



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου  
Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

"Urban regeneration project of part of the beach front of the Municipality of  
Kalamaria in Thessaloniki"



**ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:** ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA  
**ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:** ΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ

**ΒΟΛΟΣ, 2023**

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Ενυπόγραφη Δήλωση μη λογοκλοπής

Έχοντας πλήρη επίγνωση του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων και των συνεπειών, δηλώνω ότι το έργο ή οι ιδέες που παρουσιάζονται στην παρούσα Διπλωματική Εργασία είναι δικές μου και δεν έχουν αντιγραφεί από άλλο πηγή ή πνευματική ιδιοκτησία.

Κάθε βοήθεια που χρησιμοποιήθηκε είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται ρητώς στο παρόν κείμενο. Έχουν αναφερθεί και επισημανθεί πλήρως και με σαφήνεια όλες οι αναφορές, οι πηγές χρήσης δεδομένων, θέσεων, απόψεων και προτάσεων είτε χρησιμοποιώντας την κυριολεξία είτε βάσει της επιστημονικής παράφρασης.

Δηλώνω δια του παρόντος ότι η παρούσα διατριβή εκπονήθηκε και περατώθηκε από εμένα προσωπικά και αποκλειστικά και ότι αναλαμβάνω πλήρως όλες τις νομικές επιπτώσεις σε περίπτωση που αργότερα διαπιστωθεί ότι ολόκληρη ή μέρος αυτής της εργασίας δεν είναι εξ ολοκλήρου δική μου επειδή δημιουργήθηκε μέσω λογοκλοπής από ένα άλλο κομμάτι πνευματικής ιδιοκτησίας.

Όνομα και Επώνυμο Συγγραφέα: ANNA ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ

Υπογραφή (Ολογράφως):

Ημερομηνία: 10 - 07 - 2023

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά την αστική ανάπλαση τμήματος του παραλιακού μετώπου της Καλαμαριάς. Η Καλαμαριά αποτελεί δήμος που βρίσκεται κοντά στη Θεσσαλονίκη, στη βόρεια Ελλάδα. Το παραλιακό μέτωπο αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό και παρέχει στους κατοίκους και στους επισκέπτες ποικίλες δραστηριότητες και ανέσεις.

Επιλέχθηκε η συγκεκριμένη περιοχή λόγω της γεωγραφικής της θέσης, της γειτνίασης με τη θάλασσα και το μικρό ποσοστό δομημένης επιφάνειας (κάποια κτήρια εστίασης κι ένα οικοδομικό τετράγωνο που φιλοξενεί το πρώην νοσοκομείο «Παναγία»). Επίσης, επιλέχθηκε λόγω της επερχόμενης δημιουργίας του αλιευτικού καταφυγίου που μπορεί να προσελκύσει μεγάλο αριθμό τουριστικών και αλιευτικών σκαφών ενισχύοντας τον τουρισμό και την οικονομία της περιοχής. Το τμήμα του παραλιακού μετώπου που πραγματεύεται η παρούσα εργασία χρήζει ιδιαίτερων και σημαντικών επεμβάσεων και αλλαγών, διότι υπάρχουν αρκετά προβλήματα, αναξιοποίητα τμήματα και αρκετά μεγάλα αστικά κενά.

Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Καλαμαριάς επιδιώκει να βελτιώσει τον αισθητικό και λειτουργικό χαρακτήρα της περιοχής. Οι κύριοι στόχοι περιλαμβάνουν τη βελτίωση της ποιότητας του χώρου, την προσθήκη πρασίνου, τη δημιουργία πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων και την προώθηση βιώσιμων μέσων μεταφοράς.

Η διαδικασία της αστικής ανάπλασης περιλαμβάνει στάδια, όπως την κωδικοποίηση - ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, τον σχεδιασμό και τις προτάσεις για τη βελτίωση του χώρου. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των κατοίκων και των ενδιαφερομένων, καθώς και οι διάφορες αρχές σχεδιασμού και οι στόχοι που έχουν τεθεί.

Η εργασία εξετάζει παρόμοια παραδείγματα ανάπλασης από άλλες πόλεις της Ελλάδας και της Ευρώπης, αναφέροντας βέλτιστες πρακτικές που μπορούν να εφαρμοστούν στην περίπτωση της Καλαμαριάς. Λαμβάνεται υπόψη το ισχύον θεσμικό πλαίσιο περί αναπλάσεων με τους όρους και τους περιορισμούς του, καθώς και το θεωρητικό πλαίσιο που πλαισιώνει τον θεσμό των αναπλάσεων, που οδήγησαν στο τελικό σχέδιο ανάπλασης για την περιοχή.

Τέλος, η εργασία παρουσιάζει ένα συνολικό σχέδιο ανάπλασης του τμήματος του παραλιακού μετώπου της Καλαμαριάς, το οποίο περιλαμβάνει προτάσεις για τη διαμόρφωση του χώρου, τη δημιουργία υποδομών, την προώθηση βιώσιμων πρακτικών, τον αστικό εξοπλισμό, τα είδη δέντρων και τα είδη δαπέδων που χρησιμοποιήθηκαν και τέλος τη χρηματοοικονομική ανάλυση της πρότασης ανάπλασης αναφέροντας αν τελικά η επένδυση θα έχει όφελος ή εάν θα προκαλέσει ζημιά στον επενδυτή. Το σχέδιο αυτό στοχεύει στην προσέλκυση τόσο κατοίκων όσο και τουριστών, παρέχοντας έναν ευχάριστο και λειτουργικό χώρο για όλους.

### **Λέξεις Κλειδιά**

αστική ανάπλαση, αστικός σχεδιασμός, ευρωπαϊκές πόλεις, θεσμικό πλαίσιο, Καλαμαριά, παράκτιο μέτωπο, αειφόρος αστική ανάπτυξη

## **ABSTRACT - KEY WORDS**

This diploma thesis concerns the urban regeneration of part of the coastal front of Kalamaria. Kalamaria is a municipality located near Thessaloniki, in northern Greece. The coastal front is an important tourist destination and provides residents and visitors with a variety of activities and amenities.

This area was chosen because of its geographical location, its proximity to the sea and the small percentage of built-up area (some catering buildings and a block that hosts the former hospital "Panagia"). It was also chosen due to the upcoming creation of the fishing shelter that can attract many tourist and fishing boats enhancing tourism and the economy of the area. The part of the coastal front dealt with in this paper needs special and important interventions and changes, because there are several problems, unexploited sections, and quite large urban gaps.

The redevelopment of the coastal front of Kalamaria seeks to improve the aesthetic and functional character of the area. The main objectives include improving the quality of the site, adding greenery, creating pedestrian and cycle paths and promoting sustainable means of transport.

The process of urban regeneration includes stages, such as codification - analysis and evaluation of the current situation, planning and proposals for the improvement of the site. During the process, the needs of residents and stakeholders are considered, as well as the various design principles and goals set.

The paper examines similar examples of regeneration from other cities in Greece and Europe, indicating best practices that can be applied in the case of Kalamaria. It considers the current institutional framework for regeneration with its terms and limitations, as well as the theoretical framework that frames the institution of redevelopments, which led to the final redevelopment plan for the area.

Finally, the project presents an overall plan for the redevelopment of the part of the coastal front of Kalamaria, which includes proposals for the configuration of the site, the creation of infrastructure, the promotion of sustainable practices, the urban equipment, the tree species and the types of floors used and finally the financial analysis of the redevelopment proposal indicating whether the investment will ultimately benefit or if it will cause damage to the investor. This plan aims to attract both residents and tourists by providing a pleasant and functional space for everyone.

### **Keywords**

urban regeneration, urban planning, European cities, institutional framework, Kalamaria, coastal front, sustainable urban development

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, στο τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης κατά το έτος 2022 – 2023.

Στις σπουδές μου καθοριστική ήταν η συμβολή των καθηγητών μου στα γνωστικά αντικείμενα που παρακολούθησα, στους οποίους οφείλω να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες για τη συμβολή τους στην ολοκλήρωση των σπουδών μου.

Η ολοκλήρωση της διπλωματικής αυτής εργασίας θα ήταν αδύνατη χωρίς την πολύτιμη υποστήριξη της καθηγήτριας, Επίκουρη καθηγήτρια του ΤΜΧΠΠΑ Αναστασία Τασοπούλου. Της εκφράζω ένα βαθύ ευχαριστώ για όλη την επιστημονική και συμβουλευτική καθοδήγηση που μου προσέφερε σε όλα τα στάδια εκπόνησης της εργασίας με τις εύστοχες και πολύ εποικοδομητικές παρατηρήσεις της. Επίσης θα ήθελα να την ευχαριστήσω για όλες τις υποδείξεις και συμβουλές της, καθώς και για την προθυμία και τις γνώσεις που αποκόμισα καθ' όλη τη διάρκεια των φοιτητικών μου χρόνων.

Τέλος, οφείλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, τους γονείς μου καθώς και τις δύο μου αδερφές, οι οποίοι υπήρξαν πάντα ένα ανεκτίμητο στήριγμα για μένα και στους οποίους οφείλω όλη τη διαδρομή των σπουδών μου, μέχρι και σήμερα.

## Πίνακας περιεχομένων

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ</b> .....	3
<b>ABSTRACT - KEY WORDS</b> .....	4
<b>ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ</b> .....	5
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	15
<b>ΜΕΡΟΣ 1<sup>ο</sup></b> .....	18
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ–ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ</b> ....	18
1.1. Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	18
1.2. Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ .....	21
1.3. ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.....	22
1.3.1. Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	23
1.3.2. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	25
1.3.3. Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.....	26
1.3.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ.....	29
1.4. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	30
1.5. ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΒΟΗΘΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ .....	31
1.6. ΑΡΧΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ .....	32
1.7. ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ.....	32
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ</b> .....	34
2.1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ.....	34
2.1.1. ΝΟΜΟΣ 2508/1997.....	39
2.1.2. ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - ΔΡΑΣΕΙΣ.....	42
2.1.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.....	49
2.2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ .....	51
2.2.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ .....	55
2.2.2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ – ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ.....	68
2.2.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ.....	75
2.2.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	81
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ</b> .....	83
3.1. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ .....	83
3.1.1. Ο ΦΑΛΗΡΙΚΟΣ ΌΡΜΟΣ.....	83
3.1.2. ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	90
3.2. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ.....	95

3.2.1. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ.....	95
3.2.2. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΠΕΛΦΑΣΤ, Η ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ.....	101
3.2.3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΑΤΤΑΛΕΙΑΣ, ΤΟΥΡΚΙΑ.....	105
3.2.4. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ.....	109
3.2.5. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ DOCKLANDS.....	118
<b>ΜΕΡΟΣ 2<sup>ο</sup></b> .....	128
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</b> .....	128
4.1. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	129
4.1.1. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ.....	130
4.1.2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	133
4.1.3. ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	133
4.1.4. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΓΕΩΛΟΓΙΚΗΣ ΚΑΤΑΜΗΛΟΤΗΤΑΣ.....	134
4.1.5. ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	134
4.1.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	135
4.2 Η ΖΩΝΗ ΆΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ.....	137
4.2.1 ΟΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΖΑΕ.....	137
4.2.2. ΟΙ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΖΑΕ.....	138
4.2.3. Η ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΖΑΕ.....	140
4.2.4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΑ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΒΑΣΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....	140
4.2.5. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΙΕΣΕΙΣ.....	141
4.2.6. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΟΜΗ.....	141
4.2.7. ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ.....	142
4.3. ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	143
4.3.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ.....	143
4.3.2. ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	144
4.3.3. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ.....	145
4.3.4. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΠΡΑΣΙΝΟ.....	147
4.3.5. Ο ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	148
4.3.6. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	148
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</b> .....	150
5.1. ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	150
5.2. ΑΡΧΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	151
5.3. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ.....	155

5.3.1. ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	155
5.3.2. ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΙΔΕΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	160
5.3.3. MASTERPLAN ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ.....	168
5.3.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ – ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΖΩΝΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	169
5.4. ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ – ΥΛΙΚΑ ΔΑΠΕΔΟΥ .....	181
5.4.1. ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ.....	181
5.4.2. ΕΙΔΗ ΔΑΠΕΔΟΥ.....	184
5.4.3. ΕΙΔΗ ΔΕΝΤΡΩΝ – ΘΑΜΝΩΝ.....	185
5.5. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	188
5.5.1. ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ.....	188
5.5.2. ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ .....	190
5.5.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΑ ΕΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ.....	192
5.5.4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΛΑΝΟ ΚΑΙ ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ.....	193
5.5.5. ΠΛΑΝΟ ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ ΜΕ ΣΤΑΘΕΡΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ.....	194
5.5.6. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ.....	198
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>201</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>203</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....</b>	<b>211</b>



## Πίνακας περιεχομένων Εικόνων

Εικόνα 1: Πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την ολοκληρωτική ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης	20
Εικόνα 2: Πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την ολοκληρωτική ανάπλαση του σχεδίου ανάπλασης του Ελληνικού	21
Εικόνα 3: Ανάπλαση ψυχαγωγικού τύπου, Βικτώρια της Μελβούρνης, Αυστραλία	27
Εικόνα 4: Ανάπλαση πολιτιστικού χαρακτήρα, Ενυδρείο στην Οσάκα, Ιαπωνία	27
Εικόνα 5: Ανάπλαση εκπαιδευτικού χαρακτήρα, Xochimilco Ecologigal Park, Mexico City, Μεξικό	28
Εικόνα 6: Ανάπλασης ιστορικού χαρακτήρα, The Rocks, Νότια όχθη λιμανιού Σύδνεϊ, Αυστραλία	28
Εικόνα 7: Ανάπλαση οικιστικής ανάπτυξης, Entrepot West, Amsterdam, Netherlands	29
Εικόνα 8: Το πάρκο « Αντώνης Τρίτσης» σήμερα	46
Εικόνα 9: Κάτοψη του πάρκου «Αντώνης Τρίτσης»	47
Εικόνα 10: Η αναμενόμενη μορφή του Ελληνικού	48
Εικόνα 11: Οι θέσεις της πρώτης φάσης του Urban Pilot Project I	55
Εικόνα 12: Η Μαρίνα Φλοίσβου	85
Εικόνα 13: Η Εσπλανάδα γέφυρα	86
Εικόνα 14: Το κλειστό γήπεδο του Hankdball και Tae Kwon Do	87
Εικόνα 15: Ο Φαληρικός Όρμος πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την ανάπλαση	88
Εικόνα 16: Το Μητροπολιτικό Πάρκο που σχεδιάζεται να υλοποιηθεί	89
Εικόνα 17: Ο Φαληρικός Όρμος πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) από τα έργα ανάπλασης που επρόκειτο να υλοποιηθούν	90
Εικόνα 18: Φωτογραφικό υλικό και χάρτες από την αναμενόμενη εξέλιξη του Φαληρικού όρμου	90
Εικόνα 19: Οι χώροι στάθμευσης στην παραλία πριν την ανάπλαση	91
Εικόνα 20: Ο συνεχής διάδρομος και ποδηλατόδρομος που βρίσκονται σε επαφή με το υγρό στοιχείο	92
Εικόνα 21: Οι διαμορφωμένοι χώροι, τα λεγόμενα «πράσινα δωμάτια – κήποι», το καθένα με ξεχωριστό θεματικό χαρακτηριστικό	92
Εικόνα 22: Ο δεύτερος σκιερός διάδρομος και η ιδική του επιφάνεια που επιτρέπει στους τυφλούς να αντιλαμβάνονται τα όρια του κρηπιδώματος	93
Εικόνα 23: Το κτήριο Liver Building	96
Εικόνα 24: Το λογότυπο της εταιρείας Merseyside Development Corporation (MDC)	97
Εικόνα 25: Albert Dock	99
Εικόνα 26: Οι μαρίνα στις αποβάθρες της πόλης	100
Εικόνα 27: Νέα και ανακαινισμένη κατοικία στο κέντρο της πόλης	100
Εικόνα 28: Πανόραμα της προκυμαίας από τη θάλασσα βορειοδυτικά (Αύγουστος, 2007)	101
Εικόνα 29: Μπέλφαστ: εναέρια άποψη του Laganside και του λιμανιού.	103
Εικόνα 30: Μπέλφαστ: νέα διαμερίσματα στο Laganside	104
Εικόνα 31: Η περιοχή ανάπλασης	105
Εικόνα 32: Κάτοψη του σχεδίου ανάπλασης στην πόλη Αττάλεια της Τουρκίας	106
Εικόνα 33: Κολλάζ από τα έργα ανάπλασης στην πόλη Αττάλεια της Τουρκίας	106
Εικόνα 34: Η λεωφόρος Μεσόγειος	107

