπτική ανάλυση των χρονικών περιόδων στις οποίες τα λιμάνια εξελίχθηκαν, καθώς και των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών που επηρέασαν αυτήν την εξέλιξη.

Την περίοδο από τον 11^ο έως τον 14^ο αιώνα οι πόλεις αλλάζουν και αναπτύσσουν ένα σύνολο δραστηριοτήτων, όπως εμπόριο, βιοτεχνία, οικονομικές και πολιτιστικές πρωτοβουλίες και συναγωνίζονται με άλλες πόλεις σε ευρωπαϊκή και παγκόσμια κλίμακα. Η περίοδος αυτή συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη στη Μεσόγειο, την ακμή του εμπορίου και την κυριαρχία των πόλεων- λιμανιών. Λόγω αυτής της γενικότερης προόδου γεννιέται η ανάγκη για επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων, που συνοδεύεται από αύξηση της ζήτησης για εργατικό δυναμικό. Παράλληλα με αυτά παρατηρείται αύξηση του πληθυσμού στις παράκτιες πόλεις, λόγω της εγκατάλειψης της υπαίθρου από τους αγρότες, που αναζητούν νέα εργασία, έχοντας ως αποτέλεσμα την επέκταση των πόλεων - λιμανιών (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2011).

Η ανάπτυξη των Μεσαιωνικών πόλεων στη Δυτική Ευρώπη ήταν ταυτισμένη με ταχύτατα αυξανόμενες και οικονομικά ανταγωνιστικές εμπορικές δραστηριότητες. Αργότερα, με την ανακάλυψη και κατάκτηση νέων κόσμων η αρχιτεκτονική των ευρωπαϊκών πόλεων- λιμανιών επηρεάζεται και αποκτά περισσότερο επιβλητική μορφή, ενώ παράλληλα οι λειτουργίες των λιμανιών και το εμπόριο επεκτείνονται. Παρόλα αυτά οι κύριες εμπορευματικές συναλλαγές πραγματοποιούνται σε στενούς δρόμους που καταλήγουν στο συνωστισμένο θαλάσσιο μέτωπο (Holey and Pinder, 1992). Ενώ μέχρι τον 17^ο αιώνα το λιμάνι αποτελούσε λειτουργικό κομμάτι της πόλης, με το τέλος αυτής της περιόδου παρατηρείται διαχωρισμός του λιμανιού από την υπόλοιπη πόλη (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2011).

Έπειτα, με την βιομηχανική επανάσταση, που αποτέλεσε περίοδο τεράστιων τεχνολογικών, οικονομικών, κοινωνικών και πνευματικών αλλαγών, η λειτουργία και η δομή των πόλεων δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη. Η επιλογή της εγκατάστασης των βιομηχανικών μονάδων γινόταν με κριτήρια την ύπαρξη εργατικού δυναμικού, την ευκολία πρόσβασης και μεταφοράς των εμπορευμάτων καθώς και την προμήθεια πρώτων υλών. Επομένως οι πόλεις - λιμάνια λόγω της αύξησης του πληθυσμού τους και των πλεονεκτημάτων που τους προσέφερε η λειτουργία του λιμανιού, αποτέλεσαν εκείνη την περίοδο ελκυστικούς τόπους εγκατάστασης των βιομηχανιών. Ακόμα κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα η πόλη – λιμάνι χαρακτηρίζεται από παραθαλάσσιους αποθηκευτικούς χώρους, επεκτεινόμενα προάστια και μεγάλα δίκτυα μεταφορών.

Κατά τη διάρκεια όλων αυτών των χρόνων η εξέλιξη στις ναυτικές τεχνολογίες έδωσαν μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη και επέκταση των λιμανιών. Στην ανάπτυξη και εδραίωση των πόλεων – λιμανιών οδήγησαν αφενός οι νέες τεχνολογίες στο σχεδιασμό των πλοίων και στη διαχείριση των φορτίων και αφετέρου ο δυναμισμός της ευρωπαϊκής ενδοχώρας, όπου η οικονομική δραστηριότητα και τα πρότυπα κατανάλωσης έδωσαν μεγάλη σημασία στην αποτελεσματική μεταφορά των εμπορευμάτων (Holey and Pinder, 1992).

Η εξέλιξη του συστήματος πόλης – λιμάνι συνοψίζεται από τους B. S Holey and D.A Pinder σε πέντε φάσεις, για την καλύτερη κατανόηση των παραγόντων που επηρέασαν την ανάπτυξη και διαμόρφωση αυτού του συστήματος:

1. Την «πρωτόγονη» αρχαία και την μεσαιωνική πόλη – λιμάνι, που χαρακτηρίζεται από τη μέγιστη σχέση αλληλεξάρτησης και την πολύ στενή χωρική συσχέτιση.
2. Την επεκταμένη πόλη- λιμάνι του 19^{ου} αιώνα, που αρχίζει να ξεφεύγει από τα παραδοσιακά όρια, σαν αποτέλεσμα της τεχνολογικής ανάπτυξης, την ανάπτυξη της βιομηχανίας και την εξάπλωση της δύναμης της Ευρώπης σε νέες, μέχρι τότε, περιοχές.
3. Την «μοντέρνα» βιομηχανική πόλη- λιμάνι στην οποία παρατηρείται έντονος διαχωρισμός μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, μαζί με τις λειτουργίες που λαμβάνουν χώρα σε καθένα από αυτά τα συστήματα
4. Η εμφάνιση θαλάσσιων περιοχών βιομηχανικής ανάπτυξης ευνόησε την ανάπτυξη λιμανιών σε νέες τοποθεσίες εκτός των πόλεων, ενισχύοντας την υποχώρηση από το θαλάσσιο μέτωπο.
5. Την εμφάνιση του φαινομένου ανασυγκρότησης των θαλάσσιων μετώπων, λόγω των προβλημάτων που προέκυψαν από τις προηγούμενες φάσεις εξέλιξης και αφορά πόλεις – λιμάνια σε όλη την Ευρώπη (Holey and Pinder, 1992).

1.4.2 Η συνύπαρξη των λιμανιών με την πόλη σήμερα

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές στη σχέση μεταξύ της πόλης και του λιμανιού. Οι αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας των λιμανιών και η μετατόπισή τους σε άλλα σημεία έχουν επιφέρει αλλαγές στις αστικές περιοχές και στο περιβάλλον της παράκτιας ζώνης. Ακόμα η ιδέα της θεώρησης των λιμανιών ως μεμονωμένων τμημάτων της πόλης έχει πλέον εγκαταλειφθεί και το λιμάνι θεωρείται ως ένα ευρύτερο σύνολο του αστικού περιβάλλοντος. Έχοντας αυτά υπόψη, οι σχεδιαστές επιδιώκουν την ισορροπία μεταξύ των λιμενικών και αστικών λειτουργιών, που συχνά έρχονται σε σύγκρουση μεταξύ τους (Marshall R., 2001).

Ιστορικά η διαχείριση της λειτουργίας των μοντέρνων λιμανιών και των πόλεων ήταν εντελώς διαφορετική και οι αποφάσεις λαμβάνονταν χωρίς να εξεταστεί η μεταξύ τους σχέση. Τα όρια μεταξύ του λιμανιού και της πόλης δεν είναι πάντα ευδιάκριτα και οι επικαλυπτόμενες ζώνες αποτελούν πρόκληση για τον σχεδιασμό του χώρου σε πολλές μοντέρνες πόλεις. Κύριο σημείο προβληματισμού αποτελεί πως ο αστική εξάπλωση, ιδιαίτερα οι πολυτελείς κατοικίες, θα δημιουργήσουν πρόβλημα στις λιμενικές λειτουργίες ή αντίστοιχα το λιμάνι θα δημιουργήσει προβλήματα θορύβου και συμφόρησης στις περιοχές κατοικίας (Marshall R., 2001).

Πολλές παραθαλάσσιες πόλεις, συνήθως οι πιο σημαντικές από αυτές, διαθέτουν λιμάνι που αποτελεί τον σημαντικότερο οικονομικό πόρο τους, με επιρροή όχι μόνο στην ίδια την πόλη αλλά και την ευρύτερη περιοχή. Στο θαλάσσιο μέτωπο υπάρχει ανταγωνισμός και πολλές φορές συγκρούσεις μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, όσον αφορά την κρίσιμη θέση του και την αξιοποίηση του χερσαίου τμήματος. Πολλά νέα έργα ανάπτυξης θαλάσσιων μετώπων, ωστόσο, δεν επιδιώκουν την απομάκρυνση των λιμενικών δραστηριοτήτων μακριά από το κέντρο της πόλης. Αντίθετα θεωρούν πως οι δραστηριότητες που είναι συμβατές με τις αστικές χρήσεις, όπως η επιβατική κίνηση και η κρουαζιέρα, μπορούν να έχουν σημαντικά οφέλη για την ίδια την πόλη. Επομένως ένας νέος χώρος μικτής χρήσης στο θαλάσσιο μέτωπο μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία μιας ισορροπημένης σχέσης μεταξύ των αναγκών της πόλης και του λιμανιού. Οι μικτές χρήσεις και η κίνηση στο θαλάσσιο μέτωπο ενισχύει την ασφάλεια στις λιμενικές ζώνες και μετατρέπει το χώρο σε ελκυστικό πόλο και νέο τουριστικό προορισμό για την πόλη (Bruttomesso R., 2006).

Οι πόλεις της Genoa και Las Palmas de Gran Canaria αποτελούν παραδείγματα πόλεων- λιμανιών που αυτές οι συγκρούσεις επηρεάζουν την αστική ανάπτυξη και την μορφή της πόλης. Μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία αναφοράς και για άλλες πόλεις- λιμάνια καθώς έδωσαν έμπνευση και προσπάθησαν να ερμηνεύσουν τη σχέση της πόλης με το λιμάνι της. Αφενός το παράδειγμα της Genoa αποτελεί μια καινοτόμα προσπάθεια ενός σχεδίου να καθιερώσει την επικοινωνία μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, με τα εμπλεκόμενα μέρη να θέτουν κοινούς στόχους, ώστε να δημιουργηθεί μία νέα αστική ζώνη υψηλής ποιότητας. Αφετέρου η πόλη Las Palmas αποτελεί μια πιο συνηθισμένη περίπτωση που ενώ τα εμπλεκόμενα μέρη στη διαχείριση του λιμανιού και της πόλης δρούσαν χωρίς κοινό προσανατολισμό, καλούνται να δράσουν σε συνεργασία για την ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου σύμφωνα με τον σύγχρονο τρόπο αντίληψης του δίπολου πόλη- λιμάνι (Marshall R., 2001).

Στην Αμερική η σχέση μεταξύ της πόλης και του λιμανιού είναι διαφορετική και προέκυψε από τον διαφορετικό τρόπο δημιουργίας των αμερικανικών πόλεων σε σχέση με τις ευρωπαϊκές. Στην Ευρώπη ο παράγοντας του χρόνου ενίσχυσε

περισσότερο την σχέση μεταξύ πόλεων και λιμανιών, που για αιώνες ήταν συνυφασμένα πολιτικά και οικονομικά, επηρεάζοντας την διαμόρφωση των ευρωπαϊκών πόλεων. Αντίθετα στην Αμερική οι πόλεις σχηματίστηκαν κυρίως ευκαιριακά, με κίνητρο να εκμεταλλευθούν τους πόρους της κάθε περιοχής ή να επωφεληθούν από τους δρόμους του εμπορίου. Επομένως η επιρροή του λιμανιού στην πόλη ήταν μικρότερη και δεν είχε το ίδιο αντίκτυπο στην οργάνωση των πόλεων. Εκτός από την διαφορετική ιστορική εξέλιξη των πόλεων και των λιμανιών στην Αμερική, σημαντική διαφορά αποτελεί και ο τρόπος διαχείρισης του θαλάσσιου μετώπου. Στην Ευρώπη οι αποφάσεις λαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο και τις τελευταίες δεκαετίες έχει σημειωθεί ανάπτυξη του περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού. Ωστόσο στην Αμερική δεν υπάρχει εθνική πολιτική για τον αστικό χώρο και ο σχεδιασμός ελέγχεται από τους τοπικούς φορείς τις κάθε περιοχής (Marshall R., 2001).

1.4.3 Η εξέλιξη των λιμανιών στην Ελλάδα

Στη Ελλάδα, όπως και στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, η ανάπτυξη των λιμανιών πέρασε μέσα από διάφορες φάσεις εξέλιξης. Ο τρόπος χωροθέτησης τους παρουσιάζει πολλές ομοιότητες με όσα αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, κυρίως όσον αφορά τους λόγους δημιουργίας τους και της θέσης που επιλέχθηκε.

Τα περισσότερα λιμάνια της χώρας βρίσκονται σε άμεση επαφή με τον αστικό ιστό, αποτελούν ένα αλληλένδετο δίπολο που η ανάπτυξη του ενός επηρεάζει και την ανάπτυξη του άλλου. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός πως οι πόλεις - λιμάνια της Ελλάδας αποτελούν από της σημαντικότερες πόλεις της. Η ανάπτυξη των λιμανιών πυροδοτήθηκε κυρίως από την ανάπτυξη του εμπορίου αλλά και από λόγους στρατηγικής και στρατιωτικής σημασίας. Τα περισσότερα λιμάνια της χώρας βρίσκονται στην ίδια θέση εδώ και πολλούς αιώνες με μερικές εξαιρέσεις, όπως της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης, της Πάτρας και της Ρόδου. Τα λιμάνια αποτέλεσαν ακόμα μία πύλη της χώρας που τη συνέδεε με την ανατολή και τη δύση, μετατρέποντας πολλές πόλεις σε σημαντικά εμπορευματικά κέντρα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του πλούτου στους οικισμούς που τα φιλοξενούσαν, ώστε αργότερα να δημιουργηθούν ελκυστικές συνθήκες που οδήγησαν στην αύξηση του πληθυσμού και την εξέλιξη τους σε σημαντικά αστικά κέντρα (Πετροπούλου, 1999).

Ιστορικά, από την εποχή των κλασικών χρόνων, εντοπίζεται σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ θαλάσσιων μετώπων και του πυρήνα των ελληνικών πόλεων. Στις ιπποδάμειες παράκτιες πόλεις, η «Αγορά» μετατοπίστηκε από το γεωμετρικό κέντρο στο θαλάσσιο μέτωπο, κοντά στο λιμάνι. Μετά την μετατόπιση της «Αγοράς» που

αντιπροσώπευε το χώρο πολιτικής, οικονομικής και οικονομικής δραστηριότητας στην αρχαιότητα, το θαλάσσιο μέτωπο άρχισε να αποτελεί σημαντικό μέρος του κέντρου της πόλης. Η παραδοσιακή αυτή σχέση μεταξύ της πόλης και του παράκτιου χώρου της, συνεχίζεται και στις σύγχρονες ελληνικές πόλεις, σε αντίθεση με πολλά θαλάσσια μέτωπα στην Ευρώπη και Αμερική, που έχουν εγκαταλειφθεί, ακολουθώντας την παρακμή των παλιών λιμανιών (Gosrodini, 2001).

Μέχρι τον 19^ο αιώνα, η άμεση επαφή των λιμανιών με τον αστικό ιστό είχε θετικά αποτελέσματα, καθώς αποτελούσε μια πηγή πλούτου για την πόλη και προσέλκυε νέα δραστηριότητες και επαγγέλματα. Ο λόγος αυτής της επιτυχίας εντοπίζεται κυρίως στο ότι εκείνη την εποχή τα λιμάνια ήταν μικρότερης κλίμακας, και οι αστικές δραστηριότητες ήπιας όχλησης, με αποτέλεσμα να μην παρατηρούνται συγκρούσεις και περιορισμοί μεταξύ των δύο συστημάτων. Αργότερα ωστόσο αυτή η σχέση συνύπαρξης και αλληλεξάρτησης μεταξύ πόλης και λιμανιού άρχισε να εμφανίζει προβλήματα. Αφενός η ραγδαία εξάπλωση των αστικών κέντρων με την ποικιλία των δραστηριοτήτων τους και την συμπαγή μορφή τους, περιόριζε την ανάπτυξη των λιμανιών και αφετέρου το λιμάνι ως μια ελεγχόμενη περιφραγμένη ζώνη στερούσε από την πόλη την φυσική της έξοδο προς τη θάλασσα (Πετροπούλου, 1999).

Πολλές ελληνικές πόλεις- λιμάνια που ανέπτυξαν έντονη δραστηριότητα μεταξύ του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα, είχαν στα κέντρα τους παλιές λιμενικές εγκαταστάσεις, που πλέον έχουν εγκαταλειφθεί τα τελευταία χρόνια. Σε αυτήν την κατάσταση οδήγησε η σταδιακή μεταφορά των υποδομών σε περιοχές έξω από την πόλη, σε νέες προβλήτες και αποβάθρες που σχεδιάστηκαν για να καλύψουν τις νέες ανάγκες. Επομένως προκύπτει νέος χώρος μεταξύ των βιομηχανικών κτισμάτων και του υδάτινου στοιχείου, οποίος επιδέχεται ανάπτυξη και εγκατάσταση νέων χρήσεων. Αυτή η ανανέωση του θαλάσσιου μετώπου μπορεί να αντλήσει στοιχεία του παρελθόντος και τις παραδοσιακής αρχιτεκτονικής για τον ανασχεδιασμό των κτιρίων και του χώρου, δημιουργώντας ένα σημαντικό πλεονέκτημα, όσον αφορά τον τουρισμό (Gosrodini, 2001).

Την δεκαετία του 70 είχε γίνει πλέον αντιληπτή η ανάγκη για παρέμβαση στο θαλάσσιο μέτωπο, από τη μία λόγω της ανάδειξης των λιμανιών σε ισχυρό μεταφορικό και εμπορευματικό κέντρο και από την άλλη λόγω της αύξησης της αστικής ανάπτυξης. Παρά τις προσπάθειες που έγιναν τη δεκαετία του '90, το πρόβλημα δεν αντιμετωπίστηκε, κυρίως λόγω της έλλειψης συνεργασίας μεταξύ των σχεδιαστών, των φορέων διαχείρισης των λιμανιών και των κυβερνητικών οργάνων λήψης αποφάσεων, για τη σφαιρική αντιμετώπιση όλων των παραμέτρων. Πρόσφατα, τα τελευταία χρόνια, έγιναν κάποιες προσπάθειες οργανωμένων αναπλάσεων στα θαλάσσια μέτωπα της Αθήνας και τις

Θεσσαλονίκης, χωρίς ωστόσο να αντιμετωπιστεί το θέμα του παράκτιου χώρου ενιαία.

Αξίζει ακόμα να σημειωθεί πως η Ελλάδα, δεν ακολούθησε ακριβώς τις εξελίξεις των αναπτυσσόμενων πόλεων της Δύσης, καθώς δεν είχαν αναπτυχθεί στον ίδιο βαθμό οι εγκαταστάσεις και οι υποδομές του δευτερογενή τομέα. Το φαινόμενο της υποβάθμισης των μεγάλων θαλάσσιων μετώπων εμφανίζεται στην Ελλάδα μερικές δεκαετίες μετά την μεταβιομηχανική περίοδο. Παράλληλα με αυτά δεν υπήρξε οργανωμένη δράση για διαχείριση του παράκτιου χώρου για την επανασύνδεση της θάλασσας με τον αστικό ιστό καθώς και την παράλληλη ανάπτυξη της ενδοχώρας και της ακτής³

2. Αναπλάσεις

2.1 Ορισμός και βασικές επιδιώξεις της ανάπλασης

Οι αστικές αναπλάσεις μπορούν να οριστούν γενικά ως παρεμβάσεις σε τμήματα του υφιστάμενου οικιστικού ιστού που περιλαμβάνουν τον φυσικό (ανά)σχεδιασμό τους, αλλά δεν εξαντλούνται απαραίτητα σε αυτόν. Οι στόχοι, η μορφή και οι εμφάνσεις των αναπλάσεων εξαρτώνται από το είδος των πολεοδομικών προβλημάτων, τον χαρακτήρα των πόλεων και τις κοινωνικό-οικονομικές συνθήκες (Οικονόμου, 2004). Στην Ελλάδα δεν έχουν πραγματοποιηθεί μεγάλα σχέδια αναπλάσεων, ωστόσο από την εμπειρία άλλων χωρών, καταγράφονται δύο βασικές κατηγορίες, η ριζική και η μερική ανάπλαση (Αραβαντινός, 2007).

Το κύριο χαρακτηριστικό της ριζικής ανάπλασης είναι η κατεδάφιση των παλιών κτισμάτων και η νέα ανοικοδόμηση της περιοχής. Το είδος αυτής της παρέμβασης κυριάρχησε σε υποβαθμισμένες περιοχές της Δ. Ευρώπης και της Αμερικής μέχρι τη δεκαετία του '70. Οι αναπλάσεις ριζικού χαρακτήρα εφαρμόστηκαν σε πολύ προβληματικές αστικές περιοχές, που λόγω της θέσης τους απέκτησαν μεγάλη ζήτηση για νέες χρήσεις, κυρίως τριτογενή τομέα, καθώς και για κατοικία. Βασικά μειονεκτήματα των αναπλάσεων αυτών ήταν τα προβλήματα στη χρηματοδότηση λόγω της περικοπής των δημόσιων δαπανών στις αρχές της δεκαετίας του '70 αλλά και η αλλαγή στην ιδιοκτησία, καθώς η γη και τα ακίνητα περιήλθαν στην κυριότητα των επιχειρήσεων. Ακόμα παρατηρήθηκε αλλαγή στη σύσταση του πληθυσμού, λόγω των νέων υψηλών ενοικίων, που ανάγκασαν τους παλιούς κατοίκους να εγκαταλείψουν την περιοχή. Από την άλλη πλευρά η μερική ανάπλαση – εξυγίανση χαρακτηρίζεται από διατήρηση του υπάρχοντος οικοδομικού όγκου. Μετά τα μέσα

³ http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html

της δεκαετίας του '70 και στην προσπάθεια να αντιμετωπιστούν κάποιες από τις αρνητικές επιπτώσεις των ριζικών επεμβάσεων, η πολιτική των αναπλάσεων άλλαξε χαρακτήρα. Η μερική ανάπλαση – εξυγίανση που επιδιώχθηκε αφορούσε προγράμματα αναπλάσεων με διατήρηση της υπάρχουσας πολεοδομικής και κτιριακής δομής. Παράλληλα υιοθετήθηκαν νέοι στόχοι κοινωνικού χαρακτήρα όπως, όπως η συμμετοχή επιτροπών πολιτών και η προστασία των μειονοτήτων και αδύνατων οικονομικά κοινωνικών ομάδων. Οι περιοχές που επιλέχθηκαν για την εφαρμογή αυτών των επεμβάσεων ήταν περιοχές μικρής κλίμακας ή γειτονιές και περιλάμβαναν επεμβάσεις σε δημόσιους χώρους, σε ακάλυπτους χώρους και σε κτίρια που διατηρούσαν την αρχική τους μορφή (Αραβαντινός, 2007).

Η έννοια των αστικών αναπλάσεων απέκτησε ιδιαίτερη σημασία τα τελευταία 50 χρόνια λόγω των κοινωνικό – οικονομικών και πολεοδομικών αλλαγών σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις. Η αλλαγή στη διάρθρωση της οικονομίας από τον δευτερογενή τομέα και κυρίως τη βιομηχανία, στον τριτογενή τομέα και τις υπηρεσίες είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη των βιομηχανικών κελυφών τη δεκαετία του '70. Η αλλαγή αυτή οδήγησε στην δημιουργία κενών και υποβαθμισμένων χώρων και περιοχών, με σύνθετα προβλήματα, που αναζητούσαν εξυγίανση και νέες χρήσεις. Η βελτίωση της εικόνας του αστικού περιβάλλοντος των πόλεων που υπέστησαν αλλαγές στη διάρθρωση της οικονομίας τους αποτελεί μοχλό για την ανάπτυξη και την ανασυγκρότησή τους. Είναι σημαντικό η ανάπλαση να αντλεί στοιχεία από την ιστορία της πόλης και τον ήδη διαμορφωμένο ιστό της, ώστε η πόλη να αναγεννηθεί και να διατηρήσει τα στοιχεία που την καθιστούν ξεχωριστή. Ωστόσο δεν αρκεί μόνο η αισθητική αναβάθμιση των υποβαθμισμένων περιοχών για την αντιμετώπιση των κοινωνικό – οικονομικών και πολεοδομικών προβλημάτων, αλλά είναι απαραίτητη η έννοια της επιχειρηματικότητας, ως μια πιο ολοκληρωμένη παρέμβαση, που αφορά την διευθέτηση ζητημάτων που σχετίζονται με τις χρήσεις γης και τη βιωσιμότητα των επεμβάσεων.

Τα οφέλη της ανάπλασης στην περιοχή που εφαρμόζεται είναι πολλαπλά, τόσο για τους κατοίκους, όσο και για τους επισκέπτες. Όσον αφορά τους κατοίκους παρατηρείται βελτίωση του βιοτικού και κοινωνικού συνόλου που ζει και εργάζεται εκεί, αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, βελτίωση και αύξηση των κοινόχρηστων χώρων και αλλαγή στις χρήσεις γης. Επιπλέον η νέα βελτιωμένη εικόνα της πόλης, σε συνδυασμό με τις νέες χρήσεις και εξυπηρετήσεις, μπορεί να αναδείξει την πόλη σε πόλο αστικού τουρισμού και να αυξήσει γενικά την ανταγωνισμό της μεταξύ άλλων πόλεων (Τυρολόγος & Ντάσιου, 2007).

Η εξέλιξη και η μορφή των επεμβάσεων, από τον Β' παγκόσμιο πόλεμο μέχρι σήμερα, πέρασε μέσα από διαφορετικές φάσεις, ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της χρονικής περιόδου στην οποία πραγματοποιήθηκαν.

Η μεταπολεμική περίοδος, χρονολογείται μεταξύ του 1945 έως το 1960. Με τη λήξη του 2^{ου} παγκοσμίου πολέμου δημιουργήθηκε η ανάγκη για την ανάπλαση των κατεστραμμένων τμημάτων των πόλεων. Ο σχεδιασμός αφορούσε την οικονομική ανάκαμψη και την αποκατάσταση των κατεστραμμένων κελυφών. Εκτός από την αποκατάσταση των κατεστραμμένων τμημάτων, πραγματοποιήθηκαν και επεκτάσεις των πόλεων ώστε να δεχτούν το μεταναστευτικό κύμα που προέκυψε. Τα σχέδια που χρησιμοποιήθηκαν για τις αναπλάσεις και τις επεκτάσεις ήταν γενικά απλά, στόχευαν στην ικανοποίηση των άμεσων αναγκών και δεν έδιναν ιδιαίτερη σημασία σε θέματα αισθητικής.⁴

Οι διάφορες πολιτικές που ακολουθήθηκαν για την παρέμβαση στις κατεστραμμένες περιοχές ποικίλουν και μπορούν να διακριθούν σε τρεις βασικές κατηγορίες πολεοδομικών επεμβάσεων:

1. τη ριζική ανάπλαση που, που αφορούσε την κατεδάφιση των υποβαθμισμένων κτισμάτων και την ανοικοδόμηση νέων, που συνοδεύονται από αλλαγή και της κοινωνικής σύστασης (1950-1970).
2. την μερική ανάπλαση, που αφορούσε επεμβάσεις με διατήρηση του υπάρχοντος οικοδομικού αποθέματος και της κοινωνικής σύστασης (1960-1980) και
3. την ήπια ανάπλαση με κανονιστικούς όρους

Ακόμα το διάστημα μεταξύ 1945- 1960 μπορεί να διακριθεί χρονικά σε δυο επιμέρους περιόδους. Η πρώτη περίοδος είναι επηρεασμένη από την Χάρτα των Αθηνών και την μοντέρνα πολεοδομία, με τη χρήση του σκυροδέματος και την κατασκευή ψηλών κτιρίων για την διασφάλιση ελεύθερου χώρου. Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από τη βιομηχανική επανάσταση και την ταυτόχρονη εξάπλωση των πόλεων, την υποβάθμιση των ιστορικών κέντρων λόγω της αύξησης των αυτοκινήτων και του κυκλοφοριακού φόρτου τέλος την ανάπτυξη μη συμβατών χρήσεων γης και την έλλειψη δημόσιων χώρων.⁵

Η επόμενη φάση εξέλιξης των αναπλάσεων είναι η περίοδος μεταξύ του 1960 έως 1970. Στις αρχές αυτής της περιόδου άρχισαν να αμφισβητείται η λειτουργικότητα των μεγάλων –εκτός κλίμακας κτιριακών συγκροτημάτων μέσα στις πόλεις και δόθηκε έμφαση στην εξυγίανση των ιστορικών κέντρων, μέσα από μια σειρά παρεμβάσεων. Οι πολεοδομικές επεμβάσεις επιχειρούνται σε παλαιά, προβληματικά τμήματα του κέντρου των πόλεων με διατήρηση του υπάρχοντος κτιριακού αποθέματος και της κοινωνικής σύνθεσης. Χαρακτηριστικό αυτής της

⁴ http://www.citybranding.gr/2013/01/blog-post_17.html

⁵ http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html

πολιτικής των επεμβάσεων ήταν επομένως η επανάχρηση των κτιρίων, χωρίς να αλλάξουν οι βασικές λειτουργίες τους και οι χρήστες τους.

Η περίοδος από το 1970 έως το 1980, χαρακτηρίζεται από την θεώρηση των αναπλάσεων μέσα από μια κοινωνικό- οικονομική σκοπιά. Δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στα κοινωνικά προβλήματα των μειονοτήτων και στην ενδυνάμωση των οικονομικά ασθενέστερων ομάδων. Ακόμα προβλήθηκε η έννοια του συμμετοχικού σχεδιασμού, με τη συμμετοχή οργανωμένων επιτροπών πολιτών στη λήψη αποφάσεων. Χαρακτηριστικά της περιόδου αποτελούν και η ανάπτυξη των υψηλών τεχνολογιών και η κατασκευή μεγάλων εμπορικών κέντρων στις περιφέρειες των πόλεων, επηρεάζοντας την μορφή του αστικού και περιφερειακού χώρου. Οι αναπλάσεις την περίοδο εκείνη χαρακτηρίζονταν από μεγάλη κλίμακα και εισήγαγαν την έννοια των "clusters", δηλαδή των συγκεντρωμένων δραστηριοτήτων και χρήσεων, ενισχύοντας των ανταγωνισμό των πόλεων σε διεθνές επίπεδο.

Την επόμενη δεκαετία μεταξύ του 1980 – 1990 συνεχίστηκαν πολλές από τις αναπλάσεις, που ήταν μεγάλης κλίμακας και προσέδιδαν γόητρο και ταυτότητα στις πόλεις, μετατρέποντας πολλές από αυτές σε μητροπολιτικές ενότητες.⁶ Ωστόσο χαρακτηριστικό των αναπλάσεων εκείνης της περιόδου ήταν το γεγονός ότι δεν υπέκυπταν στην επιρροή ενός υπερκείμενου σχεδιασμού αλλά απέκτησαν περισσότερο τοπικό χαρακτήρα και άρχισαν να αντανακλούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες τις κάθε περιοχής. Οι επεμβάσεις ήταν μεμονωμένες και αποσπασματικές ενώ παράλληλα άρχισε να υποχωρεί ο ρόλος του κράτους και δόθηκε περισσότερη έμφαση σε συνεργασίες με την τοπική αυτοδιοίκηση και τον ιδιωτικό τομέα. Ένας ακόμα παράγοντας που οδήγησε σε τέτοιου είδους επεμβάσεις ήταν η κρίση των παλιών βιομηχανικών πόλεων, όπου δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στις μικρές παρεμβάσεις που ωθούσαν την τοπική ανάπτυξη. Οι αλλαγές αυτές επηρέασαν τον χαρακτήρα των αναπλάσεων και επιχειρήθηκαν νέες μορφολογικές αναζητήσεις. Παράλληλα στις αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας δόθηκε έμφαση στην ιδιαίτερη ταυτότητα και την μορφολογική τους πρωτοτυπία, ως παράγοντες της επιτυχίας τους (Οικονόμου, 2004).