Εικόνα 35: Οι χώροι πρασίνου στην ακτή της πόλης	107
Εικόνα 36: Το Beachpark, ένα από τα σημαντικά και ενεργά σημεία της ακτογραμμής	108
Εικόνα 37: Η Πλατεία Olbia	109
Εικόνα 38: Ο Χάρτης της Βαρκελώνης	109
Εικόνα 39: Το Παγκόσμιο Φόρουμ Πολιτισμών του 2004	110
Εικόνα 40: Εναέρια άποψη του Παγκόσμιου Φόρουμ Πολιτισμών του 2004	111
Εικόνα 41: Το νέο λιμάνι της Βαρκελώνης	113
Εικόνα 42: Το λογότυπο των Θερινών Ολυμπιακών Αγώνων που έλαβαν χώρα στη Βαρκελώνη	113
Εικόνα 43: Κάτοψη του Ολυμπιακού Χωριού της Βαρκελώνης	114
Εικόνα 44: Το Ολυμπιακό Χωριό της Βαρκελώνης	115
Εικόνα 45: Το παραλιακό μέτωπο της Βαρκελώνης	115
Εικόνα 46: Οι δύο πύργοι ύψους 100 μέτρων της ισπανικής πόλης	116
Εικόνα 47: Το υπόγειο Τούνελ της Βαρκελώνης	116
Εικόνα 48: Αεροφωτογραφία του υπόγειου τούνελ της Βαρκελώνης	116
Εικόνα 49: Οι οικιστικές μονάδες που φιλοξένησαν τους αθλητές των Αγώνων	117
Εικόνα 50: Απεικόνιση του Σχεδίου Ανάπλασης της Βαρκελώνης	117
Εικόνα 51: Το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής το 1980	124
Εικόνα 52: Το σιδηροδρομικό δίκτυο των Docklands το 2000	125
Εικόνα 53: Οι θαλάσσιες δραστηριότητες στις αποβάθρες του Λονδίνου	126
Εικόνα 54: Η μαρίνα στις αποβάθρες του Λονδίνου	126
Εικόνα 55: Το νεοσύστατο Πανεπιστήμιο στις αποβάθρες του Λονδίνου	126
Εικόνα 56: Τα Docklands πριν και μετά την ανάπλαση	126
Εικόνα 57: Canary Wharf and Isle of Dogs, το 1982 αριστερά και το 1997 δεξιά.	127
Εικόνα 58: Οι διάφορες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις αποβάθρες του Λονδίνου	127
Εικόνα 59: Μία από τις επιχειρήσεις που έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή	127
Εικόνα 60: Η προγραμματισμένη γραμμή μετρό εντός της ΖΑΕ	141
Εικόνα 61: Η Καλαμαριά πριν πολλά χρόνια	145
Εικόνα 62: Διαγραμματικός χάρτης σημείων ενδιαφέροντος	159
Εικόνα 63: Διαγραμματικός χάρτης παραλιών και υπαίθριων χώρων στάθμευσης	160
Εικόνα 64: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης I	169
Εικόνα 65: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης I	170
Εικόνα 66: Νέα κτήρια αλιευτικού καταφυγίου	172
Εικόνα 67: Τρισδιάστατη απεικόνιση του αλιευτικού καταφυγίου	173
Εικόνα 68: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III	174
Εικόνα 69: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III	175
Εικόνα 70: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III	175
Εικόνα 71: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III	177
Εικόνα 72: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III	177
Εικόνα 73: Τρισδιάστατη απεικόνιση του οικοδομικού τετραγώνου που περιλαμβάνει το νοσοκομείο	178
Εικόνα 74: Τρισδιάστατη απεικόνιση του νοσοκομείου	179
Εικόνα 75: Καθιστικά παγκάκια	181
Εικόνα 76: Κάδοι απορριμμάτων	181

Εικόνα 77: Αριστερά stand ποδηλάτου, Δεξιά κιόσκι ξεκούρασης	181
Εικόνα 78: Αριστερά ταμπέλα πληροφόρησης κοινού, δεξιά στάση λεωφορείου	182
Εικόνα 79: στήλη φωτισμού με ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά	182
Εικόνα 80: Εξοπλισμός παιδικής χαράς	182
Εικόνα 81: Εξοπλισμός παιδικής χαράς	183
Εικόνα 82: εξοπλισμός άθλησης μονόζυγα	183
Εικόνα 83: εξοπλισμός άθλησης	183
Εικόνα 84: Χυτό δάπεδο παιδικής χαράς	184
Εικόνα 85: Ακριλική ρητίνη	184
Εικόνα 86: Επίστρωση με κυβόλιθο	185
Εικόνα 87: Πλακόστρωση	185
Εικόνα 88: Η κουτσουπιά	186
Εικόνα 89: Η μουριά	186
Εικόνα 90: Το πεύκο	186
Εικόνα 91: Το κυπαρίσσι	187
Εικόνα 92: Ο πυξός	187

## Πίνακας περιεχομένων Χαρτών

Χάρτης 1: Ο Φαληρικός Όρμος.....	84
Χάρτης 2: Η θέση του Liverpool και του Merseyside.....	96
Χάρτης 3: Χάρτης θέσης του Belfast.....	101
Χάρτης 4: Χάρτης θέσης Αττάλειας.....	105
Χάρτης 5: Ο χάρτης των Docklands του Λονδίνου .....	118
Χάρτης 6: Οι αποβάθρες του Λονδίνου.....	119
Χάρτης 7: Η περιοχή ανάπλαση .....	129
Χάρτης 8: Χωροταξική Οργάνωση – Χρήσεις Γης – Προστασία Περιβάλλοντος.....	133
Χάρτης 9: Χώροι καταφυγής .....	134
Χάρτης 10: Απεικόνιση της Ζώνης Άμεσης Επιρροής της περιοχής μελέτης με την κόκκινη διακεκομμένη γραμμή .....	137
Χάρτης 11: Οι Πολεοδομικές Ενότητες – Γειτονιές Π.Ε.7 Π.Ε.8 και Π.Ε.6, σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ για την Καλαμαριά .....	138
Χάρτης 12: Χάρτης θέσης της Καλαμαριάς.....	143
Χάρτης 13: Οι συνοικίες του Δήμου .....	144
Χάρτης 14. Η διαφοροποίηση της περιοχής σε 5 Ζώνες Ανάπλασης.....	152
Χάρτης 15. Χάρτης ανάπτυξης της περιοχής.....	153
Χάρτης 16: Οι ροές καθόδου του πεζού προς το παραλιακό μέτωπο .....	154
Χάρτης 17: Χάρτης προτεινόμενων πόλων έλξης της περιοχής επέμβασης .....	154
Χάρτης 18: Διάγραμμα στάσεων – οπτικών φυγών της περιοχής .....	156
Χάρτης 19: Διάγραμμα με τα Μέσα Μεταφοράς και τους χώρους Στάθμευσης.....	156
Χάρτης 20: Διάγραμμα Δικτύου Υψηλού Πρασίνου .....	157
Χάρτης 21. Δασικές εκτάσεις.....	158
Χάρτης 22: Διάγραμμα του Δικτύου Διαδρομών .....	158
Χάρτης 23: Διάγραμμα υφιστάμενης κυκλοφορίας .....	161
Χάρτης 24: Διάγραμμα προτεινόμενης κυκλοφορίας.....	161
Χάρτης 25: Χρήσεις γης της ΖΑΕ .....	162

Χάρτης 26: Πρόταση ανάπλασης .....	163
Χάρτης 27: Διάγραμμα κίνησης πεζού – ποδηλάτη.....	163
Χάρτης 28: Διάγραμμα προτεινόμενων χώρων στάθμευσης .....	164
Χάρτης 29: Διάγραμμα προτεινόμενων χώρων στάσης πεζού.....	165
Χάρτης 30: Διάγραμμα προτεινόμενου πρασίνου.....	165
Χάρτης 31: Διάγραμμα προτεινόμενων κτηρίων προς κατεδάφιση .....	166
Χάρτης 32: Διάγραμμα προτεινόμενων χρήσεων γης.....	167
Χάρτης 33: Διάγραμμα χρήσεων παραλιακού μετώπου .....	167
Χάρτης 34: Σχέδιο ανάπλασης με γενική διάταξη των χρήσεων γης.....	168
Χάρτης 35: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης I.....	169
Χάρτης 36: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης II .....	171
Χάρτης 37: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης III .....	174
Χάρτης 38: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης IV.....	176
Χάρτης 39: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης V.....	178

## Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1: Δύο βασικές κατηγορίες πολεοδομικής παρέμβασης.....	23
Πίνακας 2: Οι τύποι των αναπλάσεων και η ομαδοποίησή τους με βάση ορισμένων κριτηρίων.....	25
Πίνακας 3: Συνοπτικά οι κατηγοριοποιήσεις των μοντέλων ανάπλασης με βάση την ελληνική και την ξένη βιβλιογραφία .....	30
Πίνακας 4: Αστικά Πιλοτικά Σχέδια I: Αθήνα – Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης .....	45
Πίνακας 5: Οι επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.....	53
Πίνακας 6: Το πρόγραμμα URBACT με τα χρόνια.....	65
Πίνακας 7: Τα κύρια σημεία που υπογραμμίζονται στον Χάρτη της Λειψίας.....	69
Πίνακας 8: Τα ποσά που διατέθηκαν για τα έργα της πολιτικής συνοχής .....	70
Πίνακας 9: Οι έξι προτεραιότητες για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής επικράτειας.....	72
Πίνακας 10: Θετικά αποτελέσματα της χρήσης του προγράμματος JESSICA .....	78
Πίνακας 11: Οι παρεμβάσεις ανάπλασης που πραγματοποιήθηκαν κατά την πρώτη φάση του σχεδιασμού .....	86
Πίνακας 12: Οι επεμβάσεις και τα έργα που πραγματοποιήθηκαν στο παραλιακό μέτωπο.....	107
Πίνακας 13: Τα έργα ανάπλασης που πραγματοποιήθηκαν στο παραλιακό μέτωπο της Βαρκελώνης.....	115
Πίνακας 14: Τα κύρια στοιχεία του προγράμματος.....	123
Πίνακας 15: Οι αλλαγές που έγιναν ώστε να πραγματοποιηθεί η σύνδεση της ευρύτερης περιοχής με το Λονδίνο.....	123
Πίνακας 16: Οι δράσεις της LDDC.....	126
Πίνακας 17: Οι χρήσεις γης και οι περιορισμοί δόμησης των 3 Οικοδομικών Τετραγώνων.....	131
Πίνακας 18: Οι χρήσεις που καθορίζει το ΓΠΣ για τη ΖΑΕ.....	139
Πίνακας 19: Η κατάσταση του οικιστικού αποθέματος για τις περιοχές εντός της ΖΑΕ .....	142
Πίνακας 20: Πληθυσμός του Δήμου Καλαμαριάς.....	145
Πίνακας 21: Πληθυσμοί των Δήμων της Π.Ε. Θεσσαλονίκης.....	145

Πίνακας 22: Κοστολόγηση των κτηρίων προς κατεδάφιση.....	188
Πίνακας 23: Κοστολόγηση των νέων κτηρίων .....	189
Πίνακας 24: Κοστολόγηση του κτηρίου προς ανακαίνιση .....	189
Πίνακας 25: Κοστολόγηση των φωτοβολταϊκών .....	189
Πίνακας 26: Κοστολόγηση του υπαίθριου χώρου .....	190
Πίνακας 27: Χρονικός προγραμματισμός των έργων .....	190
Πίνακας 28: Χρονικός προγραμματισμός των έργων στα έτη κατασκευής.....	191
Πίνακας 29: Κατανομή του κόστους στα έτη κατασκευής.....	192
Πίνακας 30: Χρηματοδοτικό πλάνο και ετήσια κατανομή του .....	193
Πίνακας 31: Χρηματοδοτικό πλάνο και ετήσια κατανομή του .....	193
Πίνακας 32: 1 <sup>ο</sup> Εναλλακτικό Σενάριο Αποπληρωμής του δανείου .....	194
Πίνακας 33: 2 <sup>ο</sup> Εναλλακτικό Σενάριο Αποπληρωμής του δανείου .....	195
Πίνακας 34: 3 <sup>ο</sup> Εναλλακτικό Σενάριο Αποπληρωμής του δανείου .....	196
Πίνακας 35: 4 <sup>ο</sup> Εναλλακτικό Σενάριο Αποπληρωμής του δανείου .....	197
Πίνακας 36: Απαιτούμενα ετήσια έσοδα μετά την περίοδο κατασκευής.....	198
Πίνακας 37: Απαιτούμενα ετήσια έσοδα μετά την περίοδο κατασκευής από την ενοικίαση θέσεων ελλιμενισμού .....	198
Πίνακας 38: Απαιτούμενα ετήσια έσοδα μετά την περίοδο κατασκευής από την ενοικίαση των γηπέδων .....	199
Πίνακας 39: Λειτουργικά Έξοδα Ανά Έτος.....	199
Πίνακας 40: Λειτουργικά Έξοδα Ανά Έτος.....	199

## Περιεχόμενα Σχημάτων

Σχήμα 1: Τα 4 κύρια στοιχεία των διαδικασιών που εμπλέκονται στην αστική αλλαγή .....	22
Σχήμα 2: Διαδικασία ανάπλασης .....	40
Σχήμα 3: Φορείς ανάπλασης.....	41
Σχήμα 4: Η εξέλιξη της αστικής διάστασης της πολιτικής της Ε.Ε.....	55
Σχήμα 5: Οι κύριοι στόχοι των προγραμμάτων Urban .....	56
Σχήμα 6: Οι χώρες με τα περισσότερα έργα του προγράμματος URBAN I .....	57
Σχήμα 7: Τα θεμελιώδη σημεία που έχει καθορίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ανάπλαση των σχετικών περιοχών .....	58
Σχήμα 8: Τα τρία γεωγραφικά επίπεδα .....	61
Σχήμα 9: Το σύστημα διοχέτευσης των πόρων του προγράμματος JESSICA.....	79
Σχήμα 10: Τα έργα που επρόκειτο να υλοποιηθούν .....	88
Σχήμα 11: Οι αρνητικές αυτές απόψεις που αφορούν την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης.....	94
Σχήμα 12: Οι θετικές απόψεις που αφορούν την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης .....	94
Σχήμα 13: Οι τρεις στόχοι του IDS.....	98
Σχήμα 14: Οι 3 πυλώνες που στοχεύει το σχέδιο στρατηγικής για το Μπέλφαστ.....	102
Σχήμα 15: Η καταστροφή της οικονομίας από το κλείσιμο των αποβάθρων .....	120
Σχήμα 16: Οι στόχοι της LDDC .....	125

## Περιεχόμενα Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Χρονικός προγραμματισμός των έργων στα έτη κατασκευής.....	191
Διάγραμμα 2: Καμπύλη S, Κατανομή του κόστους στα έτη κατασκευής.....	192

## Κατάλογος Αρκτικόλεξων

ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΕΤΠΑ	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΕΔΕΤ	Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία
ΤΠΣ	Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια
ΖΥΣ	Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης
ΚΕΣΥΠΟΘΑ	Κεντρικό Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων
ΖΕΠ	Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας
Ν.δ.	Νομοθετικό Διάταγμα
ΕΠΣ	Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια
ΕΤΕπ	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΜΠΒ	Μηχανισμός προενταξιακής βοήθειας
ΚΜ	κράτη μέλη
Ο.Τ.	Οικοδομικό Τετράγωνο
ΠΕΠ	Περιοχές Ειδικής Προστασίας

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πλέον έχει δημιουργηθεί η ανάγκη στις πόλεις να ανανεώσουν την εικόνα τους μέσα στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας των πόλεων. Η ανανέωση αυτή επέρχεται με την αστική ανάπλαση, η οποία περιλαμβάνει τη διαδικασία ανακατασκευής χώρων. Σε αυτή τη διαδικασία, σχεδιάζονται πρωτοβουλίες ανάπλασης για τη βελτίωση των φυσικών συνθηκών των τόπων, την αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, προκειμένου να διευκολυνθεί η καλύτερη κοινωνική ζωή για τους ανθρώπους.

Η αστική ανάπλαση είναι η προσπάθεια αναστροφής της παρακμής βελτιώνοντας τη φυσική δομή των προβληματικών περιοχών. Είναι σημαντική γιατί πρέπει να διασφαλίσει ότι οι πόλεις, οι χώροι διαβίωσης και οι χώροι εργασίας είναι κατάλληλοι για το μέλλον και επιτρέπουν στους πολίτες να ζουν έναν βιώσιμο τρόπο ζωής. Η αστική ανάπλαση γίνεται όταν μια αστική περιοχή ενδεικνύεται να αναβαθμίζεται. Στόχος είναι η βελτίωση κυρίως των κοινόχρηστων χώρων μέσα σε μια πόλη.

Οι αναπλάσεις είναι εργαλεία που συμβάλουν στη σωστή αξιοποίηση και εκμετάλλευση περιοχών οι οποίες ενώ μπορεί να διαθέτουν ορισμένα συγκριτικά προτερήματα, παραμένουν αναξιοποίητες. Έτσι, η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος πραγματοποιήθηκε με γνώμονα τη μεταμόρφωση μίας περιοχής που διαθέτει πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα όμως παραμένουν αναξιοποίητα.