Η επόμενη δεκαετία μεταξύ 1990- 2000, χαρακτηρίζεται από την αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας και την αμφισβήτηση της ιδέας της ανάπτυξης εις βάρος του περιβάλλοντος. Οι επεμβάσεις είχαν πιο ήπιο χαρακτήρα, ήταν περισσότερες και είχαν στόχο τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και τη δημιουργία ενός «brand name» της ίδιας της πόλης. Η αποβιομηχάνιση που συνέβη τότε, με την στροφή της οικονομίας στον τριτογενή

⁶ http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html

τομέα και τις επιχειρήσεις, δημιούργησε αρκετά κενά κελύφη και χώρους, καθώς και υποβαθμισμένες περιοχές που χρειάζονταν αναγέννηση. Οι επεμβάσεις που γίνονται είναι σημειακές και δίνουν έμφαση στις χρήσεις γης και επιχειρούν να διατηρήσουν τις βασικές λειτουργίες των υπάρχοντων κελυφών, ενώ παράλληλα εστιάζουν στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Ωστόσο λίγα σχέδια πραγματοποιήθηκαν καθώς το «μεταμοντέρνο» κίνημα της περιόδου αυτής δεν συνοδεύτηκε από ουσιαστική αλλαγή της θεώρησης του χώρου.

Την δεκαετία που ακολούθησε (2000 - 2010), οι αστικές αναπλάσεις εξακολούθησαν να στοχεύουν στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και στην υψηλή ποιότητα και αισθητική του δημόσιου χώρου. Σήμερα τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων αλλάζουν την λογική των αναπλάσεων των προηγούμενων δεκαετιών, δίνοντας τη θέση τους στην «αστική αναγέννηση». Η αστική αναγέννηση πέρα από τα πολεοδομικά προβλήματα, επιχειρεί να αντιμετωπίσει προβλήματα οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Για την επίλυση των παραπάνω προβλημάτων εισάγεται η έννοια της επιχειρηματικότητας και δίνεται έμφαση στους κοινωνικούς στόχους των προγραμμάτων επέμβασης. Οι επεμβάσεις αφορούν περιοχές κατοικίας και βιομηχανίας στις πόλεις και στα προάστια, όπου παρατηρούνται κοινωνικό-οικονομικά προβλήματα. Η λογική της αστικής αναγέννησης επιχειρεί, συνεπώς, να δώσει λύση στα προβλήματα που προέκυψαν από τις αλλαγές στην οικονομία αλλά και την αποτυχία των πολεοδομικών επεμβάσεων του παρελθόντος.⁷

Η σχέση μεταξύ της πολεοδομικής πολιτικής/ αναγέννησης και των αναπλάσεων είναι αμφίδρομη, καθώς οι αναπλάσεις αποτελούν βασικό στοιχείο μιας πολεοδομικής πολιτικής που ασκείται σε μια περιοχή και είναι απαραίτητη για την αναγέννησή της. Αντίστοιχα οι αναπλάσεις πέρα από τον φυσικό σχεδιασμό πρέπει να ενσωματώνουν και να υποστηρίζουν τους ευρύτερους στόχους της αναγέννησης. Ο στόχος αυτός όμως δεν είναι εύκολο να επιτευχθεί καθώς υπάρχουν αρκετοί περιοριστικοί παράμετροι. Οι ελλείψεις στον στρατηγικό πολεοδομικό σχεδιασμό δεν διαμορφώνουν μια ευρύτερη στρατηγική αναγέννησης και δεν δίνουν κατευθύνσεις για την υλοποίηση αναπλάσεων. Ακόμα περιοριστικό παράγοντα αποτελεί και το θέμα της χρηματοδότησης, καθώς το ευρύτερο πλαίσιο πολιτικής πρέπει να παρέχει τα απαραίτητα χρηματοδοτικά εργαλεία για μια ολοκληρωμένη παρέμβαση (Οικονόμου, 2004).

⁷ http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html

2.2 Η ελληνική πραγματικότητα

Το διάστημα μεταξύ 1950- 1980 οι ελληνικές πόλεις γνώρισαν μια άναρχη και εκτεταμένη αστική επέκταση λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης του πληθυσμού σε αυτές και των οικονομικών και λοιπών δραστηριοτήτων. Από τα κυριότερα χαρακτηριστικά και ταυτόχρονα μειονεκτήματα της χωρικής οργάνωσης των ελληνικών πόλεων εκείνη την περίοδο αποτέλεσαν η αυθαίρετη δόμηση στις περιφέρειες των πόλεων καθώς και στις παραθαλάσσιες περιοχές. Το φαινόμενο της ανεξέλεγκτης δόμησης εντάθηκε και από την ανεπαρκή παρέμβαση του κράτους μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού (Γοσποδίνη Α., 2007).

Η σημασία του αστικού σχεδιασμού για τις ελληνικές πόλεις είναι ιδιαίτερη, αν λάβουμε υπ' όψη τα χαρακτηριστικά των περισσότερων αστικών περιοχών της χώρας. Με εξαίρεση την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, οι υπόλοιπες πόλεις, χαρακτηρίζονται ως μεσαίου μεγέθους συγκριτικά με τα ευρωπαϊκά δεδομένα. Ακόμα πέραν των περιπτώσεων όπου οι πόλεις διαθέτουν σημαντικούς αναπτυξιακούς πόρους, όπως ιστορική, πολιτισμική ή αρχιτεκτονική κληρονομιά και μοναδικό φυσικό περιβάλλον, οι υπόλοιπες πόλεις αντιμετωπίζουν αναπτυξιακές δυσκολίες λόγω γεωγραφικής θέσης και οικονομικής βάσης. Με βάση αυτά τα δεδομένα ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να παρέχει ένα υψηλής αξίας και αισθητικής αστικό περιβάλλον και να αποτρέψει την φθίνουσα πορεία των πόλεων αυτών, ενισχύοντας την ελκυστικότητά τους ως προορισμούς αστικού τουρισμού (Μέγα, 2013).

Στην Ελλάδα οι αναπλάσεις και ο αστικός σχεδιασμός βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο και ταυτόχρονα υπάρχει έλλειψη εμπειρίας. Εξαίρεση αποτελούν κάποιες μεμονωμένες παρεμβάσεις που έγιναν στα ιστορικά κέντρα των πόλεων, χωρίς ωστόσο να υπάρχει σημαντική εξέλιξη στο θέμα των αναπλάσεων. Μερικές δυσκολίες που εμποδίζουν την εξέλιξη του αστικού σχεδιασμού και των αναπλάσεων αποτελούν τα δυσμενή χαρακτηριστικά του υπαίθριου δημόσιου χώρου καθώς και ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων των φορέων που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό του χώρου. Ακόμα κάποια από τα χαρακτηριστικά του ίδιου του αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, όπως η αυθαίρετη και εκτός σχεδίου δόμηση, οι χρονοβόρες και δύσκαμπτες διαδικασίες και η έλλειψη ελέγχου των χρήσεων γης, με αποτέλεσμα τη διάχυση και την σύγκρουση των διαφορετικών δραστηριοτήτων, εμποδίζουν την εξέλιξή του.⁸

⁸ http://www.citybranding.gr/2013/01/blog-post_17.html

Λόγω των δυσκολιών και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των ελληνικών πόλεων και της λειτουργίας του αστικού σχεδιασμού, οι επεμβάσεις που έγιναν στην Ελλάδα δεν ήταν ριζικές αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας, αλλά αφορούσαν μεμονωμένα κτίρια ή υπαίθριους δημόσιους χώρους συνήθως στην κλίμακα μιας γειτονιάς. Οι ήπιες παρεμβάσεις που στοχεύουν στην βελτίωση της αισθητικής του οικοδομικού όγκου της πόλης αλλά και στην βελτίωση της ποιότητας του δημόσιου χώρου είναι δυνατόν να επιφέρουν σταδιακά μια θετική αλλαγή στην ίδια την πόλη. Παρ' όλα αυτά δεν είναι ικανές να αλλάξουν ριζικά και άμεσα την εικόνα του αστικού χώρου και να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πόλεων.

Στην ελληνική νομοθεσία ο όρος ανάπλαση αναφέρεται για πρώτη φορά την δεκαετία του '70 και ειδικότερα μετά την ψήφιση του Συντάγματος του 1975, όπου τέθηκαν οι βάσεις για τη θεσμοθέτηση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Έπειτα στον νόμο 1337/83 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις», αναφέρεται πως το δημόσιο μπορεί να αναλάβει έργα ενεργού πολεοδομίας, σε συνεργασία με άλλους φορείς, έχοντας την πλειοψηφία. Στο άρθρο 13 του νόμου αναφέρεται σε προβληματικές περιοχές και συγκροτήματα που απαιτούν αναμόρφωση, ενώ εισάγει και τις έννοιες των Ζωνών Ειδικής Ενίσχυσης (ZEE) και Ζωνών Ειδικών Κινήτρων (ZEK) με στόχο την ανάπλαση πυρήνων ή κτιρίων των πόλεων (Τυρολόγος & Ντάσιου, 2007).

Σήμερα στην Ελλάδα το θεσμικό εργαλείο για τις αναπλάσεις αποτελεί ο νόμος 2508/97. Στο άρθρο 8 του νόμου η ανάπλαση μιας περιοχής ορίζεται ως «το σύνολο όλων των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής». Στο ίδιο άρθρο αναφέρεται πως περιοχές ανάπλασης θεωρούνται εκείνες των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης.

Σύμφωνα με της διατάξεις του μια περιοχή για να χαρακτηριστεί ως περιοχή ανάπλασης πρέπει να συντρέχουν κάποιοι από τους παρακάτω λόγους:

1. Μεγάλες κτιριακές πυκνότητες ή μεγάλες ελλείψεις κοινόχρηστων χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις.
2. Συγκρούσεις χρήσεων γης ή ανάγκη ριζικής αναδιάρθρωσης των χρήσεων γης, ανάλογα με τις δυνατότητες και προοπτικές της περιοχής.

3. Έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων της περιοχής.
4. Εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής και των φυσικών στοιχείων.
5. Σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα κατοικιών.

2.3 Αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων

Το θαλάσσιο μέτωπο αποτέλεσε ιστορικά σημείο εισαγωγής και εξαγωγής αγαθών. Τον 19^ο αιώνα η πιο κρίσιμη περιοχή για χρήση ήταν η άκρη μεταξύ της πόλης και του νερού, μεταξύ της παραγωγής και του σημείου όπου ήταν εγκατεστημένες οι μεταφορές. Η χρήση του θαλάσσιου μετώπου σχετιζόταν σχεδόν αποκλειστικά με τις λιμενικές δραστηριότητες και την βιομηχανία. Η ικανότητα της πόλης να ικανοποιεί τις ανάγκες της βιομηχανίας για πρόσβαση στους πόρους του θαλάσσιου μετώπου, ήταν αυτή που καθόριζε την ανάπτυξη και την οικονομική της μεγέθυνση. Ωστόσο ο τρόπος δημιουργίας αυτής της ανάπτυξης οδήγησε σε υποβάθμιση και την περιβαλλοντική επιβάρυνση των αστικών χώρων (Marshal R., 2001).

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο οι βιομηχανικές μονάδες, οι μεταφορικές εγκαταστάσεις και τα λιμάνια μεταφέρθηκαν από το κέντρο σε άλλες περιοχές της πόλης. Αυτή η μετατόπιση έδωσε την ώθηση για την αναγέννηση του θαλάσσιου μετώπου καθώς προέκυψε ένας νέος κενός χώρος στον πυρήνα της πόλης, ανοιχτός για αναζήτηση νέων χρήσεων (Breen & Rigby, 1996).

Με το τέλος του πολέμου και τις τεράστιες τεχνολογικές αλλαγές που ακολουθήσαν ο χαρακτήρας και η σχέση της βιομηχανίας και των μεταφορών δεν θα μπορούσαν να μην μεταβληθούν. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία κενών χώρων και κτιρίων που προέκυψαν, από τη μετατόπιση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων και των αποθηκών στην ενδοχώρα των αστικών περιοχών. Η ανάπλαση και η αναγέννηση του εγκαταλελειμμένου θαλάσσιου μετώπου ήταν απαραίτητη, στα πλαίσια μιας λογικής που εξασφάλιζε την ιστορική διατήρηση της περιοχής και των κτιρίων της, την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των υδάτων και την ανανέωση και ανάδειξη των δημόσιων χώρων (Μέγα, 2013).

Η ανάγκη αναδιαμόρφωσης των θαλάσσιων μετώπων, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, προέκυψε από την παρακμή των παλιών λιμανιών και των παραθαλάσσιων βιομηχανικών περιοχών σε μικρές και μεγάλες πόλεις, το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Οι πρώτες αναπλάσεις ξεκίνησαν τη δεκαετία του '70 στην Αμερική και έπειτα επεκτάθηκαν και στην Ευρώπη τη δεκαετία του '80. Η ένταση του φαινομένου έχει πλέον αυξήσει το ενδιαφέρον πολλών ακαδημαϊκών και έχει

οδηγήσει στην διεξαγωγή διεθνών συνεδρίων και στην αύξηση των δημοσιεύσεων, που πραγματεύονται διαφορετικές παραμέτρους αυτού του φαινομένου. Τα σχέδια αναγέννησης του θαλάσσιου μετώπου προσεγγίζουν διάφορους τομείς και επιχειρούν να δώσουν λύση σε προβλήματα οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά και διατήρησης (Gosrodini, 2001).

Χαρακτηριστικό στοιχείο των αναπλάσεων, που συμβάλλει στην αναδιαμόρφωση του παραλιακού μετώπου, είναι η αλλαγή των χρήσεων γης στην περιοχή. Οι νέες χρήσεις γης δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας, εισοδήματα στους κατοίκους της περιοχής και πολλές φορές σχετίζονται με δραστηριότητες τουρισμού, πολιτισμού και αναψυχής, αλλά και την κατοικία. Στόχος του σχεδιασμού σε μια υπό ανάπλαση περιοχή είναι η σύνδεση της πόλης με το νερό, επομένως κατεδαφίζονται παλαιά κτίρια και δημιουργούνται ανοίγματα που εξασφαλίζουν την οπτική επαφή προς τη θάλασσά. Τα κτίρια της περιοχής που διατηρούνται συνήθως ανακαινίζονται και στεγάζουν νέες χρήσεις συμβατές με το νερό. Πέρα από τα υπάρχοντα κτίρια – μνημεία της περιοχής, σήμερα κατασκευάζονται νέα κτίρια, με σύγχρονα υλικά και πρωτότυπο σχεδιασμό, όπως μουσεία, συνεδριακά και πολιτιστικά κέντρα, που αποτελούν τοπόσημα και προσδίδουν ιδιαίτερο χαρακτήρα στο παραλιακό μέτωπο και ενισχύουν συνολικά την εικόνα της πόλης (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Στην Ελλάδα οι αναπλάσεις των θαλάσσιων μετώπων δεν είναι μια συνηθισμένη πρακτική. Εξαιρεση αποτελεί η Θεσσαλονίκη με το σχέδιο για το θαλάσσιο μέτωπο της, το 1997, στα πλαίσια της ανάδειξης της ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα και η πιο πρόσφατη μελέτη για την ανάπλαση της νέας παραλίας της. Την αδράνεια αυτή ευνοεί η αποσπασματική προσέγγιση του θέματος από τις τοπικές αρχές, μόνο στα τμήματα των περιοχών που είναι στον δικό τους έλεγχο, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει μια ολοκληρωμένη θεώρηση του θαλάσσιου μετώπου ως σύστημα. Ακόμα όσον αφορά τα σχέδια των ακαδημαϊκών και των σχεδιαστών του χώρου, βασίζονται σε μια τοπική- εντοπισμένη προσέγγιση. Τα σχέδια της ανάπλασης και ανανέωσης εστιάζουν στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των παραθαλάσσιων μετώπων, όπως η ιστορία και η αρχιτεκτονική τους παράδοση. Επομένως ο σχεδιασμός του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα στηρίζεται στη μοναδικότητα του κάθε τόπου και όχι σε ένα πλαίσιο που ερμηνεύει το αστικό θαλάσσιο μέτωπο, στερώντας από αυτόν νέους ορίζοντες ανάπτυξης και προοπτικές (Gosrodini, 2001).

Όσον αφορά τις μικρές περιφερειακές πόλεις, ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να αποτελέσει έναν καθοριστικό παράγοντα για την εξέλιξη των περιοχών αυτών, να ενισχύσει την τοπική τους οικονομία και τον τουρισμό. Για πολλές δεκαετίες, ο αστικός σχεδιασμός σε μεγάλες και μικρές πόλεις της Ελλάδας, είχε περιοριστεί σε ήπιες παρεμβάσεις, μικρής κλίμακας με περιστασιακό και αποσπασματικό χαρακτήρα. Επομένως το χαρακτηριστικό του ελληνικού χώρου, όσον αφορά τη

μορφή του, προκύπτει από τις πολλές σημειακές παρεμβάσεις σε κάθε ιδιοκτησία ανεξάρτητα. Ο χώρος των ελληνικών πόλεων έχει παραχθεί χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι γειτονικές ιδιοκτησίες και οι χωρικές οντότητες, όπως δρόμοι, πλατείες κλπ. Ακόμα και τα σχέδια για το δημόσιο χώρο στερούνται ανοιχτών χώρων και δημόσιων αστικών ανέσεων.

2.4 Η σημασία του θαλάσσιου μετώπου στην εικόνα της πόλης

Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί έναν πολύ σημαντικό πόρο για την ανάπτυξη μιας πόλης. Αποτελεί έναν πόρο πολύτιμο, περιορισμένο και μη ανανεώσιμο που αντλεί την αξία του από τη θέση του στο χώρο, καθώς βρίσκεται μεταξύ ξηράς και θάλασσας. Η σημασία του έχει γίνει αντιληπτή τις τελευταίες δεκαετίες και η ζήτηση του χώρου έχει αυξηθεί τόσο από τους δημόσιους όσο και από τους ιδιωτικούς φορείς (Bruttomesso R., 2006).

Οι δημόσιοι φορείς έχουν αυξήσει το ενδιαφέρον τους για την ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου. Η ανάπτυξη ενός τμήματος της πόλης που παλιά είχε χάσει τη σημασία του και αντιμετώπιζε προβλήματα γενικής υποβάθμισης και πρόσβασης, τώρα μπορεί να αποτελέσει μια στρατηγική επιλογή για την αναγέννηση της οικονομίας και της εικόνας της πόλης. Τα σχέδια της αναγέννησης των θαλάσσιων μετώπων έχουν στόχο να προστατεύσουν και να αναδείξουν τα φυσικά τοπία, τις υποδομές και την αρχιτεκτονική κληρονομιά, ώστε οι χώροι να αποκτήσουν νέες χρήσεις και λειτουργίες που θα επιτρέπουν στους επισκέπτες να ανακαλύψουν νέες όψεις των παραθαλάσσιων πόλεων. Από την άλλη πλευρά μια ισχυρή εικόνα του θαλάσσιου μετώπου προσελκύει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις. Για τους ιδιωτικούς φορείς και ιδιαίτερα για τις επιχειρήσεις που αφορούν τα ακίνητα, η ανανεωμένη εικόνα του θαλάσσιου μετώπου αυξάνει την αξία της γης και των ακινήτων και μπορεί να εξασφαλίσει μακροχρόνια ανάπτυξη στις επενδύσεις (Bruttomesso R., 2006).

Ακόμα πολλές επιτυχημένες επεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο έχουν καταφέρει να προσδώσουν, μέσω της νέας εικόνας, μια ιδιαίτερη νέα ταυτότητα στην πόλη. Πολλές φορές η εικόνα της πόλης είχε εξασθενήσει, ιδιαίτερα μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης που ακολούθησε. Οι παράγοντες αυτοί οδήγησαν στην προώθηση νέων μορφών και μοντέλων ανάπτυξης για την διαμόρφωση των πόλεων. Επομένως η ποικιλομορφία, οι ιδιαιτερότητες και οι ευδιάκριτες μορφές σταδιακά εξασθένησαν και αντικαταστάθηκαν από την ομοιομορφία. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο να αξιοποιηθεί η ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου ως ένα μέρος μιας ευρύτερης

στρατηγικής που θα ανακαλύψει πάλι και θα παγιώσει την χαμένη ταυτότητα της πόλης (Bruttomesso R., 2006).

Το θαλάσσιο μέτωπο μπορεί να έχει καθοριστικό ρόλο στην ανακατασκευή της εικόνας και στην ενίσχυση της ελκυστικότητας μιας πόλης. Περισσότερο η ποιότητα του χώρου και οι υποδομές και λιγότερο η τοποθεσία, καθορίζουν πλέον την επιτυχία μιας πόλης. Αρχικά το θαλάσσιο μέτωπο ήταν το πιο υποβαθμισμένο μέρος της πόλη, που φιλοξενούσε τις εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις της βιομηχανίας. Ωστόσο δεν παύει να αποτελεί ένα από τα πιο ορατά και χαρακτηριστικά σημεία της, επομένως η ποιότητά του είναι καθοριστική για την ανάπτυξή της. Δύο παραδείγματα πόλεων που βελτίωσαν την εικόνα τους μέσω της αναδιαμόρφωσης του θαλάσσιου μετώπου αποτελούν το Bilbao και η Shanghai. Το θαλάσσιο μέτωπο και των δύο πόλεων που παρέμεινε για πολλά χρόνια εγκαταλελειμμένο προσπαθεί σήμερα να βρει νέες αστικές εκφράσεις. Συγκεκριμένα το Bilbao μέσω της αναδιαμόρφωσης του θαλάσσιου μετώπου προσπαθεί να δημιουργήσει ευκαιρίες για την πόλη και να τις προσδώσει μια νέα ταυτότητα, ενώ η Shanghai προσπαθεί να μετατρέψει το βιομηχανικό χαρακτήρα του σε χώρο υψηλής ποιότητας (Marshall R., 2001).

2.5 Βιώσιμη Ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μετώπων

Τα αστικά θαλάσσια μέτωπα αποτελούν χώρους που διαθέτουν πόρους και ευκαιρίες, ικανούς για να δημιουργήσουν μια νέα αστική μορφή και να παράγουν νέα τοπία που θα βελτιώσουν την ζωτικότητα και την συνοχή της πόλης. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξή τους είναι ένα πολύπλοκο θέμα που θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει πέρα από τον φυσικό σχεδιασμό, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές παραμέτρους. Ακόμα είναι σημαντικό να σεβαστεί και παράλληλα να αξιοποιήσει τα ιδιαίτερα ιστορικά, κοινωνικά και αστικά χαρακτηριστικά του κάθε μετώπου. Πέρα από τις ευκαιρίες που παρουσιάζουν τα θαλάσσια μέτωπα, πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι αποτελούν περιοχές υψηλού κινδύνου λόγω των φυσικών καταστροφών που συμβαίνουν εκεί. Οι μεγάλες κοινωνικές και οικονομικές ζημιές που προκαλούν έχουν αναδείξει ήδη από το παρελθόν την ανάγκη για την ανακατασκευή του θαλάσσιου μετώπου. Επομένως είναι σημαντικό να υπάρχει στρατηγικός σχεδιασμός που θα στοχεύει στην βιώσιμη και αειφορική ανάπτυξη των πόρων του θαλάσσιου μετώπου και κατ' επέκταση των πόλεων που γειτνιάζουν με αυτό (Giovinazzi S., 2008).

Η εμπειρία της βιώσιμης ανασυγκρότησης του θαλάσσιου μετώπου, από την Ευρώπη και όλο τον κόσμο, δείχνει πως τα σχέδια έχουν ως στόχο να αποκαταστήσουν τις σχέσεις μεταξύ των χώρων και των διάφορων χρήσεων αλλά

και τη σχέση μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και της εικόνας της πόλης. Η σημασία της σχέσης της πόλης με το θαλάσσιό της μέτωπο έχει αρχίσει να αποκτά ιδιαίτερη σημασία ακόμα και σε μικρού και μεσαίου μεγέθους πόλεις, όπου οι παλιές βιομηχανίες και το εμπόριο μεταφέρονται ώστε να απελευθερωθεί ο χώρος για την πόλη. Το αποτέλεσμα από την μελέτη των πολυάριθμων παραδειγμάτων για την ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου παγκοσμίως, είναι η συγκέντρωση κατευθυντήριων γραμμών και πρακτικών, που θα χρησιμοποιηθούν ως σημεία αναφοράς για τα μελλοντικά σχέδια επεμβάσεων (Giovinazzi S., 2008).

Στα πλαίσια της διεξαγωγής της Παγκόσμιας Διάσκεψης για το Αστικό Μέλλον (URBAN 21), που πραγματοποιήθηκε στο Βερολίνο το 2000 και κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας έκθεσης EXPO 2000, διατυπώθηκαν 10 αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά τον σχεδιασμό για την Βιώσιμη Ανάπτυξη των Αστικών Θαλάσσιων Μετώπων. Η σημασία αυτών των αρχών, που παρουσιάζονται παρακάτω, είναι μεγάλη. Με βάση αυτές γίνεται η προσπάθεια ανάδειξης και αναδιαμόρφωσης των θαλάσσιων μετώπων παγκοσμίως, ενώ βοηθούν στην κατανόηση και την αξιολόγηση των διαφορετικών σχεδίων ανάπτυξης και αναγέννησης (Giovinazzi S., 2008).

1. Διασφάλιση της ποιότητας του νερού και του περιβάλλοντος

Η ποιότητα του νερού των θαλασσών, των ποταμών, των λιμνών και των καναλιών αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην ακτή, και επομένως καθορίζει και την ανάπτυξη του παρακτίου μετώπου (Giovinazzi S., 2008).

2. Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μέρος του υφιστάμενου αστικού ιστού

Το νέο θαλάσσιο μέτωπο πρέπει να θεωρείται ως αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης, όπου συνυπάρχουν χρήσεις σχετικές με τις μεταφορές, το εμπόριο και την ψυχαγωγία (Giovinazzi S., 2008).

3. Η ιστορική του ταυτότητα προσδίδει χαρακτήρα

Η συνολική ιστορική κληρονομιά που εκφράζεται μέσα από την πόλη και το νερό, τις εκδηλώσεις, τα τοπία και το φυσικό περιβάλλον, θα πρέπει να αξιοποιείται για να αποκτήσει η ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου ιδιαίτερο νόημα. Για αυτό το λόγο είναι σημαντικό παλιά βιομηχανικά κελύφη να διατηρούνται και να αποκτούν νέες χρήσεις (Giovinazzi S., 2008).

4. Η μίξη των χρήσεων γης αποτελεί προτεραιότητα

Το θαλάσσιο μέτωπο, λόγω των πλεονεκτημάτων που του προσδίδει το υγρό στοιχείο και του ιδιαίτερου περιβάλλοντος, πρέπει να χαρακτηρίζεται από μίξη χρήσεων γης. Έτσι οι πολιτιστικές δραστηριότητες θα συνυπάρχουν με το εμπόριο και την κατοικία, μέσω του σωστού σχεδιασμού, εξασφαλίζοντας την πρόσβαση στο νερό και την λειτουργικότητα (Giovinazzi S., 2008).

5. Η πρόσβαση του κοινού είναι απαραίτητη
Για την βιωσιμότητα του θαλάσσιου μετώπου είναι απαραίτητο να εξασφαλιστούν υψηλού επιπέδου δημόσιοι χώροι, ανοιχτοί σε όλες τις κοινωνικές ομάδες. Ακόμα πρέπει να είναι προσιτό οπτικά και φυσικά σε όλους τους επισκέπτες και τους κατοίκους της περιοχής (Giovinazzi S., 2008).
6. Επιτάχυνση του σχεδιασμού μέσω συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
Η συνεργασία του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στο σχεδιασμό μπορεί να επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα. Αφενός ο δημόσιος τομέας μπορεί να εγγυηθεί την ποιότητα του σχεδιασμού, να εφοδιάσει με υποδομές και να εξασφαλίσει τα κοινωνικά οφέλη, αφετέρου οι ιδιώτες μπορούν συνεισφέρουν με τη γνώση της αγοράς και τη δυνατότητα επιτάχυνσης της ανάπτυξης (Giovinazzi S., 2008).
7. Η συμμετοχή του κοινού αποτελεί στοιχείο της βιωσιμότητας
Η ανάπτυξη και αναγέννηση των θαλάσσιων μετώπων πρέπει να λαμβάνει, πέρα από οικονομική και οικολογική, κοινωνική διάσταση. Είναι επομένως σημαντικό οι κάτοικοι να ενημερώνονται για τις αποφάσεις αλλά και να λαμβάνουν μέρος στη διαδικασία υλοποίησής τους (Giovinazzi S., 2008).
8. Τα θαλάσσια μέτωπα αποτελούν μακροπρόθεσμα σχέδια
Τα θαλάσσια μέτωπα πρέπει να αναπτύσσονται σταδιακά ώστε να μπορεί ολόκληρη η πόλη να ωφελείται από αυτά. Η ανάπτυξη τους δεν πρέπει να εστιάζει σε έναν ενιαίο χαρακτήρα, αλλά στην ποικιλομορφία της αρχιτεκτονικής, του δημόσιου χώρου και των δραστηριοτήτων (Giovinazzi S., 2008).
9. Η αναζωογόνηση αποτελεί μια συνεχή διαδικασία
Η αρχή αυτή υποστηρίζει πως κάθε σχεδιασμός πρέπει να αναλύει λεπτομερώς τις βασικές λειτουργίες και έννοιες του παράκτιου χώρου. Ακόμα οφείλει να είναι ευέλικτος και να προσαρμόζεται στα ευμετάβλητα κοινωνικό-οικονομικά δεδομένα (Giovinazzi S., 2008).
10. Τα θαλάσσια μέτωπα ωφελούνται από την διεθνή δικτύωση
Η ανάπλαση των θαλάσσιων μετώπων είναι ένα δύσκολο έργο και απαιτεί την συνεργασία πολλών επιστημονικών κλάδων. Σημαντική είναι και η συνεργασία των εμπλεκόμενων, σε διεθνές επίπεδο για τη διάδοση της γνώσης και της εμπειρίας από διαφορετικά σχέδια αναπλάσεων (Giovinazzi S., 2008).

3. Παραδείγματα αναπλάσεων

3.1 Παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία

3.1.1 Docklands, Λονδίνο

Τα Docklands αποτελούν παραθαλάσσια περιοχή στα νότια και νοτιοανατολικά του Λονδίνου. Οι αποβάθρες της περιοχής αποτελούσαν τμήμα του λιμανιού του Λονδίνου και λειτούργησαν πάνω από 200 χρόνια εξυπηρετώντας τη διαχείριση και την διακίνηση των εμπορευμάτων. Οι λειτουργίες της περιοχής σχετίζονταν με το λιμάνι και τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις που είχαν αναπτυχθεί γύρω της. Τον 18^ο αιώνα η περιοχή χαρακτηριζόταν από έντονη δραστηριότητα και κίνηση και απασχολούσε μεγάλο αριθμό εργαζομένων, που κατοικούσαν εκεί σε φτωχικές κατοικίες, όμως ήταν αποκομμένη από την πόλη του Λονδίνου, λόγω των ανεπαρκών μεταφορικών υποδομών (Χατζηαδάμ Π., 2009 & Ζύγρα Δ., Κουρούση Δ., 2006).

Η παρακμή της περιοχής ξεκινά μετά τον 2^ο Παγκόσμιο πόλεμο, καθώς οι βομβαρδισμοί κατέστρεψαν μεγάλο τμήμα των προβλητών και η ανοικοδόμηση που ακολούθησε με την λήξη του πολέμου δεν κατάφερε να επαναφέρει πλήρως την περιοχή. Ακόμα η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων οδήγησε στην μετατόπιση των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς το λιμάνι, λόγω μεγέθους, δεν μπορούσε να τα διαχειριστεί. Η τεχνολογική αυτή καινοτομία είχε ως αποτέλεσμα το κλείσιμο των αποβάθρων την περίοδο μεταξύ 1960- 1980, αφήνοντας εγκαταλελειμμένη μια τεράστια έκταση περίπου 21 km² με πολύπλοκα κοινωνικό- οικονομικά προβλήματα. Η πρόταση για ανάπλαση της περιοχής έγινε αμέσως μετά το κλείσιμο των αποβάθρων, αλλά ο ανασχεδιασμός της ξεκίνησε αρκετά αργότερα, το 1982, με την ίδρυση του οργανισμού London Docklands Development Corporation (LDDC). Μια ακόμα παρέμβαση του κράτους για την ενίσχυση της ανάπτυξης της περιοχής ήταν ο ορισμός στην περιοχή «enterprise zone» που προέβλεπε φορολογικές ελαφρύνσεις και άλλα κίνητρα, με σκοπό να εγκατασταθούν επιχειρήσεις στην περιοχή. Τις δεκαετίες μεταξύ 1980- 1990 που ακολούθησαν, στην περιοχή κυριαρχούσαν μεικτές χρήσεις γης όπως κατοικία, εμπόριο και ήπια βιομηχανία.⁹

⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/London_Docklands#Redevelopment,

Ανάμεσα στους φιλόδοξους στόχους για την περιοχή ήταν και η δημιουργία του Canary Wharf, μιας επιχειρηματικής περιοχής, με σκοπό να αναδείξει το υψηλότερο κτίριο στην Αγγλία. Αρχικά το σχέδιο δεν υλοποιήθηκε λόγω της αντίδρασης των κατοίκων και των οικονομικών δυσκολιών. Σήμερα, βρίσκεται στο West India Docks και περιλαμβάνει έναν μεγάλο αριθμό γραφείων και χώρων εμπορίου, καθώς και το δεύτερο ψηλότερο κτίριο της Αγγλίας, το One Canada Square.¹⁰

Εικόνα 1: Η περιοχή Canary Wharf, στις αποβάθρες West India



Πηγή: <https://www.britannica.com/place/London-Docklands>

Σημαντική ώθηση στην επιτυχία της ανάπλασης των Docklands έδωσε η σύνδεση της περιοχής με το κέντρο του Λονδίνου, με την ανάπτυξη των υποδομών, με ιδιαίτερη περίπτωση να αποτελεί ο σιδηρόδρομος Docklands Light Railway. Σήμερα η το αστικό κενό που είχε δημιουργηθεί στο παρελθόν έχει καλυφθεί με ακριβές κατοικίες, μεγάλα κτίρια γραφείων και εμπορίου, μετατρέποντάς την περιοχή σε έναν ελκυστικό χώρο για κατοικία και για επίσκεψη (Αλεξιάδη & Πατρικάκη, 2012).

Ωστόσο από μία κριτική σκοπιά αξίζει να αναφέρουμε πως η αξία της γης και των κτιρίων εκτοξεύτηκε, μετά την εφαρμογή των σχεδίων της ανάπλασης, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια κοινωνική ανακατάταξη, καθώς εκτοπίστηκαν οι πρώην κάτοικοι της περιοχής που δεν μπορούσαν να ανταπεξέλθουν στα υψηλά ενοίκια και στον νέο τρόπο ζωής.

3.1.2 Λισαβόνα, Πορτογαλία

Η Λισαβόνα είναι η πρωτεύουσα και η μεγαλύτερη πόλη της Πορτογαλίας, με πληθυσμό 545.245 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2011.¹¹ Αφορμή για

¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Canary_Wharf#Tallest_buildings

¹¹ <https://en.wikipedia.org/wiki/Lisbon>

την αναγέννηση και την προβολή της πόλης στο παγκόσμιο σκηνικό αποτέλεσε η διεθνής έκθεση EXPO '98, που πραγματοποιήθηκε στην Λισαβόνα, με θέμα «Οι Ωκεανοί, μια Κληρονομιά για το Μέλλον» και συνέπεσε με την επέτειο από τα 500 χρόνια της άφιξης του Πορτογάλου εξερευνητή, Vasco da Gama, στην Ινδία. Το ίδιο διάστημα ιδρύθηκε η κρατική εταιρία «Parque Expo», που ανέλαβε την χρηματοδότηση και διαχείριση μιας σειράς έργων, με στόχο οι νέες υποδομές να μην εγκαταλειφθούν μετά το πέρας της έκθεσης, αλλά να συνεχίσουν να αξιοποιούνται με νέες χρήσεις.¹²

Η περιοχή που πραγματοποιήθηκε η έκθεση βρισκόταν στα βορειοανατολικά της Λισαβόνας, σε μία έκταση 5χλμ, στην ακτή του ποταμού Τάγου. Οι υποδομές και τα κτίρια που χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της έκθεσης κατασκευάστηκαν εξολοκλήρου από την αρχή, καθώς στην περιοχή συγκεντρώνονταν πρώην βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως και στην υπόλοιπη παράκτια ζώνη της Λισαβόνας. Η ολική αναγέννηση της περιοχής έγινε αφενός λόγω της περιβαλλοντικής υποβάθμισης, καθώς οι εγκαταστάσεις ήταν παλιές και δεν τηρούσαν τους απαραίτητους περιβαλλοντικούς όρους, και αφετέρου λόγω της διάταξης των εγκαταστάσεων που δεν επέτρεπαν την εφαρμογή ενός νέου σχεδίου. Για την διεξαγωγή της έκθεσης κατασκευάστηκαν εκθεσιακοί και συνεδριακοί χώροι, χώροι ψυχαγωγίας, μουσεία και ενυδρεία. Παράλληλα με τις χρήσεις αυτές ένα μεγάλο τμήμα της έκτασης, 2.000.0000 τ.μ, καταλάμβαναν η κατοικία και οι εμπορικές χρήσεις (Πατεράκη, 2010).

Μετά το τέλος της έκθεσης, ο χώρος αυτός ονομάστηκε «Parque das Nacoes» και αποτέλεσε έναν νέο «οικιστικό, επιχειρηματικό και εμπορικό πόλο» της Λισαβόνας. Οι χρήσεις που διατηρήθηκαν μετά την έκθεση ήταν λίγες, όπως το Ενυδρείο και οι κήποι, ενώ οι περισσότερες άλλαξαν και εξυπηρετούνταν είτε από παλιά κτίρια είτε από νέα. Οι νέες χρήσεις περιλάμβαναν κυρίως γραφεία, κατοικίες, χρήσεις εστίασης και αναψυχής, καθώς και χώρους τέχνης και πολιτισμού. Στην περιοχή σχεδιάστηκαν ακόμα ελεύθεροι χώροι, χώροι συγκέντρωσης μεγάλης χωρητικότητας για εξωτερικές χρήσεις και πεζοδρομήσεις δίπλα από το νερό, δημιουργώντας μια περιοχή πιο προσιτή στο νερό (Μέγα, 2013).

Στα πλαίσια της EXPO '98, δημιουργήθηκαν οι συνθήκες για την αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών της πόλης και την βελτίωση της σύνδεσης της περιοχής με τα υπόλοιπα τμήματα της πόλης. Από τα πιο σημαντικά έργα που πραγματοποιήθηκαν ήταν η κατασκευή μιας νέας γραμμής του μετρό, που κατέληγε σε έναν κομβικό σταθμό του Μετρό, του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, των λεωφορείων και των πλοίων που διασχίζουν τον Τάγο. Ακόμα πραγματοποιήθηκαν έργα οδικού δικτύου και κατασκευάστηκε η γέφυρα Vasco da

¹² https://en.wikipedia.org/wiki/Expo_%2798

Gamma, που αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη γέφυρα της πόλης. Τα παραπάνω έργα πέρα από την στήριξη τους στην διεξαγωγή της έκθεσης, αναβάθμισαν την περιοχή μετά τη λήξη της και κάλυψαν ταυτόχρονα βασικές ανάγκες για μεταφορές, όλης της χώρας και εντάχθηκαν στο πλαίσιο της Expo για να βρεθεί ο οικονομικότερος τρόπος υλοποίησής τους (Πατεράκη, 2010).

Εικόνα 2: Η νέα περιοχή του «Parque das Nacoes».



Πηγή:

http://www.parqueexpo.pt/conteudo.aspx?caso=projeto&lang=ing&id_object=832&name=Parque-das-Nacoes

Η επέμβαση στην περιοχή της έκθεσης αποτελεί μέχρι σήμερα το μεγαλύτερο αναπτυξιακό πρόγραμμα αστικού σχεδιασμού στην Πορτογαλία, αλλά και ένα από τα μεγαλύτερα ως τότε στην Ευρώπη και γενικά η αναδιαμόρφωση της περιοχής θεωρείται επιτυχημένη. Η EXPO και το σχέδιο που ακολούθησε, άφησαν ως κληρονομιά σημαντικές μεταφορικές υποδομές, ελεύθερους χώρους, χώρους πρασίνου και αναψυχής, την εξυγίανση του θαλάσσιου μετώπου και την σύνδεση κατοίκων και επισκεπτών με το υγρό στοιχείο της πόλης. (Πατεράκη, 2010).

3.1.3 Γένοβα, Ιταλία

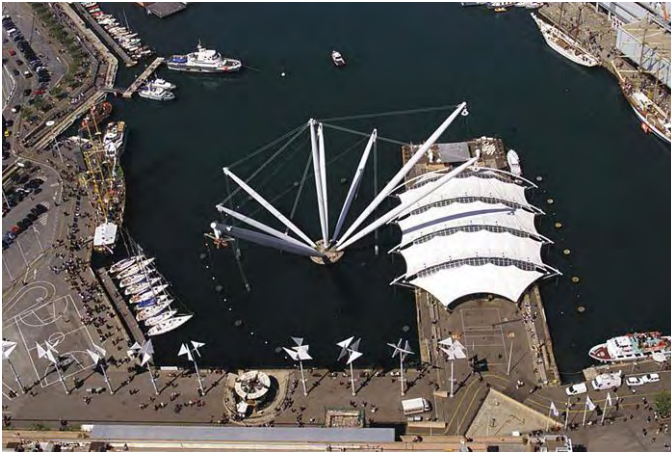
Η Γένοβα είναι πόλη- λιμάνι της Ιταλίας, έχει πληθυσμό 588.688 κατοίκους και αποτελεί ένα από τα ισχυρότερα λιμάνια της Μεσογείου.¹³ Τον 19^ο και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η πόλη γνώρισε έντονη βιομηχανική ανάπτυξη, που ακολούθησε όμως την αποβιομηχάνιση όλων των υπόλοιπων βιομηχανικών πόλεων, με σοβαρές συνέπειες στον λιμενικό χώρο αλλά και τους εργαζόμενους της βιομηχανίας. Η αφορμή για την αναδιαμόρφωση της λιμενικής ζώνης της πόλης και την αποκατάσταση της σχέσης μεταξύ της πόλης και της θάλασσας, στάθηκε

¹³ <https://en.wikipedia.org/wiki/Genoa>

η διεθνής έκθεση EXPO το 1992. Η έκθεση πραγματοποιήθηκε στο παλιό λιμάνι, λόγω της μεγάλης σημασίας του για την πόλη και ο χώρος αναδιαμορφώθηκε για να εξυπηρετήσει της ανάγκες της. Την ίδια περίοδο γίνεται αντιληπτή η ανάγκη για προώθηση ενός νέου χωρικού σχεδιασμού που θα αποκαταστήσει τις απρόσωπες σχέσεις μεταξύ της πόλης του λιμανιού και ξεκινούν οι διαδικασίες για την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου. Το σχέδιο της ανάπτυξης αναλαμβάνει ο Γενοβέζος αρχιτέκτονας Renzo Piano και εστιάζει σε νέες λειτουργίες που συνυπάρχουν με τις παλιές χωρίς να παραμελεί το παρελθόν και την ιστορία της πόλης. Τα σχέδια περιλαμβάνουν δημόσιους χώρους και σύγχρονα τοπία, ενώ παράλληλα η πόλη αποκτά συνοχή και προωθείται ο πολύ- λειτουργικός χαρακτήρας της με νέες χρήσεις (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Οι στόχοι της ανάπτυξης ήταν η επανασύνδεση της πόλης με το λιμάνι της και δημιουργία χώρων με μεικτές χρήσεις. Για τις ανάγκες του σχεδιασμού, ο αρχιτέκτονας Piano, επέλεξε να κατεδαφίσει παλιά κτίρια, διατηρώντας ωστόσο μερικά από αυτά, τα οποία ανακαινίστηκαν και επαναχρησιμοποιήθηκαν, για νέες χρήσεις συμβατές με τα νέα δεδομένα. Τα κτίρια αυτά κάλυψαν το αστικό κενό που υπήρχε, δημιουργήθηκαν νέοι υπαίθριοι χώροι και οι νέες χρήσεις ενίσχυσαν το θαλάσσιο χαρακτήρα της πόλης. Στο χώρο του παλιού λιμανιού υπάρχουν πλέον αίθουσες αναψυχής και εκδηλώσεων, γραφεία, συνεδριακοί χώροι, αγορές και ένα ενυδρείο. Οι παραπάνω χρήσεις συνδυάζονται με την κατοικία και τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Ο υπόλοιπος χώρος της περιοχής πεζοδρομείται ενώ η ανάπτυξη επηρεάζεται από τις μεταλλικές κατασκευές και τους γερανούς που υπάρχουν στο βιομηχανικό λιμάνι. Το αποτέλεσμα ήταν η κατασκευή ενός συστήματος, γνωστό ως *Bigo*, με μεταλλικούς βραχίονες μέσα στην θάλασσα που στηρίζουν ένα στέγαστρο και ένα παρατηρητήριο. Η κατασκευή αυτή έχει μεγάλο ύψος και κάνει την περιοχή αναγνωρίσιμη από ψηλά (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Εικόνα 3: Η κατασκευή Bigo



Πηγή: <http://www.fondazionerenzopiano.org/project/112/re-development-of-the-geoa-old-harbour/images/enlarged/3169/>

Με αφορμή την ανάπλαση του Ρίανο, η πόλη θέλησε να διευρύνει την αναβαθμισμένη περιοχή και να ενισχύσει συνολικά τους δεσμούς της παλιάς πόλης με το ιστορικό λιμάνι της. Το 1995 ιδρύθηκε η ανώνυμη εταιρία "Societa Porto Sntico" και το 2000 προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τη δημιουργία σύγχρονου κέντρου ψυχαγωγίας και πολιτισμού στην ιστορική αποβάθρα Parodi. Στις προτάσεις για την αναδιαμόρφωση της περιοχής θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη η απελευθέρωση του χώρου από τις μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις που εμπόδιζαν τη θέα της πόλης από τη θάλασσα. Στα πλαίσια αυτά και με αφορμή την ανάδειξη της πόλης ως Ευρωπαϊκή πρωτεύουσα το 2004, ο Ρίανο πρότεινε ένα σχέδιο αναβάθμισης και της υπόλοιπης ζώνης του λιμανιού, στα δυτικά της πόλης. Τα βασικά σημεία της πρότασης ήταν η μεταφορά του αεροδρομίου σε ένα τεχνητό νησί για την απελευθέρωση του χώρου, η χρήση μιας πράσινης ζώνης κατά μήκος του λιμανιού και η δημιουργία νέων δημόσιων χώρων. Το σχέδιο αυτό δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα, αλλά αποτελεί ένα ισχυρό εργαλείο για εφαρμογή στο μέλλον (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

Εικόνα 4: Porto Antico, Γένοβα



Πηγή: <http://www.rpbw.com/project/34/porto-antico/#>

Η επέμβαση στη λιμενική ζώνη της Γένοβας θεωρείται επιτυχημένη καθώς κατάφερε να μετατρέψει το λιμάνι από μια άγονη και αποκομμένη περιοχή, σε έναν μοντέρνο χώρο με νέα τοπόσημα και ανοιχτές εκτάσεις, που χαρακτηρίζεται από πολύ-λειτουργικότητα και καλείται να συνυπάρξει αρμονικά με την υπόλοιπη πόλη. Ο δημόσιος χώρος συγκεντρώνει πλέον τις κινήσεις από την πόλη και τις κατανέμει στις προβλήτες του λιμανιού δημιουργώντας έτσι ένα ζωντανό μέτωπο με ενδιαφέροντες χώρους στάσης. Ο νέος σχεδιασμός με τις κερκίδες που καταλήγουν στο νερό και τις μεγάλες βάρκες με παγκάκια στην άκρη, φέρνει τους επισκέπτες και τους κατοίκους της πόλης κοντά στο νερό, ενώ οι φυτεύσεις επιτρέπουν τη θέα της πόλης. Παράλληλα ο λιτός χώρος καταφέρνει να φιλοξενήσει πολλές δραστηριότητες (πολιτισμού, αθλητικές, κλπ), δίνοντας ζωή στο παραλιακό μέτωπο και προσελκύοντας διαφορετικές ομάδες ανθρώπων στο ίδιο μέρος, όλες τις ώρες τις μέρας (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).

3.1.4 Saulkrasti, Λετονία

Το Saulkrasti είναι πόλη της Λετονίας και βρίσκεται στην ανατολική ακτή του Κόλπου της Ρίγας. Ο πληθυσμός της είναι 6.089, σύμφωνα με στοιχεία του 2008, και σημαντικό τμήμα του πληθυσμού κατοικεί σε αγροτικές περιοχές. Καθοριστικό ρόλο στην οικονομία της πόλης έχει η αλιεία, που ενισχύθηκε με την δημιουργία του αλιευτικού λιμανιού του Skulte, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Το λιμάνι πρόσφατα χρηματοδοτήθηκε από την «Ευρωπαϊκή Αλιεία» (European Fisheries) και το

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης για την κατασκευή δυο νέων αποβάθρων και ενός συγκροτήματος αποθηκών.¹⁴

Εικόνα 5: Sea Parka, Saulkrasti, Λετονία



Πηγή: LANDEZINE. Landscape Architecture Works, ίδια επεξεργασία

Η πόλη προσελκύει τουρίστες, από το εσωτερικό και το εξωτερικό, τους καλοκαιρινούς μήνες, ωστόσο ο τουρισμός και η εικόνα της πόλης ενισχύθηκαν με τη δημιουργία του θαλάσσιου πάρκου στην παραλία του Κόλπου της Ρίγας. Οι τοπικές αρχές της περιοχής επιδίωξαν ένα είδος ανάπτυξης, όπου η προστιθέμενη αξία δεν θα μοιραζόταν μόνο στους κατοίκους της περιοχής, αλλά θα παρείχε οικονομικά οφέλη και στην ίδια την πόλη. Το σχέδιο καλύπτει μια περιοχή 10.020 τ.μ και στόχος του ήταν η δημιουργία ενός χώρου που θα συνέδεε το κέντρο της πόλης με την ακτή. Οι σχεδιαστές έδωσαν έμφαση στην επανερμηνεία γνωστών υλικών και την δημιουργία ατμόσφαιρας μέσω στοιχείων του φυσικού σχεδιασμού και χρησιμοποίησαν για την ολοκλήρωση του έργου το ξύλο, τις καθαρές γραμμές και τις πολλαπλές ζώνες για αναψυχή, διασκέδαση και αθλητισμό. Ακόμα στο χώρο του πάρκου υπάρχουν πλατείες με ξύλινη πλακόστρωση, που φιλοξενούν κάθε χρόνο ψυχαγωγικές εκδηλώσεις και προσελκύουν πολλούς τουρίστες αλλά και κατοίκους. Αξίζει να αναφερθεί πως το σχέδιο κέρδισε τον τίτλο «Design Award 2014», στον ετήσιο διαγωνισμό σχεδιασμού της Λετονίας και αποτελεί ένα

¹⁴ <https://en.wikipedia.org/wiki/Saulkrasti>

επιτυχημένο παράδειγμα ανάπτυξη δημόσιου θαλάσσιου μετώπου, δημιουργώντας στην πόλη του Saulkrasti έναν νέο πόλο αναψυχής.¹⁵

3.1.5 Pasaia, Ισπανία

Ακόμα ένα παράδειγμα επέμβασης μικρότερης κλίμακας στο θαλάσσιο μέτωπο, αποτελεί η πόλη Pasaia στα βόρεια της Ισπανίας, στην ανατολική ακτή της επαρχίας Gíruzkoa. Πρόκειται για μία αλιευτική κοινότητα, ενώ σημαντικό ρόλο διαδραματίζει το λιμάνι της, με σημαντικές λιμενικές και βιομηχανικές δραστηριότητες. Το λιμάνι της πόλης είναι από τα πιο σημαντικά λιμάνια της επαρχίας Gíruzkoa, καθώς κινεί ετησίως φορτίο 5 εκατ. τόνων και απασχολεί μεγάλο αριθμό εργαζομένων. Η πόλη δεν είναι γνωστή μόνο για το λιμάνι της αλλά και για το φυσικό της περιβάλλον καθώς βρίσκεται μέσα σε ένα από τα φυσικά φιόρδ της Cantabria. Η ανάγκη ενός νέου σχεδίου για την περιοχή προέκυψε από τη θέση της μπροστά στο θαλάσσιο μέτωπο, την σχέσης της με τα γειτονικά αστικά μέτωπα και την δυνατότητα ανάπτυξης του πολεοδομικού της κέντρου.¹⁶

Εικόνα 6: Σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής Pasaia



Πηγή: <http://www.e-architect.co.uk/spain/bay-pasaia-san-sebastian>

Για την αναγέννηση της πόλης, οι αρμόδιοι φορείς προκήρυξαν διαγωνισμό και το νικητήριο σχέδιο προέβλεπε την μεταβολή της εικόνας της πόλης από λιμενική σε αναπτυξιακή. Στόχος της ανάπτυξης δεν είναι η δημιουργία ενός ενιαίου χαρακτήρα στην περιοχή, αλλά η διατήρηση της ποικιλίας, των τοπικών ταυτοτήτων, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της φυσικής εικόνας του κόλπου.

¹⁵ <http://landarchs.com/sea-park-in-latvia-creates-a-new-center-of-attraction/>

¹⁶ <http://www.e-architect.co.uk/spain/bay-pasaia-masterplan>

Ακόμα το σχέδιο προβλέπει ζώνες διαφορετικών χρήσεων που συνδέονται μέσω ενός δικτύου δημόσιων χώρων γύρω από τις αποβάθρες. Ο παραπάνω συνδυασμός των νέων χρήσεων και του δημόσιου χώρου θα δώσει τη δυνατότητα στους κατοίκους να έρθουν σε επαφή με το νερό, ενώ τα νέα κτίρια που θα κατασκευαστούν, ένα πολιτιστικό κέντρο και ένα ναυτικό μουσείο, θα ενισχύσουν την ελκυστικότητα της περιοχής ως προορισμό ¹⁷

3.2 Παραδείγματα από την ελληνική εμπειρία

3.2.1 Μαρίνα του Φλοίσβου, Αττική

Η μαρίνα του Φλοίσβου τοποθετείται σε μια περιοχή 6 χλμ, από το κέντρο της Αθήνας. Η αναδιαμόρφωση της μαρίνας, όπως είναι σήμερα, έγινε στα πλαίσια ενός προγράμματος επένδυσης μεγάλης κλίμακας όλων των λιμενικών και χερσαίων υποδομών που ολοκληρώθηκε το 2010.¹⁸ Συγκεκριμένα το έργο εντάχθηκε στο πρόγραμμα «Ολυμπιακή Φιλοξενία» στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004. Στην πρώτη φάση της λειτουργίας της θα φιλοξενούσε υψηλούς επισκέπτες κατά τη διάρκεια των αγώνων, ενώ σε δεύτερη φάση θα λειτουργεί ως πολυτελής μαρίνα. Εκτός από της υψηλές υπηρεσίες ελλιμενισμού που παρέχει, διαθέτει χερσαία ζώνη έκτασης 80.000 τ.μ, που περιλαμβάνει το κτίριο της λέσχης, γραφεία, καταστήματα και το εμπορικό κέντρο με εστιατόρια και αναψυκτήρια.¹⁹

¹⁷ <http://www.e-architect.co.uk/spain/bay-pasaia-san-sebastian>

¹⁸ <http://www.flisvosmarina.com/el-gr/port/facilities---services/>

¹⁹

<http://www.ktirio.gr/%CE%BA%CF%84%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%B1/%CE%BA%CF%84%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%B1-%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%83%CE%B9%CE%B1-%CE%B5%CE%BA%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%B4%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7%CF%83-%CF%85%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CF%83/%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%86%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%83%CE%B2%CE%BF%CF%85>

Εικόνα 7: Μαρίνα του Φλοίσβου, Αττική



Πηγή:

<http://archive.in.gr/Reviews/imagegallery.asp?lngReviewID=12770&lngChapterID=13427&lngItemID=13680>

Στόχος του σχεδιασμού ήταν η αξιοποίηση του υπαίθριου χώρου και της θέας προς το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Ο υπαίθριος χώρος της μαρίνας περιλαμβάνει χώρους περιπάτου, χώρους ανάπαυσης και στάσης και διατίθεται για την διοργάνωση διάφορων εκδηλώσεων. Για την δόμηση της περιοχής θεσπίστηκαν κανόνες όπως κτίρια μέχρι δυο επίπεδα από το έδαφος, βεράντες με κατεύθυνση προς τη θάλασσα και ανοίγματα με χρήση πρασίνου για σκίαση και δροσισμό. Όλα τα παραπάνω έγιναν ώστε να υπάρχει άμεση επαφή των επισκεπτών με τη θάλασσα.²⁰

Η παρέμβαση στην παραπάνω περιοχή είναι αναμφίβολα ένα σημαντικό βήμα για την προβολή του θαλάσσιου μετώπου της πόλης και της ενίσχυση της μεταξύ τους σχέσης. Σήμερα η μαρίνα του Φλοίσβου αποτελεί έναν πολύ δυνατό πλεονέκτημα για την πόλη της Αθήνας, καθώς είναι πόλος έλξης πολλών επισκεπτών και τόπος συνάντησης κατοίκων της πόλης. Ωστόσο αξίζει να αναφερθεί πως οι τιμές από τον ελλιμενισμό των πλοίων έως την διασκέδαση και εστίαση στην περιοχή, είναι αρκετά υψηλές, αποκλείοντας από τον χώρο ένα μεγάλο αριθμό χρηστών.

²⁰

<http://www.ktirio.gr/%CE%BA%CF%84%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%B1/%CE%BA%CF%84%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%B1-%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%83%CE%B9%CE%B1-%CE%B5%CE%BA%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%B4%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7%CF%83-%CF%85%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CF%83/%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%86%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%83%CE%B2%CE%BF%CF%85>

3.2.2 Ηράκλειο, Κρήτη

Η περίπτωση της ανάπλασης αφορά το δυτικό τμήμα του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου, που λόγω της άναρχης ανάπτυξης που πραγματοποιήθηκε τον προηγούμενο αιώνα, συγκέντρωνε εκτεταμένη αυθαίρετη κατοικία και οχλούσες χρήσεις. Τις τελευταίες δεκαετίες η υποβάθμιση της περιοχής έγινε ακόμα πιο έντονη, με αποτέλεσμα την εμφάνιση σοβαρών κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων και την αποκοπή της πόλης από την θάλασσα. Η παρέμβαση υλοποιήθηκε μέσω του προγράμματος Urban II και σε συνδυασμό με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004, μέρος των οποίων πραγματοποιήθηκε στο Ηράκλειο. Τα κεντρικά σημεία του προγράμματος που προέκυψε ήταν η επανάχρηση των παλαιών βιομηχανικών κτιρίων και αποθηκών με χρήσεις πολιτισμού και αναψυχή και οι δράσεις κοινωνικού χαρακτήρα.²¹

Η παρέμβαση είχε στόχο να αποκαταστήσει το υποβαθμισμένο περιβάλλον με την απελευθέρωση της παράκτιας ζώνης από μη συμβατές χρήσεις, την ανάδειξη του πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος και τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης του αστικού ιστού και της θάλασσας. Ωστόσο έπρεπε να ληφθεί υπόψη και οι κοινωνική διάσταση της ανάπλασης, με δράσεις που θα ικανοποιήσουν τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και την κοινωνική συνοχή. Από τα σημαντικότερα σημεία της επέμβασης ήταν η μετατροπή του παλιού παραλιακού εργοστασίου της Παλαιάς Ηλεκτρικής σε μουσείο Φυσικής Ιστορίας, με δυνατότητα να λειτουργήσει εμβληματικά για όλη τη λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου. Ακόμα στο χώρο της παλαιάς λαχαναγοράς κατασκευάστηκε πολιτιστικό κέντρο και κέντρο γειτονιάς, με χρήσεις που προωθούν την απασχόληση και την κοινωνική συνοχή. Οι υπόλοιπες δράσεις αφορούσαν την απομάκρυνση της αυθαίρετης δόμησης στην περιοχή και την αντικατάσταση της με χώρους πρασίνου και αναψυχής, που καλούνται να καλύψουν και τις ελλείψεις που υπάρχουν στο κέντρο της πόλης. Όσον αφορά τον κοινωνικό χαρακτήρα σχεδιάζονται δράσεις με στόχο την ενίσχυση της απασχόλησης και την εγκατάσταση μικρών επιχειρήσεων με αιχμή την καινοτομία και το περιβάλλον.²²

²¹ http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html

²² http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html

Εικόνα 8: Μουσείο Φυσικής ιστορίας, μετά την ανάπλαση.



Πηγή: http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html

Εικόνα 9: Χώρος παλαιάς λαχαναγοράς, μετά την ανάπλαση



Πηγή: http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html

Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της πόλης του Ηρακλείου αποτελεί μια σημαντική προσπάθεια για τα ελληνικά δεδομένα καθώς συνέβαλλε στην αναδιοργάνωση της συνολικής εικόνας της πόλης και ενίσχυσε την ιδέα πως τα

ζητήματα της εικόνας του δημόσιου χώρου μπορούν να επιλυθούν. Ωστόσο εντοπίζονται κάποια σημεία που δημιουργούν αμφιβολίες για τον κοινωνικό της χαρακτήρα και για την αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το θαλάσσιο τμήμα της. Η εμπορευματική εκμετάλλευση της παραλιακής ζώνης οδήγησε στην κατασκευή πολλών κτιρίων που στεγάζουν χρήσεις εμπορίου και αναψυχής, με αρνητικές επιπτώσεις στη σχέση της πόλης με την θάλασσα αλλά και στην ποιότητα ζωής. Τα πολυώροφα συγκροτήματα, εκτός από τις μεγάλες εκτάσεις που καταλαμβάνουν αποκόπτουν την οπτική και φυσική επαφή με τη θάλασσα. Ο διαχωρισμός της πόλης από τη θάλασσα ενισχύεται και από τον χαρακτηρισμό και μετατροπή της παραλιακής λεωφόρου σε κύρια οδική αρτηρία, σύμφωνα και με την τροποποίηση του ΓΠΣ του 2003 (Περυσινάκη Β., 2009).

Μέρος Β'

4 Η περίπτωση της Κυλλήνης

4.1 Χωροταξική ένταξη και περιγραφή της περιοχής

4.1.1 Η ευρύτερη περιοχή

Η Κυλλήνη είναι χωριό και λιμάνι της Ηλείας και πρώην έδρα του Καποδιστριακού δήμου Κάστρου – Κυλλήνης. Σήμερα ανήκει στο δήμο Ανδραβίδας – Κυλλήνης, της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης, από τη συνένωση των πρώην δήμων Ανδραβίδας, Βουπρασίας, Κάστρου – Κυλλήνης και Λεχαινών. Ο νέος δήμος έχει έδρα τα Λεχαινά, ενώ η έκτασή του είναι 354,12 τ. χλμ και ο πληθυσμός του 21.581 κάτοικοι, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011. Το Δημοτικό Διαμέρισμα (Δ.Δ) του Κάστρου – Κυλλήνης (πρώην Καποδιστριακός Δήμος) βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας, στις ακτές του Ιονίου και αποτελείται από 4 Τοπικά Διαμερίσματα, το Κάστρο, την Κυλλήνη, το Νεοχώρι και την Κάτω Παναγιά, με συνολική έκταση 49,3 τ.χλμ και πληθυσμό 4.772 κατοίκους, σύμφωνα με στοιχεία του 2011.²³

Πίνακας 1: Πληθυσμός Δ.Δ Κάστρου – Κυλλήνης

Δήμοτική ενότητα Κάστρου - Κυλλήνης			
Τοπικό Διαμέρισμα	Πληθυσμός 2001	Πληθυσμός 2011	Μεταβολή
Κάστρου	903	2303	1400
Κάτω Παναγιάς	1280	1137	-143
Κυλλήνης	781	613	-168
Νεοχωρίου	1092	719	-373
Σύνολο	4056	4772	716

Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία

Οι οικονομία του δήμου στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην πλούσια παραγωγή αγροτικών προϊόντων και στην αλιεία, καθώς στο μεγαλύτερο τμήμα του είναι πεδινός και βρέχεται από το Ιόνιο πέλαγος. Ακόμα οι μεγάλες και οργανωμένες παραλίες του σε συνδυασμό με τα τουριστικά καταλύματα όλων των ειδών, αναδεικνύουν τον τουρισμό σε δυναμικό κλάδο, με αρκετές δυνατότητες αξιοποίησης και ανάπτυξης.²⁴

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνονται αναλυτικά οι εργαζόμενοι σε επίπεδο δήμου σε όλους τους κλάδους της οικονομίας, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Το

²³ <http://www.andravida-killini.gr/>

²⁴ <http://www.andravida-killini.gr/>

μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων, με διαφορά, περιλαμβάνει ο κλάδος της γεωργίας και αλιείας, ενώ σημαντικό αριθμό εργαζομένων περιλαμβάνουν οι κλάδοι του εμπορίου, της δημόσιας διοίκησης και άμυνας και των δραστηριοτήτων παροχής καταλυμάτων και εστίασης.