Η περιοχή η οποία θα μελετηθεί στην παρούσα διπλωματική αφορά κυρίως υποβαθμισμένο και μολυσμένο περιβάλλον καθώς έχει πολυάριθμα υποβαθμισμένα παραθαλάσσια τμήματα με αρκετά εγκαταλελειμμένα κτήρια, αδιαμόρφωτους χώρους, ανεκμετάλλευτο κτηριακό δυναμικό και αδόμητα οικοπέδα. Η Αστική Ανάπλαση αποτελεί βασική απάντηση σε αυτά τα προβλήματα.

Η περιοχή μελέτης ανήκει στην περιοχή επέμβασης του ΕΧΣ Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Είναι τμήμα του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς και στόχος του ΕΧΣ για το παράκτιο τμήμα του Δήμου αποτελεί η ενεργοποίηση όλων των προβλεπόμενων και θεσμοθετημένων ρυθμίσεων δίνοντάς τους ουσιαστικό χωροταξικό και πολεοδομικό περιεχόμενο. Τα ΕΧΣ εξαρτώνται από τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), η οποία σκοπό έχει να ενσωματώσει την περιβαλλοντική διάσταση με τη θέσπιση των κατάλληλων όρων, μέτρων και διαδικασιών ώστε να εκτιμηθούν και να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις που είναι πιθανόν να εντοπιστούν στον Δήμο αλλά και στην ευρύτερη ζώνη όπου εφαρμόζεται το σχέδιο. Μέσω της Στρατηγικής Μελέτης εξασφαλίζεται η αιφορική ανάπτυξη και η προστασία του περιβάλλοντος.

Η περίπτωση της Καλαμαριάς αποτελεί ενδιαφέρον αντικείμενο μελέτης, αποτελεί έναν από τους πιο πυκνοκατοικημένους δήμους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και γενικότερα της Ελλάδας. Διαχρονικά, αποτελούσε τόπο επίσκεψης για σκοπούς αναψυχής λόγω της έντονης παρουσίας κέντρων διασκέδασης και ψυχαγωγίας (ταβέρνες, καφετέριες, εστιατόρια, μπαρ κλπ.) στο παραλιακό μέτωπο και λόγω της εξαιρετικής θέας προς τη θάλασσα. Πλέον όμως, πολλά τμήματα του παραλιακού μετώπου έχουν παρακμάσει, όπως αυτό το τμήμα που αναλύεται στην παρούσα εργασία, και αυτό είναι το πρωταρχικό ζήτημα που πρέπει να λύσει η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία.



Στόχος της διπλωματικής αυτής είναι να αναδιαμορφωθεί το τμήμα της δημόσιας παράκτιας περιοχής του Δήμου Καλαμαριάς και να αναβαθμιστεί έχοντας ως στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων έχοντας ως δεδομένη την αλληλεξάρτησή της παράκτιας περιοχής με τον αστικό ιστό. Πρωταρχικό ζητούμενο του σχεδιασμού είναι η περιβαλλοντική ισορροπία (δηλαδή η αδιάληπτη και η δυναμική κατάσταση της αρμονίας που υπάρχει σε ένα οικοσύστημα από την συνύπαρξη των βιοτικών, των αβιοτικών και των ανθρώπων που ζουν μέσα σε αυτό), έτσι ώστε να αυτό να συνεπάγεται την αναβάθμιση του μικροκλίματος της περιοχής γενικά.

Αναφορικά με τα κεφάλαια της εργασίας, η διπλωματική εργασία χωρίστηκε σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος, το οποίο απαρτίζεται από 3 κεφάλαια, αναφέρονται αναλυτικά οι θεωρητικές προσεγγίσεις του θέματος πριν οδηγηθούμε στην πρόταση ανάπλασης της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα, στο Πρώτο Κεφάλαιο αναλύεται το θεωρητικό πλαίσιο με τις εννοιολογικές προσεγγίσεις του όρου της ανάπλασης. Επίσης, αναλύονται τα μοντέλα ανάπλασης σύμφωνα με ελληνική και ξένη βιβλιογραφία, οι παράγοντες της ανάπλασης, δηλαδή τα διάφορα γεγονότα που δείχνουν ότι είναι απαραίτητη η ανάπλαση σε διάφορα σημεία της πόλης (π.χ. πράσινο, μεταφορές, επαναχρησιμοποίηση παλαιών κτηρίων κ.ά.). Ακόμη, αναφέρονται οι αρχές της ανάπλασης και η διαφοροποίηση μεταξύ της αστικής ανάπλασης και της αστικής αναγέννησης.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο του Πρώτου Μέρους, περιγράφεται το θεσμικό πλαίσιο περί αναπλάσεων στην Ελλάδα καθώς και οι Ευρωπαϊκές πολιτικές που θεσπίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Πραγματοποιείται σύντομη ιστορική αναδρομή των νόμων που ίσχυαν στην Ελλάδα ανά τα χρόνια για τις αναπλάσεις, καθώς και τη σημερινή ισχύουσα κατάσταση. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον Νόμο 2508/1997 καθώς είναι ο ισχύον νόμος για τις αναπλάσεις στην Ελλάδα. Ακόμη, γίνεται σύντομη ιστορική αναδρομή για τις Ευρωπαϊκές Πολιτικές των αστικών αναπλάσεων, παρουσιάζοντας και διάφορες κοινοτικές πρωτοβουλίες που έλαβαν χώρα σε πολλές πόλεις της Ευρώπης μέχρι και σήμερα.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο του Πρώτου Μέρους, παρουσιάζονται παραδείγματα αναπλάσεων που πραγματοποιήθηκαν τόσο στον Ελλαδικό χώρο όσο και στην Ευρώπη. Τα ελληνικά παραδείγματα είναι ο Φαληρικός Όρμος και το παραλιακό μέτωπο της Θεσσαλονίκης. Τα ευρωπαϊκά παραδείγματα είναι το Λίβερπουλ, το Μπέλφαστ, το παραλιακό μέτωπο της Αττάλειας στην Τουρκία, η Βαρκελώνη και τα Docklands του Λονδίνου.

Το Δεύτερο μέρος, αποτελείται από δύο κεφάλαια. Στο Τέταρτο Κεφάλαιο γίνεται η αναγνώριση και η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης, της Ζώνη Άμεσης Επιρροής (ΖΑΕ) στην οποία εντάσσεται με βάση τη μελέτη του ΕΠΣ και του Δήμου Καλαμαριάς ως την ευρύτερη περιοχή. Περιγράφεται το υφιστάμενο θεσμικό καθεστώς, οι υφιστάμενες χρήσεις γης, το δομημένο περιβάλλον, η γεωγραφική θέση και τα διοικητικά όρια, ο υπερκείμενος και υποκείμενος σχεδιασμός και άλλα, για κάθε μία από τις περιοχές αυτές.

Στο Πέμπτο Κεφάλαιο, πραγματοποιείται η πρόταση ανάπλασης για την περιοχή μελέτης. Στόχος της πρότασης είναι η περιοχή να γίνει πιο προσβάσιμη, να αναβαθμιστεί ποιοτικά και οπτικά το αστικό περιβάλλον, η φυσική και η λειτουργική συνέχεια της πόλης και του νερού να αποκατασταθεί, να δημιουργηθεί πόλος έλξης με



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

παράλληλο άξονα το νερό, να αποκατασταθούν τα άδεια και αδόμητα οικόπεδα και τέλος να αναδειχτεί η περιοχή με ήπιες παρεμβάσεις.

Η εργασία ολοκληρώνεται με το κεφάλαιο των Συμπερασμάτων συνδυάζοντας το θεωρητικό σκέλος της εργασίας, με την ανάλυση της περιοχής και την πρόταση που ακολούθησε.

Στο τέλος της εργασίας παρατίθεται το Παράρτημα, στο οποίο έχει ενσωματωθεί φωτογραφικό υλικό το οποίο αποκτήθηκε ύστερα από την επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης.

## ΜΕΡΟΣ 1<sup>ο</sup>

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ–ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

#### 1.1. Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα πρωτοεμφανίστηκε η επιθυμία αλλαγής των περιοχών που αντιμετώπιζαν προβλήματα στα αστικά κέντρα των μεγαλουπόλεων. Προβλήματα όπως:

- η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού που οδήγησε σε μεγάλες γειτονιές κατοικιών ή ζώνες οικονομικής δραστηριότητας γερασμένες και ανθυγιεινές,
- οι ελλιπείς ανέσεις και εξυπηρέτησεις μέσα στο πολεοδομικό ιστό αλλά και στις οικοδομές,
- η ανάγκη αλλαγής ή και συντήρησης του οικοδομικού αποθέματος και
- οι δραστηριότητες που λάμβαναν τόπο στις περιοχές αυτές δεν ήταν αποδεκτές από την κοινή γνώμη, κυρίως λόγω των αντιλήψεων της εποχής. Οι δράσεις ήταν οικονομικού ή οικιστικού τύπου (Βασενχόβεν Λ., 1993).

Ο ίδιος ο Βασενχόβεν (1993) χαρακτήρισε τις αστικές αναπλάσεις, που είναι χρήσιμες σε προβληματικές περιοχές, με τους παρακάτω χαρακτηρισμούς:

- Εκκαθάριση «τρογλών»
- Εξυγίανση
- Ανοικοδόμηση
- Ανακαίνιση
- Αποκατάσταση
- Βελτίωση
- Διατήρηση
- Αναβάθμιση
- Αναζωογόνηση
- Αναγέννηση
- Ανανέωση

Η αστική ανάπλαση είναι το πεδίο της δημόσιας πολιτικής που ασχολείται με ζητήματα που αναφέρονται στην κοινωνία, στην οικονομία, στη φύση, στο περιβάλλον και στη δημοσιονομία. Στη βιολογία, η αναγέννηση σημαίνει την εκ νέου ανάπτυξη χαμένου ή τραυματισμένου ιστού ή την αποκατάσταση ενός συστήματος στην αρχική του κατάσταση. Έτσι είναι και με τις αστικές περιοχές (Couch et al., 2003).

Η ανάπλαση αφορά την εκ νέου ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας όπου έχει χαθεί, την αποκατάσταση της κοινωνικής λειτουργίας όπου υπήρξε δυσλειτουργία ή της κοινωνικής ένταξης όπου υπήρξε αποκλεισμός και την αποκατάσταση της ποιότητας του περιβάλλοντος ή της οικολογικής ισορροπίας όπου έχει χαθεί. Έτσι, η αστική ανάπλαση είναι μια πτυχή της διαχείρισης και του σχεδιασμού των υφιστάμενων αστικών περιοχών και όχι ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη νέας αστικοποίησης (Couch et al., 2003).

Αυτός ο τύπος αστικής πολιτικής είναι μοναδικός τα τελευταία έτη του αιώνα. Ορισμένοι τύποι παρεμβάσεων, όπως η εκκαθάριση των παραγκουπόλεων και η βελτίωση της υποδομής μεταφορών, μπορούν να εντοπιστούν σε ολόκληρο τον εικοστό αιώνα και ακόμη και παλαιότερα (Couch et al., 2003).

Ακόμη θεώρησαν πως η πολιτική αστικών αναπλάσεων αποτελεί πολιτική η οποία επιδιώκει συγχρόνως να αναπτύξει και να επαναχρησιμοποιήσει αποτελεσματικά άδεια και εγκαταλελειμμένα κτήρια και οικοπέδα, να δημιουργήσει νέες μορφές απασχόλησης σε περιοχές που έχουν πάψει να υπάρχουν θέσεις ενασχόλησης, να αναβαθμίσει τον αστικό χώρο και να ανταπεξέλθει έναντι ενός συνόλου αστικών κοινωνικών προβλημάτων (Couch et al., 2003).

Οι Roberts, Granger και Sykes (2016) έχοντας εντοπίσει και ανιχνεύσει την εξέλιξη ορισμένων από τα κύρια ζητήματα και προβλήματα που ήταν εμφανή στις πόλεις την περίοδο εκείνη, κατέληξαν στο γεγονός πως αν και αντανακλούν τη διαρκή και συνεχή φύση της οικονομικής, κοινωνικής και φυσικής αλλαγής, δεν αποτελούν από μόνα τους τη βάση ώστε να συνταχθεί ένας ολοκληρωμένος ορισμός της αστικής ανάπλασης. Ήταν απαραίτητο να ενσωματώσουν και τις πιθανές μελλοντικές προκλήσεις, καθώς και τις αναδυόμενες περιοχές. Πιο συγκεκριμένα θα έπρεπε να είναι διασφαλισμένη η σωστή λειτουργία όλων των τομέων της δημόσιας και ιδιωτικής πολιτικής σύμφωνα με τις οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και περιβαλλοντικές αρχές που ενσωματώνονται στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης (Roberts & Sykes, 2000).

Έτσι κατέληξαν στον εξής ορισμό: αθέραιο και ολοκληρωμένο όραμα και δράση που επιδιώκει να επιλύσει τα αστικά προβλήματα και να επιφέρει διαρκή βελτίωση της οικονομικής, φυσικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής κατάστασης μιας περιοχής που έχει υποστεί αλλαγές ή προσφέρει ευκαιρίες βελτίωσης.

Αντίστοιχα, στο άρθρο 5 του Νόμου 2508/97 η ερμηνεία της ανάπλασης είναι η ακόλουθη: το άθροισμα των κατευθύνσεων, επεμβάσεων, διαδικασιών και μέτρων πολεοδομικού, οικονομικού, ειδικού, κοινωνικού, οικιστικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, τα οποία αναφέρονται από τη σχετική μελέτη, στοχεύοντας, κατά κύριο λόγο, στην προφύλαξη και ανάδειξη των μορφολογικών, ιστορικών αισθητικών και πολιτιστικών γνωρισμάτων και στοιχείων της περιοχή, καθώς και στην αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος (ΝΟΜΟΣ 2508/1997 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 124/13.06.1997, n.d.).

Ακολουθως, ο Οικονόμου (2004) παρατήρησε πως η ανάπλαση αποτελεί πολεοδομική επέμβαση σε περιοχές του ιστού της πόλης που υπήρχαν από πριν. Η επέμβαση αυτή περιέχει κάποιο φυσικό πλάνο ώστε να ανασχεδιαστεί η περιοχή ορθά, ωστόσο δεν περιορίζονται απαραίτητα σε αυτό. Έτσι σύμφωνα με τα παραπάνω, οι πολεοδομικές δυσκολίες και οι γενικότερες παραμέτρους (όπως οι εναλλασσόμενοι ρόλοι των πόλεων και τα κοινωνικοοικονομικά στοιχεία), καθορίζουν τις βασικές επιδιώξεις, το θεματικό πεδίο και τη βαρύτητα των αναπλάσεων.

Κατά πρώτη περίοδο μετά τον πόλεμο (μεταπολεμική περίοδος) έκαναν την εμφάνισή τους οι αστικές αναπλάσεις που στόχο είχαν να ανασυγκροτήσουν τις διαλυμένες πόλεις. Αξιόλογο πρόβλημα συνέθετα η υπόθεση των σπιτιών, καθώς απειλούσε να διαταράξει την ενότητα των χωρών της Ευρώπης. Στις αρχές των δεκαετιών οι αναπλάσεις είχαν να κάνουν με την ισοπέδωση και στη συνέχεια ανέγερση μεγάλων μονάδων κατοικίας και με την αναδιαμόρφωση και ανακαίνιση κτηρίων (Οικονομου D., 2004).

Ορόσημο για τις αστικές αναπλάσεις αποτέλεσε η δεκαετία του '90, συνδυάζοντας βέβαια δεδομένα προγενέστερων δεκαετιών, αφού σειρά από μεταγενέστερες βελτιώσεις έφεραν την γενικότερη μεταρρύθμιση της πολεοδομικής πολιτικής

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

(Οικονομου D., 2004). Ο Οικονόμου συλλέγοντας στοιχεία από αντίστοιχους μελετητές κατέληξε στα εξής:

- ✓ Οι μητροπόλεις μετεξελίχθηκαν σε τόπους ανάπτυξης οικονομικής δραστηριότητας αιχμής και μέσω αυτών αναπτύχθηκε και η διεθνή ανταγωνιστικότητα (μέσω των καινούριων τεχνολογιών, εκβιομηχάνιση και τριτογενοποίηση) (Οικονόμου Δ., 2001).
- ✓ Στην σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, στον ορισμό της διακυβέρνησης αλλά και στη χρηματοδότηση επεμβάσεων δόθηκε αξιολογη σημασία (Γετίμης Π., 1999).
- ✓ Τα περιβαλλοντικά ζητήματα και η αειφορία ήρθαν στην επιφάνεια και δόθηκε έμφαση σε αυτά.
- ✓ Η επανάχρηση των προϋπάρχοντων οικοδομικών κελυφών και αστικών περιοχών αντικατέστησαν των επεκτατική εξάπλωση «συμπαγής πόλη» (Αραβαντινός Α., 2002)
- ✓ Ο αδέσμευτος χρόνος και οι ψυχαγωγικές και πολιτιστικές δράσεις αυξήθηκαν (Δέφνερ Α., 1999)(Hall P. and U. Pfeiffer, 2000).
- ✓ Ο κοινωνικός αποκλεισμός και διαχωρισμός είναι ζητήματα στα οποία δόθηκε μεγάλη βαρύτητα.
- ✓ Η αισθητική, η εικόνα και οι συμβολισμοί αποτελούν ζητήματα στα οποία δόθηκε μεγάλη βαρύτητα. Επίσης καινούρια αισθητικά παραδείγματα προς μίμηση γεννήθηκαν.