Πίνακας 2: Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας (2011)

ΚΛΑΔΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΛΕΙΑΣ	ΔΗΜΟΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ - ΚΥΛΛΗΝΗΣ
	3.727.633	49.571	7.894
Α. ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ	372.209	15.859	3.590
ΣΤ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	254.081	3.793	444
Ζ. ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	651.739	6.866	765
Η. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	192.871	1.596	237
Θ. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	291.589	3.470	486
Ν. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	102.192	979	211
Ξ. ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	359.779	3.881	651
Ο. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	294.359	2.933	327
Π. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	236.831	2.110	233
ΛΟΙΠΟΙ ΚΛΑΔΟΙ	971.983	8.084	950

Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία

Η ευρύτερη περιοχή του δήμου Ανδραβίδας - Κυλλήνης διαθέτει αξιόλογο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Συγκεκριμένα η έκταση από την παράκτια ζώνη του ακρωτηρίου της Κυλλήνης έως την περιοχή Τούμπι στην Καλόγρια, προστατεύεται σε κοινοτικό επίπεδο. Η έκταση αυτή περιλαμβάνεται στο δίκτυο Natura 2000 και χαρακτηρίζεται ως Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΕΖΔ), με κωδικό GR2330007, σύμφωνα με την Απόφαση της Επιτροπής της 19ης Ιουλίου 2006 σχετικά με την έγκριση του καταλόγου των τόπων κοινοτικής σημασίας για τη μεσογειακή βιογεωγραφική περιοχή. Ακόμα στο Δ.Δ Κάστρου Κυλλήνης υπάρχουν οι κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι στο Κάστρο Χλεμούτσι, στη νησίδα Καυκαλίδα και στα Λουτρά Κυλλήνης (Α' Στάδιο Μελέτης Π.Π ΔΕ, 2014).

Όσον αφορά τις μεταφορικές υποδομές το οδικό δίκτυο της περιοχής εξυπηρετεί τις ενδοπεριφερειακές συνδέσεις και πρόκειται για τον άξονα Βάρδα – Λίμνη Πηνειού – Αρχαία Ήλιδα – Γαστούνη – Βαρθολομιό – Λουτρά Κυλλήνης. Ακόμα σε κοντινή απόσταση, περίπου 13 χλμ, λειτουργεί το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ανδραβίδας. Για το αεροδρόμιο υπάρχει μελετητική προεργασία, σε επίπεδο μελέτης προγραμματικού σχεδίου, για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων πολιτικής αεροπορίας, με αρχικό στόχο την εξυπηρέτηση ναυλωμένων πτήσεων (Α' Στάδιο Μελέτης Π.Π ΔΕ, 2014).

4.1.2 Ο οικισμός της Κυλλήνης

Ο οικισμός της Κυλλήνης αποτελεί ένα από τα δύο λιμάνια της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας, μαζί με το λιμάνι του Κατακόλου. Εκτός από το λιμάνι, ο οικισμός είναι γνωστός και για τα Ιαματικά Λουτρά Κυλλήνης που βρίσκονται μέσα σε φυσικό δάσος και απέχουν 9 χλμ από τον οικισμό.²⁵ Η οικονομία του οικισμού, όπως και του υπόλοιπου δήμου, στηρίζεται κυρίως στους κλάδους της γεωργίας και του τουρισμού. Ιδιαίτερη περίπτωση για τον οικισμό αποτελεί η αλιεία, που όπως προέκυψε από τα ερωτηματολόγια που μοιράστηκαν, συνεισφέρει σημαντικά στην τοπική οικονομία, καθώς μέρος των προϊόντων διατίθενται στην ιχθυόσκαλα της Πάτρας. Ακόμα ο τουρισμός είναι σημαντικός για την ευρύτερη περιοχή του Δ.Δ Κάστρου – Κυλλήνης, καθώς λόγω της λειτουργίας του επιβατικού λιμανιού της Κυλλήνης αποτελεί πέρασμα για πολλούς επισκέπτες με προέλευση ή προορισμό τα νησιά του Ιονίου. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων, μπορούμε να συμπεράνουμε πως ο τουρισμός τονώνει την οικονομία της περιοχής, ωστόσο υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης, ιδιαίτερα στον οικισμό της Κυλλήνης. Οι επισκέπτες που βρίσκονται στην Κυλλήνη επισκέπτονται επίσης και τις περιοχές των Λουτρών και του Κάστρου Χλεμούτσι, που βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τον οικισμό, με διαμονή στις περιοχές αυτές. Όσον αφορά την προέλευση των επισκεπτών, παρατηρείται κίνηση από το εσωτερικό αλλά και το εξωτερικό, από χώρες όπως Ιταλία, Γερμανία και Ρωσία.

²⁵ http://www.andravida-killini.gr/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=29&Itemid=62

Όσον αφορά την πληθυσμιακή εξέλιξη του οικισμού της Κυλλήνης, γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3: Πληθυσμιακή εξέλιξη μεταξύ 1940 - 2011

Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός
1940	741
1951	813
1961	712
1971	576
1981	595
1991	952
2001	781
2011	613

Πηγή: Ελληνική Γεωγραφική Εγκυκλοπαίδεια, ΕΛ. ΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία

Στον πίνακα φαίνεται πως εξελίχθηκε ο πληθυσμός στον οικισμό ανά δεκαετία από την περίοδο του β' παγκοσμίου πολέμου μέχρι σήμερα. Τη μεταπολεμική περίοδο παρατηρείται αύξηση του πληθυσμού, λόγω της ανασυγκρότησης των περιοχών και των δραστηριοτήτων. Έπειτα από την δεκαετία του '60, ο πληθυσμός του οικισμού άρχισε να μειώνεται, πιθανόν λόγω της ανάπτυξης των αστικών κέντρων και την εισροή τμήματος του πληθυσμού σε αυτά, για την αναζήτηση καλύτερων ευκαιριών εργασίας. Χαρακτηριστικό του οικισμού και των γύρω περιοχών, αποτελεί η ανάπτυξη τουριστικής δραστηριότητας τους καλοκαιρινούς μήνες, που έχει ωστόσο έντονα εποχικό χαρακτήρα, με αποτέλεσμα ο οικισμός να χάνει τμήμα του πληθυσμού και να υπολειτουργεί το χειμώνα. Επομένως εκτιμάται πως η συγκράτηση του πληθυσμού στον οικισμό είναι επιτακτική ανάγκη για την βιωσιμότητά του και την εξέλιξή του.

4.2 Ιστορική εξέλιξη του οικισμού και του λιμανιού

Η Κυλλήνη κατοικήθηκε κατά την παλαιολιθική εποχή και ιστορικά αναφέρεται πρώτη φορά από τον Όμηρο, στην Ιλιάδα. Ιδρύθηκε από τους Αρκάδες που μετανάστευσαν στην περιοχή, που αποτελούσε το επίγειο της Αρχαίας Ολυμπίας, αφού κατέβηκαν από την περιοχή του όρους Κυλλήνη. Το λιμάνι της Κυλλήνης ήταν εκείνη την εποχή το σημαντικότερο λιμάνι της Δυτικής Πελοποννήσου, καθώς αποτελούσε την ευκολότερη πρόσβαση στην αρχαία Ήλιδα, που ήταν και η διοργανώτρια πόλη των ολυμπιακών αγώνων.²⁶

²⁶ <http://www.kyllini.org/history/>

Η ακμή της περιοχής ξεκινά το 1204, με την έλευση των Φράγκων, μετά την πτώση της Κωνσταντινούπολης. Οι Φράγκοι πάνω στα ερείπια της αρχαίας Κυλλήνης, ίδρυσαν μια νέα πόλη, την Γλαρέντζα και ισχυροποίησαν την περιοχή με την ανακατασκευή του αρχαίου λιμανιού και την κατασκευή του κάστρου Χλεμούτσι, που λειτούργησε ως νομισματοκοπείο. Η Γλαρέντζα αποτελούσε μια ακμάζουσα πολιτεία και ήταν άμεσα συνδεδεμένη με το κάστρο που αποτελούσε διοικητικό κέντρο, στρατιωτική βάση και τόπο κατοικίας των αρχόντων της περιοχής.²⁷ Το λιμάνι της Κυλλήνης αναδείχθηκε εκείνη την εποχή στο πιο σημαντικό της Μεσογείου και είχε σημαντικό ρόλο στην οικονομία και στην εξαγωγή προϊόντων, όπως η σταφίδα, το κρασί, το λάδι και το βαμβάκι.

Ωστόσο το 1432 η περιοχή καταστράφηκε ολοκληρωτικά από τον Κωνσταντίνο Παλαιολόγο, τον τελευταίο βυζαντινό αυτοκράτορα, που γκρέμισε το λιμάνι της Γλαρέντζας για να μην το κατακτήσουν οι πειρατές που εισέβαλαν στην περιοχή. Από τότε η Κυλλήνη μετατράπηκε σε έναν μικρό οικισμό χωρίς κάποιον ιδιαίτερο ρόλο. Μετά την απελευθέρωση από τους Οθωμανούς άρχισε να κατοικείται από νησιώτες του Ιονίου και Αρκάδες και αργότερα από πρόσφυγες της Μικράς Ασίας.²⁸

Από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, το 1830, μέχρι πρόσφατα, οι κύριοι παράγοντες που διαμόρφωσαν την βάση της οικονομίας στην περιοχή ήταν η γεωργία, η κτηνοτροφία και η αλιεία. Ακόμα σημαντικά για την ανάπτυξη του οικισμού ήταν η ανάδειξη των ιαματικών πηγών των Λουτρών Κυλλήνης, σύνδεσή του με τα Επτάνησα και η τοπική σιδηροδρομική σύνδεση με το κεντρικό δίκτυο. Σήμερα το Δ.Δ Κάστρου Κυλλήνης αποτελείται από τις Τοπικές Ενότητες Κυλλήνη, Κάστρο, Κάτω Παναγιά και Νεοχώρι και πήρε την διπλή ονομασία του από το αρχαίο λιμάνι της Κυλλήνης και την Τ. Ε του Κάστρου, όπου βρίσκεται το κάστρο Χλεμούτσι.²⁹

4.3 Περιοχές με ιδιαίτερο τουριστικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον

4.3.1 Κάστρο Χλεμούτσι

Το Κάστρο Χλεμούτσι απέχει 9 χλμ από τον οικισμό της Κυλλήνης και είναι χτισμένο στο λόφο Χελωνάτα, σε ύψος 250 μ και σε απόσταση περίπου 2,5 χλμ από τη θάλασσα. Το κάστρο έχει τεράστια πολιτιστική σημασία για την περιοχή καθώς συγκαταλέγεται στα Μνημεία Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO

²⁷ http://www.andravida-killini.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=68&Itemid=77

²⁸ <http://www.kyllini.org/history/>

²⁹ <http://www.kyllini.org/history/>

και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα και καλοδιατηρημένα φρούρια της Ελλάδας. Το κάστρο αποτελεί προορισμό για τους επισκέπτες που φτάνουν στην Κυλλήνη είτε οδικώς είτε μέσω του λιμανιού, ενώ σύμφωνα με τα συμπεράσματα που προέκυψαν από το ερωτηματολόγιο, οι επισκέπτες είναι συνήθως περαστικοί από τον οικισμό της Κυλλήνης, διανυκτερεύοντας σε καταλύματα στον οικισμό του Κάστρου.

Το κάστρο κατασκευάστηκε τον 13^ο αιώνα, μεταξύ 1220 – 1223 και σε αυτό λειτούργησε το γνωστό τότε φράγκικο νομισματοκοπείο. Ακόμα η θέση του επιλέχτηκε λόγω της στρατηγικής της σημασίας, στο υψηλότερο και κεντρικότερο σημείο του λόφου, για την καλύτερη εποπτεία του εμπορικού λιμανιού και της πρωτεύουσας του πριγκιπάτου της Αχαΐας, που εκείνη την περίοδο σημείωναν μεγάλη οικονομική ανάπτυξη. Μετά το τέλος της Φραγκοκρατίας, από την αρχή του 14^{ου} αιώνα, το κάστρο άρχισε σταδιακά να χάνει τον σημαντικό του ρόλο στην άμυνα της περιοχής και να αλλάζει χρήσεις (φυλακές, κλπ). Τον 15^ο αιώνα περιήλθε στην ιδιοκτησία του Κωνσταντίνου Παλαιολόγου και λειτούργησε ως στρατιωτικό και διοικητικό κέντρο. Το κάστρο έπειτα πέρασε στα χέρια των Βενετών (1687 – 1715) και των Τούρκων (1460 – 1687, 1715 – 1821), ενώ υπέστη σημαντική καταστροφή το 1825, από τον βομβαρδισμό του Ιμπραήμ. Οι τούρκοι επιχείρησαν μικρές επεμβάσεις για την ενίσχυση του κάστρου, χωρίς ωστόσο να αλλάξουν την βασική του μορφή που ακόμα και σήμερα διατηρεί τον φράγκικο χαρακτήρα της.³⁰

Σήμερα στο εσωτερικό του χώρου του κάστρου λειτουργεί αρχαιολογικός χώρος. Η δημιουργία του μουσείου ξεκίνησε το 1994, με ευθύνη του Υπουργείου Πολιτισμού και της 6^{ης} Εφορίας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, και η πρώτη φάση της αποκατάστασης και αξιοποίησης του κάστρου ολοκληρώθηκε το 2000. Το μουσείο στεγάζεται σε μια από τις αίθουσες του κάστρου και αφορά την Μεσαιωνική περίοδο, στην οποία εντάσσεται και το κέλυφος του μουσείου. Τα υπόλοιπα σημαντικά ευρήματα, των βυζαντινών και μεταβυζαντινών χρόνων, που ανακαλύφθηκαν από ανασκαφές στην περιοχή της Γλαρέντζας μεταφέρθηκαν στην Δημοτική Αγορά – Διαχρονικό Αρχαιολογικό Μουσείο του Πύργου.

Οι εργασίες του μουσείου ολοκληρώθηκαν το 2009 και περιλάμβαναν τη διαμόρφωση περισσότερων αιθουσών σε μουσειακούς χώρους, την αποκατάσταση τμημάτων του κάστρου, τη διαμόρφωση του υπαίθριου χώρου του μουσείου και την χάραξη διαδρομών για τους επισκέπτες. Το μουσείο του Κάστρου Χλεμούτσι αποτελεί έναν πρωτότυπο χώρο πολιτισμού, με ενδιαφέρουσα θεματολογία, που προβάλλει τα πλούσια μεσαιωνικά αποθέματα στο νότιο χερσαίο ελλαδικό χώρο.³¹

³⁰ http://www.andravida-killini.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=67&Itemid=76

³¹ http://odysseus.culture.gr/h/1/gh152.jsp?obj_id=17521

4.3.2 Λουτρά Κυλλήνης

Τα ιαματικά λουτρά Κυλλήνης βρίσκονται σε απόσταση περίπου 9 χλμ από τον οικισμό, στη βορειοδυτική παραλία της Περιφερειακής Ενότητας Πελοποννήσου και απέναντι από τα νησιά της Ζακύνθου και της Κεφαλλονιάς. Μέχρι το 1912 τα λουτρά αποτελούσαν ανεξάρτητο συνοικισμό. Με την αναγνώριση των Δήμων και Κοινοτήτων ο οικισμός του Κάστρου αναγνωρίστηκε ως Κοινότητα και ο συνοικισμός των λουτρών ενσωματώθηκε στην Κοινότητα του Κάστρου.

Ιστορικά, κατά την αρχαιότητα, στις ιαματικές πηγές υπήρχαν μεταξύ άλλων, τα Ιερά του Ασκληπιού και τις Αφροδίτης. Ακόμα τα Ρωμαϊκά ερείπια που σώζονται εκεί μαρτυρούν πως στην περιοχή λειτουργούσε υδροθεραπευτήριο κατά την αρχαιότητα και τα ρωμαϊκά χρόνια. Ωστόσο οι ιαματικές πηγές είχαν εγκαταλειφθεί για αιώνες και η λειτουργία τους ξεκίνησε πάλι το 1890, όταν παραχωρήθηκαν στην εταιρία ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομος Πειραιώς – Αθηνών – Πελοποννήσου), για 50 χρόνια. Την ίδια περίοδο, για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην περιοχή, κατασκευάστηκε παρακαμπτήριο σιδηροδρομική γραμμή προς τα λουτρά, με αφετηρία τον σταθμό στα Καβάσιλα, που λειτούργησε μέχρι το 1940. Η εταιρεία ΣΠΑΠ για να αξιοποιήσει τα λουτρά κατασκεύασε εγκαταστάσεις διαμονής, αναψυχής και χώρους θεραπείας πολλών παθήσεων, που καταστράφηκαν όμως κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής.³²

Μετά από μια περίοδο εγκατάλειψης, το 1951, ο Ε.Ο.Τ ανέλαβε την οργάνωση και αξιοποίησή τους με τη δημιουργία νέου υδροθεραπευτηρίου, ξενοδοχείων και camping. Από το 1998, η έκταση ενοικιάστηκε σε ιδιώτη με σύμβαση για 46 έτη και μέχρι σήμερα λειτουργεί το υδροθεραπευτήριο κατά τους θερινούς μήνες. Ακόμα στην περιοχή συγκεντρώνονται πολυτελή ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια και καταλύματα που αναπτύσσονται γραμμικά κατά μήκος της παραλίας. Σήμερα η πρόσβαση στα λουτρά είναι εύκολη οδικώς από Λεχαινά – Κάστρο – λουτρά και από Κυλλήνη – Κάστρο – λουτρά.³³

4.3.3 Νησάκι Καυκαλίδα

Το νησάκι της Καυκαλίδας βρίσκεται στο δυτικότερο σημείο της Πελοποννήσου, στο Ιόνιο Πέλαγος, μεταξύ της Κυλλήνης και της Ζακύνθου και υπάγεται διοικητικά στο Δήμο Ανδραβίδας – Κυλλήνης. Έχει ύψος 5,5 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας και απέχει 3 δέκατα του ναυτικού μιλίου από το βορειοδυτικό άκρο της ακτής. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της βραχονησίδας αποτελεί ο φάρος της, που

³² http://www.andravida-killini.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=69&Itemid=78

³³ http://www.andravida-killini.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=69&Itemid=78

κατασκευάστηκε το 1906 και ήταν ιδιαίτερα σημαντικός για την ιστορία των μεταφορών και της ναυσιπλοΐας. Το ύψος του είναι 15 μ. ενώ το εστιακό του ύψος είναι 19 μ. και είναι κατασκευασμένος από λιθοδομή και στοιχεία οπλισμένου σκυροδέματος. Το κτίριο παρουσιάζει ιδιαίτερο τεχνικό και ιστορικό ενδιαφέρον, ενώ πέρα από τον φάρο περιλαμβάνει και την κατοικία του φύλακα. Σύμφωνα με την παράδοση, στο παρελθόν η βραχονησίδα συνδεόταν με την στεριά με μια λωρίδα γης. Σήμερα η πρόσβαση στην Καυκαλίδα γίνεται είτε με βάρκα είτε βράχο – βράχο, μέσω των υφάλων που υπάρχουν στα αβαθή νερά.³⁴

5. Χωρική οργάνωση του οικισμού

Η Κυλλήνη αποτελεί έναν μικρό οικισμό, με πληθυσμό 613 κατοίκους. Ως οικισμός θεωρείται ένα σύνολο κατοικιών που βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους, έτσι ώστε να δημιουργούνται ανάμεσά τους ορισμένες χωρικές και λειτουργικές σχέσεις. Στην Ελλάδα ως πόλεις θεωρούνται οι οικισμοί που έχουν πληθυσμό τουλάχιστον 10.000 κατοίκους, πέρα από κάποιες ιδιαίτερες περιπτώσεις. Οι οικισμοί με πληθυσμό από 2.000 – 10.000 κατοίκους, σύμφωνα με τα κριτήρια της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, ονομάζονται κωμοπόλεις, ενώ οι οικισμοί με λιγότερους από 2.000 ονομάζονται κώμες ή χωριά. Οι μικροί οικισμοί συνήθως καλύπτουν κυρίως μόνο την πρώτη ανάγκη της κατοικίας και με υποτυπώδη τρόπο της υπόλοιπες. Βασική διαφορά στις λειτουργίες μεταξύ των πόλεων και των μικρών οικισμών είναι πως οι πόλεις προσφέρουν όχι μόνο κατοικία αλλά και εργασία, ενώ διαθέτει σε μεγάλη ποικιλία τις υπηρεσίες και γενικά δραστηριότητες του τριτογενή τομέα, που είναι απαραίτητες για την εξυπηρέτηση των κατοίκων. Αντίθετα στους οικισμούς η εργασία και οι τριτογενής δραστηριότητες, εκτός από ελάχιστες, αναζητούνται εκτός των ορίων τους (Αραβαντινός, 2007).

Επομένως το χωριό της Κυλλήνης εξυπηρετεί μόνο τις βασικές λειτουργίες των κατοίκων, οι οποίες καθόρισαν και την οργάνωση του χώρου. Σύμφωνα με το Α' στάδιο της μελέτης του Περιφερειακού Πλαισίου Δυτικής Ελλάδας οι κύριες χρήσεις γης που εντοπίζονται στον οικισμό είναι η α' και β' κατοικία. Ακόμα στην ευρύτερη περιοχή και σε μικρή απόσταση από τον οικισμό εντοπίζονται τουριστικές λειτουργίες και αρχαιολογικοί χώροι.

Όσον αφορά την α' κατοικία στην Π.Ε Ηλείας δεν παρατηρήθηκαν ιδιαίτερες αλλαγές την τελευταία δεκαετία, καθώς συνεχίζει να αναπτύσσεται είτε περιμετρικά γύρω από μεγάλα αστικά κέντρα, λιμάνια, διαμετακομιστικούς κόμβους και κέντρα

³⁴

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CF%85%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B4%CE%B1_%CE%97%CE%BB%CE%B5%CE%AF%CE%B1%CF%82

παραγωγικών δραστηριοτήτων, είτε γραμμικά κατά μήκος οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων. Η οργάνωση των περιοχών Α' κατοικίας σχετίζεται με την εφαρμογή σχεδίων για πολεοδόμηση και ρυθμίσεων χρήσεων γης (ΓΠΣ, ΣΧΟΑΠ, κλπ). Αξίζει να σημειωθεί πως στο σύνολο της Π.Ε Ηλείας έχει θεσμοθετηθεί την τελευταία δεκαετία μόνο μια μελέτη, που αφορά την αναθεώρηση του ΓΠΣ της Δ.Ε Πάτρας. Στην περίπτωση του οικισμού της Κυλλήνης η Α' κατοικία αναπτύχθηκε γύρω από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Η Β' κατοικία εντοπίζεται στο σύνολο του Δ.Δ Κάστρου – Κυλλήνης. Η ανάπτυξή της είναι εντεινόμενη και γραμμική κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου της περιοχής και χαρακτηριστικό της αποτελεί η έλλειψη του σχεδιασμού και η αυθαίρετη δόμηση (Α' Στάδιο Μελέτης Π.Π Δυτικής Ελλάδας, 2014). Οι τουριστικές χρήσεις συγκεντρώνονται πιο έντονα στα Λουτρά Κυλλήνης, όπου υπάρχει οργανωμένο τουριστικό θέρετρο με μακροχρόνια παραχώρηση σε ιδιώτη, το Olympia Riviera Resort. Η εγκατάσταση περιλαμβάνει 4 ξενοδοχειακές μονάδες, σουίτες και βίλες 3.106 κλινών, κέντρο θαλασσοθεραπείας, συνεδριακό κέντρο, ιππικό όμιλο κλπ. Ωστόσο στην ευρύτερη περιοχή του Δ.Δ Κάστρου – Κυλλήνης, όπως και στην υπόλοιπη Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, δεν έχουν προωθηθεί αρκετά ήπιες και εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Οι περιοχές θεσμοθετημένης υψηλής προστασίας με ειδικό καθεστώς στην περιοχή αποτελούν οι κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι και συγκεκριμένα οι αρχαιολογικοί χώροι στο Κάστρο Χλεμούτσι, στη νησίδα Καυκαλίδα και στα Λουτρά Κυλλήνης (Α' Στάδιο Μελέτης Π.Π Δυτικής Ελλάδας, 2014).

Σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού, το 1986 εγκρίθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) των κοινοτήτων Κυλλήνης και κάτω Παναγιάς για την οργάνωση του χώρου των δύο οικισμών και τον καθορισμό των χρήσεων γης. Από τα βασικότερα σημεία του αποτελούν οι κατευθύνσεις που δίνει για την χωροθέτηση χρήσεων γης γενικής κατοικίας στις περιοχές επέκτασης του οικισμού, την γραμμική ανάπτυξη των κεντρικών λειτουργιών στο υπάρχον κέντρο της Κυλλήνης και την ανάπτυξη αστικού πρασίνου εντός του οικισμού. Ανάμεσα στις προτάσεις του είναι και η εξυγίανση και οργάνωση της ζώνης του λιμανιού, με χωροθέτηση χρήσεων αναψυχής για τις ανάγκες των κατοίκων και των επισκεπτών. Ακόμα προτείνει αναπτυξιακές ζώνες, με σημαντική για τον οικισμό της Κυλλήνης να αποτελεί η αναπτυξιακή ζώνη τουρισμού κατά μήκος της παραλίας. Η πρόταση για την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του χώρου γύρω από το λιμάνι παραμένει επίκαιρη μέχρι σήμερα.

Ακόμα στην Π.Ε Ηλείας (πρώην Νομό), έχει καθορισθεί Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) σύμφωνα με το Διάταγμα της 3/9/1993 (ΦΕΚ 1161/Δ/20.9.93). Οι ΖΟΕ του Ν. 1337/83, άρθρο 29, είναι ζώνες που καθορίζονται για την προστασία του περιβάλλοντος και αποσκοπούν στην «άμεση προστασία και τον έλεγχο της δόμησης και των χρήσεων γης στην εκτός σχεδίου περιοχή και εκτός ορίων οικισμών, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η

άναρχη ανάπτυξη με τη δημιουργία πραγματικών καταστάσεων που υπονομεύουν τον ορθολογικό σχεδιασμό». ³⁵

Σύμφωνα με τις περιοχές που καθορίζει η ΖΟΕ, στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται οι υπο- περιοχές Α1 με χρήση τουρισμού – αναψυχής και η περιοχή Γ που περιλαμβάνει γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας.

Οι χρήσεις τουρισμού – αναψυχής (Α1) στην περιοχή του Κάστρου – Κυλλήνης οριοθετούνται δυτικά από την παραλία και βορειοανατολικά από γεωμορφολογικά όρια, τμήματα αγροτικών δρόμων, το όριο προστασίας του αρχαιολογικού χώρου του κάστρου Χλεμούτσι και το όριο της πρώην ιδιοκτησίας του ΕΟΤ, στα Λουτρά. Ανάμεσα στις σημαντικότερες χρήσεις που επιτρέπονται και είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη του τουρισμού είναι η κατοικία, τα καταστήματα εστίασης και αναψυχής, οι αθλητικές εγκαταστάσεις, μικρής κλίμακας εμπορικά καταστήματα, χώροι πολιτισμού και δημόσιοι ανοιχτοί χώροι.

Η γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας (Γ7) στην περιοχή μελέτης περιλαμβάνει την γεωργική γη του οικισμού της Κυλλήνης και οριοθετείται βόρεια – βορειοδυτικά από το όριο του αρχαιολογικού χώρου Γλαρέντζας, το όριο του οικισμού Κυλλήνης και την τουριστική περιοχή Κυλλήνης – Κάστρου – Λυγιάς (Α1), δυτικά από το όριο της τουριστικής περιοχής «Ράχης – Γλυκόςριζας», περιλαμβάνοντας νότια τμήμα γεωργικής γης περιμετρικά του ορίου του οικισμού.

Από την καταγραφή που έγινε στην περιοχή μελέτης παρουσιάζεται μια γενική εικόνα της οργάνωσης του χώρου εντός του οικισμού. Στο φυσικό όριό του με τη θάλασσα βρίσκεται το επιβατικό λιμάνι της Κυλλήνης. Μέσα στο χώρο του λιμανιού βρίσκονται τα νέα εκδοτήρια, που ξεκίνησαν να λειτουργούν πρόσφατα, το κτίριο του Λιμενικού Ταμείου καθώς και χώρος στάθμευσης δίπλα σε αυτό. Στο χώρο γύρω από την λιμενική εγκατάσταση υπάρχουν μικρής έκτασης ελεύθεροι κενοί χώροι, που είναι ωστόσο απεριποίητοι και η βλάστησή τους αναδεικνύει εγκατάλειψη. Ακόμα ακριβώς απέναντι από την πύλη εξόδου του λιμανιού λειτουργεί πάρκινγκ για την εξυπηρέτηση κυρίως των επισκεπτών αλλά και κατοίκων.

Ο οικισμός ξεκινά να αναπτύσσεται σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο μέτωπό του. Στην έκταση μπροστά από το χώρο του λιμανιού υπάρχουν κυρίως κτίρια ισόγεια ή με ένα όροφο που συνδυάζουν χρήσεις κατοικίας στον όροφο και καταστήματος στο ισόγειο. Τα καταστήματα που συγκεντρώνονται μπροστά από το λιμάνι και την παραλία είναι κυρίως εστιατόρια, παραδοσιακές ταβέρνες και κάποια καφέ, αξιοποιώντας το ιδιαίτερο περιβάλλον και τη θέα που προσφέρει το υγρό στοιχείο. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως υπάρχουν ορισμένα καταστήματα εκτός λειτουργίας, που παραμένουν αναξιοποίητα και υποδεικνύουν σημάδια

³⁵ <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=515>

εγκατάλειψης για την περιοχή. Ακόμα λειτουργούν ενοικιαζόμενα δωμάτια, σε κτίρια έως δυο ορόφων, το ένα από αυτά σε κακή κατάσταση καθώς και ένα ξενοδοχείο (τύπος καταλύματος 2 αστέρων). Πέρα από τις λειτουργίες κατοικίας, τουρισμού και αναψυχής στο τμήμα μπροστά από τη θάλασσα υπάρχει ένα μίνι - μάρκετ που εξυπηρετεί και τις υπηρεσίες των ΕΛΤΑ και ένα βενζινάδικο, για την κάλυψη βασικών αναγκών κατοίκων και επισκεπτών. Όσο ο οικισμός επεκτείνεται και απομακρύνεται από τη θάλασσα η κύρια χρήση είναι η κατοικία κυρίως σε κτίρια ισόγεια ή έως δύο ορόφων. Σε ορισμένες περιπτώσεις στο ισόγειο των κτιρίων εντοπίστηκαν καταστήματα όπως σούπερ - μάρκετ ή φαρμακείο, που εξυπηρετούν μόνο τις άμεσες ανάγκες των κατοίκων, όπως συμβαίνει στους περισσότερους μικρούς οικισμούς.

Ακόμα πάνω από τον σημερινό οικισμό, σε ένα λόφο που οδηγεί ένας χωματόδρομος στην άκρη της παραλίας, βρίσκεται ο αρχαιολογικός χώρος της πόλης της Γλαρέντζας, όπου βρίσκονται τα ερείπια του μεσαιωνικού φρουρίου της και ανακαλύφθηκαν από τις ανασκαφές τις 6^{ης} Εφορίας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων.

Εικόνα 10: Ερείπια του φρουρίου της Γλαρέντζας



Πηγή: Ιδία λήψη

Εικόνα 11: Ερείπια Γοθτικού ναού



Πηγή: Ιδία λήψη

Στο εσωτερικό του αρχαιολογικού χώρου, δίπλα στα τείχη, υπάρχουν τα ερείπια ενός εντυπωσιακού σε μέγεθος γοθτικού ναού. Ο ναός κατασκευάστηκε τον 13^ο αιώνα και εκεί γίνονταν συνελεύσεις των Φράγκων ηγεμόνων. Ακόμα κατά την ανασκαφή ανακαλύφθηκαν τάφοι και φανερώθηκαν τμήματα αρχιτεκτονικών γλυπτών και τοιχογραφιών, που αποτελούσαν δείγματα της δυτικής ζωγραφικής στον ελλαδικό χώρο.

6. Υφιστάμενη κατάσταση λιμένα

Το λιμάνι της Κυλλήνης βρίσκεται στον Κυλλήνιο κόλπο, που σχηματίζουν οι βορειοδυτικές ακτές της Πελοποννήσου. Σύμφωνα με το ΠΠ ΔΕ κατατάσσεται στα δευτερεύοντα λιμάνια της Περιφέρειας και εξυπηρετεί την σύνδεση με την περιφέρεια Ιονίων Νήσων καθώς και τη μεταφορά ευπαθών προϊόντων. Οδικά συνδέεται με το οδικό δίκτυο μέσω της επαρχιακής οδού Ανδραβίδας – Κυλλήνης με την ΝΕΟ Πάτρας – Πύργου. Στο παρελθόν συνδεόταν μέσω της σιδηροδρομικής γραμμής Κυλλήνη – Καβάσιλα με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο Πειραιάς – Αθήνα – Πάτρα, ωστόσο σήμερα είναι εκτός λειτουργίας.

Η πρώτη μελέτη του λιμανιού έγινε το 1980 με τίτλο «Οριστική μελέτη κατασκευής κρηπιδώματος – επεκτάσεως προσήνεμου μόλου – εκβαθύνσεως λεκάνης Λιμένος Κυλλήνης», που πρότεινε μια σειρά έργα για την λειτουργική του αναβάθμιση. Σύμφωνα με την Α' Φάση του Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένος Κυλλήνης, που ολοκληρώθηκε το 1993, εκείνη την εποχή στο λιμάνι αναπτυσσόταν εμπορική δραστηριότητα, με βάση τα στοιχεία για τα έτη 1982 – 1987. Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, το λιμάνι της Κυλλήνης έχει ιδιαίτερο ρόλο καθώς αποτελεί τη μοναδική πύλη εισόδου και εξόδου των κατοίκων της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς προς την Π.Ε Ηλείας. Οι γραμμές που εξυπηρετεί σήμερα είναι η γραμμή Κυλλήνης – Ζακύνθου και Κυλλήνης – Πόρου Κεφαλληνίας. Ακόμα το λιμάνι χαρακτηρίζεται από τη μελέτη κι ως αλιευτικός λιμένας. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ εκείνης της περιόδου, η θέση του λιμανιού βρίσκεται σε περιοχή με μεγάλη αλιευτική παράδοση και αποτελούσε πόλο έλξης των αλιευτικών σκαφών της ευρύτερης περιοχής. Σήμερα το αλιευτικό καταφύγιο εξυπηρετεί τους επαγγελματίες και ερασιτέχνες της αλιείας, του οικισμού και της ευρύτερης περιοχής. Το αλιευτικό καταφύγιο είναι εφοδιασμένο με παροχές νερού και ηλεκτρικού ρεύματος, ράμπα ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, ενώ σε συνεννόηση με το Λιμεναρχείο είναι δυνατόν να δεχτεί και σκάφη αναψυχής. Ακόμα υπάρχει διαθέσιμο τρέιλερ για μικροεπισκευές, που διατίθεται μετά από συνεννόηση με το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κυλλήνης και μπορεί να εξυπηρετήσει σκάφη έως και 12 μέτρα.³⁶

Σήμερα η εικόνα και η λειτουργικότητα του λιμανιού έχει αναβαθμιστεί σε σχέση με το παρελθόν, ωστόσο εξακολουθούν να υπάρχουν προβλήματα. Στο λιμάνι έχουν ολοκληρωθεί τα απαραίτητα έργα για την πρόσδεση σκαφών αναψυχής. Ακόμα λειτουργεί νέα πύλη εισόδου των οχημάτων, που άρχισε να χρησιμοποιείται

³⁶

<http://www.killiniport.gr/%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%86%CF%8D%CE%B3%CE%B9%CE%BF/>

σταδιακά το 2013, συμβάλλοντας στην αποσυμφόρηση του χώρου στο χώρο του λιμανιού αλλά και στο εσωτερικό του οικισμού. Για την καλύτερη αξιοποίηση του χώρου του λιμανιού από τους επισκέπτες, το Λιμενικό Ταμείο σε συνεργασία με το Λιμεναρχείο έλαβε την απόφαση να κλείνουν οι κεντρικές πύλες μετά την εκτέλεση του τελευταίου νυχτερινού δρομολογίου και να επιτρέπεται η πρόσβαση μόνο σε πεζούς και ποδήλατα.³⁷ Σημαντικό ρόλο για την εικόνα του λιμανιού έχουν τα νέα εκδοτήρια, που ξεκίνησαν να λειτουργούν πρόσφατα και διαθέτουν 4 γραφεία και μια αίθουσα αναμονής, αναβαθμίζοντας την αισθητά την εικόνα του λιμανιού και συμβάλλοντας στην καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών. Μέχρι την λειτουργία των νέων εκδοτηρίων στο λιμάνι υπήρχαν λυόμενα εκδοτήριά που υποβάθμιζαν εμφανώς την αισθητική του χώρου και δημιουργούσαν εικόνα εγκατάλειψης σε επιβάτες και επισκέπτες.³⁸

³⁷ <http://www.patrisnews.com/nea-enimerosi/ileia/ileia-zontaneyoyn-ta-nea-ekdotiria-sto-limani-tis-kyllinis>

³⁸ <http://www.patrisnews.com/nea-enimerosi/ileia/se-trohia-anaptyxis-to-limani-tis-kyllinis>

7. Swot Ανάλυση

Στον επόμενο πίνακα συνοψίζονται τα βασικότερα πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα και οι βασικότερες ευκαιρίες – απειλές για τον οικισμό της Κυλλήνης. Ωστόσο θεωρείται σκόπιμο για την κατανόηση της συνολικότερης εικόνας του οικισμού να αναλυθούν οι παρακάτω παράγοντες.

Πίνακας 4: SWOT Ανάλυσης

Πλεονεκτήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Το λιμάνι της Κυλλήνης. • Η γεωγραφική θέση της περιοχής • Αρχαιολογικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον. • Η θεσμοθέτηση ΓΠΣ για τον οικισμό, το 1986. 	<ul style="list-style-type: none"> • Τα Λουτρά Κυλλήνης. • Ο οικισμός του Κάστρου, όπου βρίσκεται το φρούριο Χλεμούτσι. • Η κοντινή απόσταση από τα νησιά του Ιονίου. • Το αεροδρόμιο Ανδραβίδας.
Μειονεκτήματα	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> • Το αστικό περιβάλλον του οικισμού. • Χαμηλή ποιότητα τουριστικών υπηρεσιών. • Έλλειψη σχεδίου πόλης. • Χαμηλό επενδυτικό ενδιαφέρον. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανταγωνισμός από άλλους παραλιακούς οικισμούς. • Ανταγωνισμός από τις περιοχές του Κάστρου και των Λουτρών.

Στα πλεονεκτήματα του οικισμού ανήκουν:

- Το λιμάνι της Κυλλήνης: Το λιμάνι αποτελεί το ισχυρότερο πλεονέκτημα για την περιοχή. Αποτελεί πύλη εισόδου και εξόδου για τα νησιά της Ζακύνθου και Κεφαλονιάς. Οι επιβάτες που βρίσκονται στον οικισμό λόγω του λιμανιού είναι δυνατόν να τονώσουν την περιοχή σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο.
- Η γεωγραφική θέση της περιοχής: Ο οικισμός βρίσκεται στα βορειοδυτικά της Πελοποννήσου και βρέχεται από το Ιόνιο Πέλαγος. Ως παράκτιος οικισμός διαθέτει παραλία εντός των ορίων του. Επιπλέον η ακτογραμμή επεκτείνεται έως τα Λουτρά Κυλλήνης προσδίδοντας ένα ιδιαίτερο πλεονέκτημα στην ευρύτερη περιοχή του Δ.Δ Ανδραβίδας – Κυλλήνης.
- Το αρχαιολογικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον: Στον οικισμό υπάρχουν ερείπια του φρουρίου της παλιάς μεσαιωνικής πόλης. Ακόμα το Κάστρο Χλεμούτσι αποτελεί ένα πολύ σημαντικό δείγμα φρουρίων στον ελληνικό χώρο. Η

ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό πλεονέκτημα για την ευρύτερη περιοχή.

- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο: Το 1986 θεσμοθετήθηκε το ΓΠΣ των οικισμών Κυλλήνης και Κάτω Παναγιάς, με σκοπό την οργάνωση του χώρου των οικισμών, την οργάνωση των χρήσεων γης και την προστασία των ευαίσθητων περιοχών.

Στα βασικότερα μειονεκτήματα του οικισμού ανήκουν:

- Αστικό περιβάλλον του οικισμού: Η παραλία του οικισμού καθώς και ο υπαίθριος δημόσιος χώρος του παρουσιάζουν εικόνα εγκατάλειψης. Τα πεζοδρόμια που υπάρχουν στο παραλιακό τμήμα είναι σε κακή κατάσταση, ενώ ο όποιος ελεύθερος χώρος υπάρχει καλύπτεται από ατημέλητη βλάστηση. Αυτή η εικόνα είναι αποτρεπτική τόσο για τους ίδιους τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες.
- Χαμηλή ποιότητα τουριστικών υπηρεσιών: Τα ενοικιαζόμενα δωμάτια του οικισμού δεν παρουσιάζουν κάποια ιδιαίτερη αισθητική και δεν τηρούν κάποιους μορφολογικούς κανόνες. Το ίδιο ισχύει και για τα καφέ – αναψυκτήρια που βρίσκονται στο παραλιακό μέτωπο.
- Σχέδιο Πόλης: Για τον οικισμό της Κυλλήνης δεν έχει πραγματοποιηθεί σχέδιο πόλης για την εφαρμογή όσων ορίζει το ισχύον ΓΠΣ. Εδώ και πολλά χρόνια γίνονται προσπάθειες για την εφαρμογή του σχεδίου, ωστόσο η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων φορέων δεν επέτρεψε την ολοκλήρωσή του.
- Χαμηλό επενδυτικό ενδιαφέρον: Στην περιοχή του οικισμού δεν εντοπίζεται ενδιαφέρον για εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων του κλάδου του τουρισμού, λόγω της έλλειψης ιδιαίτερης ταυτότητας αλλά και της θεώρησης του οικισμού ως πέρασμα για άλλους κοντινούς προορισμούς.

Οι ευκαιρίες που πρέπει να αξιοποιήσει ο οικισμός για την διασφάλιση της βιωσιμότητάς του είναι:

- Τα Λουτρά Κυλλήνης: Τα Λουτρά βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τον οικισμό και χαρακτηρίζονται από τις ιαματικές πηγές και τις μεγάλες αμμώδης παραλίες που προσελκύουν πολλούς επισκέπτες. Τα Λουτρά αποτελούν ένα πλεονέκτημα για την ευρύτερη περιοχή. Μια πιθανή αναβάθμιση του οικισμού της Κυλλήνης είναι δυνατόν να προσελκύσει επισκέπτες που διέρχονται από τον οικισμό, με αποτέλεσμα οι δύο προορισμοί να λειτουργήσουν συνδυαστικά.
- Το ίδιο ισχύει και για την Τοπική Ενότητα του Κάστρου, που αποτελεί τόπο επίσκεψης λόγω του γνωστού κάστρου Χλεμούτσι.
- Η κοντινή απόσταση από τα Ιόνια Νησιά: Η σύνδεση των Ιονίων νησιών της Ζακύνθου και της Κεφαλλονιάς με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω του

λιμανιού της Κυλλήνης, αυξάνει την κίνηση των επισκεπτών στον οικισμό, και θα μπορούσε να αξιοποιηθεί.

- Το αεροδρόμιο Ανδραβίδας: Το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας έχει στρατιωτικό χαρακτήρα, ωστόσο υπάρχει μελετητική προεργασία για εξυπηρέτηση πολιτικών πτήσεων, αρχικά για ναυλωμένες πτήσεις. Αυτή η ενέργεια θα μπορούσε να αυξήσει την τουριστική κίνηση στο σύνολο του Δήμου Ανδραβίδας – Κυλλήνης.

Οι κυριότερες απειλές που ενδέχεται να ενταθούν, εάν δεν πραγματοποιηθεί καμία επέμβαση στον οικισμό είναι:

- Ανταγωνισμός από άλλους παραλιακούς οικισμούς: στην Π.Ε Ηλείας υπάρχουν παραλιακοί οικισμοί που προσελκύουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών (Κουρούτα, κλπ). Εάν δεν γίνουν προσπάθειες αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και του παραλιακού χώρου του οικισμού υπάρχει κίνδυνος απομάκρυνσης αφενός των επισκεπτών και αφετέρου των κατοίκων της περιοχής με σκοπό την αναψυχή.
- Περιοχές Κάστρου και Λουτρών: Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους οι περιοχές αυτές αποτελούν πόλο έλξης πολλών επισκεπτών, με αποτέλεσμα οικισμός της Κυλλήνης να κινδυνεύει να αποτελεί ένα «πέρασμα» προς της αυτές.

7.1 Σενάρια ανάπτυξης

7.1.1 Σενάριο μηδενικής επέμβασης

Στην περίπτωση του σεναρίου μηδενικής επέμβασης δεν πραγματοποιούνται επεμβάσεις στο χώρο του οικισμού και του λιμανιού. Από την καταγραφή που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή διαπιστώθηκαν αρκετά προβλήματα που αφορούν τον αστικό δημόσιο χώρο και την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος. Ο χώρος του οικισμού χαρακτηρίζεται από ανεπάρκεια κοινόχρηστων χώρων. Πέρα από την μικρή τους έκταση, οι δημόσιοι χώροι, χαρακτηρίζονται και από αισθητική ανεπάρκεια. Πρέπει να τονίσουμε πως το μέγεθος του οικισμού και ο τρόπος που έχει αναπτυχθεί, δεν επιτρέπουν την δημιουργία και την ύπαρξη μεγάλων δημόσιων χώρων. Ωστόσο οι ήδη υπάρχοντες χώροι, όπως η παραλία, το πεζοδρόμιο κατά μήκος της και κάποιες κενές εκτάσεις πρασίνου γύρω από το χώρο του λιμανιού βρίσκονται σε κακή κατάσταση και δημιουργούν εικόνα εγκατάλειψης σε επισκέπτες και κατοίκους. Στους χώρους αυτούς δεν υπάρχει οργανωμένη φύτευση, πολλά τμήματά τους είναι μη

λειτουργικά ενώ πρόβλημα αποτελεί και το θέμα της καθαριότητας σε ορισμένα σημεία. Η ύπαρξη μη ικανοποιητικών δημόσιων χώρων αποτελεί σοβαρό πρόβλημα, καθώς είναι σημαντικοί όχι μόνο για την εικόνα αλλά και για την ζωή του οικισμού.

Εικόνα 12: Τμήμα της παραλίας του οικισμού



Πηγή: Ιδία λήψη

Όσον αφορά το δομημένο περιβάλλον δεν εντοπίζονται τεράστιες αστοχίες. Παρατηρείται όμως πως οι κατοικίες και τα ενοικιαζόμενα που βρίσκονται εντός του οικισμού, έχουν κατασκευαστεί με σκοπό να καλύψουν τις ανάγκες για κατοικία και φιλοξενία, χωρίς να δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην αισθητική της κατασκευής. Ο οικισμός της Κυλλήνης δεν παρουσιάζει στοιχεία παραδοσιακή αρχιτεκτονικής ούτε εντοπίζονται κατάλοιπα παλαιών παραδοσιακών κατοικιών που θα έπρεπε να διατηρηθούν. Ωστόσο το δομημένο περιβάλλον αναπτύχθηκε χωρίς να τηρούνται κάποιοι μορφολογικοί κανόνες. Η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος δεν αφορά μόνο τις κατοικίες αλλά και τα καταστήματα εστίασης και τα καφέ της περιοχής, τα οποία δεν διαθέτουν ιδιαίτερο χαρακτήρα και δεν δίνουν έμφαση στην ποιότητα του περιβάλλοντος αλλά και των προϊόντων που προσφέρουν στους κατοίκους και τους επισκέπτες τις περιοχής.

Στην περίπτωση που δεν πραγματοποιηθεί καμία επέμβαση στον οικισμό της Κυλλήνης για την βελτίωση της εικόνας του και την λύση κάποιων προβλημάτων που περιεγράφηκαν, θεωρείται πως υπάρχει κίνδυνος για την μελλοντική εξέλιξη του οικισμού. Από τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων που μοιράστηκαν, στους

επιχειρηματίες και εργαζόμενους της περιοχής, γίνεται αντιληπτό πως ο δημόσιος χώρος και η γενικότερη εικόνα του οικισμού δεν είναι ελκυστική όχι μόνο για τους επισκέπτες αλλά και για τους ίδιους τους κατοίκους, που καταφεύγουν σε άλλες περιοχές για διασκέδαση και αναψυχή. Με βάση τα παραπάνω, στην περίπτωση του σεναρίου της μηδενικής παρέμβασης η Κυλλήνη κινδυνεύει να μετατραπεί σε ένα «πέραςμα» για τους επισκέπτες που κατευθύνονται στα νησιά του Ιονίου λόγω του λιμανιού, καθώς και στις περιοχές των Λουτρών και του Κάστρου. Επομένως υπάρχει ο κίνδυνος της ερήμωσης του οικισμού, με σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομία αλλά και την ίδια τη βιωσιμότητά του.

7.1.2 Σενάριο έντονης επέμβασης

Στο σενάριο της έντονης επέμβασης εξετάζεται μια ριζική ανάπλαση του παραλιακού μέτωπου του οικισμού της Κυλλήνης. Χαρακτηριστικό στοιχείο της ριζικής ανάπλασης, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, αποτελεί η κατεδάφιση του παλαιού υποβαθμισμένου κτιριακού αποθέματος και δημιουργία νέων κτιρίων και χώρων που θα αλλάξουν ολοκληρωτικά την συνολική εικόνα της περιοχής. Στο σενάριο αυτό εξετάζεται μια πιθανότητα ριζικής επέμβασης στο παραλιακό μέτωπο του οικισμού, με τις δράσεις που θα πραγματοποιηθούν, τα πιθανά οφέλη αλλά και προβλήματα που θα προκαλέσει και γιατί τελικά δεν μπορεί να εφαρμοστεί.

Βασικό στοιχείο της επέμβασης θα αποτελέσει η κατεδάφιση τμήματος των παραλιακών κτισμάτων στην οδό Ρήγα Φεραίου, μπροστά από το λιμάνι και την παραλία για τη δημιουργία νέων καταστημάτων αναψυχής και εστίασης καθώς και τουριστικού καταλύματος υψηλής αισθητικής και προσφερόμενων υπηρεσιών. Ωστόσο επειδή στο τμήμα αυτό τα καταστήματα συνυπάρχουν με την κατοικία θα πρέπει να γίνουν πράξεις εφαρμογής ώστε να μεταφερθεί σε άλλο σημείο, προς την ενδοχώρα. Επιπλέον η δράση αυτή θα μπορούσε να συμβάλλει στο άνοιγμα του χώρου μπροστά από το παραλιακό μέτωπο που σήμερα είναι περιορισμένος, ώστε να ανοίξει ο οικισμός προς τη θάλασσα και να αποκατασταθεί και να ενισχυθεί η σχέση των κατοίκων με το παραλιακό μέτωπο. Στις επεμβάσεις θα μπορούσε να συμπεριληφθεί η διαπλάτυνση και δημιουργία νέων πεζοδρομίων κατά μήκος της παραλίας καθώς και η δημιουργία κοινόχρηστων και πράσινων χώρων στα σημεία γύρω από το χώρο του λιμανιού, που σήμερα υπάρχουν ορισμένα κτίσματα με χρήσεις κατοικίας και αναψυχής. Στην βελτίωση της εικόνας του οικισμού και στην αύξηση της κίνησης των επισκεπτών στο παραλιακό μέτωπο θα συνέβαλε η πεζοδρόμηση της οδού Ρήγα Φεραίου μπροστά από το λιμάνι και ο χαρακτηρισμός της ως ήπιας κυκλοφορίας με ταυτόχρονη μετατροπή της οδού Γλαρέντζα, ως κύριας οδού.

Χαρακτηριστικό των έντονα παρεμβατικών σχεδίων αποτελούν και τα τοπόσημα, εντυπωσιακά κτίρια που προσδίδουν νέο χαρακτήρα στο χώρο και τον καθιστούν ελκυστικό και αναγνωρίσιμο στους επισκέπτες. Στο σενάριο αυτό θα μπορούσε να κατασκευαστεί ένα κτίριο, μέχρι ενός ορόφου, ώστε να προσαρμόζεται ομαλά στο παραλιακό μέτωπο και στην κλίμακα της περιοχής, με πολιτιστικό κυρίως χαρακτήρα, που θα φιλοξενεί όλο το χρόνο εκθέσεις, συναυλίες, θεατρικές παραστάσεις, εκδηλώσεις χορού και άλλα πολιτιστικά δρώμενα. Μια πιθανή θέση του νέου κτιρίου θα μπορούσε να είναι στα δυτικά του οικισμού, απέναντι από την παραλία, όπου υπάρχουν αναξιοποίητες κενές εκτάσεις (χωρίς να είναι γνωστό το ιδιοκτησιακό καθεστώς).

Για την πραγματοποίηση των παραπάνω δράσεων θεωρείται αναγκαία η πραγματοποίηση πολεοδομικής μελέτης για την επέκταση του οικισμού, ώστε να χωροθετηθούν χρήσεις κατοικίας στις περιοχές επέκτασης. Η χωροθέτηση κατοικίας στις περιοχές επέκτασης αποτελεί και κατεύθυνση του ΓΠΣ του οικισμού της Κυλλήνης που θεσμοθετήθηκε το 1986.

Η παραπάνω επέμβαση στον οικισμό θα άλλαζε σε μεγάλο βαθμό την εικόνα του και είναι πιθανό να προσέλκυε μεγάλο αριθμό επισκεπτών, κυρίως μεσαίων και υψηλών εισοδημάτων. Ωστόσο υπάρχουν μειονεκτήματα που καθιστούν απαγορευτική μια τόσο ριζική και έντονη επέμβαση στην περιοχή. Ένας από τους σημαντικότερους περιοριστικούς παράγοντες αποτελεί η χρηματοδότηση. Το σχέδιο μιας ριζικής ανάπλασης απαιτεί υψηλή χρηματοδότηση, που ο δήμος δεν μπορεί να ανταπεξέλθει, λόγω της περικοπής των δημόσιων δαπανών. Σε περίπτωση χρηματοδότησης από ιδιώτες και αλλαγής της δομής της ιδιοκτησίας, υπάρχει ο κίνδυνος συγκέντρωσης γης και κατοικίας στα χέρια των επιχειρήσεων. Ακόμα μία πιθανή επίπτωση αποτελεί και η αύξηση των ενοικίων στην περιοχή, με αποτέλεσμα οι παλιοί κάτοικοι να την εγκαταλείψουν και γενικότερα η παραλιακή ζώνη να μην είναι προσιτή σε μεγάλη μερίδα του πληθυσμού. Συνέπεια όλων των παραπάνω επιπτώσεων, από την μελέτη άλλων περιπτώσεων ριζικών αναπλάσεων, ήταν οι οργανωμένες αντιδράσεις των πολιτών στα προγράμματα των αναπλάσεων (Αραβαντινός, 2007).

7.1.3 Σενάριο ήπιας επέμβασης

Στην περίπτωση αυτή εξετάζεται η εφαρμογή ενός σεναρίου ήπιας επέμβασης στον οικισμό της Κυλλήνης. Η ανάγκη των ήπιων επεμβάσεων σε τμήματα ή και ολόκληρους οικισμούς προέκυψε αφενός από τα μειονεκτήματα και τις αντιδράσεις που προκάλεσαν στο παρελθόν οι ριζικές αναπλάσεις, αφετέρου από τον τρόπο που αναπτύχθηκε το υπάρχον κτιριακό απόθεμα. Είναι γεγονός πως ο σημερινός οικοδομικός όγκος των περισσότερων περιοχών κατοικίας που κτίστηκε

αποκλειστικά με βάση επιχειρηματικά κριτήρια δεν πληροί τις προδιαγραφές της κατασκευής και των ανεκτών συνθηκών στέγασης, με αποτέλεσμα ο εξοπλισμός των κτιρίων να εμφανίζει δείγματα πρόωρης παλαιώσης (Αραβαντινός, 2007).

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά σε συνδυασμό με την έλλειψη ικανοποιητικών σε μέγεθος και ποιότητα κοινόχρηστων χώρων δημιουργούν ένα προβληματικό δομημένο περιβάλλον και κάνουν ακόμα πιο επιτακτική την ανάγκη για παρέμβαση, μέσω σχεδίων εξυγίανσης και ανάπλασης. Οι στόχοι που τίθενται σε αυτή την περίπτωση δεν είναι μόνο οικονομικοί, αλλά και κοινωνικοί και περιλαμβάνουν τη βελτίωση των συνθηκών στέγασης, την εξασφάλιση ποιοτικών δημόσιων χώρων και γενικά τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Το σενάριο της ήπιας επέμβασης είναι αυτό που θεωρείται καταλληλότερο για την αναδιαμόρφωση της περιοχής μελέτης και περιλαμβάνει σημειακές παρεμβάσεις βελτίωσης του δομημένου και δημόσιου χώρου του οικισμού και δράσεις για την ενίσχυση και την προώθηση της νέας του ταυτότητας, χωρίς ωστόσο να προτείνονται ριζικές αλλαγές ή ανοικοδόμηση νέων κτιρίων. Οι ήπιες επεμβάσεις που θα διερευνηθούν είναι συμβατές με την μικρή κλίμακα της υπό μελέτης περιοχής και είναι δυνατόν να στηριχθούν οικονομικά, δεδομένου των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι Δήμοι και γενικά η κρατική χρηματοδότηση τα τελευταία χρόνια.

Μέρος Γ'

8. Πρόταση για λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής

8.1 Σκοπιμότητα και στόχοι της επέμβασης

Στο παρόν κεφάλαιο διαμορφώνεται η πρόταση για την ανάπλαση της περιοχής μελέτης. Η πρόταση περιλαμβάνει το παραλιακό μέτωπο του οικισμού και το χώρο γύρω από το λιμάνι, καθώς και άλλες σημειακές παρεμβάσεις, που εντάσσονται στη γενική λογική και τους στόχους της. Στην ολοκλήρωση της σύνταξης της πρότασης κυρίαρχο ρόλο είχε η μελέτη και η καταγραφή των χαρακτηριστικών της περιοχής καθώς και η γνώμη των επιχειρηματιών και κατοίκων του οικισμού, που προέκυψε από τα ερωτηματολόγια που μοιράστηκαν, κατά τη διάρκεια την ανάλυσης. Ακόμα οι επεμβάσεις που προτείνονται είναι συμβατές με τις κατευθύνσεις που δίνει το ισχύον ΓΠΣ για τον οικισμό, το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού Δυτικής Ελλάδας και η β' φάση της αξιολόγησης του Περιφερειακού Πλαισίου.

Για την επιτυχία της ανάπλασης στον οικισμό της Κυλλήνης, όπως και σε κάθε άλλη περίπτωση, καθοριστικό ρόλο παίζει ο εσωτερικός σχεδιασμός της που οφείλει να ακολουθεί τις ευρύτερες κατευθύνσεις του σχεδιασμού. Δυο βασικές προϋποθέσεις που πρέπει να τηρηθούν ώστε το αποτέλεσμα να είναι επιτυχές και ο χώρος να μην επιστρέψει σύντομα στην προηγούμενη προβληματική κατάσταση είναι η ποιότητα της παρέμβασης από πλευρά αστικής σύνθεσης και η αποτελεσματική διαχείριση του δημόσιου χώρου. Να σημειωθεί ότι η χαμηλή ποιότητα του παραγόμενου αστικού χώρου είχε ως αποτέλεσμα πολλές αναπλάσεις των προηγούμενων δεκαετιών να θεωρηθούν αποτυχημένες, είτε λόγω μονοτονίας είτε λόγω μεγάλων αστοχιών του δομημένου χώρου. Επιπλέον η μη ικανοποιητική διαχείριση του δημόσιου χώρου έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της εικόνας της πόλης και τη δημιουργία προβλημάτων όπως παράνομη κυκλοφορία και στάθμευση, κατάληψη χώρου από μη συμβατές χρήσεις, καταστροφές αστικού εξοπλισμού, και ρύπανση (Οικονόμου, 2004).

Όπως προέκυψε από την ανάλυση ο οικισμός διαθέτει πλεονεκτήματα, τα οποία είναι ανάγκη να αξιοποιηθούν για την εξέλιξη του και τη βιωσιμότητά του. Η Κυλλήνη αποτελεί έναν παράκτιο οικισμό με δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης. Από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα αποτελεί η παραλία που επεκτείνεται από τον οικισμό μέχρι τα Λουτρά της Κυλλήνης, δημιουργώντας ένα αξιόλογο φυσικό τοπίο. Ακόμα το λιμάνι της Κυλλήνης αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια της Δυτικής Ελλάδας και είναι η πύλη της Π.Ε Ηλείας για τα νησιά της Ζακύνθου και της

Κεφαλονιάς, δημιουργώντας έντονη κίνηση στον οικισμό, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Παράλληλα ο πολιτισμός αποτελεί έναν ακόμα άξονα που είναι ανάγκη να ενισχυθεί, να οργανωθεί και να προβληθεί καλύτερα. Η ιστορία της πόλης της Γλαρέντζας και η διεθνούς εμβέλειας ανάπτυξη που γνώρισε κατά την μεσαιωνική περίοδο, άφησαν σημαντικά κατάλοιπα πολιτισμού στην ευρύτερη περιοχή. Το σημαντικότερο από αυτά είναι το κάστρο Χλεμούτσι και τα ερείπια της παλιάς πόλης της Γλαρέντζας, που βρίσκονται στο λόφο εντός του οικισμού.

Ωστόσο, εκτός από τα πλεονεκτήματα και τις δυνατότητες που αναφέρθηκαν, εντοπίστηκαν αρκετά προβλήματα που αποτελούν τροχοπέδη στην ανάδειξη των δυνατών στοιχείων του και γενικότερα στην περεταίρω ανάπτυξη του οικισμού. Ιδιαίτερα σημαντικά είναι τα συμπεράσματα που εξάγονται από τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων. Στην περιοχή μοιράστηκαν συνολικά 9 ερωτηματολόγια, λόγω αφενός της μικρής κλίμακας του οικισμού και του περιορισμένου αριθμού καταστημάτων, αφετέρου λόγω της μη δυνατής επικοινωνίας με τους υπεύθυνους σε ορισμένες περιπτώσεις. Τα ερωτηματολόγια (βλ. παράτημα) περιλάμβαναν ανοιχτού τύπου ερωτήσεις για την ανάπτυξη της άποψης κάθε ερωτηθέντος ξεχωριστά. Ακόμα επιλέχθηκε να μοιραστούν στα καταστήματα του οικισμού (εστιατόρια, καφέ κλπ) και στα νέα εκδοτήρια, που λειτουργούν εντός του λιμανιού, με στόχο να αποτυπωθεί καλύτερα η εικόνα για την περιοχή, από τους ντόπιους επιχειρηματίες και εργαζόμενους που έρχονται καθημερινά σε επαφή με τους επισκέπτες αλλά βιώνουν και οι ίδιοι το χώρο του οικισμού.