Έτσι, όπως φαίνεται στις Εικόνα 1 και Εικόνα 2 ο τόπος αλλάζει προς το καλύτερο αναδεικνύοντας τα καλύτερα χαρακτηριστικά της πόλης.



Εικόνα 1: Πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την ολοκληρωτική ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης

Πηγή: <https://parallaximag.gr/thessaloniki-news/to-prin-kai-to-meta-tis-neas-paralias-gia-na-min-ksechniomaste>



Εικόνα 2: Πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την ολοκληρωτική ανάπλαση του σχεδίου ανάπλασης του Ελληνικού

Πηγή:

<https://www.alimosonline.gr/%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BD%CE%AD%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%BC%CE%BF%CF%85/15620-%CF%84%CE%B1-%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CF%83%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D>

## 1.2. Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

Η θεωρία της αστικής ανάπλασης ασχολείται κυρίως με τη θεσμική και οργανωτική δυναμική της διαχείρισης της αστικής αλλαγής. Ωστόσο, αυτές οι θεσμικές και οργανωτικές διαστάσεις της θεωρίας της αστικής ανάπλασης εμφανίζουν επίσης μια σειρά από σημαντικά χαρακτηριστικά που βοηθούν στον καθορισμό του ρόλου, του περιεχομένου και του τρόπου λειτουργίας της αστικής ανάπλασης. Δεδομένου ότι η αστική ανάπλαση ως ξεχωριστή δραστηριότητα έχει τις ρίζες της στην πράξη και όχι στη θεωρία, αναμένεται υψηλός βαθμός ομοιότητας μεταξύ των χαρακτηριστικών της θεωρίας και της πράξης. Συνοψίζοντας αυτά τα χαρακτηριστικά, η αστική ανάπλαση μπορεί να θεωρηθεί ως:

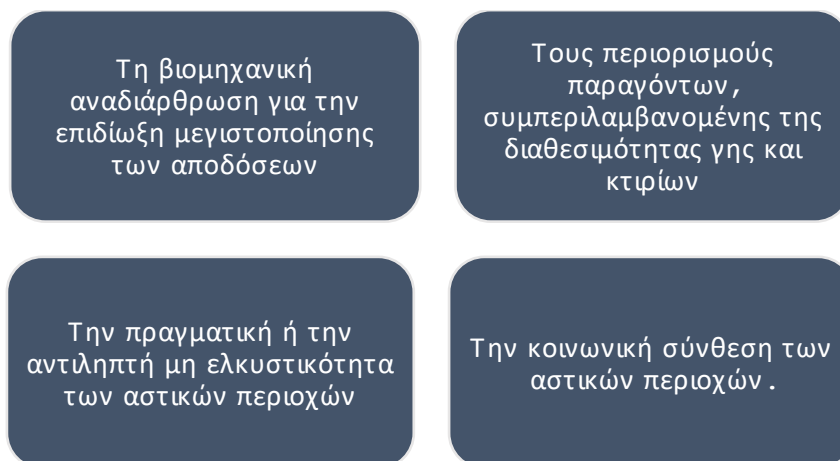
- μια παρεμβατική δραστηριότητα.
- μια δραστηριότητα που εκτείνεται στον δημόσιο, τον ιδιωτικό και τον εθελοντικό τομέα.
- μια δραστηριότητα η οποία είναι πιθανό να βιώσει σημαντικές αλλαγές στις θεσμικές της δομές με την πάροδο του χρόνου ως απάντηση στις μεταβαλλόμενες οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και πολιτικές συνθήκες.
- μέσο κινητοποίησης συλλογικής προσπάθειας και παροχής της βάσης για τη διαπραγμάτευση κατάλληλων λύσεων.
- ένα μέσο καθορισμού πολιτικών και δράσεων που αποσκοπούν στη βελτίωση της κατάστασης των αστικών περιοχών και στην ανάπτυξη των θεσμικών δομών που είναι απαραίτητες για την υποστήριξη της προετοιμασίας συγκεκριμένων προτάσεων.
- εστίαση δραστηριότητας τόσο για επίσημες όσο και για ανεπίσημες ρυθμίσεις.

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

- ένα μέσο ανάπτυξης και διατήρησης ενός βιώσιμου και ανθεκτικού αστικού συστήματος (Pearson, 2014).

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο της θεωρίας της αστικής ανάπλασης σχετίζεται με τη λειτουργία του αστικού συστήματος στο σύνολό του και με τη λειτουργία των οικονομικών, κοινωνικών, φυσικών και περιβαλλοντικών διαδικασιών που καθορίζουν το περιεχόμενο της αστικής ανάπλασης.

Ο Robson (1995) έχει προσδιορίσει τέσσερα κύρια στοιχεία των διαδικασιών που εμπλέκονται στην αστική αλλαγή:



Σχήμα 1: Τα 4 κύρια στοιχεία των διαδικασιών που εμπλέκονται στην αστική αλλαγή  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ο εντοπισμός αυτών των στοιχείων βοηθά στον καθορισμό της ανάγκης και του περιεχομένου της αστικής ανάπλασης (Robson, 1995).

### 1.3. ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

Τα έργα ανάπλασης είναι σαφές πως δεν είναι ίδια μεταξύ τους καθώς το καθένα έχει να κάνει με διαφορετικό φυσικό χώρο, βασίζεται σε διαφοροποιημένους στόχους και κίνητρα, μεταχειρίζεται διαφοροποιημένες τεχνικές και επηρεάζεται από τον χρόνο υλοποίησής του καθώς και από τις οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες της εποχής. Ωστόσο, έχουν υλοποιηθεί κάποιες προσπάθειες ταξινόμησης των υλοποιημένων παράκτιων μετώπων σύμφωνα με ορισμένα ομοιογενή χαρακτηριστικά που εμφανίζουν (Ματά, 2021).

Παρακάτω θα πραγματοποιηθούν ενδεικτικά οι αναλύσεις της κατηγοριοποίησης των Breed και Rigby (1996), οι οποίοι θεώρησαν την ταξινόμηση με βάση τις κυρίαρχες ομάδες χρήσεων γης, καθώς και της κατηγοριοποίησης του Tsukio (1984), με βάση τη μεθοδολογία επέμβασης. Ακόμα, θα αναλυθεί η κατηγοριοποίηση του Αραβαντινού (2007) καθώς και του Στεφάνου κ. ά. (1995), όπου ο πρώτος ανέλυσε τις πολεοδομικές επεμβάσεις με βάση το βαθμό παρέμβασης και ο δεύτερος ανέλυσε τα κριτήρια με τα οποία καθορίζονται και ομαδοποιούνται οι αναπλάσεις.

### 1.3.1. Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Στη χώρα μας είναι γεγονός πως δεν έχουν λάβει χώρα σημαντικά προγράμματα πολεοδομικών αναπλάσεων, με ελάχιστες εξαιρέσεις οι οποίες κι αυτές παραμένουν ανολοκλήρωτες. Έτσι, με αυτό το γεγονός ως δεδομένο οι μελετητές βασίζονται στην εφαρμογή τέτοιων προγραμμάτων που πραγματοποιούνται σε χώρες του εξωτερικού. Από τις πολεοδομικές αυτές παρεμβάσεις που πραγματοποιούνται στις άλλες χώρες εντοπίζονται δύο βασικές κατηγορίες (Αραβαντινός Α, 2007):

- Τη **ριζική ανάπλαση – κατεδάφιση – νέα ανοικοδόμηση**: όταν κατεδαφίζεται ολοκληρωτικά ένα παλαιό και υποβαθμισμένο κτίσμα. Δηλαδή η διαδικασία της ανοικοδόμησης μετά την ισοπέδωσή της.
- Τη **μερική ανάπλαση – εξυγίανση** με διατήρηση του υπάρχοντος οικοδομικού όγκου: όταν γίνεται αναμόρφωση σε ένα παλαιό υποβαθμισμένο κτίσμα το οποίο όμως δεν κατεδαφίζεται, αλλά διατηρείται στη θέση του στην αρχική του μορφή (Πίνακας 1).

Πίνακας 1: Δύο βασικές κατηγορίες πολεοδομικής παρέμβασης

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
<b>Ριζική ανάπλαση – κατεδάφιση – νέα ανοικοδόμηση</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Κατά τη δεκαετία του 1970 ήταν η κυρίαρχη κατηγορία αναπλάσεων σε περιοχές κατοικιών που αντιμετώπιζαν προβλήματα στις Η.Π.Α. και στις χώρες της δυτικής Ευρώπης.</li><li>• Απευθύνονταν στον τομέα των οικοδομικών επιχειρήσεων και στην ήδη ανεπτυγμένη οικοδομική βιομηχανία.</li><li>• Ήταν αποτελεσματική, αφού στόχευε στον τερματισμό της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης των πόλεων και περάτωσε τα προγράμματα μεγάλης κλίμακας οργανωμένης δόμησης που λάμβαναν χώρα τις δεκαετίες 1950 και 1960.</li></ul> <p><b>Κάποια από τα προβλήματα</b> που δημιούργησε αυτός ο τύπος ανάπλασης και δέχτηκε πολλές κριτικές είναι τα ακόλουθα:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Κατά τα πρώτα χρόνια του 1970 υπήρχε μια γενική περικοπή των δημόσιων δαπανών και πολιτική λιτότητα η οποία οδήγησε στην εμφάνιση αρκετών θεμάτων στην χρηματοδότηση.</li><li>• Με την προαναφερθείσα χρηματοδότηση είχαν όφελος αρκετές οικοδομικές επιχειρήσεις, οι οποίες είχαν αποκλειστικό κίνητρο το κέρδος.</li><li>• Η ιδιοκτησία γης και κατοικίας πλέον ανήκει στις επιχειρήσεις, μεταβάλλοντας έτσι την μορφή και τη δομή της ιδιοκτησίας στις αναπλαστές περιοχές.</li><li>• Τα ενοίκια αυξάνονται με επακόλουθο την εγκατάλειψη των ενοικιαζόμενων εκτάσεων. Βέβαια αυτοί που αποφάσιζαν να εγκαταλείψουν τις περιοχές τους ήταν άτομα που βρισκόνταν σε εθνικές μειονότητες ή σε στρώματα με χαμηλά εισοδήματα.</li></ul> <p>Έτσι, οι άνθρωποι δεν άντεξαν τα παραπάνω προβλήματα και δυσκολίες αυτής της μορφής ανάπλασης, αντέδρασαν και πραγματοποίησαν κινητοποιήσεις με οργανωμένες ομάδες (επιτροπές πολιτών ανά γειτονιά, επιτροπές ενοικιαστών, αλλοδαπών κλπ.).</p>



	<p>Οι αντιδράσεις των κατοίκων, σε συνδυασμό με μια εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε από αρχιτεκτονικούς και πολεοδομικούς φορείς και αφορούσε την αξία και την αισθητική των παλαιών κτηρίων γεννήθηκε ένα νέο μοντέλο ανάπλασης. Το μοντέλο αυτό πρότεινε να διατηρηθούν τα προϋπάρχοντα πολεοδομικά κτήρια. Το μοντέλο των ριζικών αναπλάσεων συνέχισε να είναι σε ισχύ όμως με λιγότερο τόνο.</p>
<p><b>Μερική ανάπλαση – εξυγίανση</b> με διατήρηση του υπάρχοντος οικοδομικού όγκου</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μοντέλο που απαιτούσε μικρές επενδύσεις, με αποτέλεσμα να είναι πιο φιλικό προς τους κατοίκους, περιορίζε τις δαπάνες του δημόσιου τομέα αλλά και στον κατασκευαστικό τομέα, ο οποίος βρισκόταν σε κρίσιμη κατάσταση.</li> <li>• Ήταν έργα σε περιοχές περιορισμένης κλίμακας (λ.χ. γειτονιές) και οι επεμβάσεις γίνονταν σε δρόμους, ακάλυπτους χώρους, κοινόχρηστους χώρους. Επίσης γίνονταν και σε κτίσματα στα οποία όμως γίνονταν η διατήρηση της αρχικής τους όψης.</li> <li>• Με το μοντέλο αυτό πραγματοποιείται η αύξηση της παραγωγικότητας των παλαιών κτισμάτων, από τους φορείς, αφού αυξάνεται το προσδόκιμο ζωής τους. Αυτό οδηγεί σε περαιτέρω αύξηση των κερδών μέσω των ενοικίων και των κρατικών επιδοτήσεων.</li> </ul> <p><b>Κάποιοι από τους κοινωνικούς στόχους</b> που προσπάθησε να υιοθετήσει η κρατική πολιτική είναι οι ακόλουθοι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι επιτροπές πολιτών που είναι οργανωμένες, καθώς και όλοι όσοι ενδιαφέρονται να συμμετέχουν, να λένε τη γνώμη τους και να ψηφίζουν ώστε να ληφθεί αξιοκρατικά η απόφαση.</li> <li>• Τα προβλήματα των ατόμων που βρίσκονταν σε εθνικές μειονότητες ή σε στρώματα με χαμηλά εισοδήματα θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη πριν πραγματοποιηθεί κάποια δράση (λ.χ. εθνικές μειονότητες, ξένοι εργαζόμενοι κ.ά.).</li> </ul> <p><b>Κάποιες από τις αρνητικές επιπτώσεις</b> που δημιούργησε αυτός ο τύπος ανάπλασης είναι οι ακόλουθες:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα ενοίκια των κατοικιών αυξήθηκαν</li> <li>• Οι ενοικιαστές που δεν ήταν σε θέση να πληρώσουν τα ενοίκια αυτά εκδιώχνονταν από τις κατοικίες τους.</li> </ul> <p>Έτσι, <b>αποτέλεσμα</b> των παραπάνω επιπτώσεων αποτέλεσε, κι εδώ, το γεγονός ότι οι πολίτες αντέδρασαν και πραγματοποίησαν κινητοποιήσεις και καταλήψεις σε οργανωμένες ομάδες, καθώς και η έντονη διαφωνία μεταξύ των θεσμοθετημένων οργάνων εκπροσώπησης, δήμων κ.ά.</p> <p>Ένα <b>συμπέρασμα</b> που βγήκε, σύμφωνα με τον Αραβαντινό (2007) ήταν ότι οι παραπάνω στόχοι θα έπρεπε να τροποποιηθούν. Θα πρέπει δηλαδή να απευθύνονται σε θέματα όπως:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι πολίτες θα πρέπει, εκτός από την απλή συμμετοχή και την ψήφιση ώστε να ληφθεί αξιοκρατικά η απόφαση, θα πρέπει να συμμετέχουν στην υλοποίησή της κατέχοντας αρμοδιότητες.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Τα ενοίκια θα πρέπει να διατηρηθούν σε χαμηλές τιμές και οι κάτοικοι που νοικιάζουν ήδη θα πρέπει να προστατεύονται.</li><li>• Οι κατοικίες θα πρέπει να διαχειρίζονται από καινοτόμα μέσα.</li></ul>
--	---

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Βέβαια μεταξύ των 2 αυτών κατηγοριών ανάπλασης υπάρχουν αναρίθμητες κατηγορίες επεμβάσεων, όμως εδώ γίνεται αναφορά στις προαναφερθείσες διότι αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα από τα οποία εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα για τα αδυναμίες και τα προτερήματά τους.