Από τις απαντήσεις και τη συζήτηση που έγινε σε αυτά τα πλαίσια, προέκυψε πως όλοι οι ερωτηθέντες δεν είναι ικανοποιημένοι από τα αστικό περιβάλλον του οικισμού και θεωρούν πως είναι απαραίτητες οι ενέργειες για την αναβάθμισή του. Συγκεκριμένα όλοι θεωρούν πως το αστικό περιβάλλον, λόγω της έλλειψης δημόσιων χώρων, της περιορισμένης οργάνωσης του παραλιακού μετώπου, αλλά και των περιορισμένων χώρων πρασίνου, αποτελεί σημαντικό πλήγμα για την εικόνα του οικισμού. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η Κυλλήνη να αποτελεί για τους επισκέπτες που βρίσκονται εκεί, είτε λόγω του λιμανιού είτε για να μεταβούν σε κάποιο άλλο προορισμό, έναν τόπο αναμονής ή ένα «πέρασμα». Ακόμα μη ικανοποιητική είναι και η εικόνα το θαλάσσιου μετώπου, καθώς ορισμένοι θεωρούν πως η παραλία δεν έχει αξιοποιηθεί αρκετά και ειδικά στα σημεία προς τα όρια του οικισμού, εμφανίζει στοιχεία εγκατάλειψης. Αξίζει να σημειωθεί πως οι ίδιοι οι κάτοικοι επιλέγουν άλλες παράκτιες περιοχές για αναζήτηση αναψυχής και χαλάρωσης. Επομένως είναι φανερό πως ο οικισμός, παρά το μικρό του μέγεθος αντιμετωπίζει προβλήματα συνεκτικότητας με το θαλάσσιο μέτωπο, δημιουργώντας την ανάγκη να επανεξετασθεί η σχέση μεταξύ οικισμού και νερού.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν, σχεδόν το σύνολο των ερωτηθέντων επιθυμεί μια επέμβαση για την βελτίωση της ποιότητας του χώρου και

την ενίσχυση της εικόνας του οικισμού. Τα άτομα που συμμετείχαν στην έρευνα με τα ερωτηματολόγια, ηλικίας περίπου από 25 – 50 ετών, είναι επιχειρηματίες και εργαζόμενοι που στην πλειονότητά τους ζουν στον οικισμό της Κυλλήνης. Τα συμπεράσματα που εξάγονται αφορούν αφενός την επιχειρηματικότητα και το κέρδος, αφετέρου είναι σχετικά με την ποιότητα ζωής των κατοίκων στον οικισμό. Το αστικό περιβάλλον του οικισμού, οι αδιαμόρφωτοι ελεύθεροι χώροι και η έλλειψη ιδιαίτερου χαρακτήρα, θεωρούνται από τους περισσότερους εργαζόμενους αποτρεπτικά για τους επισκέπτες. Επομένως η εικόνα που παρουσιάζει ο οικισμός σήμερα, αποτελεί πλήγμα για τον κλάδο του τουρισμού και κατ' επέκταση για την οικονομία του οικισμού. Ακόμα η σημερινή διαμόρφωση του χώρου δημιουργεί ένα απρόσωπο περιβάλλον και για τους ίδιους τους πολίτες – κατοίκους, που δεν εντάσσουν το θαλάσσιο στοιχείο στην καθημερινή τους ζωή στον οικισμό. Στην ερώτηση για το αν είναι ικανοποιημένοι από τον οικισμό, όλοι οι κάτοικοι απάντησαν αρνητικά και ανάμεσα στις δράσεις που θεωρούνται απαραίτητες από τους ίδιους, είναι ο καθαρισμός και η διαμόρφωση του χώρου γύρω από το λιμάνι και την παραλία, η δημιουργία νέων καταστημάτων και η αύξηση και βελτίωση των δημόσιων χώρων.

Με βάση τα προβλήματα που εντοπίστηκαν, αλλά και την μελέτη των κειμένων και πλαισίων των επιπέδων του σχεδιασμού για την ευρύτερη περιοχή, κρίνεται αναγκαία η αναδιαμόρφωση τμημάτων του οικισμού. Η αναδιαμόρφωση θα πραγματοποιηθεί τόσο μέσω πολεοδομικών επεμβάσεων, όσο κι μέσω της προώθησης δράσεων και κατευθύνσεων για την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του οικισμού και την ενίσχυση του τουρισμού. Επομένως η πρόταση που θα ακολουθήσει θέτει τους παρακάτω γενικούς στόχους:

- 1) Την βελτίωση της δυνατότητας τουριστικής αξιοποίησης της περιοχής με όρους βιωσιμότητας και αειφορίας.
- 2) Την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, μέσω της ανανέωσης της φυσιογνωμίας του οικισμού, λαμβάνοντας υπ' όψη κοινωνικό – οικονομικούς παραμέτρους.
- 3) Την διαμόρφωση του χώρου ώστε ο οικισμός, που μέχρι σήμερα δεν διαθέτει κάποιο ιδιαίτερο χαρακτήρα, να αποκτήσει νέα ταυτότητα και να μετατραπεί σε σημείο αναφοράς της ευρύτερης περιοχής.
- 4) Την αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου του οικισμού, που σήμερα θεωρείται παραμελημένο, για την επανένταξή του στην καθημερινή ζωή του οικισμού και την αύξηση της χρήσης του από τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

Για την επίτευξη των στόχων που αναφέρθηκαν προτείνονται ενέργειες και δράσεις που θα αναλυθούν λεπτομερώς στην παρουσίαση της πρότασης. Βασικοί παράγοντες στους οποίους στηρίζεται η παρέμβαση αποτελούν το θαλάσσιο

μέτωπο και το λιμάνι. Το θαλάσσιο μέτωπο είναι απαραίτητο να αποκτήσει συνοχή και να θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι του οικισμού, με κύριες χρήσεις εμπορίου, μεταφορών και αναψυχής. Ακόμα σημαντικός στόχος της πρότασης είναι η αξιοποίηση της ζώνης του λιμένα, ιδιαίτερα κατά τις νυχτερινές ώρες για την πρόσβαση κατοίκων και επισκεπτών, εξασφαλίζοντας έτσι τη βιωσιμότητα του θαλάσσιου μετώπου. Επομένως για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάζει ο χώρος, οι δράσεις που προτείνονται γενικά περιλαμβάνουν την δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και τμήματος ποδηλατοδρόμου, την δημιουργία περισσότερων χώρων πρασίνου, τη σχεδιασμένη φύτευση σε αδιαμόρφωτα τμήματα, την βελτίωση της ποιότητας των ήδη διαμορφωμένων κοινόχρηστων χώρων, τον καλύτερο φωτισμό τμημάτων του οικισμού, την αποκατάσταση φθαρμένων στοιχείων του δομημένου υπαίθριου περιβάλλοντος, την καθαριότητα του χώρου, τον λεπτομερή σχεδιασμό των χρήσεων γης, την ενίσχυση της πολιτιστικής ταυτότητας και την σύνδεση του οικισμού με το παρελθόν του.

8.2 Παρουσίαση της πρότασης

Στόχος της πρότασης για την περιοχή μελέτης είναι η συνολική αναβάθμιση του οικισμού, η βελτίωση των αδυναμιών του και η αλλαγή της εικόνας του θαλάσσιου μετώπου του. Το όραμα της επέμβασης είναι να αποκτήσει ο οικισμός μια ιδιαίτερη ταυτότητα και να αποτελέσει μελλοντικά σημείο αναφοράς για την ευρύτερη περιοχή. Για την πραγματοποίηση όλων των παραπάνω, υιοθετούνται στο σχέδιο της πρότασης συγκεκριμένοι άξονες προτεραιότητας, καθένας από τους οποίους περιλαμβάνει μια σειρά εξειδικευμένων δράσεων που προσαρμόζονται στον ιδιαίτερο χαρακτήρα και στην μικρή κλίμακα του οικισμού. Οι άξονες προτεραιότητας που καθορίζονται για την περιοχή είναι εξής:

- Αξιοποίηση και ανάδειξη του παράκτιου χώρου και της ζώνης λιμένα
- Προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς
- Περιβάλλον και ποιότητα ζωής
- Οικονομία και απασχόληση
- Δίκτυα υποδομής

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι άξονες προτεραιότητας και οι δράσεις που προτείνονται στα πλαίσια αυτών για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την φάση της ανάλυσης αλλά και για την πραγματοποίηση του οράματος για τον οικισμό.

Άξονας προτεραιότητας 1 – Αξιοποίηση και ανάδειξη του παράκτιου χώρου και της ζώνης λιμένα.

- Δράση 1_Χαρακτηρισμός της οδού Ρήγα Φεραίου (παραλιακή οδός) ως ήπιας κυκλοφορίας

Προτείνεται η οδός Ρήγα Φεραίου, που βρίσκεται μπροστά από το λιμάνι και το παραλιακό μέτωπο να χαρακτηριστεί ως ήπιας κυκλοφορίας, με αύξηση της κυκλοφορίας της παράλληλης σε αυτή οδό, Γλαρέντζας. Η αυξημένη κυκλοφορία αυτοκινήτων και φορτηγών με προορισμό το λιμάνι, έχει ως αποτέλεσμα τον διαχωρισμό του θαλάσσιου μετώπου από το κέντρο του οικισμού. Ο δρόμος προτείνεται να διαμορφωθεί με σύστημα *woonerf*, ώστε να επιτευχθεί έλεγχος της κίνησης και της ταχύτητας των οχημάτων. Το σύστημα αυτό μπορεί να περιλαμβάνει εμπόδια σε κατακόρυφο διάσταση, όπως «σαμαράκια», αλλαγή υλικού διάστρωσης κλπ. Ταυτόχρονα με τον χαρακτηρισμό της οδού ως ήπιας κυκλοφορίας προτείνεται διαπλάτυνση των πεζοδρομίων που βρίσκονται σε αυτήν.

- Δράση 2_ Λειτουργία της οδού Ρήγα Φεραίου ως πεζόδρομος τις νυχτερινές ώρες

Στην οδό Ρήγα Φεραίου συγκεντρώνονται οι περισσότερες χρήσεις εμπορίου και αναψυχής του οικισμού, που αναπτύχθηκαν γραμμικά κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου. Βασικό πρόβλημα του οικισμού της Κυλλήνης, όπως και κάθε σημερινής πόλης, είναι η αντίθεση της κυκλοφορίας και του κέντρου εμπορίου – αναψυχής. Στους κεντρικούς δρόμους των οικισμών, λόγω της αυξημένης κίνησης δημιουργούνται καταστήματα, που σταδιακά αυξάνονται, δημιουργώντας τελικά ένα συνεχές γραμμικό κέντρο δραστηριοτήτων. Η μεγάλη κίνηση στο δρόμο αυτό έχει ως αποτέλεσμα και την αύξηση των πελατών στα καταστήματα που βρίσκονται κατά μήκος αυτού. Ωστόσο, μετά από ένα σημείο, η αυξημένη κυκλοφορία, δημιουργεί προβλήματα στο κέντρο, ώστε να μην μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Επομένως στα πλαίσια της αναδιαμόρφωσης της εικόνας του οικισμού και την πιθανή αύξηση των επισκεπτών και της κίνησης σε αυτόν, ενδέχεται ο κίνδυνος οι πεζοί να κυκλοφορούν ανάμεσα στα σταθμευμένα αυτοκίνητα και ο ανεφοδιασμός των καταστημάτων να είναι προβληματικός λόγω της στάθμευσης. Ακόμα η κίνηση των πεζών μπορεί να εμποδίζεται από το πεζοδρόμιο, το οποίο είναι στενό και κατειλημένο από τραπεζάκια, σταθμευμένα οχήματα, διαφημίσεις κλπ. Η κυκλοφορία των οχημάτων αποτελεί ένα ακόμη πρόβλημα λόγω του θορύβου, των καυσαερίων και των κινδύνων που προκαλεί λόγω των στενών πεζοδρομίων και της δυσχέρειας επικοινωνίας των δύο πλευρών του.

Για τους παραπάνω λόγους αλλά και λόγω της έλλειψης δημόσιων ελεύθερων χώρων στον οικισμό, της μικρής του έκτασης και της σπανιότητας του χώρου προτείνεται μετά τις βραδινές ώρες να λειτουργήσει ως πεζόδρομος, ώστε να αποδοθεί ο χώρος στους επισκέπτες και τους κατοίκους για περίπατο και χαλάρωση. Επιπλέον εκείνη την ώρα η κίνηση των οχημάτων με προορισμό το λιμάνι είναι περιορισμένη καθώς τα τελευταία δρομολόγια προς τα νησιά της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς πραγματοποιούνται γενικά στις 9 μ.μ. Η δράση αυτή έχει ως στόχο να ενισχυθεί η συνοχή του θαλάσσιου μετώπου με τον υπόλοιπο οικισμό, να ενισχυθούν οι χρήσεις αναψυχής, να ευνοηθούν τα καταστήματα που

βρίσκονται επί της οδού και να μειωθεί η οπτική και ηχητική ρύπανση που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων.

- Δράση 3_ Αναδιαμόρφωση του τμήματος του πεζοδρομίου κατά μήκος της παραλίας.

Το παραλιακό τμήμα της Κυλλήνης αποτελεί, όπως αναφέρθηκε και στην ανάλυση, σημαντικό πλεονέκτημα και αξιόλογο πόρο για την ανάπτυξη του οικισμού. Ακόμα αποτελεί έναν δημόσιο ελεύθερο χώρο, καθώς στις περιπτώσεις των παραθαλάσσιων πόλεων η παραλία περιλαμβάνεται στους ανοιχτούς ελεύθερους χώρους. Η σημασία των πράσινων και ελεύθερων χώρων είναι μεγάλη για την ποιότητα της ζωής των κατοίκων και την βιωσιμότητα του ίδιου του οικισμού. Ακόμα συμβάλλουν στην βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και στην αύξηση της χρήσης του. Παρ' όλα αυτά το τμήμα από την πύλη εξόδου του λιμανιού, δίπλα από το πάρκινγκ, έως το τέλος της παραλίας του οικισμού φαίνεται να παραμένει αναξιοποίητο.

Εικόνα 13: Τμήμα παραλιακού πεζοδρομίου της οδού Ρήγα Φεραίου



Πηγή: Ιδία λήψη

Συγκεκριμένα το πεζοδρόμιο κατά μήκος της παραλίας έχει αρκετά μικρό πλάτος και χαμηλή αισθητική, εμφανίζοντας φθορές σε ορισμένα σημεία του. Η εικόνα αυτή αποτρέπει τους επισκέπτες και τους ίδιους τους κατοίκους να περπατήσουν εκεί και να έρθουν σε επαφή με την παραλία του οικισμού. Ακόμα η έλλειψη και φθορά εξοπλισμού, όπως παγκάκια και κατεστραμμένες λάμπες θέτουν ζητήματα ασφάλειας, ιδιαίτερα τις νυχτερινές ώρες. Προτείνεται επομένως νέα πεζοδρόμηση με πλακόστρωση και διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, από την έξοδο του λιμανιού έως το ύψος του δρόμου που οδηγεί στον αρχαιολογικό χώρο, ώστε να καταστεί λειτουργικό και να προσελκύει τους χρήστες για περίπατο. Ακόμα προτείνεται πάνω στο πεζοδρόμιο να διατεθεί μια λωρίδα μικρού πλάτους για τη χρήση ποδηλάτου,

ώστε να αυξηθεί η χρήση του κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και να διερευνηθούν οι δυνατότητες χρήσης του και στο εσωτερικό του οικισμού. Κατά μήκος του νέου πεζοδρομίου και από την πλευρά του δρόμου προτείνεται να γίνει μελέτη για σχεδιασμένη φύτευση, κατά προτίμηση χαμηλών δέντρων και φυτών ώστε να μην εμποδίζεται η θέα προς τη θάλασσα. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των χρηστών για στάση και ανάπαυση, πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα τοποθέτησης ξύλινων καθισμάτων (παγκάκια), επάνω στο πεζοδρόμιο καθώς και δημιουργία μικρών στεγάστρων σκίασης, ελαφριάς ξύλινης κατασκευής, που θα προσαρμόζονται στην κλίμακα της περιοχής, θα είναι εύκολα κατασκευάσιμα και θα έχουν χαμηλό κόστος.

- Δράση 4_ Σημειακές επεμβάσεις για τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης των κατοίκων και επισκεπτών με το υδάτινο στοιχείο.

Για την βελτίωση της συνολικής εικόνας της παραλίας και την μετατροπή της σε ένα χώρο φιλικό προς τους κατοίκους και τους επισκέπτες προτείνονται ορισμένες σημειακές παρεμβάσεις. Καταρχήν θεωρείται απαραίτητη η τοποθέτηση ράμπας πρόσβασης στη θάλασσα για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Η επιλογή της θέσης θα γίνει με κριτήρια την εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης και την εγγύτητα στο σταθμό του ναυαγοσώστη. Ενδεικτικά προτείνεται να τοποθετηθεί στο χώρο του οργανωμένου τμήματος της παραλίας.

Για την καλύτερη σύνδεση των χρηστών με το υδάτινο στοιχείο προτείνεται η κατασκευή πλωτής ξύλινης ή μεταλλικής προβλήτας που θα στηρίζεται σε συγκροτήματα πασσάλων. Η προβλήτα θα φέρει τον χρήστη σε άμεση επαφή με το υδάτινο στοιχείο και θα ενισχύσει την σχέση πόλης – νερού, καθώς θα δώσει την αίσθηση πως ο οικισμός «υπεισέρχεται» στο νερό.

Εικόνα 14: : Μεταλλική προβλήτα επί πασσάλων σε ξενοδοχειακή μονάδα στο «Γρεγολίμανο» στην Εύβοια.



Πηγή: <http://www.martech.gr/content/003001004/13.html>

Η κατασκευή που προτείνεται δεν είναι μόνιμη, δηλαδή η εγκατάστασή της μπορεί να ανατραπεί χωρίς να προκαλεί παραμόρφωση στην περιοχή. Ακόμα είναι σημαντικό η κατασκευή να είναι συμβατή με τις αρχές τις περιβαλλοντικής προστασίας, χρησιμοποιώντας υλικά που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον. Η ενδεικτική χωροθέτησή της είναι σε σημείο της παραλίας, εκτός του τμήματος που λειτουργεί οργανωμένα με εξοπλισμό (ομπρέλες – ξαπλώστρες). Η θέση αυτή θεωρείται κατάλληλη γιατί εκτιμάται πως θα αναδείξει συνολικά το παραλιακό μέτωπο και θα προσελκύσει χρήστες σε τμήματα τις παραλίας που σήμερα μένουν αδιαμόρφωτα.

Ακόμα προτείνεται η δημιουργία μικρού υπαίθριου χώρου για την διεξαγωγή εκδηλώσεων και εκθέσεων, στη θέση μπροστά από το πάρκινγκ, δίπλα από την έξοδο του λιμανιού. Συγκεκριμένα η κατασκευή αφορά μικρή ελαφριά κατασκευή, ξύλινης ημικυκλικής εξέδρα στο έδαφος και γύρω από αυτήν τοποθέτηση ξύλινων καθισμάτων με τέτοια διάταξη ώστε να εξασφαλίζεται η θέα στη θάλασσα.

Όλες οι δράσεις που αναφέρθηκαν εκτιμάται πως θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της χρήσης της παραλίας επομένως είναι απαραίτητο οι επισκέπτες να χρησιμοποιούν το χώρο με σεβασμό και να μεριμνούν για την διατήρηση της καθαρότητάς του. Από την πλευρά του Δήμου είναι απαραίτητη η τοποθέτηση κάδων ανά τακτά διαστήματα για την συλλογή των απορριμμάτων, ο συχνός καθαρισμός του χώρου και ο έλεγχος ώστε η παραλία να διατηρήσει το νέο της χαρακτήρα.

➤ Δράση 5_ Έλεγχος της ποιότητας των υδάτων της παραλίας

Η καθαρότητα και η ποιότητα των υδάτων αποτελούν από τους κρίσιμότερους παράγοντες για ένα θαλάσσιο μέτωπο. Λόγω της λειτουργίας του λιμανιού και των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στο θαλάσσιο χώρο, είναι απαραίτητος ο έλεγχος των υδάτων στην παραλία του οικισμού, δίπλα από το λιμάνι. Προτείνεται επομένως εκπόνηση ειδικής Μελέτη για τον έλεγχο της ποιότητας των υδάτων στη ζώνη του λιμένα και γύρω από αυτή και την προστασία από την ρύπανσή τους. Η αποτελεσματικότητα αυτής της δράσης θα εξασφαλιστεί με τον συνεχή έλεγχο της ποιότητας των υδάτων του οικισμού και την επιβολή προστίμων σε όσους δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο χώρο και χωρίς να τηρούν τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς που καθορίζονται από της αντίστοιχες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ακόμα για την αναβάθμιση και την εξασφάλιση της καλής κατάστασης της παραλίας απαραίτητος θεωρείται ο καθαρισμός του τμήματός της στα δυτικά από τα φύκια, τα οποία καταλαμβάνουν όλο το χώρο της ακτής και δημιουργούν μια αποτρεπτική εικόνα για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

➤ Δράση 6_ Αισθητική αναβάθμιση της ζώνης εντός του λιμένα

Στη ζώνη του λιμένα έχουν πραγματοποιηθεί τελευταία επεμβάσεις που βελτίωσαν λειτουργικά και αισθητικά τον χώρο. Οι επεμβάσεις αφορούσαν την κατασκευή και

λειτουργία των νέων εκδοτηρίων που είχαν ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των παλιών λυόμενων εκδοτηρίων και την λειτουργία της νέας πύλης εισόδου που συνέβαλλε στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας εντός του λιμανιού. Ωστόσο ο χώρος παρουσιάζει ακόμα ορισμένα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν στα πλαίσια της ολοκληρωμένης αναβάθμισης του θαλάσσιου μετώπου. Για τη ζώνη του λιμανιού προτείνεται ασφαλτόστρωση του τμήματος που σήμερα είναι αδιαμόρφωτο πριν από τα νέα εκδοτήρια και την είσοδο, στα ανατολικά. Ακόμα είναι απαραίτητο να αντικατασταθούν οι κατεστραμμένες λάμπες, που δημιουργούν την εικόνα εγκατάλειψης στο χώρο και να τοποθετηθούν ξύλινα παγκάκια κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου. Ακόμα για την βελτίωση της εικόνας του και την καλύτερη αξιοποίησή του από τους επισκέπτες προτείνεται να απαγορευτεί η στάθμευσή εντός του λιμανιού σε χώρους που δεν προορίζονται για αυτήν τη χρήση.

➤ Δράση 7_ Επαρκής φωτισμός

Σημαντικός είναι και ο ρόλος του φωτισμού στο σύνολο του οικισμού και ιδιαίτερα κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, χωρίς να περιορίζεται μόνο στη ζώνη του λιμανιού. Εντός του λιμανιού και μπροστά από την παραλία στο κέντρο του οικισμού δεν εντοπίζονται ιδιαίτερα προβλήματα, εκτός από μερικές φθορές στις λάμπες. Ωστόσο στο τμήμα της παραλίας στα δυτικά του οικισμού, όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο και τα καταστήματα, δεν υπάρχουν λάμπες. Επομένως είναι απαραίτητο να επιλυθεί το ζήτημα του φωτισμού σε εκείνα τα σημεία. Προτείνεται μελέτη κατάλληλου φωτισμού για το δημόσιο χώρο, ο οποίος θα στηρίζει τις νέες διαδρομές που θα προκύψουν από την ανάπλαση, όπως αυτή κατά μήκος της παραλίας. Η δράση αυτή θα εξασφαλίσει την χρήση του θαλάσσιου μετώπου για πολλές ώρες και να δημιουργήσει αίσθηση ασφάλειας στους επισκέπτες.

➤ Δράση 8_ Τοποθέτηση σήμανσης

Η δράση αυτή αφορά στην ενημέρωση των επισκεπτών και στη διευκόλυνση της κίνησης τους στο παραλιακό μέτωπο και μέσα στον οικισμό. Συγκεκριμένα προτείνεται σήμανση κατεύθυνσης και αποτύπωσης χρήσιμων πληροφοριών, που θα αποτελέσει ένα εργαλείο ανάδειξης της νέας εικόνας του οικισμού και των εξυπηρετήσεων που μπορεί να παρέχει στους επισκέπτες. Η τοποθέτηση της θα γίνει εντός του χώρου του λιμανιού και στην είσοδο του οικισμού, έτσι ώστε με την άφιξη τους οι επισκέπτες να έχουν μια πρώτη γενική εικόνα για τις παροχές που μπορεί να τους προσφέρει ο οικισμός. Η σήμανση θα παρέχει στους επισκέπτες όλες τις πληροφορίες που χρειάζονται, όπως που βρίσκονται οι χώροι εστίασης, ξενοδοχεία, φαρμακεία, αρχαιολογικοί χώροι, αγορές κλπ. Οι πινακίδες θα συνεχίζονται με τρόπο που θα οδηγούν τον επισκέπτη εύκολα στον προορισμό του. Η δράση αυτή πέρα από την διευκόλυνση της ενημέρωσης των επισκεπτών έχει ως στόχο την αισθητική βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος από την άναρχη τοποθέτηση πινακίδων κατεύθυνσης για καταλύματα, ταβέρνες κλπ.

Άξονας προτεραιότητας 2 - Περιβάλλον και ποιότητα ζωής

➤ Δράση 1_ Αναθεώρηση ΓΠΣ

Στη δράση αυτή προτείνεται η αναθεώρηση του ΓΠΣ των κοινοτήτων Κυλλήνης και κάτω Παναγιάς, που θεσμοθετήθηκε περίπου πριν τρεις δεκαετίες. Το νέο πολεοδομικό σχέδιο θα πρέπει να περιλαμβάνει τις σύγχρονες ανάγκες, τις ελλείψεις και τις αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής. Ακόμα είναι σημαντικό να διαμορφώνει μια στρατηγική αναγέννησης για την περιοχή, να θέτει σαφείς στόχους και να λαμβάνει υπ' όψη τις δυνατότητες που παρέχουν οι αναπλάσεις για την υλοποίησή τους. Τέλος σημαντικό θεωρείται να ξεπεραστούν οι δυσκολίες που έχουν καταστήσει στάσιμη την εκπόνηση σχεδίου πόλεως για τον οικισμό, να καθοριστούν με σαφήνεια οι ρυμοτομικές γραμμές και τα οικοδομικά τετράγωνα.

➤ Δράση 2_ Αναβάθμιση κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων

Ο οικισμός της Κυλλήνης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, δεν διαθέτει επαρκείς κοινόχρηστους και ελεύθερους χώρους. Επομένως οι κοινόχρηστοι χώροι της περιορίζονται σε μια πλατεία, που βρίσκεται στο κέντρο του οικισμού, δίπλα στο παλιό δημαρχείο. Οι πλατείες αποτελούν ιστορικά έναν τόπο συγκέντρωσης των κατοίκων, είτε πρόκειται για κεντρικές πλατείες μεγάλων πόλεων, είτε πλατείες σε επίπεδο γειτονίας, όπως στην περίπτωση της Κυλλήνης. Παρά την ικανοποιητική της έκταση για την κλίμακα του οικισμού, η διαμόρφωσή της δεν της επιτρέπει να εκπληρώσει το ρόλο της. Η επιφάνεια του χώρου της πλατείας καλύπτεται, σχεδόν στο σύνολό της, με μάρμαρο, δεν διαθέτει δέντρα και παγκάκια και ο χώρος γύρω από αυτή χρησιμοποιείται για στάθμευση, δημιουργώντας μια αποτρεπτική εικόνα για τους κατοίκους. Επομένως προτείνεται η αναδιαμόρφωση του χώρου για την καλύτερη αξιοποίησή του και για να μπορέσει να αποτελέσει μελλοντικά ένα ζωντανό κομμάτι του οικιστικού ιστού. Απαραίτητη θεωρείται η μελέτη για την φύτευση κατάλληλων δέντρων περιμετρικά της πλατείας, ώστε να επιτευχθεί φυσική σκίαση, να βελτιωθεί η αισθητική του χώρου και να αποτραπεί η οπτική όχληση που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων. Ακόμα προτείνεται να τοποθετηθούν παγκάκια για την στάση και την συναναστροφή των χρηστών καθώς και μικροί κάδοι απορριμμάτων, για την διατήρηση της καθαριότητας του χώρου. Τέλος απαραίτητος είναι ο σχεδιασμός και εγκατάσταση κατάλληλου φωτισμού που θα εξασφαλίσει την ασφάλεια και την αύξηση της χρήσης του χώρου, ενώ παράλληλα θα αναδείξει ένα κεντρικό σημείο του οικισμού που παραμένει αναξιοποίητο.

➤ Δράση 3_ Αύξηση χώρων πρασίνου

Οι υπαίθριοι χώροι αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την ποιότητα του αστικού τοπίου και του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου. Η ύπαρξη ελεύθερων χώρων πρασίνου στην πόλη – οικισμό είναι απαραίτητη, καθώς προσφέρουν πολλαπλά πλεονεκτήματα που αφορούν την

βελτίωση της ποιότητας του αέρα, την επίτευξη φυσικής σκίασης και δροσισμού τους θερινούς μήνες. Ακόμα σε κοινωνικό επίπεδο συμβάλλουν στην αναψυχή και τη χαλάρωση των κατοίκων, αναβαθμίζοντας και επαναπροσδιορίζοντας την έννοια της γειτονιάς και τις κοινωνικές σχέσεις μέσα στην πόλη - οικισμό.

Προτείνεται στην περιοχή μελέτης ανάπτυξης συστήματος αστικού πρασίνου, που αποτελεί κατεύθυνση εδώ και πολλά χρόνια, από τη θέσπιση του ΓΠΣ Κυλλήνης – Κάτω Παναγιάς, το 1986. Λόγω της κλίμακας του οικισμού, αλλά και το τρόπου που αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια, υπάρχει αφενός έλλειψη οργανωμένων χώρων πρασίνου, αφετέρου δεν υπάρχουν ελεύθερες εκτάσεις στο κέντρο του οικισμού όπου θα μπορούσαν να δημιουργηθούν τέτοιοι χώροι. Προτείνεται επομένως μελλοντικά η διερεύνηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της έκτασης μεταξύ του λιμανιού, πίσω από τα νέα εκδοτήρια και της οδού Ρήγα Φεραίου, που εκτός από μερικά κτίσματα, στο μεγαλύτερο μέρος της παραμένει αδιαμόρφωτη. Στην έκταση αυτή θα μπορούσε να διερευνηθεί η δυνατότητα κατασκευής μικρού πάρκου που θα συνδυάζει την αναψυχή με το αστικό πράσινο. Για το νέο χώρο προτείνεται να γίνει μελέτη δενδροφύτευσης, με φυτά που θα συμπληρώνουν την αισθητική του χώρου και θα υποστηρίζονται από το υπέδαφος και το κλίμα της περιοχής. Ενδεικτικά στην πλευρά που βρίσκεται κοντά στην πύλη εξόδου του λιμανιού η φύτευση δέντρων θα συνέβαλλε στην προστασία από τον θόρυβο του δρόμου, ενώ στον υπόλοιπο χώρο η φύτευση από θάμνους και χαμηλά φυτά θα εξασφάλιζε τη θέα προς το θαλάσσιο μέτωπο. Ακόμα προτείνεται η εγκατάσταση κινητών τραπεζών και καθισμάτων, όπου οι επισκέπτες θα μπορούν να τα μετακινήσουν στη θέση που επιθυμούν. Για την ολοκλήρωση του χώρου πρασίνου αναγκαία θεωρείται και η σκίαση, επομένως θα πρέπει να υπάρξουν οδηγίες για την κατασκευή στεγασμένων υπαίθριων χώρων που θα προσαρμόζονται στην αρχιτεκτονική και την κλίμακα του τοπίου.

Τέλος για την βιωσιμότητα του νέου χώρου καθώς και για την ενίσχυση της πολιτιστικής δραστηριότητας του οικισμού προτείνεται μακροπρόθεσμα να διερευνηθεί η δυνατότητα κατασκευής μικρού υπαίθριου δημοτικού θεάτρου. Η νέα υποδομή θα προσαρμόζεται ομαλά στην κλίμακα της περιοχής και θα φιλοξενεί τις υπάρχουσες πολιτιστικές εκδηλώσεις, ενώ ταυτόχρονα θα θέσει τις βάσεις για την διεξαγωγή νέων εκδηλώσεων και φεστιβάλ που θα τονώσουν τη ζωή του οικισμού και θα προσελκύσουν νέους επισκέπτες. Με τη λειτουργία του νέου θεάτρου εκτιμάται πως θα εξασφαλιστεί η απαραίτητη υποδομή για την κάλυψη των πολιτιστικών αναγκών, επομένως προτείνεται να πάψει να λειτουργεί η προσωρινή κατασκευή στο χώρο της παραλίας.

Η παραπάνω δράση έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη αστικού πρασίνου, που θεωρείται απαραίτητο για την βιωσιμότητα των σύγχρονων πόλεων – οικισμών. Πέρα από τα οφέλη που θα προσφέρει στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών, η δημιουργία ενός τέτοιου χώρου στη συγκεκριμένη θέση έχει ιδιαίτερη σημασία για τον οικισμό και το θαλάσσιο μέτωπό του, καθώς θα συμβάλλει στην

ενοποίηση του χώρου, θα ενισχύσει τη σχέση του οικισμού με το υγρό στοιχείο, και θα ωφελήσει τα καταστήματα που βρίσκονται στο παραλιακό μέτωπο.

➤ Δράση 4_ Μορφολογικοί κανόνες δόμησης

Η οικιστική ανάπτυξη της Κυλλήνης, όπως στους περισσότερους μη παραδοσιακούς οικισμούς, χαρακτηρίζεται από έλλειψη ταυτότητας και αρχιτεκτονικής ποιότητας. Για την αισθητική αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος του οικισμού προτείνεται η θέσπιση και υιοθέτηση μορφολογικών κανόνων δόμησης. Πρόσφατα, υπό την ευθύνη του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ), εκπονήθηκαν μελέτες που αφορούν τους μορφολογικούς κανόνες δόμησης και αρχιτεκτονικής για τις περιοχές εντός και εκτός οικισμών, μέχρι 2000 κατοίκων, για όλες της Περιφερειακές Ενότητες της χώρας. Σήμερα έχει ολοκληρωθεί η α' και β' φάση της μελέτης για την Π.Ε Ηλείας. Στο σχέδιο Π.Δ, που αποτελεί την β' φάση της μελέτης και την πρόταση, γίνεται προσπάθεια να καθοριστούν ειδικοί όροι δόμησης καθώς και μορφολογικοί κανόνες για τους μικρούς οικισμούς. Συγκεκριμένα στο άρθρο 1, γίνεται προσδιορισμός των κατηγοριών των οικισμών της περιοχής. Σύμφωνα με αυτή την κατηγοριοποίηση η Κυλλήνη περιλαμβάνεται στην κατηγορία « Ενδιαφέροντες οικισμοί, παραθαλάσσιοι/ παράκτιοι, τουριστικοί/παραθεριστικοί (Ε. Π.Α. II)». Μερικά από τα σημαντικότερα σημεία της πρότασης για τους μορφολογικούς κανόνες δόμησης και αρχιτεκτονικής για την περιοχή μελέτης αφορούν τη μορφολογική διαμόρφωση των κτιρίων, τη διάταξη τους στο οικόπεδο, τους όγκους τους και τις όψεις τους. Γενικά τα νέα κτίρια πρέπει να έχουν λιτή μορφή, να προσαρμόζονται στην φυσική μορφολογία του εδάφους και να εντάσσονται αρμονικά χαρακτηριστικά στοιχεία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Ακόμα υποχρεωτική είναι η κατασκευή στέγης, ενώ απαγορεύονται τα λυόμενα και οι πρόχειρες κατασκευές από λαμαρίνα. Παράλληλα σε όλα τα κτίρια, κατά τον σχεδιασμό τους προωθείται η υιοθέτηση των βιοκλιματικών αρχών της αρχιτεκτονικής.

Θεωρείται απαραίτητη η κριτική μελέτη των κανόνων δόμησης που προτείνονται για την Π.Ε Ηλείας, ενώ παράλληλα πρέπει να ληφθούν υπ' όψη τα προβλήματα γενίκευσης των προσεγγίσεων που έχουν παρουσιάσει οι συγκεκριμένες μελέτες. Είναι σημαντικό να ληφθούν υπ' όψη τα ιδιαίτερα μορφολογικά και κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά του οικισμού της Κυλλήνης και να υιοθετηθούν μορφολογικοί και δομικοί κανονισμοί, που δεν θα στερούν την αρχιτεκτονική έμπνευση και δεν θα παράγουν ένα επαναλαμβανόμενο τοπίο. Το νέο πλαίσιο γύρω από τους μορφολογικούς κανόνες δόμησης θα πρέπει αν αφορά τη σχέση του οικισμού με το φυσικό περιβάλλον, τον ιστό, τη θέση του κτιρίου στο οικόπεδο, την ογκοπλασία, το μέγιστο ύψος, τις αποστάσεις από τα όρια και όχι συγκεκριμένα μορφολογικά χαρακτηριστικά των κτιρίων. Για τους λόγους αυτούς η παραπάνω μελέτη προτείνεται να αποτελέσει ένα συμβουλευτικό οδηγό και όχι ένα τυπολόγιο μορφολογικών κανόνων, καθώς και ένα εργαλείο για την ανάπτυξη του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.

Επομένως τα υπάρχοντα αδόμητα οικόπεδα προτείνεται να αξιοποιηθούν μελλοντικά με βάση τους νέους κανονισμούς που θα σέβονται τα τοπικά χαρακτηριστικά και θα ικανοποιούν τις ανάγκες της περιοχής, ώστε να αποτελέσουν έναν έναυσμα για τη σταδιακή βελτίωση του αστικού χώρου. Ακόμα τα τουριστικά καταλύματα που βρίσκονται μεμονωμένα εντός του οικισμού θα πρέπει να ακολουθήσουν τους ίδιους μορφολογικούς κανόνες. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί και στα κτίρια που βρίσκονται στο θαλάσσιο μέτωπο, καθώς αποτελεί την πρώτη εικόνα που δημιουργείται στον επισκέπτη κατά την είσοδό του στον οικισμό ενώ ταυτόχρονα αποτελεί το συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξή του.

Είναι σημαντικό να δοθούν κίνητρα για την τήρηση του νέου κανονισμού, όσον αφορά τη δόμηση. Μακροπρόθεσμος στόχος είναι τα οφέλη που θα προκύψουν από την τήρηση των νέων κανόνων δόμησης, να συμβάλλουν στην σταδιακή αλλαγή της νοοτροπίας και στην αποδοχή του πλαισίου από τους πολίτες.

Άξονας προτεραιότητας 3 – Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς.

- Δράση 1_ Ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου της Γλαρέντζας.

Στον λόφο πάνω από το κέντρο του σημερινού οικισμού της Κυλλήνης βρίσκονται τα ερείπια του φρουρίου της παλιάς πόλης της Γλαρέντζας και ενός Γοθικού ναού. Οι ανασκαφές ολοκληρώθηκαν από την 6^η Εφορία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων και στην αρχή του δρόμου που οδηγεί στον αρχαιολογικό χώρο καθώς και μέσα σε αυτόν υπάρχουν ενημερωτικές πινακίδες. Η θέση του αρχαιολογικού χώρου θεωρείται αξιόλογη καθώς προσφέρει στους επισκέπτες την ευκαιρία να απολαύσουν τη θέα στο παραλιακό μέτωπο, από το υψηλότερο σημείο του οικισμού. Για την παραμονή των επισκεπτών περισσότερο στο χώρο και την αξιοποίηση της θέας που προσφέρει, προτείνεται να τοποθετηθούν ξύλινα παγκάκια και στέγαστρο για σκίαση. Ακόμα στον χώρο δεν υπάρχει φωτισμός, γι' αυτό προτείνεται ακόμα η τοποθέτηση φωτιστικών εδάφους, τύπου LED για εξοικονόμηση ενέργειας, που δεν θα αλλοιώνουν την εικόνα του αρχαιολογικού χώρου και θα τον αναδεικνύουν και τις νυχτερινές ώρες.

- Δράση 2_ Προστασία και ανάδειξη της βραχονησίδας «Καυκαλίδας».

Η βραχονησίδα Καυκαλίδα βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την παραλία της Κυλλήνης και μπορεί εύκολα κάποιος να φτάσει εκεί με βάρκα. Στο νησάκι που σήμερα είναι ακατοίκητο, υπάρχει ο παλιός φάρος, η κατοικία του φύλακα και ερείπια ρωμαϊκών τάφων και ενός παλαιού ναού. Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της β' φάσης αξιολόγησης του Π.Π Δυτικής Ελλάδας για την ανάδειξή του, προτείνεται τους καλοκαιρινούς μήνες να υπάρχει βάρκα που θα μεταφέρει εκεί τους επισκέπτες, με ευθύνη του δήμου. Ακόμα προτείνεται η κατάλληλη διαμόρφωση του χώρου, πιθανόν μετά από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, για την λειτουργία δημοτικού αναψυκτήριου το καλοκαίρι, στην παλιά κατοικία του φαροφύλακα, για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών που θα φτάνουν στο νησάκι.

➤ Δράση 3_ Ενίσχυση των πολιτιστικών εκδηλώσεων «Κυλλήνεια».

Τα «Κυλλήνεια» είναι πολιτιστικές εκδηλώσεις που διοργανώθηκαν πρώτη φορά το 2015 και αποτελούν μία προσπάθεια ανάπτυξης πολιτιστικής δραστηριότητας στον οικισμό. Ο τοπικός πολιτιστικός σύλλογος της περιοχής σε συνεργασία με το Λιμενικό Ταμείο διοργανώνουν τα «Κυλλήνεια» με στόχο την ανάδειξη της ιστορικότητας και του πολιτισμού της περιοχής. Το θέμα των εκδηλώσεων είναι «Κυλλήνη, ένας τόπος αναχώρησης Ελλήνων για Ανατολή και Δύση, αλλά κι ένας τόπος επιστροφής το 1922 Ελλήνων από την Ανατολή». Το σημείο αναφοράς των εκδηλώσεων αποτελεί το λιμάνι ενώ παράλληλα γίνεται προσπάθεια να προβληθούν οι αρχαιολογικοί χώροι, τα τοπικά προϊόντα και οι τουριστικές δυνατότητες της περιοχής. Οι εκδηλώσεις περιλαμβάνουν προβολές, ομιλίες και μουσικοχορευτικές παραστάσεις με θέμα τη ζωή των Ελλήνων στη Μ. Ασία και την Πελοπόννησο. Για την ενίσχυση της πολιτιστικής δραστηριότητας στην περιοχή είναι απαραίτητη η συνέχεια και η ενίσχυση αυτών των εκδηλώσεων, με αποτέλεσμα την αύξηση των επισκεπτών αλλά και την ενίσχυση του δεσμού των κατοίκων με τον τόπο και την ιστορία του. Η συνολική αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου, της ζώνης του λιμανιού και η διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας νέων χώρων πολιτισμού θα ενισχύσουν την διεξαγωγή των παραπάνω εκδηλώσεων και θα συμβάλλουν στη δημιουργία νέων πολιτιστικών δραστηριοτήτων και φεστιβάλ.

➤ Δράση 4_ Διαχείριση ενός προγράμματος μάρκετινγκ της περιοχής.

Το σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον μέσα στο οποίο καλούνται να αναπτυχθούν και να επιβιώσουν οι σημερινές πόλεις δημιουργεί την ανάγκη της προβολής τους στην αγορά, μέσω ενός ολοκληρωμένου προγράμματος μάρκετινγκ του τόπου. Το μάρκετινγκ του τόπου αποτελεί ένα εργαλείο, που μέσω διαδικασιών σχεδιασμού του χώρου, συμβάλει στην προώθηση μιας περιοχής, εστιάζοντας στην ανάδειξη των πόρων της που θα μπορούσαν να θεωρηθούν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Με αυτό τον τρόπο συγκροτείται μια νέα εικόνα για την περιοχή, που την ξεχωρίζει μεταξύ των άλλων. Είναι ακόμα σημαντικό η οργάνωση του προγράμματος του μάρκετινγκ να γίνεται με συμμετοχικές διαδικασίες, περιλαμβάνοντας όλες τις διαφορετικές ομάδες που συμβάλλουν στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Άξονας προτεραιότητας 4– Οικονομία και απασχόληση

➤ Δράση 1_ Εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων

Η αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του οικισμού εκτιμάται πως θα προσελκύσει νέες επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα, και συγκεκριμένα του κλάδου του τουρισμού. Προτείνεται η δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος για την εγκατάσταση μικρών και μεσαίων τουριστικών επιχειρήσεων και καταστημάτων αναψυχής. Η δράση αυτή συμβαδίζει εξάλλου με την επιθυμία των κατοίκων, που όπως προέκυψε από τα ερωτηματολόγια, θεωρούν πως στον οικισμό υπάρχει

έλλειψη ποιοτικών τουριστικών καταλυμάτων και καταστημάτων αναψυχής. Ωστόσο η χωροθέτηση νέων επιχειρήσεων θα πρέπει να γίνει με σεβασμό στο ιδιαίτερο περιβάλλον και την κλίμακα του οικισμού ενώ παράλληλα τα νέα κτίρια θα πρέπει να υιοθετήσουν τους μορφολογικούς κανόνες δόμησης και αρχιτεκτονικής που αναφέρθηκαν, έτσι ώστε να βελτιωθεί η εικόνα του δομημένου περιβάλλοντος του οικισμού. Ακόμα ανάμεσα στις επιχειρήσεις που θεωρείται θεμιτό να εγκατασταθούν είναι τα καταστήματα υποστηρικτικών δραστηριοτήτων και παροχής εξοπλισμού για σκάφη, ταχύπλοα, φουσκωτά, ιστιοπλοϊκά, yacht, επαγγελματικών και ιδιωτικών, εργασίας και αναψυχής. Ως αποτέλεσμα αυτής της δράσης θεωρείται η ενίσχυση της οικονομίας, η αύξηση της κίνησης στον οικισμό, η αύξηση της παραμονής των επισκεπτών, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και τέλος η συγκράτηση και πιθανώς μελλοντικά η αύξηση του πληθυσμού.

➤ Δράση 2_ Λειτουργία υπαίθριας λαϊκής αγοράς

Προτείνεται στο νέο χώρο που θα διαμορφωθεί πίσω από το κτίριο της παλιάς κοινότητας να λειτουργήσει υπαίθρια λαϊκή αγορά. Συγκεκριμένα ένα τμήμα του χώρου που θα λειτουργεί κατά βάση ως πάρκινγκ ή χώρος εκδηλώσεων, να διατίθεται μερικές μέρες την εβδομάδα για τη λειτουργία αγοράς τοπικών αγροτικών προϊόντων ονομασίας προέλευσης. Η γεωργία είναι από τους σημαντικότερους κλάδους της απασχόλησης στον οικισμό και στις αγροτικές εκτάσεις γύρω από αυτόν υπάρχουν κυρίως καλλιέργειες αμπελιών, ελαιόδεντρων, σπαραγγιών και λαχανικών. Η συγκεκριμένη δράση σε συνδυασμό με την ενθάρρυνση των βιολογικών καλλιεργειών θα ενισχύσει την οικονομία της περιοχής και συγκεκριμένα τους μικρομεσαίους αγρότες που δραστηριοποιούνται και ζουν κοντά στον οικισμό. Ακόμα θα τονώσει τη ζωή του οικισμού και θα δώσει την ευκαιρία στους κατοίκους να έχουν πρόσβαση σε ποιοτικά είδη πρώτης ανάγκης, σε χαμηλές τιμές.

Άξονας προτεραιότητας 5 – Δίκτυα Υποδομής

➤ Δράση 1_Βασικές υποδομές εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής

Στο λιμάνι της Κυλλήνης έχουν ολοκληρωθεί η εργασίες για την λειτουργία του προβλήτα πρόσδεσης σκαφών αναψυχής. Λόγω της γεωγραφικής θέσης του οικισμού, της εγγύτητας με τα νησιά του Ιονίου πελάγους και το τουριστικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον της ευρύτερης περιοχής, είναι δυνατόν να προσελκύσει τουριστικά σκάφη αναψυχής. Προτείνεται επομένως στον προβλήτα που κατασκευάστηκε για την εξυπηρέτηση των σκαφών, να εγκατασταθεί ελαφρύς εξοπλισμός εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού, που δεν θα προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος.

➤ Δράση 2_ Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Για την κυκλοφοριακή οργάνωση του οικισμού προτείνονται μικρές ενέργειες, χωρίς ιδιαίτερο κόστος, που έχουν ως στόχο την βελτίωση την κυκλοφορίας εντός του οικισμού, την μείωση της όχλησης στο παραλιακό μέτωπο, καθώς και την

απελευθέρωση χώρων, όπου σήμερα καταλαμβάνονται από άναρχη στάθμευση. Αρχικά είναι σημαντικό οι εργαζόμενοι και οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, να συνειδητοποιήσουν την ανάγκη για στάθμευση των οχημάτων τους σε οργανωμένους χώρους, είτε δωρεάν είτε με χαμηλό αντίτιμο, ώστε να μειωθεί η άναρχη στάθμευση που παρατηρείται στο δρόμο μπροστά από την παραλία, ορισμένες φορές ακόμα και πάνω στο τμήμα της παραλίας. Προτείνεται επομένως η απαγόρευση της στάθμευσης εντός του λιμανιού, στο τμήμα που χρησιμοποιείται για την πρόσδεση μικρών σκαφών, καθώς και στην παραλιακή οδό Ρήγα Φεραίου, ώστε να μην διαχωρίζεται ο οικισμός από το παραλιακό μέτωπο. Για τον υπάρχων χώρο στάθμευσης, που βρίσκεται κοντά στην έξοδο του λιμανιού, προτείνεται αναδιαμόρφωση για την βελτίωση της αισθητικής του χώρου και φύτευση δέντρων που θα μειώνουν την οπτική όχληση, δεδομένου ότι ο χώρος βρίσκεται πάνω στο παραλιακό μέτωπο.

➤ Δράση 3_ Διερεύνηση αναγκών στάθμευσης

Ακόμα η συνολική αναβάθμιση του οικισμού και η νέα εικόνα του παραλιακού μετώπου εκτιμάται πως θα αυξήσει τους επισκέπτες και κατ' επέκταση την κυκλοφορία των οχημάτων εντός του οικισμού. Προτείνεται η διερεύνηση των αναγκών στάθμευσης για τον οικισμό και η δημιουργία νέου οργανωμένου χώρους στάθμευσης πίσω από το κτίριο της παλιάς κοινότητας του πρώην καποδιστριακού δήμου, που σήμερα ήδη χρησιμοποιείται για στάθμευση. Για την αρμονική του ένταξη στον ανανεωμένο χώρο του οικισμού πρέπει να γίνει μελέτη κατάλληλης φύτευσης του χώρου. Ακόμα προτείνεται ένα τμήμα του να διατίθεται για διεξαγωγή πολιτιστικών εκδηλώσεων, προβολές, υπαίθριες εκθέσεις, κλπ.

8.3 Φορείς υλοποίησης

Καθοριστικός παράγοντας για την εφαρμογή και την επιτυχία της πρότασης ανάπτυξης στην περιοχή μελέτης, είναι ο συντονισμός και η πραγματοποίηση των δράσεων που αναφέρθηκαν παραπάνω. Για την επίτευξη αυτού του στόχου απαιτείται η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων και όχι μόνο του Δήμου, δεδομένων των οικονομικών και λειτουργικών δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι ΟΤΑ σήμερα. Για την πραγματοποίηση της ανάπτυξης είναι επομένως απαραίτητη η σύσταση ενός φορέα διαχείρισης. Σύμφωνα με τις διατάξεις το ν. 2508/97, ως φορέας διαχείρισης ορίζεται συνήθως ο οικείος δήμος ή μια νεοσύστατη δημοτική ή κοινοτική επιχείρηση. Στην περίπτωση της περιοχής μελέτης ο φορέας διαχείρισης προτείνεται να απαρτίζεται από νομικά ή φυσικά πρόσωπα του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και η χωρική του αρμοδιότητα θα είναι ο οικισμός της Κυλλήνης. Συγκεκριμένα στον φορέα διαχείρισης θα συμμετέχουν ο δήμος Ανδραβίδας – Κυλλήνης, το Λιμενικό Ταμείο και ενώσεις πολιτών, όπως εμποροϋπάλληλοι και άτομα που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του τουρισμού. Ο φορέας της ανάπτυξης θα έχει την ευθύνη για την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών, την

εκτέλεση των προβλεπόμενων έργων και δράσεων, την εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων και την διάθεσή τους σύμφωνα με το πρόγραμμα ανάπτυξης. Το πρόγραμμα ανάπτυξης θα περιλαμβάνει κυρίως την χρονική και οικονομική εκτίμηση και τους σχετικούς προϋπολογισμούς. Η ευθύνη του φορέα διαχείρισης δεν θα περιορίζεται μόνο στην ολοκλήρωση των μελετών και των δράσεων, αλλά θα συνεχίζεται και μετά το πέρας της ανάπτυξης για τον έλεγχο και τη σωστή λειτουργία του νέου χώρου. Η χρηματοδότηση της ανάπτυξης θα προέρχεται τόσο από κρατικά κονδύλια όσο και από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος λόγω των οικονομικών δυσκολιών που αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια ο δημόσιος τομέας θεωρείται απαραίτητη η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στο πρόγραμμα χρηματοδότησης για την ολοκλήρωση των απαραίτητων έργων και μελετών. Ωστόσο είναι σημαντικό να υπάρχει συνεργασία μεταξύ του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Ακόμα η λήψη των αποφάσεων μέσω των συμμετοχικών διαδικασιών θα θέσει τις προϋποθέσεις ώστε οι όλες οι ενέργειες να πραγματοποιούνται με γνώμονα την ικανοποίηση των αναγκών των πολιτών και της κοινωνίας και έπειτα το κέρδος των επιχειρηματιών.

9. Συμπεράσματα

Με την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας και την διαμόρφωση της πρότασης για την επέμβαση στο παραλιακό μέτωπο του οικισμού της Κυλλήνης προέκυψαν συμπεράσματα αφενός για την εξέλιξη της σχέσης των λιμανιών και των θαλάσσιων μετώπων με τον αστικό χώρο και το σημαντικό τους ρόλο για την ανάπτυξη μιας πόλης γενικά, αφετέρου ειδικά για την περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου και του λιμανιού της Κυλλήνης. Παρακάτω αναφέρονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από το α' μέρος της εργασίας, που αφορά την θεωρητική προσέγγιση του ζητήματος των θαλάσσιων μετώπων και την εξέλιξη των πόλεων – λιμανιών:

- Το θαλάσσιο μέτωπο έχει ιστορικά τεράστια σημασία για την ανάπτυξη και την οργάνωση των πόλεων – οικισμών, λόγω της ποικιλίας των πόρων που διαθέτει. Έτσι σταδιακά στο παράκτιο χώρο άρχισαν να συγκεντρώνονται μεγάλα τμήματα πληθυσμού και να οργανώνονται οι μεγαλύτερες πόλεις – λιμάνια παγκοσμίως.
- Η σχέση μεταξύ της πόλης – οικισμού με το λιμάνι και το θαλάσσιο μέτωπο πέρασε από διαδοχικές φάσεις εξέλιξης, που ωστόσο επηρεάστηκε από τη δυναμική, την κλίμακα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής.
- Μέσα από τις φάσεις εξέλιξης, το θαλάσσιο μέτωπο και τα λιμάνια των πόλεων, μέχρι τις τελευταίες δεκαετίες, γνώρισαν μια περίοδο απαξίωσης και εγκατάλειψης, με αποτέλεσμα μεγάλες εκτάσεις να παραμένουν αναξιοποίητες, ενώ παράλληλα υπήρχε πρόβλημα συνοχής καθώς η πόλη ήταν αποκομμένη από θαλάσσιο τμήμα της.
- Τις τελευταίες δεκαετίες οι πόλεις, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, άρχισαν να αντιλαμβάνονται τη σημασία του θαλάσσιου μετώπου και το ρόλο που διαδραματίζει στην συνολικότερη εικόνα του αστικού χώρου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την πραγματοποίηση αναπλάσεων με σκοπό να αξιοποιηθούν οι υποβαθμισμένες παραθαλάσσιες εκτάσεις και κελύφη, μέσω του ανασχεδιασμού των χώρων και τις νέες χρήσεις και να αποκατασταθεί η σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο της.
- Στην Ελλάδα ο προβληματισμός για την ανάγκη της ανάδειξης, αξιοποίησης και εξυγίανσης των θαλάσσιων μετώπων, εμφανίστηκε αργότερα, σε σχέση με τις Δυτικές ευρωπαϊκές πόλεις. Ακόμα με εξαίρεση ορισμένες περιπτώσεις, δεν υπήρχε μέριμνα για οργανωμένη ανάπτυξη παραλιακών μετώπων. Ωστόσο παρά την καθυστέρηση, έγινε αντιληπτή η συμβολή του θαλάσσιου μετώπου στην ανάπτυξη μια περιοχής και άρχισαν να ακολουθούνται τα πρότυπα των αναπλάσεων από τη διεθνή εμπειρία.

Ακόμα, έπειτα από τη μελέτη της περίπτωσης του οικισμού της Κυλλήνης και του ρόλου που διαδραματίζει σε αυτόν το λιμάνι και το παραλιακό μέτωπο καθώς και από την διαμόρφωση της πρότασης για την αναβάθμισή του προέκυψαν τα παρακάτω:

- Ο οικισμός της Κυλλήνης έχει ορισμένα δυνατά σημεία που είναι απαραίτητο να αξιοποιηθούν. Το θαλάσσιο μέτωπό του μπορεί να δημιουργήσει ένα ελκυστικό περιβάλλον ενώ το λιμάνι αποτελεί για τον οικισμό πύλη εισόδου πολλών επισκεπτών.
- Ταυτόχρονα όμως διαπιστώθηκαν πολλά προβλήματα και ελλείψεις. Ο οικισμός της Κυλλήνης στερείται χαρακτήρα, ενώ η εικόνα του αστικού περιβάλλοντος είναι υποβαθμισμένη λόγω της ποιότητας των κτιρίων αλλά και του δημόσιου χώρου.
- Στον οικισμό δεν έχουν πραγματοποιηθεί μελέτες για την αναδιαμόρφωση του χώρου, παρά την μεγάλη ανάγκη για την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει και παρά την επιθυμία των κατοίκων και των επιχειρηματιών της περιοχής.
- Το παραλιακό τμήμα του οικισμού χρήζει άμεσης επέμβασης και ανάπτυξης, ενώ σε περίπτωση αδράνειας θεωρείται πως ο οικισμός θα μετατραπεί σε ένα «πέρασμα» λόγω του λιμανιού, χωρίς κανέναν ιδιαίτερο λόγο παραμονής του επισκέπτη σε αυτόν.
- Οι δράσεις που προτείνονται θα αναβαθμίσουν την συνολική εικόνα του οικισμού και πρωτίστως του παραλιακού μετώπου και της ζώνης του λιμανιού. Ακόμα η ανάδειξη των ιδιαίτερων στοιχείων του σε συνδυασμό με την αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, θα δώσουν στον οικισμό την χαμένη του ταυτότητα, θέτοντας τις βάσεις για μια αναπτυξιακή πορεία.
- Ωστόσο πρέπει να τονιστεί πως οι δράσεις, είτε αφορούν τον φυσικό σχεδιασμό είτε κοινωνικό – οικονομικές παραμέτρους, δεν είναι ικανές από μόνες τους να εξασφαλίσουν την επιτυχία της επέμβασης. Καθοριστική είναι η συμμετοχή των κατοίκων στην διαδικασία της αναβάθμισης της περιοχής. Γι' αυτό είναι απαραίτητη η συνεχής ενημέρωση από την πλευρά του δήμου και η μακροπρόθεσμη αλλαγή της νοοτροπίας και η ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα που αφορούν τον σεβασμό του δημόσιου και δομημένου περιβάλλοντος. Τέλος πρέπει να γίνει κατανοητό από την τοπική κοινωνία πως τα αποτελέσματα μιας τέτοιας επέμβασης είναι μακροπρόθεσμα, ώστε να ξεπεραστεί η νοοτροπία της ευκαιριακής εκμετάλλευσης που ίσχυε μέχρι τώρα.

ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Αγγελίδης Μ. & Οικονόμου Α. (2005), Χρήσεις γης και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο της Ελλάδας. Διαθέσιμο στο: http://library.tee.gr/digital/m2045/m2045_aggelidis.pdf (Τελευταία πρόσβαση 10/4/2016)

Αλεξιάδη Σ. & Πρατικάκη Μ. (2012), Διπλωματική Εργασία: Πόλεις- Λιμάνια στο χτες και στο σήμερα: Η περίπτωση της Γένοβα, Αθήνα: ΕΜΠ, Διαθέσιμο στο <http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/6579/1/Alexiadi.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 13/7/2016)

Αλεξόπουλος Α, Διαχείριση των συγκρούσεων και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην παράκτια ζώνη. Ο ρόλος των αστικών περιοχών και ιδιαίτερα η περίπτωση του Φαληρικού Δέλτα. Διαθέσιμο στο: <http://www.srcosmos.gr/srcosmos/showpub.aspx?aa=11770> (Τελευταία πρόσβαση 10/4/2016)

Αραβαντινός Α. (2007), Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου. Β' Αναθεωρημένη Έκδοση. Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

Γοσποδίνη Α. (2007), Χωρικές πολιτικές για το σχεδιασμό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Επιστημονικό περιοδικό Αειχώρος, Κείμενα πολεοδομίας, χωροταξίας και ανάπτυξης, Τόμος 6, Τεύχος 1

Γώγος Κ. (2005), Η οριοθέτηση και επέκταση οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους στη Νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας. Μια εκδήλωση της αρχής της αειφορίας στο Πολεοδομικό Δίκαιο. Διαθέσιμο στο: http://nomosphysis.org.gr/9665/i-oriothetisi-kai-epektasi-oikismon-me-plithusmo-mexri-2000-katoikous-sti-nomologia-tou-sumbouliou-tis-epikrateias-mia-ekdilosi-tis-axis-tis-aeiforias-sto-poleodomiko-dikαιο-maios-2005/#_ftn9 (Τελευταία πρόσβαση 5/8/2016)

Ελληνική Γεωγραφική Εγκυκλοπαίδεια, Τόμος Β'. Εκδόσεις Τεγόπουλος – Μανιατέας Α.Ε.