### *1.3.2. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ*

Μπορεί στη χώρα μας να μην έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικά προγράμματα πολεοδομικών αναπλάσεων, έχουν όμως αναπτυχθεί κατά περιόδους διάφορα πρότυπα και τυπολογίες για την ερμηνεία των παρεμβάσεων ανάπλασης. Σύμφωνα με τον Στεφάνου, οι τύποι των αναπλάσεων ομαδοποιούνται με γνώμονα κάποια καθορισμένα κριτήρια ως εξής (Στεφάνου, 1995):

Πίνακας 2: Οι τύποι των αναπλάσεων και η ομαδοποίησή τους με βάση ορισμένων κριτηρίων

<p><b>Με βάση την ορολογία που χρησιμοποιείται, προσδιορίζονται οι ακόλουθοι τύποι αναπλάσεων:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• αναπλάσεις με επίκεντρο το κέλυφος,</li><li>• επανεξέταση των χρήσεων και</li><li>• ανάκτηση του χώρου από τον χρήστη.</li></ul>
<p><b>Με βάση το πρωταρχικό κίνητρο της ανάπλασης, μπορούν να υπάρξουν αναπλάσεις με στόχο:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• τη αναβάθμιση της κατοικίας,</li><li>• την κάλυψη στεγαστικών αναγκών, καθώς και</li><li>• αναπλάσεις για την αστική αναδιοργάνωση μιας περιοχής.</li></ul>
<p><b>Με βάση τα ιδιαίτερα γνωρίσματα των υπό ανάπλαση περιοχών διακρίνονται δύο βασικές κατηγορίες ανάπλασης:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• η ανάπλαση οικιστικών περιοχών και</li><li>• η ανάπλαση περιοχών άλλων χρήσεων.</li></ul>
<p><b>Ανάλογα με το είδος των υπό ανάπλαση οικιστικών περιοχών διακρίνονται:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• κεντρικές περιοχές πολυώροφων κτιρίων,</li><li>• περιοχές ειδικών χρήσεων με εξέχουσες οικονομικές λειτουργίες,</li><li>• κατοικημένες περιοχές μεγάλων Συντελεστών Δόμησης (ΣΔ),</li><li>• οικιστικές περιοχές μέσου Σ.Δ.,</li><li>• περιοχές εκτός σχεδίου,</li><li>• περιοχές εξοχικών κατοικιών και τέλος</li><li>• περιοχές εκτός σχεδίου με αυθαιρεσίες.</li></ul>
<p><b>Με βάση τον φορέα που αναλαμβάνει την ανάπλαση, μπορεί να υπάρξουν αναπλάσεις:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• από καθιερωμένο γενικό φορέα,</li><li>• από ειδικά συγκροτημένο φορέα,</li><li>• από συνεργαζόμενους φορείς (δημόσιους και ιδιωτικούς),</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>• υποχρεωτική ανάπλαση με αποφάσεις και δεσμεύσεις χωρίς φορέα (ρυθμίσεις όρων δόμησης) και</li><li>• εθελοντική ανάπλαση με ατομική ή ομαδική πρωτοβουλία.</li></ul>
<b>Ανάλογα με το βαθμό παρέμβασης, υπάρχει:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• η ριζική και</li><li>• η περιορισμένη αναγέννηση.</li></ul>
<b>Ανάλογα με την κλίμακα της παρέμβασης υπάρχουν ανακατασκευές:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• μικρή,</li><li>• μεσαία και</li><li>• μεγάλη παρέμβαση.</li></ul>
<b>Με βάση το κριτήριο της υιοθετημένης συμπεριφοράς απέναντι στα κελύφη, υπάρχει:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• η παρέμβαση της πλήρους περιφρόνησης,</li><li>• η τακτική της πλήρους μίμησης,</li><li>• η τακτική της ανοχής και</li><li>• η προσπάθεια δημιουργικής ένταξης.</li></ul>
<b>Ακόμα, υπάρχει και μια άλλη κατηγοριοποίηση των αναπλάσεων ανάλογα με την επιδιωκόμενη προστασία:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• μουσειακή προστασία,</li><li>• απλή επιβεβλημένη προστασία,</li><li>• ξενοδοχεία,</li><li>• περιοχές υπό διάσωση,</li><li>• ενεργητική προστασία,</li><li>• ανακατάληψη – επανάχρηση.</li></ul>

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### ***1.3.3. Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ***

Οι Breen και Rigby στη συγκριτική τους έρευνα για τα παραθαλάσσια μέτωπα, «The New Waterfront a Worldwide Urban Success Story» (1996), υποδεικνυαν μία ταξινόμηση με βάση τις κύριες ομάδες χρήσεων που μαζεύονται σε αυτά. Αποτελεί εφικτός ο σχηματισμός κι άλλων τύπων αναπλάσεων παραθαλάσσιων μετώπων αν συνδυαστούν τα δεδομένα των πέντε παρακάτω τύπων σύμφωνα με τα προβλήματα και τα χαρακτηριστικά της κάθε υπό διαμόρφωσης επιμέρους περίπτωσης. Παρακάτω θα γίνει αναφορά στους τέσσερις (4) πρωταρχικούς τύπους που διακρίνονται (Breen, 1996):

#### **a. Αναπλάσεις Ψυχαγωγικού Τύπου**

Κάποια από τα βασικά γνωρίσματα των αναπλάσεων ψυχαγωγικού χαρακτήρα αποτελούν οι υπαίθριοι χώροι αναψυχής και οι μεγάλης έκτασης περιοχές πρασίνου. Το τοπίο του θαλάσσιου μετώπου το συντελούν επίσης, οι κήποι, οι πλατείες, οι διάδρομοι, τα πάρκα, οι παιδικές χαρές, τα αναψυκτήρια, οι ποδηλατόδρομοι, τα αθλητικά κέντρα, οι μαρίνες και οι προκυμαίες. Οι χώροι αυτοί χαρακτηρίζονται από ένα μίγμα ηλικιών όσων μαζεύονται σε αυτούς, παρέχοντάς τους σημαντικούς δημόσιους χώρους για αναψυχή, ξεκούραση και για οποιαδήποτε άλλη υπαίθρια δράση. Η ανωτέρω στρατηγική σχετίζεται γενικά με πολιτιστικούς, εκπαιδευτικούς και περιβαλλοντικούς τύπους αναπλάσεων, καθώς και με αναπλάσεις εμπορικού τύπου (Εικόνα 3).

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"



Εικόνα 3: Ανάπλαση ψυχαγωγικού τύπου, Βικτώρια της Μελβούρνης, Αυστραλία  
Πηγή: <https://www.development.vic.gov.au/projects/docklands/victoria-harbour>

#### **β. Αναπλάσεις πολιτιστικού, εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού τύπου**

Στου πολιτιστικού, εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού τύπου αναπλάσεων επικρατούν χώροι όπως μουσεία, ενυδρεία, κινηματογράφοι, συναυλίες, θέατρα, εκθέσεις, βιβλιοθήκες, τεχνολογικά και οικολογικά πάρκα. Σε αυτούς τους χώρους καθίσταται δυνατή η πραγματοποίηση εκπαιδευτικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Έτσι προσελκύονται τόσο από το ευρύ κοινό όσο και από τουρίστες, σχολεία, κ.ά. (Εικόνα 4 και 5).



Εικόνα 4: Ανάπλαση πολιτιστικού χαρακτήρα, Ενυδρείο στην Οσάκα, Ιαπωνία  
Πηγή: <https://www.istockphoto.com/photos/osaka-aquarium-kaiyukan>





Εικόνα 5: Ανάπλαση εκπαιδευτικού χαρακτήρα, Xochimilco Ecological Park, Mexico City, Μεξικό  
Πηγή: <https://thepartyingtraveler.com/2022/07/08/complete-guide-xochimilco-mexico-city/>

### **c. Αναπλάσεις ιστορικού τόπου**

Σε αυτό το είδος αναπλάσεων, το ενδιαφέρον εντοπίζεται κυρίως στη διατήρηση, τον εκσυγχρονισμό και την ανάδειξη των διατηρητέων κτηρίων. Οι παλιές αποθήκες, τα κτίσματα και γενικότερα οι συλλογές του βιομηχανικού παρελθόντος κατασκευάζονται εκ νέου ώστε να προσαρμοστούν στις καινούριες χρήσεις, έχοντας πάντα κατά νου τις καινούρια πρότυπα και τη εκσυγχρονισμένη αισθητική (Εικόνα 6).



Εικόνα 6: Ανάπλασης ιστορικού χαρακτήρα, The Rocks, Νότια όχθη λιμανιού Σύδνεϋ, Αυστραλία  
Πηγή: <https://sydney.com.au/m/day3.htm>

#### **d. Αναπλάσεις οικιστικής ανάπτυξης**

Σε αυτό το είδος αναπλάσεων εμφανίζονται πολυάριθμες δυσκολίες με δυσεπίλυτη εφαρμογή. Οι δυσκολίες αυτές έχουν να κάνουν με τις αντιδράσεις του κόσμου σχετικά με το πρόβλημα της απουσίας προστασίας και ιδιωτικοποίησης των ντόπιους. Ακόμη οι δυσκολίες αφορούν και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των παραθαλάσσιων περιοχών, καθώς αυτό, όπως και στην πλειοψηφία των κρατών, αποτελεί περιουσία του δημοσίου (Εικόνα 7).



Εικόνα 7: Ανάπλαση οικιστικής ανάπτυξης, Entrepot West, Amsterdam, Netherlands

Πηγή: <https://www.atelierpro.nl/en/projects/112/entrepot-west>

#### **1.3.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ**

Εκτός από αυτή την κατηγοριοποίηση, άλλες έχουν επιχειρηθεί βασιζόμενες σε διαφορετικά κριτήρια. Παραδείγματος χάριν, ο Tsukio (1984) διέκρινε τρεις κατηγορίες ανάπλασης βάσει τη μεθοδολογία παρέμβασης. Αυτές είναι (Tsukio, 1984):

##### **1. Η κατηγορία της «Συντήρησης»**

Στοχεύει στην ανάδειξη της περιοχής ως ιστορικός τόπος. Πρωταρχικές κινήσεις που συντελούνται κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας ανάπλασης αποτελεί η προσπάθεια αποκατάστασης της περιοχής, πραγματοποιώντας φυσικά τις περισσότερες εφικτές βελτιώσεις και αφετέρου καταργώντας όλες τις ανώφελες λειτουργίες και χρήσεις.

##### **2. Η κατηγορία της «Ανακατασκευής»**

Χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια αναζωογόνησης και αναγέννησης των λιμενικών περιοχών ως τόπων σημαντικής βαρύτητας για την ζωή στην πόλη με τη μετατροπή των τυπικών χρήσεων σε άλλες κατηγορίες χρήσεων.

##### **3. Η κατηγορία της «Αξιοποίησης»**

Στην οποία επιχειρείται η δημιουργία ενός σύγχρονου παραλιακού μετώπου με χρήσεις που θα εξυπηρετούν τις σύγχρονες ανάγκες της πόλης με την αναμόρφωση περιοχών όπου δεν υπήρχε παράκτιο μέτωπο.

Πίνακας 3: Συνοπτικά οι κατηγοριοποιήσεις των μοντέλων ανάπλασης με βάση την ελληνική και την ξένη βιβλιογραφία

<b>Μοντέλα ανάπλασης</b>	<b>Λεπτομέρειες</b>
<i>Πολεοδομικές παρεμβάσεις με βάση το βαθμό παρέμβασης.</i> Αραβαντινός 2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τη ριζική ανάπλαση – κατεδάφιση – νέα ανοικοδόμηση</li> <li>• Τη μερική ανάπλαση – εξυγίανση με διατήρηση του υπάρχοντος οικοδομικού όγκου</li> </ul>
<i>Οι τύποι των αναπλάσεων ομαδοποιούνται με ορισμένα κριτήρια.</i> Στεφάνου κ.ά. 1995	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Με βάση την ορολογία</li> <li>• Με βάση το πρωταρχικό κίνητρο της ανάπλασης</li> <li>• Ανάλογα με το βαθμό παρέμβασης</li> <li>• Ανάλογα με την κλίμακα της παρέμβασης</li> <li>• και άλλοι</li> </ul> (οι υπόλοιποι αναφέρθηκαν παραπάνω)
<i>Η κατηγοριοποίηση με βάση τις κυρίαρχες ομάδες χρήσεων γης</i> Breed και Rigby 1996	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναπλάσεις Ψυχαγωγικού Τύπου</li> <li>• Αναπλάσεις πολιτιστικού, εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού τύπου</li> <li>• Αναπλάσεις ιστορικού τόπου</li> <li>• Αναπλάσεις οικιστικής ανάπτυξης</li> </ul>
<i>Κατηγοριοποίηση με βάση τη μεθοδολογία επέμβασης</i> Tsukio 1984	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η κατηγορία της «Συντήρησης»</li> <li>• Η κατηγορία της «Ανακατασκευής»</li> <li>• Η κατηγορία της «Αξιοποίησης»</li> <li>• Κατηγοριοποίηση με βάση τη μεθοδολογία επέμβασης</li> </ul>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

#### 1.4. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Η επιτυχής αστική ανάπλαση δεν μπορεί να επιτευχθεί στο κενό. Απαιτεί από τις πόλεις να δημιουργήσουν μια ολοκληρωμένη στρατηγική βασισμένη στις τοπικές ανάγκες και ευκαιρίες. Χρειάζεται επίσης δέσμευση και ευελιξία προσέγγισης για να ανταποκριθεί στις νέες ευκαιρίες και στις μεταβαλλόμενες συνθήκες που προκύπτουν. Απαιτεί επίσης ίση οικονομική ανάπτυξη μεταξύ των εσωτερικών και των εξωτερικών περιοχών και πρέπει να ελέγχεται με προγραμματισμό σε μεσοπολιτικό/περιφερειακό επίπεδο (Colquhoun, 1994).

Οι παράγοντες σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες, στις περισσότερες βιομηχανικές πόλεις που επηρεάζουν τη φυσική δομή είναι τα γεγονότα, που δείχνουν ότι χρειάζεται ανάπλαση σε διάφορα σημεία της πόλης. Αυτά μπορούν να απαριθμηθούν ως εξής:

- Οικονομικό και κοινωνικό υπόβαθρο: Η πτώση της οικονομίας του κέντρου της πόλης και η επιστροφή των ανθρώπων από τα προάστια στο κέντρο
- Φτώχεια και ανεργία στην περιοχή: Η ανάγκη για χώρους εργασίας για τους φτωχούς και τους μετανάστες
- Στέγαση: Η ανάγκη στέγασης των φτωχών, των ανέργων, των εθνικών και μειονοτικών ομάδων, των νέων που θέλουν να δημιουργήσουν το δικό τους σπίτι κ.λπ.
- Άστεγοι: Η ανάγκη για υγιή στέγαση



- Εκπαίδευση: Η ανάγκη για εκπαιδευτικές υπηρεσίες για διαφορετικές εθνοτικές ομάδες στην περιοχή, προκειμένου να μην γίνει δυσκολότερη η εκπαίδευση για τους δασκάλους και για τους μαθητές που μιλούν διαφορετικές γλώσσες.
- Υγεία: Ανάγκη για υγιή περιβάλλοντα για τους ανθρώπους που ζουν σε υποβαθμισμένες περιοχές προκειμένου να απαλλαγούν από τις ασθένειες και να αυξηθεί η σωματική και ψυχική υγεία τους.
- Νόμος και τάξη: Η ανάγκη για εξανθρωπισμένα και ασφαλή περιβάλλοντα που δημιουργούνται ενάντια στο έγκλημα και τον βανδαλισμό.
- Μεταφορές: Ο αντίκτυπος των αυτοκινητοδρόμων, οι ανυψωμένοι αυτοκινητόδρομοι και η ανάγκη για υπόγεια μεταφορά οδηγούν σε μια ασφαλή και πιο υγιεινή ζωή.
- Διασπορά του λιανικού εμπορίου: Η ανάγκη για πεζόδρομους και εμπορικούς χώρους στο κέντρο της πόλης που είναι προσβάσιμοι από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, λύνοντας τυχόν μεγάλα προβλήματα των προαστίων.
- Επαναχρησιμοποίηση παλαιών κτιρίων: Δυνατότητα διατήρησης και χρησιμοποίησης παλαιών, κενών κτιρίων για διαφορετικές χρήσεις.
- Αναψυχή και πολιτισμός: Η ανάγκη για ψυχαγωγικούς, αθλητικούς και πολιτιστικούς χώρους στο εσωτερικό της πόλης, στοχεύοντας σε μια καλή ποιότητα ζωής και στην προσέλκυση εσωτερικών επενδύσεων.
- Χρήση γης και ιδιοκτησία: Η ανάγκη απόκτησης γης για νέα ανάπτυξη και για αποτελεσματική χρήση της γης.
- Πράσινα θέματα: Η ανάγκη για οικολογικές και βιώσιμες πόλεις (Colquhoun, 1994).