Ζύγρα Δ. & Κουρούση Δ. (2006), Προπτυχιακή Σπουδαστική Εργασία: Η ανάπτυξη των Docklands του Λονδίνου, Αθήνα: ΕΜΠ. Διαθέσιμο στο: <http://courses.arch.ntua.gr/108430.html> (Τελευταία πρόσβαση 25/5/2016)

- Καράμπελας Σ. (2008), Διπλωματική Εργασία: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης και Ανασυγκρότησης Ν. Ηλείας, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Διαθέσιμο στο: <http://ir.lib.uth.gr/handle/11615/14056> (Τελευταία πρόσβαση 5/6/2016)
- Κάρλου Ν. (2014), Διπλωματική Εργασία: Ευφυείς αστικές αναπλάσεις αστικών θαλάσσιων μετώπων, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Κιουσόπουλος Γ. (2011), “Πληθυσμιακές μεταβολές στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας”, Διαθέσιμο στο: <http://www.demography> (Τελευταία πρόσβαση 1/6/2016)
- Κοκκώσης Χ. & Τσάρτας Π. (2001), Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον. Εκδόσεις Κριτική.
- Κοσμάκη Π. & Λουκόπουλος Δ. (2007), Αστικά κενά – Μικρά πάρκα. Διαθέσιμο στο: <http://monumenta.org/article.php?issueID=2&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=86> (Τελευταία πρόσβαση 23/8/2016)
- Μέγα Μ. (2013), Διπλωματική Εργασία: Ανάπλαση Θαλάσσιου Μετώπου. Η περίπτωση των Νέων Μουδανιών Χαλκιδικής, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ). (2007), Μνημόνιο θέσεων επί του σχεδίου - νόμου «αιγιαλός και παραλία». Διαθέσιμο στο: http://www.sepox.gr/theseis/theseis_arofaseis/mnimonioSEPOX_aigialos.pdf (Τελευταία πρόσβαση 1/5/2016)
- Μπελαβίλας Ν. & Βαταβάλη Φ. (2009), Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη. WWF Ελλάς, Αθήνα.
- Μοσχοβούδη Β. (2009), Μεταπτυχιακή Εργασία: Περιβαλλοντικά Εργαλεία για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών. Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Διαθέσιμο στο: <http://ikee.lib.auth.gr/record/124673/files/GRI-2010-5857.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 20/4/2016)
- Οικονόμου Δ. (2004), Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις. Τεχνικά Χρόνια. Διαθέσιμο στο: http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/diminiatia_2004/pub3/OIKONOMOY.pdf (Τελευταία πρόσβαση 20/5/2016)
- Οργανωτική Επιτροπή του «Πορίσματος της Ναύπακτου». (2016), Ψευδοδίλλημα το «Μορφολογικοί Κανόνες ή Χάος». Δημοσιευμένο στο <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=771975> (Τελευταία πρόσβαση 2/9/2016)

- Παπανίκα Σ & Σέρβου Ε. (2012), Διπλωματική Εργασία: Στρατηγικός Σχεδιασμός Παράκτιου Χώρου: Η περίπτωση των ανατολικών ακτών της Λευκάδας, Βέροια: ΑΠΘ. Διαθέσιμο στο: http://www.academia.edu/2391184/COASTAL_AREA_PLANNING_and_MANAGEMENT_THE_CASE_OF_THE_EAST_SIDE_OF_LEFKAS_ISLAND (Τελευταία πρόσβαση 7/5/2016)
- Παπαπαύλου – Ιωακειμίδου Σ. (2003). Διδακτορική Διατριβή: Μεθοδολογική Προσέγγιση για την Τουριστική Ανάπτυξη Παραθαλάσσιων Περιοχών, Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ
- Πατεράκη Μ. (2010), Προπτυχιακή Σπουδαστική Εργασία: Οι αναπλάσεις των παράκτιων μετώπων στο πλαίσιο της παραγωγής δημόσιου χώρου μέσα από μεγάλες διοργανώσεις: Το παράδειγμα της Λισσαβόνας, Αθήνα: ΕΠΜ. Διαθέσιμο στο <http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F133978%2Fisboa-1.pdf&ei=R44vUs-DGcfAtAaGj4DYDw&usq=AFQjCNGQVCUUa5EftUwjHJ6-H32dCbDQzw&sig2=kQb4aeJiTiNGEVr3lzt0SA&bvm=bv.51773540,d.Yms&cad=rja> (Τελευταία πρόσβαση 2/6/2016)
- Πετροπούλου Κ. (1999), Διπλωματική Εργασία: Ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας: αντιμετώπιση προβλημάτων συνύπαρξης λιμένα με αστικό περιβάλλον, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Περυσινάκη Β. (2009), Η εξέλιξη του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου σε συνάρτηση με την εξέλιξη της πόλης. Διαθέσιμο στο: courses.arch.ntua.gr/fsr/132678/21_PERYSINAKH.pdf (Τελευταία πρόσβαση 11/6/2016)
- Σαρηγιάννης Γ. (2010), Δρόμοι και Πεζόδρομοι στον Αστικό Χώρο. Καθολικός σχεδιασμός, επί μέρους στοιχεία, ορολογία. Σημειώσεις μαθήματος «Μεταφορικά Συστήματα Πόλεως – Εφαρμογές». Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Διαθέσιμο στο: <http://courses.arch.ntua.gr/fsr/141555/Dromoi%20kai%20pezodromoi%20ston%20astiko%20xvro%202011-2.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 29/8/2016)
- Σταματίου Ε. (2003), Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 9(22): 512 – 536. Εξελίξεις της νομοθεσίας για τον αιγιαλό και την παραλία – Οικιστική ανάπτυξη – Προβλέψεις, παραβλέψεις και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο. Διαθέσιμο στο: www.prd.uth.gr/uploads/discussion_papers/2003/uth-prd-dp-2003-22_gr.pdf (Τελευταία πρόσβαση 18/4/2016)

Τυρολόγος Κ. & Ντάσιου Φ. (2007), Μεταπτυχιακή Σπουδαστική Εργασία: Αστικό θαλάσσιο μέτωπο και μαρίνες. Σχεδιασμός και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, Αθήνα: Αρχιτεκτονική ΕΜΠ, Διαθέσιμο στο http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F107209%2FHatzi%2Fmarkaki.pdf&ei=oosvUovOPMjJtAab3IHwAQ&usg=AFQjCNHrLWxl80fiorxkenz15pKbAOHL0Q&sig2=_huN8AbuhUR34XtGtAUBjw&bvm=bv.51773540,d.Yms (Τελευταία πρόσβαση 17/4/2016)

Τσολάκος Φ. (2009), Ερευνητική Εργασία: Χωροταξικός Σχεδιασμός και Παράκτιος Χώρος, Βέροια: ΑΠΘ. Διαθέσιμο στο: ikee.lib.auth.gr/record/133239/files/TsolakosEE.doc (Τελευταία πρόσβαση 20/4/2016)

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

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

Bruttomesso R. (2006), *Waterfront redevelopment: A strategic choice for cities on water*, Venice: International Centre Cities on Water, Διαθέσιμο στο: http://www.harbourbusinessforum.com/download/060303_transcript.pdf (Τελευταία πρόσβαση 12/7/2016)

European Environment Agency Report (2006), *The changing faces of Europe's coastal areas*. Διαθέσιμο στο: http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_6 (Τελευταία πρόσβαση 5/4/2016)

Food and Agriculture Organization of the United Nations (1998), «Integrated coastal area management and agriculture, forestry and fisheries», Rome. Διαθέσιμο στο: <http://www.fao.org/docrep/w8440e/W8440e00.htm#TopOfPage> (Τελευταία πρόσβαση 6/4/2016)

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 (Πρόσβαση στις 15/7/2016)

Gospodini A. (2001), *Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities: A Framework for Redesigning Space in Cities*. Διαθέσιμο στο:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275101000221>
(Πρόσβαση στις 1/7/2016)

Hoyle B.S and Pinder D.A (1992). European Port Cities In Transition. Belhaven Press London in association with the British Association for the Advancement of Science.

John R. Clark (1992). Integrated management of coastal zones. Food and Agriculture Organization, Rome. Διαθέσιμο στο: <http://www.fao.org/docrep/003/t0708e/t0708e00.htm> (Πρόσβαση στις 5/4/2016)

Marshall R. (2001). Waterfronts in Post - Industrial Cities. Spon Press. London and New York.

Θεσμικά Κείμενα και Μελέτες

A. 46255 (ΦΕΚ Δ 882 – 29.09.1986) «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Κοινοτήτων Κυλλήνης και Κάτω Παναγιάς».

Π.Δ (ΦΕΚ 1161 Δ – 20.4.1993) «Καθορισμός Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου, κατώτατου ορίου κατάμησης και λοιπών όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προϋφιστάμενων το 1923 , στην παραλιακή περιοχή Δήμων και κοινοτήτων Νομού Ηλείας».

N. 2508/1997 (ΦΕΚ 124 Α'), «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις».

N. 2971/2001 (ΦΕΚ 285 Α'), «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις».

A.A.Π. 25297 (ΦΕΚ 1470 Β 09.10.2003) « Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

A' Στάδιο Μελέτης Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Διαθέσιμο στο: <http://www.pde.gov.gr/prxsaa/files/a-stadio/#meleti> (Τελευταία πρόσβαση 9/8/2016)

B1' Στάδιο Μελετών Αξιολόγησης, Αναθεώρησης και Εξειδίκευσης των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Διαθέσιμο στο: <http://www.pde.gov.gr/prxsaa/files/b1-stadio/> (Τελευταία πρόσβαση 9/8/2016)

Μελέτη μορφολογικών κανόνων δόμησης και Αρχιτεκτονικής, στις περιοχές εντός και εκτός οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκων, της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Διαθέσιμο στο: http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=906&snid%5B1339%5D=4079&language=el-GR&SkinSrc=%5BG%5DSkins%2F_default%2FNo+Skin&ContainerSrc=%5BG%5DContainers%2F_default%2FNo+Container&dhnprintmode=true (Τελευταία πρόσβαση 1/9/2016)

Μελέτη - Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένος Κυλλήνης. Οριστική Μελέτη Έργων Α' Φάσεις. Συναφείς Μελέτες. Στάδιο Ι, Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένος Κυλλήνης. Τεχνική Έκθεση. Αθήνα Ιούλιος 1993

«Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος» Β' Φάση / Στάδιο – Υποστάδιο - Πρόταση / Οριστική Μελέτη. «Μελέτη μορφολογικών κανόνων δόμησης και Αρχιτεκτονικής, στις περιοχές εντός και εκτός οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκων, της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας». Διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=BFa1Thz5HRs%3d&tabid=906&language=el-GR>
<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=BFa1Thz5HRs%3d&tabid=906&language=el-GR> (Τελευταία πρόσβαση 1/9/2016)

Διαδίκτυο

Βικιπαίδεια, Κεντρική σελίδα Βικιπαίδεια. Διαθέσιμο στο: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CF%85%CE%BA%CE%B1%CE%B5%CE%AF%CE%B4%CE%B1_%CE%97%CE%BB%CE%B5%CE%AF%CE%B1%CF%82 (Τελευταία πρόσβαση 7/8/2016)

Δήμος Ανδραβίδας – Κυλλήνης, Ο Δήμος. Διαθέσιμο στο: <http://www.andravida-killini.gr/> (Τελευταία πρόσβαση 2/8/2016)

Δήμος Ανδραβίδας – Κυλλήνης, Δ/Δ Κάστρου – Κυλλήνης. Διαθέσιμο στο: http://www.andravida-killini.gr/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=29&Itemid=62 (Τελευταία πρόσβαση 4/8/2016)

Δήμος Ανδραβίδας – Κυλλήνης, Κυλλήνη Γλαρέντζα. Διαθέσιμο στο: http://www.andravida-killini.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=68&Itemid=77 (Τελευταία πρόσβαση 4/8/2016)

Δήμος Ανδραβίδας – Κυλλήνης, Κάστρο Χλεμούτσι. Διαθέσιμο στο: <http://www.andravida->

killini.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=67&Itemid=76
(Τελευταία πρόσβαση 8/8/2016)

Δήμος Ανδραβίδας – Κυλλήνης, Ιαματικά Λουτρά. Διαθέσιμο στο:
http://www.andravida-killini.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=69&Itemid=78
(Τελευταία πρόσβαση 8/8/2016)

Ελληνική Στατιστική Αρχή, Στατιστικές, Απογραφή πληθυσμού – κατοικιών 2001. Διαθέσιμο στο: [2001http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM03/2001](http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM03/2001) (Τελευταία πρόσβαση 1/8/2016)

Ελληνική Στατιστική Αρχή, Στατιστικές, Απογραφή πληθυσμού – κατοικιών 2011. Διαθέσιμο στο: <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM03/2011> (Τελευταία πρόσβαση 1/8/2016)

Ελληνική Στατιστική Αρχή, Στατιστικές, Οικονομικά χαρακτηριστικά 2011. Διαθέσιμο στο: [http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM04/-](http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM04/) (Τελευταία πρόσβαση 3/8/2016)

Ηλεκτρονική Εφημερίδα patris news, Ηλεία: «Ζωντανεύουν» τα νέα εκδοτήρια στο λιμάνι της Κυλλήνης. Διαθέσιμο στο: <http://www.patrisnews.com/nea-enimerosi/ileia/ileia-zontaneyoun-ta-nea-ekdotiria-sto-limani-tis-kyllinis>
(Τελευταία πρόσβαση 10/8/2016)

Θαλάσσια Ενεργειακά Συστήματα Α.Ε. Διαθέσιμο στο: <http://www.martech.gr/content/003001004/13.html> (Τελευταία πρόσβαση 20/8/2016)

ΚΑΣΤΡΟ ΚΥΛΛΗΝΗ online, Κυλλήνη Ιστορία. Διαθέσιμο στο: <http://www.kyllini.org/>
(Τελευταία πρόσβαση 7/8/2016)

ΟΔΥΣΣΕΥΣ. Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού. Μουσείο Κάστρου Χλεμούτσι. Διαθέσιμο στο: http://odysseus.culture.gr/h/1/gh152.jsp?obj_id=17521
(Τελευταία πρόσβαση 5/8/2016)

Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών/ Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων, Ανακοίνωση απόφασης Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Μαγνησίας για τους Μορφολογικούς Κανόνες Δόμησης στο Ν. Μαγνησίας και τις Β. Σποράδες. Διαθέσιμο στο: <http://www.sadas-pea.gr/anakinosi-arofasis-sillogou-architektonon-magnisias-gia-tous-morfologikous-kanones-domisis-sto-n-magnisias-ke-tis-v-sporades/> (Τελευταία πρόσβαση 3/9/2016)

Υπουργείο Οικονομίας Ανάπτυξης & Τουρισμού, Δημιουργία – Χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα. Διαθέσιμο στο: http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi_limenes/creattourlimena/ (Τελευταία πρόσβαση 10/9/2016)

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Χωροταξικός Σχεδιασμός Κατώτερου της Περιφέρειας Επιπέδου. Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου. Διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=515&language=el-GR> (Τελευταία πρόσβαση 27/7/2016)

Citybranding¹ Πόλεις και Πολιτικές: για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων, Αναπλάσεις, Διαθέσιμο στο: http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html (Τελευταία πρόσβαση 2/7/2016)

Citybranding² Πόλεις και Πολιτικές: για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων, Αναπλάσεις, Διαθέσιμο στο: http://www.citybranding.gr/2013/01/blog-post_17.htm (Τελευταία πρόσβαση 2/7/2016)

Citybranding³ Πόλεις και Πολιτικές: για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων, Αναπλάσεις, Διαθέσιμο στο: http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html (Τελευταία πρόσβαση 28/6/2016)

e - architect, Bay of Pasaia San Sebastian . Διαθέσιμο στο: <http://www.e-architect.co.uk/spain/bay-pasaia-san-sebastian> (Τελευταία πρόσβαση 2/9/2016)

e - architect, Bay of Pasaia, San Sebastian Building: Spanish Masterplan. Διαθέσιμο στο: <http://www.e-architect.co.uk/spain/bay-pasaia-masterplan> (Τελευταία πρόσβαση 2/9/2016)

Encyclopaedia Britannica, κεντρική ιστοσελίδα. Διαθέσιμο στο: <https://www.britannica.com/place/London-Docklands> (Τελευταία πρόσβαση 2/9/2016)

FLISVOS marina, Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες. Διαθέσιμο στο: <http://www.flivosmarina.com/el-gr/port/facilities---services/> (Τελευταία πρόσβαση 1/8/2016)

FONDAZIONE RENZO PIANO, Re-development of the Genoa Old Harbour. Διαθέσιμο στο: <http://www.fondazione-renzo-piano.org/project/112/re-development-of-the-geoa-old-harbour/images/page/2/> (Τελευταία πρόσβαση 2/9/2016)

Greek architects. Gr, Μελέτες μορφολογικών κανόνων δόμησης και αρχιτεκτονική κληρονομιά. Διαθέσιμο στο:

<http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%BF%CF%81%CF%86%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD-%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CF%8C%CE%BD%CF%89%CE%BD-%CE%B4%CF%8C%CE%BC%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%AC-id8181> (Τελευταία πρόσβαση 3/9/2016)

Iliaweb.gr. Διαθέσιμο στο:

<http://iliaweb.gr/%CE%BA%CF%85%CE%BB%CE%BB%CE%AE%CE%BD%CE%B5%CE%B9%CE%B1-2016-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/> (Τελευταία πρόσβαση 22/9/2016)

Killini Port. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κυλλήνης, Αλιευτικό Καταφύγιο. Διαθέσιμο στο:

<http://www.killiniport.gr/%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%86%CF%8D%CE%B3%CE%B9%CE%B/> (Τελευταία πρόσβαση 23/7/2016)

Ktirio.gr. Τεχνικές Εκδόσεις ΚΤΙΡΙΟ, Ανάπλαση της μαρίνας του Φλοίσβου. Διαθέσιμο στο:

<http://www.ktirio.gr/%CE%BA%CF%84%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%B1/%CE%BA%CF%84%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%B1-%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%83%CE%B9%CE%B1-%CE%B5%CE%BA%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%B4%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7%CF%83-%CF%85%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CF%83/%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%86%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%83%CE%B2%CE%BF%CF%85> (Τελευταία πρόσβαση 2/8/2016)

LANDEZINE. Landscape Architecture Works. SeaPark. Διαθέσιμο στο: <http://www.landezine.com/index.php/2014/12/sea-park-by-substance/> (Τελευταία πρόσβαση 16/7/2016)

Landscapearchitects NETWORK, Sea Park in Latvia Creates a New Center of Attraction. Διαθέσιμο στο: <http://landarchs.com/sea-park-in-latvia-creates-a-new-center-of-attraction/> (Τελευταία πρόσβαση 16/7/2016)

PARQUEXPO, κεντρική ιστοσελίδα. Διαθέσιμο στο: http://www.parqueexpo.pt/conteudo.aspx?caso=projeto&lang=ing&id_object=832&name=Parque-das-Nacoes (Τελευταία πρόσβαση 2/9/2016)

Renzo Piano Building Workshop, Porto Antico. Διαθέσιμο στο: <http://www.rpbw.com/project/34/porto-antico/> (Τελευταία πρόσβαση 2/9/2016)

Wikipedia¹, Κεντρική σελίδα Wikipedia. Διαθέσιμο στο: https://en.wikipedia.org/wiki/London_Docklands#Redevelopment (Τελευταία πρόσβαση 11/7/2016)

Wikipedia², Κεντρική σελίδα Wikipedia. Διαθέσιμο στο: https://en.wikipedia.org/wiki/Canary_Wharf#Tallest_buildings (Τελευταία πρόσβαση 11/7/2016)

Wikipedia³, Κεντρική σελίδα Wikipedia. Διαθέσιμο στο: <https://en.wikipedia.org/wiki/Lisbon> (Τελευταία πρόσβαση 12/7/2016)

Wikipedia⁴, Κεντρική σελίδα Wikipedia. Διαθέσιμο στο: https://en.wikipedia.org/wiki/Expo_%2798 (Τελευταία πρόσβαση 12/7/2016)

Wikipedia⁵, Κεντρική σελίδα Wikipedia. Διαθέσιμο στο: <https://en.wikipedia.org/wiki/Genoa> (Τελευταία πρόσβαση 13/7/2016)

Wikipedia⁶, Κεντρική σελίδα Wikipedia. Διαθέσιμο στο: <https://en.wikipedia.org/wiki/Saulkrasti> (Τελευταία πρόσβαση 16/7/2016)

Ypodomes.com, Λιμάνι Κυλλήνης. Διαθέσιμο στο: <http://www.ypodomes.com/index.php/limania-aerodromia/limania-marines/item/19755-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9-%CE%BA%CF%85%CE%BB%CE%BB%CE%AE%CE%BD%CE%B7%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%B7-%CE%B1%CF%8D%CE%BE%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B7->

%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%B2%CE%BB%CE%AD%CF%80%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9-%CF%86%CE%AD%CF%84%CE%BF%CF%82 (Τελευταία πρόσβαση 24/7/2016)

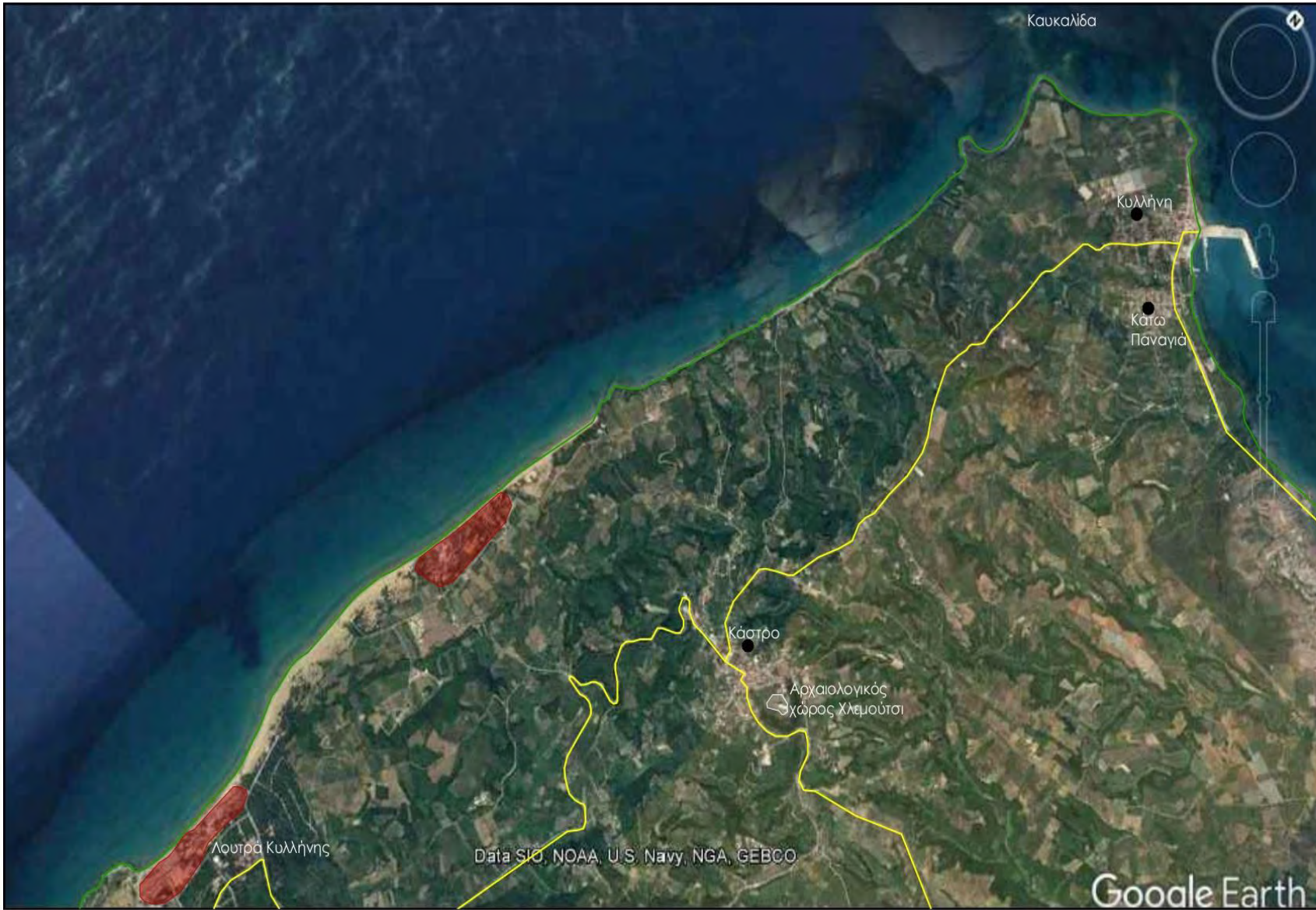
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας 5: Ερωτηματολόγιο – Απαντήσεις

	Ερωτηματολόγιο 1	Ερωτηματολόγιο 2	Ερωτηματολόγιο 3	Ερωτηματολόγιο 4
Επιχείρηση/Φύλο/Ηλικία	Καφετέρια/Γυναίκα/40	Μίνι Μάρκετ - Κρεοπωλείο/ Άνδρας/35	Εστιατόριο/ Άνδρας/45	Καφετέρια/Γυναίκα/37
	ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ			
Ποια η οικονομική ταυτότητα του οικισμού και ποιες οι κύριες οικονομικές δραστηριότητες των κατοίκων;	Γεωργία - Αλιεία	Γεωργία - Αλιεία	Γεωργία - Αλιεία	Αλιεία - Τουρισμός - Καταστήματα εστίασης
Θεωρείτε πως ο τουρισμός συνεισφέρει στο εισόδημα των κατοίκων της περιοχής; Πιστεύετε ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης;	Συνεισφέρει. Υπάρχουν πολλά περιθώρια βελτίωσης. Δεν υπάρχουν πολλές κλίσεις. Υπάρχει πρόβλημα και στην ποιότητα του δημόσιου χώρου, για παράδειγμα φέτος δεν καθαρίστηκε η παραλία.	Συνεισφέρει. Ακόμα υπάρχουν χωράφια που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για τον σκοπό του τουρισμού.	Λίγο. Υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης	Συνεισφέρει. Υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης
Ποιους μήνες παρατηρείτε πιο έντονη κίνηση; Πιστεύετε πως μπορεί να διευρυνθεί η τουριστική περίοδος;	Ιούλιος - Αύγουστος. Δεν μπορεί να διευρυνθεί.	Υπάρχει κίνηση από Μάιο μέχρι Σεπτέμβριο. Πιο έντονα παρατηρείται από Ιούνιο μέχρι τέλος Αυγούστου.	Ιούλιος - Αύγουστος	Αύγουστος. Πριν την οικονομική κρίση η τουριστική περίοδος ήταν μεταξύ Ιουλίου - Αυγούστου.
Όσον αφορά την προέλευση των τουριστών εκτός από Έλληνες, υπάρχει και κίνηση από το εξωτερικό; Θα μπορούσε να ενισχυθεί;	Από το εξωτερικό οι επισκέπτες είναι κυρίως Ιταλοί, Ρώσοι και Ρουμάνοι.	Ναι υπάρχει κίνηση από το εξωτερικό.	Υπάρχει κίνηση από Γερμανία με διαμονή στα Λουτρά.	Την τουριστική περίοδο ναι. Συνήθως είναι περαστικοί και χρησιμοποιούν το λιμάνι με προορισμό τα νησιά. Ακόμα τον οικισμό επισκέπτονται άτομα που κατάγονται από αυτόν, αλλά διαμένουν μόνιμα σε άλλο μέρος
Γνωρίζετε αν οι επισκέψεις είναι μονοήμερες ή με διανυκτέρευση στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού;	Διανυκτερεύσεις παρατηρούνται στο Κάστρο και στα Λουτρά. Από την Κυλλήνη είναι περαστικοί.	Παρατηρείται διανυκτέρευση στην ευρύτερη περιοχή.	Με διανυκτέρευση.	Στον οικισμό οι επισκέψεις είναι μονοήμερες.
Η επίσκεψη στην Κυλλήνη συνδυάζεται με επίσκεψη στην ευρύτερη περιοχή (όπως Κάστρο, Λουτρά κλπ); Τα μέρη αυτά λειτουργούν ανταγωνιστικά ή συνδυαστικά;	Ναι. Λειτουργούν συνδυαστικά.	Επισκέψεις στα Λουτρά Κυλλήνης. Εκεί υπάρχουν κάμπινγκ που η προηγούμενη χρήση τους ήταν χωράφια.	Λειτουργούν συνδυαστικά.	Λειτουργούν συνδυαστικά.
Πιστεύετε πως μια αισθητική αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου θα προσέλκυε περισσότερους επισκέπτες ή θα επηρέαζε την ποιότητα ζωής των ιδίων των κατοίκων;	Ναι	Ναι	Θα ήταν χρήσιμη και για τον τουρισμό και για τους ίδιους τους κατοίκους.	Θα βοηθούσε να παραμείνουν περισσότερο στην Κυλλήνη.
Τελικά είστε ικανοποιημένοι από την περιοχή, τι θα μπορούσε να γίνει καλύτερα;	Πολλά πράγματα πρέπει να βελτιωθούν. Διαμόρφωση-βελτίωση του χώρου γύρω από το Λιμάνι.			

		Ερωτηματολόγιο 5	Ερωτηματολόγιο 6	Ερωτηματολόγιο 7	Ερωτηματολόγιο 8	Ερωτηματολόγιο 9
	Επιχείρηση/Φύλο/Ηλικία	Εσπατόριο/Ανδρας/45	Καφετέρια/Γυναίκα/28	Καφετέρια/Ανδρας/25	Εκδοτήρια/Γυναίκα/30	Ταβέρνα/Ανδρας/50
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ						
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ποια η οικονομική ταυτότητα του οικισμού και ποιες οι κύριες οικονομικές δραστηριότητες των κατοίκων;	Γεωργία - Αλιεία - Τουρισμός	Γεωργία - Αλιεία	Αλιεία - Τουρισμός	Αλιεία	Αλιεία - Τουρισμός. Η αλιεία είναι σημαντική, μέρος των προϊόντων διατίθενται στην ιχθυόσκαλα της Πάτρας.
	Θεωρείτε πως ο τουρισμός συνεισφέρει στο εισόδημα των κατοίκων της περιοχής; Πιστεύετε ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης;	Όχι. Υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης	Όχι. Υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης	Κατά κύριο λόγο ναι. Υπάρχουν ευκαιρίες.	Σε μικρό ποσοστό, κυρίως όσον αφορά τις επιχειρήσεις.	Σε μεγάλο βαθμό. Υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης.
	Ποιους μήνες παρατηρείτε πιο έντονη κίνηση; Πιστεύετε πως μπορεί να διευρυνθεί η τουριστική περίοδος;	Αύγουστος	Ιούλιος- Αύγουστος	Αύγουστος. Υπάρχει δυνατότητα επέκτασης από Μάιο - Σεπτέμβριο.	Ιούλιος- Αύγουστος. Θα μπορούσε να διευρυνθεί με διαφήμιση και ελκυστικές τιμές.	Ιούνιος- Σεπτέμβριος. Υπάρχουν περιθώρια επέκτασης.
	Όσον αφορά την προέλευση των τουριστών εκτός από Έλληνες, υπάρχει και κίνηση από το εξωτερικό; Θα μπορούσε να ενισχυθεί;	Παρατηρείται κίνηση από εξωτερικό.	Κυρίως από εξωτερικό. Ρώσοι και Άγγλοι.	Έλληνες επισκέπτες. Από το εξωτερικό κυρίως Άγγλοι, που καταφθάνουν μέσω του λιμανιού. Οι επισκέπτες είναι περαστικοί, με προορισμό τα νησιά.	Έλληνες και από εξωτερικό. Κυρίως Ιταλοί, Γερμανοί, Ρώσοι, Ρουμάνοι.	Έλληνες. Τα τελευταία χρόνια επισκέπτες από το εξωτερικό.
	Γνωρίζετε αν οι επισκέψεις είναι μονοήμερες ή με διανυκτέρευση στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού;	Στην Κυλλήνη είναι μονοήμερες.	Με διανυκτέρευση.	Τις περισσότερες φορές υπάρχει διανυκτέρευση στο Κάστρο.	Διανυκτερεύσεις στα Λουτρά και το Κάστρο. Από την Κυλλήνη είναι περαστικοί.	Με διανυκτέρευση στα Λουτρά. Τα ξενοδοχεία που είναι σχετικά ακριβά δεν έχουν πληγεί από την κρίση, ενώ τα οικιαζόμενα έχουν υποστεί ζημιά.
	Η επίσκεψη στην Κυλλήνη συνδυάζεται με επίσκεψη στην ευρύτερη περιοχή (όπως Κάστρο, Λουτρά κλπ); Τα μέρη αυτά λειτουργούν ανταγωνιστικά η συνδυαστικά;	Λειτουργούν συνδυαστικά.	Συνδυαστικά. Μένουν κυρίως Λουτρά κλπ. Στην Κυλλήνη κυρίως περαστικοί.	Ναι. Συνδυαστικά.	Λειτουργούν συνδυαστικά.	Από την Κυλλήνη επισκέπτονται την Αρχαία Ολυμπία. Επίσης τα Λουτρά και το Κάστρο.
	Πιστεύετε πως μια αισθητική αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου θα προσέλκυε περισσότερους επισκέπτες ή θα επηρέαζε την ποιότητα ζωής των ίδιων των κατοίκων;	Δεν θα ωφελήσει. Χρειάζονται υποδομές (ξενοδοχεία- καταστήματα).	Ναι	Ναι	Θα μπορούσε, ώστε η Κυλλήνη να μην αποτελεί μόνο πέρασμα.	Ναι. Η Κυλλήνη έχει πολύ κίνηση λόγω του λιμανιού. Πρέπει να βελτιωθεί ώστε να παραμένουν περισσότερο οι επισκέπτες.
	Τελικά είστε ικανοποιημένοι από την περιοχή, τι θα μπορούσε να γίνει καλύτερα;		Θα μπορούσαν να γίνουν πολλά, για παράδειγμα κατασκευή τουριστικής μαρίνας.	Αναβάθμιση της περιοχής. Έχει ήδη μεγαλώσει το λιμάνι και έχει αυξηθεί ο χώρος. Χρειάζονται περισσότερα και πιο ποιοτικά καταστήματα.		Τα τελευταία χρόνια λίγο. Έλλειψη ελεύθερων χώρων και εξοπλισμού, όπως παιδική χαρά, χώροι πρασίνου, παγκάκια κλπ.

ΧΑΡΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ Δ.Δ ΚΑΣΤΡΟΥ- ΚΥΛΛΗΝΗΣ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ
● οικισμός
— επαρχιακό δίκτυο
— όριο Natura
■ περιοχές τουρισμού

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία: Διερεύνηση προβλημάτων και χωρική οργάνωση σε μικρούς οικισμούς που λειτουργούν σαν λιμάνια. Η περίπτωση της Κυλλήνης.

Χάρτης ευρύτερης περιοχής Δ. Δ Καστρού - Κυλλήνης.
--

Φοιτήτρια: Παναγιωτοπούλου Αγγελική
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Αριστείδης

Κλίμακα: 1: 5000
Υπόβαθρο: Google Earth

Βόλος, Σεπτέμβριος 2016