### 1.5. ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΒΟΗΘΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Οι παράγοντες που έχουν πολιτικές βάσεις μπορούν να βοηθήσουν στην ανάπτυξη. Παρακάτω θα αναφερθούν μερικά θέματα τα οποία, ακολουθώντας τα, θα μπορούσαν να βοηθήσουν τη διαδικασία κατά την οποία πραγματοποιούνται οι δράσεις της ανάπτυξης. Έτσι, σύμφωνα με τον Aydinöz (1998), τα ζητήματα αυτά είναι τα παρακάτω (Aydinöz, 1998):

- Ο σχεδιασμός σε μητροπολιτικό και περιφερειακό επίπεδο μπορεί να ελέγξει την άνοση οικονομική ανάπτυξη.
- Η ανάπτυξη των κατοικιών απαιτεί επενδύσεις στο κέντρο της πόλης. Πρέπει να υπάρχουν καλά ανεπτυγμένες κατοικίες προς ενοικίαση και πώληση, οι οποίες να είναι προσίτες από την τοπική κοινότητα.
- Νέα αντίληψη ώστε οι άνεργοι να μπορέσουν να εργαστούν.
- Ρεαλιστική προσέγγιση για την ιδιοκτησία γης και τις αξίες της γης.
- Οι κυβερνητικές πολιτικές θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στα έργα ανάπτυξης
- Καλός και αποτελεσματικός πολεοδομικός σχεδιασμός ώστε να βελτιωθεί η εικόνα της πόλης.
- Ισορροπία μεταξύ της δημόσιας και της ιδιωτικής περίθαλψης.
- Η ηγεσία πρέπει να ξεκινά από το επίπεδο της κεντρικής κυβέρνησης.

## 1.6. ΑΡΧΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Οι αρχές της ανάπλασης αναπλάθουν την προσέγγισή της ιδεολογικά και ειδικεύονται σε καθορισμένες επιδιώξεις και ενέργειες. Το γεγονός ότι υπάρχουν πολλαπλών ειδών μοντέλα ανάπλασης με διαφοροποιημένη ιδεολογική προσέγγιση, έχει ωθήσει στη δημιουργία, για καθένα από τα μοντέλα αυτά, διαφορετικών αρχών. Στις επόμενες γραμμές, θα αναφερθούν οι κυριότερες αρχές που χαρακτηρίζουν τις αναπλάσεις την σήμερον ημέρα, και πιο συγκεκριμένα στις αρχές της ήπιας μορφής αναπλάσεις:

- διεξοδική ανάλυση των συνθηκών της περιοχής επέμβασης
- σαφής καθορισμός των πεδίων επέμβασης
- πραγματοποίηση της καλύτερης δυνατής αξιοποίησης του οικονομικού, φυσικού, ανθρώπινου και άλλου δυναμικού, έχοντας συμπεριλάβει τη γη και των ιδιαιτερώσεων γνωρισμάτων του δομημένου χώρου
- διασφάλιση της συμφωνίας μεταξύ της στρατηγικής και των επιχειρούμενων προγραμμάτων με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης
- διασφάλιση της καλύτερης δυνατής συνέργειας και συμμετοχής όλων των φορέων που εμπλέκονται στο ζήτημα
- αποδοχή του τρόπου με τον οποίο πολλοί παράγοντες σχεδιασμού ενεργούν, καθώς ενδεχομένως κάποιοι να δρουν με χαμηλότερες ταχύτητες. Γι' αυτό τον λόγο δίνονται στους παράγοντες αυτούς επιπλέον μηχανισμούς ώστε να επιτευχθούν τελικά οι πρωταρχικοί στόχοι
- ανανέωση χρησιμοποιώντας μια στρατηγική η οποία είναι ολοκληρωμένη, κατανοητή και αποσκοπεί στη λύση των δυσκολιών με οργανωμένο, ρεαλιστικό και ισορροπημένο τρόπο
- εκτίμηση της αναγκαιότητας της καταμέτρησης της εξέλιξης της επιλεγμένης στρατηγικής και της επιρροής των εξωτερικών και εσωτερικών δυνάμεων
- αποδοχή της επιθυμίας για προσαρμογή και αλλαγή των πρωταρχικών προγραμμάτων σχεδιασμού εξαιτίας των εξακολουθητικών μετατροπών τους (Roberts, 2000).

## 1.7. ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ

Είναι γεγονός η συχνή σύγχυση του όρου της αστικής ανάπλασης με τον όρο της αστικής αναγέννησης, έτσι, σύμφωνα με τον Οικονόμου (2004), θεωρείται ιδιαίτερος αξιοσημείωτος ο ορισμός της έννοιας και του περιεχομένου του όρου αυτού. Η αστική ανάπλαση κάνει λόγο για επεμβάσεις στα μορφολογικά χαρακτηριστικά μιας οικιστικής περιοχής (κατά κύριο λόγο στον δημόσιο τομέα, αλλά και στον ιδιωτικό), εν αντιθέσει με την αστική αναγέννηση, η οποία κάνει λόγο για επεμβάσεις στα δομικά χαρακτηριστικά της (Stavridou & Lianopoulou, n.d.), παρόλο που, για παράδειγμα, οι αναπλάσεις μπορεί να οδηγήσουν σε μια συνολική βελτίωση της εικόνας της πόλης, η αστική αναγέννηση στοχεύει στην αλλαγή της ίδιας της πόλης, δηλαδή όχι μόνο των μορφολογικών ή ακόμη και των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών της. Η αστική αναγέννηση είναι μια ευρύτερη διαδικασία που περιέχει αστικές αναπλάσεις, χωρίς τις οποίες θα αποδεικνυόταν αρκετά δύσκολο να αποδώσει καρπούς. Οι παρεμβάσεις που γίνονται στον υφιστάμενο αστικό χώρο, οι οποίες επικεντρώνονται στη χωροταξία, προφανώς δεν είναι οι μόνες συνιστώσες του φάσματος της αστικής αναγέννησης (Οικονομου D., 2004).



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Ουσιαστικά έχουν κεντρικό ρόλο σε αυτό καθώς συνδέονται με κάποιους από τους κύριους καθοριστικούς παράγοντες του (Οίκοποπου D., 2004). Υπάρχει, συνεπώς, μια αμφίδρομη και σαφώς ιεραρχική σχέση μεταξύ των δύο. Επιπλέον, πρέπει να αναφερθεί ότι η αστική αναγέννηση, ως κατεξοχήν αναπτυξιακή διαδικασία, απαιτεί την ύπαρξη ενός συνεκτικού πλαισίου και ενός συνδυασμού διαφόρων τομεακών πολιτικών (Stavridou & Lianoroulou, n.d.).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

Στο κεφάλαιο αυτό θα πραγματοποιηθεί η διαχρονική ανάλυση του θεσμικού πλαισίου περί αναπλάσεων στον Ελλαδικό χώρο. Η αφητηρία είναι η δεκαετία του 1950, κατά την οποία η οικοδομική δραστηριότητα ήταν έντονη, και ο τερματισμός είναι το σήμερα. Επίσης θα αναλυθούν κάποιες από τις αστικές παρεμβάσεις που έγιναν αλλά και πραγματοποιούνται τώρα στην Ελλάδα. Αυτές οι αστικές παρεμβάσεις αφορούν τα Αστικά Πιλοτικά Σχέδια Ι το παράδειγμα του Πάρκου Πύργου Βασιλίσσης που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα κατά την πρώτη περίοδο προγραμματισμού (Φάση Ι) 1989 με 1993/6 και τη μεγάλη ανάπλαση στο Ελληνικό που βρίσκεται σήμερα στη πρώτη φάση υλοποίησης.

Στη συνέχεια, θα πραγματοποιηθεί, πάλι, διαχρονική ανάλυση των πολιτικών για τις Αστικές Αναπλάσεις που ακολούθησε η Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς επίσης θα αναλυθούν κάποια από τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα για τις πόλεις που εφαρμόστηκαν διαχρονικά στις πόλεις, οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες – Αποφάσεις που έλαβε η Ε.Ε., τα χρηματοδοτικά μέσα που χρησιμοποίησε και τέλος κάποια συμπεράσματα που εξήχθησαν ύστερα από την παραπάνω εκτενή ανάλυση των πολιτικών.

### 2.1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ

Στον ελλαδικό χώρο, την δεκαετία 1950 - 1960, υπήρχε μεγάλη οικοδομική δραστηριότητα. Την δεκαετία 1970 – 1980 άρχισε να κάνει την εμφάνισή του ο όρος «πολεοδομικός σχεδιασμός». Όμως παρόλα αυτά μόνο ελάχιστα παραδείγματα ανάπλασης είναι άξια αναφοράς καθώς δεν θεωρούνται και ιδιαίτερα σημαντικά αναφορικά με την κλίμακα καθώς και την οργανωτικότητα και αποτελεσματικότητα της εφαρμογής τους (Στεφάνου, 1995).

Η νομοθεσία που υπήρχε εκείνη την περίοδο, σύμφωνα με τον Γετιμή (1989), ακολουθούσε τη μεθοδολογία και τις αρχές των αναπλάσεων που εφαρμόζοντας στις Χώρες της δυτικής Ευρώπης κατά τη δεκαετία 1950 – 1960, στα πλαίσια των grand projects, με τον όρο «ριζικές αναπλάσεις» (Γετιμής Π, 1989).

Οι αναπλάσεις των χωρών αυτών αφορούσαν παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας (κατοικημένες περιοχές, οικισμοί), ο δημόσιος τομέας συμμετείχε ενεργά τόσο στον σχεδιασμό όσο και στην εφαρμογή των σχεδίων ανάπλασης. Για να υλοποιηθούν τα προγράμματα παρέχονταν διευκολύνσεις ώστε να αποκτηθεί η απαραίτητη γη (π.χ. δικαίωμα προτίμησης), καθώς και διάφορα κίνητρα (φοροαπαλλαγές) (Στεφάνου, 1995).

Έτσι, για πρώτη φορά, η καθιέρωση της έννοιας της ανάπλασης με νομικό περιεχόμενο πραγματοποιήθηκε από το ν. δ. 1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας» (ΖΕΠ) στην Παράγραφο 3 του Άρθρου 1 και ορίστηκε: «ως διοργανωμένης δομήσεως ανάπλασης περιοχής, αποτελούσης το σύνολον ή μέρος ενός οικισμού, νοείται η πολεοδομική εξυγίανσις και ο εκσυγχρονισμός αυτής» (ΝΟΜΟΣ 1003/71 , n.d.)

Το 1975 ψηφίστηκε ο νόμος 947/1979 «περί οικιστικών περιοχών», ο οποίος αντικατέστησε το ν.δ. 1003/71. Είχε μεγάλη σημασία και ενσωμάτωσε τον όρο αστική αναμόρφωση (Αραβαντινός, 1997). Σύμφωνα με τη Χατζοπούλου – Τζίκα (1979), ο νόμος αυτός καθορίζει ποιες περιοχές μπορούν να χαρακτηριστούν ως οικιστικές, ποιες χρήσεις μπορούν να έχουν, ποια θα είναι η διαδικασία κατηγοριοποίησής τους και κατά ποιο βαθμό θα μπορέσουν να αναπτυχθούν. Επίσης, φέρνει στο προσκήνιο τον ορισμό

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

του αναδασμού δίνοντας τη δυνατότητα να ενεργοποιηθεί πολεοδομικά μία αστική περιοχή με τον αστικό αναδασμό (Χατζοπούλου - Τζίκα Α, 1979).

Η Εθνική Κτηματική Τράπεζα ίδρυσε το 1973 την «Εταιρεία Ενεργού Πολεοδομίας Α.Ε. ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ» ως κατασκευαστική εταιρεία. Αποτελούσε μέσο κατά το οποίο θα ρυθμιζόνταν ορθά ο χώρος της Ελλάδας. Στη συνέχεια, από την ίδια ιδρύθηκε και η «Εθνική Κτηματική Α. Ε. Εταιρεία Οικοδομικών και Τουριστικών Επιχειρήσεων» ως μελετητική εταιρεία. Στη συνέχεια, το 1976 ιδρύθηκε η Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ ν. 446/1976). Η εταιρεία αυτή υπάγονταν στις Κρατικές Τράπεζες ή στο Δημόσιο και λειτουργούσε βάσει των κανόνων της ιδιωτικής οικονομίας (Ζηβάς Δ., 1977)

Όμως οι δύο αυτοί νόμοι πρακτικά δεν εφαρμόστηκαν με μοναδική εξαίρεση δύο περιοχές που ανέλαβε η ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ και εφάρμοσε το οργανωμένο οικιστικό πρόγραμμα ανάπτυξης. Το 1980 και όσο ήταν ακόμα κρατική η εταιρεία, υπογράφηκε σύμβαση ανάθεσης οικιστικής ανάπτυξης με οργανωμένη δόμηση στις ΖΕΠ Ξάνθης και στην Κομοτηνή. Πιο αναλυτικά, δεν εφαρμόστηκε κανένα πρόγραμμα ανάπτυξης ή οργανωμένης ανάπτυξης σύμφωνα με τις διατάξεις της ενεργούς πολεοδομίας και του αστικού αναδασμού. Το διάστημα 1987 έως το 1993, η εταιρεία πούλησε το ΟΤ 18 της ΖΕΠ Κομοτηνής σε ιδιώτες (Ektenepol | Ενωτική Παρέμβαση Μηχανικών Θράκης, n.d.).

Το Προεδρικό Διάταγμα 4/19/1978 δημοσιεύτηκε το 1978 και γνωστοποιεί την εφαρμογή μελετών ανάπτυξης, ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, οικισμών ή περιοχών αυτών και τον καθορισμό των υποχρεώσεων των παρόδων ιδιοκτητών. Τα πιο σημαντικά έργα που πραγματοποιήθηκαν ήταν οι πεζοδρομήσεις, οι παιδότοποι, η κατασκευή αρτηριών, ανισόπεδων κόμβων κλπ.

Έπειτα, το 1983 ψηφίστηκε ο νόμος 1337/83 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις», ο οποίος κατήργησε σε πολλά θέματα των προηγούμενο νόμο. Άφησε ως έχουν ζητήματα όπως ο αστικός αναδασμός και η ενεργό πολεοδομία (ΝΟΜΟΣ 1337/1983 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 33/14.03.1983, n.d.).

Σε πρώτη φάση ο νόμος δεν είχε μεγάλη ισχύ αφού ο λόγος που είχε δημιουργηθεί ήταν για να αντιμετωπίσει τα στεγαστικά προβλήματα που προέκυπταν. Αργότερα μονιμοποιήθηκε και ο ρόλος του ήταν η ρύθμιση των περιοχών που υπήρχαν στο σχέδιο πόλης ή στις επεκτάσεις του σχεδίου και για τις προβληματικές περιοχές ή περιοχές που πρέπει οπωσδήποτε να αναπλαστούν, η τροποποίησή τους (Στεφάνου, 1995).

Δεν έκανε σαφή αναφορά στον όρο ανάπτυξη ή αναμόρφωση αλλά έκανε λόγο για ζώνες παρεμβάσεων, σαν τις Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης και τις Ζώνες Ειδικών Κινήτρων, στοχεύοντας στη ανάπτυξη των κτηρίων και των εσωτερικών των πόλεων (ΝΟΜΟΣ 1337/1983 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 33/14.03.1983, n.d.-b).

Έπειτα, το 1985 θεσπίστηκε ο ν. 1577/85 (ΓΟΚ). Σε αυτόν το νόμο στο Άρθρο 13 περί ενεργό οικοδομικό τετράγωνο και στην Παράγραφο 2, ορίστηκε το ενεργό οικοδομικό τετράγωνο θεωρώντας πως «ο χαρακτηρισμός οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού αποβλέπει μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη του οικοδομικού τετραγώνου, ιδίως με την ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων του, τη διάνοιξη στο ισόγειο των κτιρίων προσβάσεων από τους κοινόχρηστους χώρους στον ενοποιημένο ακάλυπτο χώρο του τετραγώνου, την κατασκευή αίθουσας κοινωνικών εκδηλώσεων, τη

*δημιουργία χώρων και εγκαταστάσεων κοινής χρήσης για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του τετραγώνου, όπως κοινό λεβητοστάσιο κεντρικής θέρμανσης και χώρο απορριμμάτων, την αναμόρφωση του δώματος και των όψεων των κτιρίων και γενικά με επεμβάσεις που συμβάλλουν στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων και στην αντιμετώπιση των δυσμενών επιδράσεων από τις συνθήκες που αναφέρονται στην παρ. 1» (ΝΟΜΟΣ 1577/1985 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 210/18.12.1985, n.d.).*

Την περίοδο αυτή ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποκτά δημόσιο χαρακτήρα καθώς πολεοδόμηση και η εκπόνηση, η έγκριση και η εφαρμογή πολεοδομικών μελετών γίνεται μόνο από το κράτος (Αραβαντινός Α, 2007).

Ο νόμος αυτός στόχευε στην καθιέρωση όρων, περιορισμών και προϋποθέσεων ώστε να μπορέσει να εκτελεστεί οποιαδήποτε κατασκευή εκτός ή εντός των εγκεκριμένων οικισμών ή σχεδίων πόλεων, με τελική επιδίωξη να είναι η διαφύλαξη του οικιστικού, πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος και η ενίσχυση του οφέλους της κοινωνίας (ΝΟΜΟΣ 1577/1985 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 210/18.12.1985, n.d.).

Ακόμη, ο Νόμος 2507/97 θεσπίστηκε για να συμπληρώσει τον προηγούμενο Ν. 1337/83. Έχει τίτλο « Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις». Ο νόμος αυτός φιλοδοξούσε να αποτελέσει αποτελεσματικό και ευέλικτο εργαλείο, ώστε να αναπλάσει, να αναβαθμίσει και να προστατεύσει τους οικισμούς και τις πόλεις της χώρας. Ακόμη, ο νόμος αυτός έχει θέσει ένα πλαίσιο κατευθύνσεων, πολεοδομικών όρων, αρχών και διαδικασιών για την επιθυμητή ανάπτυξη – οργάνωση των οικισμών και πόλεων της χώρας. Ο νόμος αυτός θεωρήθηκε καινοτομία καθώς ήταν η πρώτη φορά που είχε θεσπιστεί θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα που θέτει σαν αυτούσιο εργαλείο τις αναπλάσεις ώστε να γίνουν τροποποιήσεις πολεοδομικών ενοτήτων και υποβιβασμένων περιοχών εντός σχεδίου, οι οποίες έχουν τον χαρακτήρα προβληματικών αστικών συνθηκών (Αραβαντινός Α, 2007).

Σύμφωνα με τον νόμο, ο ΥΠΕΝ είναι αρμόδιος ώστε να καθορίσει τις προς ανάπτυξη περιοχές, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει εναρμόνιση των βασικών κατευθύνσεων του ΓΠΣ ή του Ρυθμιστικού Σχεδίου με την ανάπτυξη και έχει εκδοθεί για τις κατευθύνσεις αυτές πρόγραμμα ανάπτυξης, το οποίο να εμπερικλείει βασικά κεφάλαια όπως τον προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα, την πολεοδομική μελέτη ανάπτυξης, τις τεχνικές και τις ιδιοκτησιακές και πολεοδομικές λεπτομέρειες (Ασπρογέρακας, 2016).

Αξίζει να σημειωθεί, ότι ο νόμος αυτός επιθυμούσε την ένταξη της προστασίας του περιβάλλοντος ως απαραίτητη παράμετρο του αναπτυξιακού σχεδιασμού, την καλή ποιότητα ζωής, την εξασφάλιση των οικολογικών πόρων και τέλος την ανάδειξη και διάσωση του αρχιτεκτονικού πλούτου. Ακόμα, ο νόμος αυτός επικεντρώθηκε στις αναπλάσεις, από μεριάς πολεοδομικών εργαλείων (Αρβανιτάκη, 2005).

Σύμφωνα με τον Ασπρογέρακα (2016) οι αδυναμίες του νόμου είναι οι εξής:

1. Οι σχετικές διαδικασίες είναι πολύπλοκες
2. Ο φορέας ανάπτυξης λειτουργεί και καθορίζεται δύσκολα και
3. Τα χρηματοδοτικά εργαλεία καθίστανται ανίκανα και αναποτελεσματικά.

Ακόμη, σύμφωνα με τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας Γ. Δημαρά (2019), ο θεσμός των αναπλάσεων του ν. 2508/1997:

4. Τα θέματα του φορέα δεν καλύπτονται ολοκληρωτικά
5. Τα προβλήματα του κοινού, της ενημέρωσης και των εμπλεκόμενων/ ενδιαφερόμενων φορέων και ομάδων δεν λύνονται

6. Τα είδη των αναπλάσεων δεν εξειδικεύονται ανάλογα με το εύρος της παρέμβασης και

7. Τα νομικά θέματα παρέμβασης στην ιδιωτική ιδιοκτησία δεν καλύπτονταν.

Τέλος, το 1999 ψηφίστηκε ο περί Χωροταξίας Νόμος Ν. 2742/99. Έφερε στο προσκήνιο τα Σχέδια Ολοκληρωμένης Παρέμβασης (Σ.Ο.Α.Π.), τα οποία είναι εργαλεία ολοκληρωμένων πολεοδομικών παρεμβάσεων. Τα σχέδια αυτά μπορούν να εφαρμοστούν σε ευρύτερες αστικές περιοχές αλλά και σε τμήματα πόλεων τα οποία όμως «παρουσιάζουν κρίσιμα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής» (Αρβανιτάκη, 2005)

## Σήμερα

Στη φιλοσοφία του ελληνικού συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού, στη σύγχρονη εποχή, φαίνεται να δεσπόζει η ολοκληρωμένη ανάπλαση. Ακόμα, αν αναλογιστεί κάποιος το γεγονός της αστικοποίησης, δηλαδή ότι μεγάλος αριθμός ανθρώπων πλέον κατοικεί στις πόλεις, γεννάει την ανάγκη για καινούριες επεμβάσεις και πολιτικές ανάπλασης (Γεωργαράκης Ν., 2017).

Το Κεφάλαιο Β «Αναπλάσεις, Αναμορφώσεις και σχετικές ρυθμίσεις» (Άρθρα 8 έως 17) του Ν. 2508/1997 περί «Βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» αποτελεί το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τις Αστικές Αναπλάσεις. Η ρύθμιση του σχεδιασμού των πόλεων γινόταν από τον Ν. 2508/1997 μέχρι ώπου τα Κεφάλαια Α «Κατευθυντήριες αρχές και βασικές διατάξεις ανά επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού» και Γ «Επεκτάσεις πολεοδομικών σχεδίων και ειδικότερες πολεοδομικές ρυθμίσεις» αντικαταστάθηκαν αρχικά με τις διατάξεις του Ν. 4269/2014 και τελικά με τις διατάξεις του ν. 4447/2016 και συνθέσαν σε ένα ενιαίο πλαίσιο τα πολεοδομικά και χωροταξικά πλαίσια όλων των προηγούμενων νόμων (Δημαράς Γ., 2019).

Αρχικά ο Ν. 4759/2020, ο οποίος ήρθε αντικατέστησε και τροποποίησε σε πολλά τον προηγούμενο (Ν. 4447/2016) και έχει ως στόχο την ρύθμιση και την ενθάρρυνση της ανανέωσης, μέσω της αστικής ανάπλασης, του παλαιού κτηριακού δυναμικού που υφίσταται στα ελληνικά αστικά κέντρα των πόλεων. Όμως αυτός ο Νόμος δεν ενθαρρύνει τη βιώσιμη ανάπτυξη, την πράσινη ανάπτυξη των πόλεων και δεν ενισχύει την Πράσινη Συμφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (η οποία θα αναλυθεί παρακάτω). Αναλυτικότερα, ο νόμος δεν ορίζει τον ενεργειακό σχεδιασμό στα αναπλαστέα νέα κτήρια και σε περιοχές ανοικοδόμησης και ανάπλασης, καθώς δίνει το ελεύθερο στους σχεδιαστές να επιλέξουν ότι επιθυμούν. Τέλος, ο νόμος αυτός έρχεται σε αντίθεση με το Σχέδιο Ελλάδα 2.0, διότι με αυτόν θεσμοθετήθηκε 5% επιπλέον Συντελεστή Δόμησης ώστε να ενθαρρυνθεί η ανάπλαση των υφιστάμενων κτηρίων ή η ανοικοδόμηση νέων κτηρίων με χαμηλό ενεργειακό αποτύπωμα. Με την αύξηση της πυκνότητας δόμησης δεν πραγματοποιείται μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης διότι κερδίζεται από την ενεργειακή κατανάλωση χάνεται από τη μεγάλη πυκνότητα δόμησης των νέων κτηρίων (ΝΟΜΟΣ 4759/2020 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 245/09.12.2020, n.d.)

Στη συνέχεια, το ΦΕΚ 510/Β/9-2-2022 αναφέρεται στα Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια. Είναι σημαντικό εργαλείο του πρώτου επιπέδου του πολεοδομικού σχεδιασμού και μαζί με τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια και τις Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης

ανήκουν στο Πρόγραμμα Πολεοδομικών Μεταρρυθμίσεων «Κωνσταντίνος Δοξιάδης». Το πρόγραμμα αυτό το χρηματοδοτεί το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Έχουν ως στόχο τη χωρική ανάπτυξη και λειτουργία των περιοχών χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα διοικητικά όρια τους, και που έχουν τη δυνατότητα λειτουργίας ως υποδοχείς προγραμμάτων, έργων ή και σχεδίων με στρατηγική σημασία και κλίμακα υπερτοπική και στις οποίες περιοχές είναι απαραίτητο να ρυθμιστούν ορθά οι χρήσεις γης και οι λοιποί όροι ανάπτυξης.

Πιο συγκεκριμένα, τα ΕΠΣ καταρτίζονται:

1. σε προγράμματα αστικής ανάπτυξης, προγράμματα αντιμετώπισης των συνεπειών από φυσικές καταστροφές και προγράμματα περιβαλλοντικής προστασίας
2. σε ΟΧΠ (Ολοκληρωμένες Χωρικές Παρεμβάσεις) που αφορούν περιοχές παρεμβάσεων στο πλαίσιο προγραμμάτων αυχρηματοδότησης από την ΕΕ
3. σε ενδεχόμενο που ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρώτου επιπέδου πρέπει να ολοκληρωθεί με ταχείς ρυθμούς λόγω της πολιτείας, εξαιτίας κάποιων κρίσιμων χωρικών προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν αμέσως ή να αποτραπεί ο σχηματισμός τετελεσμένων καταστάσεων που δημιουργούνται λόγω της ανεπάρκειας ή και της έλλειψης του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Τα Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια εγκρίνονται με Προεδρικό Διάταγμα ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη του ΚΕΣΥΠΟΘΑ και εκδίδεται μετά από πρόταση του ΥΠΕΝ (Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας) (Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια – Delta Engineering, n.d.).

Το Σχέδιο Ελλάδα 2.0 εστιάζει στις «Πράσινες Αστικές Αναπλάσεις» και αφορά το διάστημα 2021 έως και 2026. Ο Πυλώνας 1, αφορά την Πράσινη Μετάβαση και αναφέρεται στο τρόπο με τον οποίο ανταποκρίνεται η χώρα, αξιοποιώντας το Ταμείο Ανάκαμψης, στην Πράσινη Συμφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να επιτευχθεί έως το 2050 η κλιματική ουδετερότητα.

Στον Πυλώνα αυτόν ο άξονας 1.2 «Ενεργειακή αναβάθμιση του κτηριακού αποθέματος της χώρας και χωροταξική μεταρρύθμιση», θα γίνει χρηματοδότηση σε «Στρατηγικές αστικών αναπλάσεων που πυροδοτούν την αστική ανάπτυξη και βελτιώνουν σημαντικά την ποιότητα ζωής και το αστικό περιβάλλον (π.χ. στον Ελαιώνα, στη Δυτική Αθήνα, στο Νότιο παραλιακό μέτωπο της Αττικής, στη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα και άλλες πόλεις, μικρές και μεγάλες). Οι αναπλάσεις αυτές θα βελτιώσουν την ζωή των κατοίκων και θα αποτελέσουν πόλους έλξης επισκεπτών, επενδύσεων και νέων θέσεων εργασίας» ("Next Generation EU" Ελλάδα 2.0 EUROPEAN UNION, n.d.).

### 2.1.1. ΝΟΜΟΣ 2508/1997

#### ❖ Σκοπός της Ανάπλασης (άρθρο 8 παρ. 1)

Η ανάπλαση στοχεύει και επιθυμεί να βελτιωθούν οι συνθήκες κάτω από τις οποίες ζουν οι κάτοικοι μιας περιοχής, να βελτιωθεί το δομημένο περιβάλλον, καθώς και να αναδείξει και να προστατεύσει τα ιστορικά, αισθητικά, πολιτιστικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά και στοιχεία κάθε περιοχής.

#### ❖ Περιοχές ανάπλασης (άρθρο 8 παρ. 2 & παρ. 3)

Περιοχές ανάπλασης θεωρούνται οι περιοχές οι οποίες βρίσκονται μέσα στα όρια εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων οριοθετημένων οικισμών και παρουσιάζουν θέματα αλλοίωσης και υποβάθμισης του οικιστικού περιβάλλοντος και τα θέματα αυτά δεν είναι αντιμετωπίσιμα αποκλειστικά μόνο με τους όρους και περιορισμούς δόμησης και με τις σύνηθες πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλης (δηλαδή χρησιμοποιώντας απλούς κανόνες ρυθμιστικού πολεοδομικού σχεδιασμού). Όμως απαιτείται ο προγραμματισμός και ο σχεδιασμός ενός αθροίσματος από κατευθυνόμενα μέτρα, ώστε να επιτευχθεί το ζητούμενο αποτέλεσμα.

Μία περιοχή για να οριστεί ως περιοχή ανάπλασης είναι απαραίτητο να ισχύουν οι περισσότεροι από τους παρακάτω κατηγορίες προβλημάτων:

- Να έχει μεγάλες πυκνότητες κτηρίων ή και μεγάλες ανεπάρκειες σε κοινόχρηστους χώρους και χώρους για κοινωφελείς εγκαταστάσεις
- Οι χρήσεις γης της να χαρακτηρίζονται από αντιθέσεις ή να πρέπει να αναδιαμορφωθούν ριζικά, δίνοντας πάντα βαρύτητα τόσο στις προοπτικές όσο και στα περιθώρια της περιοχής αυτής
- Να απουσιάζει η προσπάθεια προφύλαξης και ανάδειξης αρχαιολογικών, ιστορικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και στοιχείων
- Η ποιότητα του περιβάλλοντος που είναι δομημένο να υποβαθμίζεται αυξανόμενα καθώς και των φυσικών της στοιχείων
- Να έχει μεγάλες δυσκολίες όσον αφορά στα αποθέματα κτηρίων κατοικίας.

#### ❖ Ορισμός περιοχής ανάπλασης (άρθρο 8 παρ. 4)

Μια περιοχή, χαρακτηρίζεται αναπλαστέα από το αντίστοιχο Γ.Π.Σ., Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. ή ρυθμιστικό σχέδιο.

Στο ενδεχόμενο που αυτός ο χαρακτηρισμός δεν έχει οριστεί από τα παραπάνω θεσμοθετημένα σχέδια, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σε περίπτωση μόνο που η ανάπλαση εναρμονίζεται με τις κύριες κατευθύνσεις του σχεδίου αυτού.

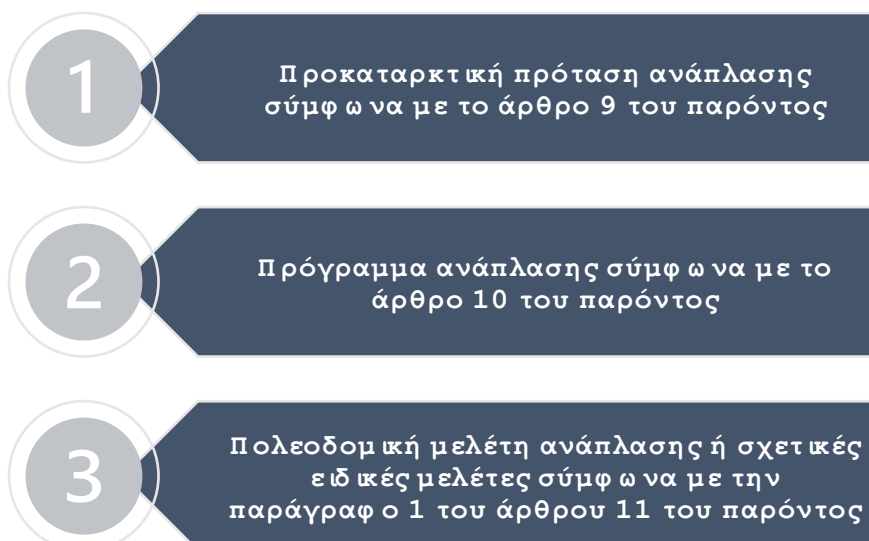
#### ❖ Περιεχόμενο και μορφή ανάπλασης (άρθρο 8 παρ. 5)

Το επίπεδο της πολεοδομικής παρέμβασης, κυρίως σε χώρους όπου επιτρέπεται η ανοικοδόμηση (Ο.Τ.) καθορίζουν τις αναπλάσεις και γίνεται να πάρουν την παρακάτω μορφή και περιεχόμενο:

1. Ανακατασκευή συγκεκριμένων οικιστικών χώρων ή και μεμονωμένων οικοδομικών τετραγώνων. Σύμφωνα με το άρθρο 14 του νόμου αυτού, η ανασυγκρότηση αυτή συνδέεται με την ανοικοδόμηση του πιο μεγάλου μέρους της περιοχής.
2. Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων και χώρων που διατίθενται προς οικοδόμηση της περιοχής κάνοντας παρεμβάσεις στη διαρρύθμιση των εσωτερικών χώρων, στις όψεις και χρήσεις κτηρίων, σε εξοπλισμό τους που είναι συμπληρωματικός, με τα επιτακτικά δίκτυα και χώρους, στην ενοποίηση, διαμόρφωση και την αναβάθμιση αισθητικά των χώρων που είναι κοινόχρηστοι, ακάλυπτοι, των οικοδομικών τετραγώνων και οι υποδομές που είναι χρήσιμες να κατασκευαστούν ή και να βελτιωθούν.
3. Καλύτερευση του εξοπλισμού ώστε να είναι λειτουργικός και των κοινόχρηστων και ακάλυπτων χώρων και των κοινωφελών εγκαταστάσεων ώστε να είναι αισθητικά και μορφολογικά ευπαρουσίαστα.

#### ❖ Διαδικασία ανάπλασης (άρθρο 8 παρ. 7 & παρ. 8)

Για να πραγματοποιηθεί μία ανάπλαση πρέπει να γίνει:



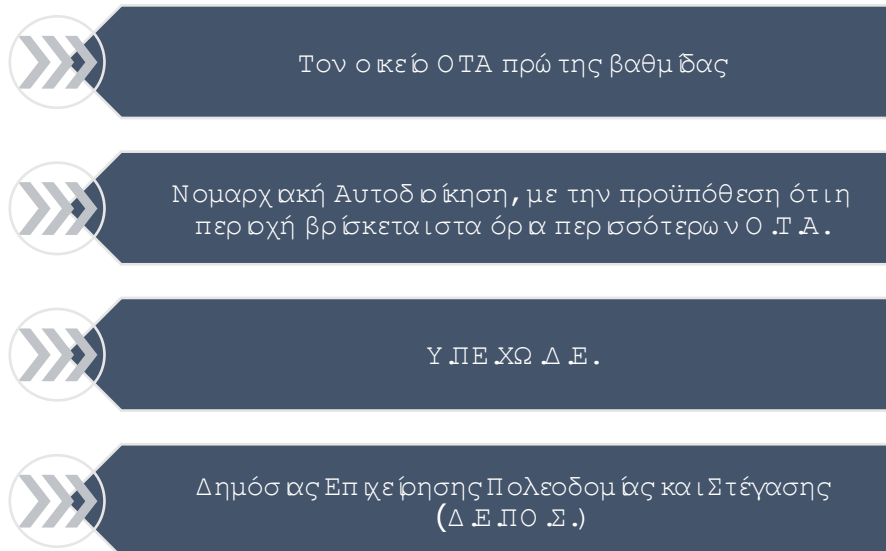
Σχήμα 2: Διαδικασία ανάπλασης  
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Πραγματοποιείται δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και γίνεται ο καθορισμός των προδιαγραφών της προκαταρκτικής πρότασης και των μελετών, για τις οποίες είναι δυνατή η διαφοροποίησή τους ανά κατηγορία περιοχών ή τρόπο ανάπλασης, με απόφαση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.



### ❖ Πρόγραμμα ανάπλασης – Φορείς (άρθρο 10)

Η διαδικασία του Νόμου αυτού είχε αφητηρία πάντα ένα από τους παρακάτω φορείς:



Σχήμα 3: Φορείς ανάπλασης  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο οικείος Ο.Τ.Α. έχει υποχρέωση στη δημοσίευση της πρότασης ευρύτερα, χρησιμοποιώντας κάθε πρόσφατο μέσο όπως οι ανακοινώσεις, τον ηλεκτρονικό και έντυπο τύπο, οι ανοιχτές συνεδρίες και να στείλει την πρόταση στους δημόσιους οργανισμούς και υπηρεσίες που έχουν σχέση με την ανάπλαση που προτείνεται.

Στην περίπτωση που δεν έχει οριστεί ως φορέας ο ίδιος αυτός οργανισμός, εποπτεύει και ελέγχει την δραστηριότητα του φορέα ανάπλασης ο οργανισμός πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας αυτοδιοίκησης ή το συμβούλιο της περιοχής που ενέκρινε την προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 9.

Από την άλλη μεριά, αν η προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης έχει εγκριθεί με υπουργική απόφαση, εποπτεύει και ελέγχει την δραστηριότητα του φορέα ανάπλασης το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 9.

Όμως, υπάρχουν αρκετοί λόγοι μη εφαρμογής του θεσμικού αυτού εργαλείου, με αποτέλεσμα η αναγκαιότητα του να είναι μεγάλη. Αρκετά κρίσιμα σημεία του νόμου 2508/97 για τις αναπλάσεις εκφράζονται παρακάτω((PDF) FAILURE TO IMPLEMENT THE INSTITUTIONAL TOOL OF REGENERATION. THE CASE OF VOLOS | Vassia Lianopoulou - Academia.Edu, n.d.):

- Νομοθετική πολυπλοκότητα ως προς τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν.
- Δυσκαμψία ως προς τους αρμόδιους φορείς. Δεν δίνεται η ευκαιρία να αναπτυχθεί η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
- Ο δημόσιος τομέας, ο οποίος αντιμετωπίζει μείζον πρόβλημα αποθεματικών ιδιαίτερα κατά την τρέχουσα ελληνική οικονομική κρίση, είναι η μόνη πηγή χρηματοδότησης.

- Δεν υπάρχει νομική διαφοροποίηση ως προς τη διαδικασία ανάπλασης ανάλογα με τον βαθμό έντασής της (ήπια ή άκρως επεμβατική μορφή αναγέννησης) και επιπλέον δεν υπάρχει δυνατότητα ανάπλασης της λευκής περιοχής που εντάσσεται στο θεσμικό πλαίσιο.
- Αδυναμία ενημέρωσης του κοινού ώστε να μπορέσει να συμμετάσχει στη διαδικασία ανάπλασης ώστε να αποφευχθούν αρνητικές αντιδράσεις και το έργο να αγκαλιαστεί από την τοπική κοινωνία. (Tsoukala A., 2005).
- Έλλειψη θεσμικών μέτρων για ανακαινίσεις κτιρίων και ανακατασκευές εντός των περιοχών ανάπλασης, σε περίπτωση που οι ιδιοκτήτες αδιαφορούν για την αποκατάστασή τους. (Tsoukala A., 2005).

### *2.1.2. ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - ΔΡΑΣΕΙΣ*

Στην Ελλάδα, σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν αρκετά έργα αστικής παρέμβασης, στα πλαίσια της πολιτικής συνοχής. Κάποια από τα έργα αυτά εμφανίζονται στις δύο φάσεις των αστικών πιλοτικών σχεδίων (Ανδρικοπούλου, 2014).

Φάση I: 1989 έως 1993/1996

Φάση II: 1997 έως 1999

Κατά την πρώτη περίοδο προγραμματισμού του προγράμματος, η Ελλάδα συμμετείχε στο πρόγραμμα με δύο πιλοτικά σχέδια, με αυτό της Αθήνας και με αυτό της Θεσσαλονίκης. Τα σχέδια αυτά ολοκληρώθηκαν σταδιακά μέχρι και το 1996 (Ανδρικοπούλου, 2014).

Κατά τη δεύτερη περίοδο προγραμματισμού του προγράμματος, η Ελλάδα συμμετείχε στο πρόγραμμα με δύο πιλοτικά σχέδια, με αυτό της Αλεξανδρούπολης και με αυτό της Δυτικής Αθήνας (Ανδρικοπούλου, 2014).

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε το πρόγραμμα της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN.

URBAN I: 1994 έως 1999

URBAN II: 2000 έως 2006

Κατά την πρώτη περίοδο προγραμματισμού του προγράμματος, εγκρίθηκαν και χρηματοδοτήθηκαν προγράμματα που αφορούσαν τμήματα των αστικών περιοχών της Ελλάδας που είχαν προβλήματα. Τα προγράμματα αυτά έγιναν σε προβληματικές περιοχές των ακόλουθων πόλεων: Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλο (Ν. Ιωνία), Σύρο (Ερμούπολη), Αθήνα (στους Δήμους Περιστερίου, Κερατσινίου και Δραπετσώνας). Αντίστοιχα, κατά τη δεύτερη προγραμματική περίοδο του προγράμματος, πραγματοποιήθηκε και η ένταξη των εξής Δήμων: Δήμου Περάματος, Κομοτηνής και Ηρακλείου Κρήτης. Στους δήμους αυτούς δόθηκε χρηματοδότηση ώστε να αναζωογονηθούν κοινωνικά και οικονομικά οι προβληματικές και υποβαθμισμένες περιοχές τους. Τα μέτρα τα οποία εγκρίθηκαν και υλοποιήθηκαν έχουν να κάνουν με τις ακόλουθες θεματικές ενότητες (Αραβαντινός Α, 2007):

- Στον αστικό ιστό να πραγματοποιηθούν ολοκληρωμένες πολεοδομικές επεμβάσεις ώστε να αναδειχθεί και να αναπλαστούν οι περιοχές που είναι αναβαθμισμένες.
- Η πολιτιστική κληρονομιά να αναδειχθεί, το δίκτυο πολιτιστικών δραστηριοτήτων να υποστηριχθεί και να διασυνδεθεί και να δημιουργηθούν εκπαιδευτικού και πολιτιστικού χαρακτήρα υποδομές τουρισμού.
- Οι μικρές επιχειρήσεις να ενισχυθούν και να στηριχθούν.
- Η δημιουργικότητα και η απασχόληση να ενισχυθούν και να υπάρχει επαγγελματική κατάρτιση.

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

- Οι ευπαθείς κοινωνικές ομάδες να στηριχθούν και να καταπολεμηθεί ο κοινωνικός αποκλεισμός.
- Η ποιότητα της ζωής να αναβαθμιστεί και το περιβάλλον να προστατευτεί και να αναβαθμιστεί.
- Οι κοινωνικές υπηρεσίες και η εξυπηρέτηση του πολίτη να αναβαθμιστούν και να εξελιχθούν.

Ακόμη, έλαβαν χώρα και άλλα σχέδια κατά τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα των περιόδων 2000 έως 2006 και 2007 έως 2013 (Ανδρικοπούλου, 2014).

Ακολούθως, πραγματοποιήθηκαν τα δίκτυα του προγράμματος URBACT (*URBACT - Homepage | Urbact.Eu, n.d.-a*).

URBACT I: 2002 έως 2006

URBACT II: 2007 έως 2013

URBACT III: 2014 έως 2020

URBACT IV: 2021 έως 2027

Στο δίκτυο URBACT IV που πραγματοποιείται στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο, συμμετέχουν και ελληνικές πόλεις.

Παρακάτω θα αναφερθούν 2 παραδείγματα ελληνικών πόλεων, οι οποίες επιθυμούν να ενταχθούν σε δίκτυα, όμως βρίσκονται σε πολύ αρχικό στάδιο αναζήτησης του βασικού ρόλου που είναι ο επικεφαλής εταίρος.

#### ΔΙΚΤΥΟ ΣΤΗ ΛΑΜΙΑ

«ΑΜΦΙΚΤΥΩΝΙΕΣ Α.Ε. είναι ένας αναπτυξιακός φορέας που εδρεύει στην πόλη της Λαμίας της Στερεάς Ελλάδας, μια λιγότερο ανεπτυγμένη περιοχή της χώρας, που χαρακτηρίζεται από τη μοναδική γεωγραφική ποικιλομορφία, την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και τα μοναδικά τοπικά προϊόντα. Ο Δήμος Λαμιέων έχει πληθυσμό περίπου 80.000 κατοίκους και έχει έκταση 947.006 km<sup>2</sup>, η δημοτική ενότητα 413.482 km<sup>2</sup> (URBACT- European Union).

Μέτοχοι της εταιρείας είναι οι Δήμοι Λαμιέων, Αμφίκλειας – Ελάτειας, Δομοκού, Μακρακώμης και Στυλίδας. Πρόεδρος του φορέα εκτελεί ο Δήμαρχος του Δήμου Λαμιέων. Ο φορέας λειτουργεί ως συνεργάτης όλων των παραπάνω Δήμων στο σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Αυτή η ιδέα του έργου αφορά μόνο τον Δήμο Λαμιέων γιατί η Λαμία είναι η πρωτεύουσα της περιοχής και υπάρχει μεγάλη ανάγκη για αλλαγή (*Greece | Urbact.Eu, n.d.*).

Η πρόκληση είναι η πόλη της Λαμίας να γίνει πρότυπο πόλης για βιώσιμη ανάπτυξη και τουριστικό προορισμό. Πολλοί πολίτες στην πόλη της Λαμίας επιθυμούν την αλλαγή, αλλά δεν ξέρουν πώς να την πετύχουν. Υπάρχει ανάγκη να ακολουθηθεί ένας πλούτος έμπνευσης, συμμετοχής και ενεργοποίησης. Η Λαμία είναι μια πόλη που δυσκολεύεται να εφαρμόσει νέες στρατηγικές και πολιτικές. Οι κύριες προκλήσεις της πόλης (*Greece | Urbact.Eu, n.d.*):

- οι πολίτες αισθάνονται ότι δεν υπάρχει συμπαγές κέντρο δραστηριοτήτων πόλης,
- οι βελτιωμένοι δημόσιοι χώροι συνάντησης με πράσινο και τέχνη του δρόμου και
- απαιτούνται νέες ολοκληρωμένες και βιώσιμες τεχνολογικές λύσεις (*Greece | Urbact.Eu, n.d.*).

Κύριο όραμα είναι η παροχή ποιότητας ζωής, η δημιουργία κινήτρων για τον ενεργό πληθυσμό και η προσέλκυση νέων κατοίκων στην πόλη της Λαμίας (*Greece | Urbact.Eu, n.d.*).

Με το προτεινόμενο δίκτυο η πόλη επιθυμεί να αντλήσει έμπνευση από άλλες πόλεις, να έρθουμε σε επαφή με τις βέλτιστες πρακτικές και να συνεργαστούμε προκειμένου να αναπτύξουμε δράσεις για αλλαγή, όπως (*Greece | Urbact.Eu, n.d.*):

- Πράσινη μετάβαση: ενίσχυση του πρασίνου των δημόσιων χώρων για να γίνει η πόλη μας πιο ζωντανή και πιο ανθεκτική στο κλίμα
- Ποιότητα φύλου: αποκατάσταση προσώπων κτιρίων, υποστήριξη της τέχνης του δρόμου που υποστηρίζει γυναίκες καλλιτέχνες, επιτρέπονται εκδηλώσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, βελτιώνοντας τη ζωή των πολιτών και δημιουργώντας κίνητρα και για γυναίκες επιχειρηματίες, διασφαλίζοντας ότι γυναίκες και άνδρες, κορίτσια και αγόρια μπορούν να συμμετέχουν ελεύθερα και ισότιμα στην κοινωνία. Διερεύνηση νέων τρόπων αύξησης της ελκυστικότητας της πόλης για την πρόσκληση και τη διατήρηση νέων επενδύσεων και κατοίκων.
- Ψηφιακός μετασχηματισμός: επιτάχυνση του ψηφιακού μετασχηματισμού των πόλεων μας μέσω ολοκληρωμένων και βιώσιμων τεχνολογικών λύσεων.

Στόχος της πόλης είναι η συνεργασία και η ανταλλαγή γόνιμων εμπειριών και πολύτιμων γνώσεων με άλλους ευρωπαϊούς εταίρους που αντιμετωπίζουν τις ίδιες προκλήσεις και η οικοδόμηση κοινών στρατηγικών βιώσιμης ανάπτυξης (*Greece | Urbact.Eu, n.d.*).

Το πρόγραμμα αυτό δεν έχει ξεκινήσει ακόμα, καθώς βρίσκεται στο αρχικό στάδιο εύρεσης Εταίρου του Έργου και Επικεφαλή Εταίρο (*Greece | Urbact.Eu, n.d.*).

#### ΔΙΚΤΥΟ ΣΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Από την αρχαιότητα, τα ποτάμια ήταν οι κύριοι δρόμοι επικοινωνίας (μεταφορά πρώτων υλών και προϊόντων, μεταφορά ανθρώπων και πολιτισμών κ.λπ.) των πόλεων της ενδοχώρας. Για το λόγο αυτό, πολλές πόλεις αναπτύχθηκαν κυρίως στις όχθες ποταμών.

Η πρόταση του Δικτύου «ΞΕΒΑΣΤΕ ΤΑ ΦΡΑΓΜΑΤΑ – CITIES RE-DISCOVER THEIR RIVERS» στοχεύει στην ανάδειξη και αξιοποίηση των παραποτάμιων περιοχών πόλεων με κοινά -αν είναι δυνατόν- χαρακτηριστικά, ώστε τα ποτάμια να αποκτήσουν και πάλι σημαντικό ρόλο στην καθημερινή ζωή και την εικόνα του πόλη και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην «πράσινη» και «αιφόρο» αστική αναζωογόνηση, αντιμετωπίζοντας ένα ολοκληρωμένο σχέδιο παρεμβάσεων σε όλες τις πτυχές: στέγαση, οικονομική ανάπτυξη, καινοτομία, πολιτισμός και κληρονομιά, αστικός σχεδιασμός, προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος.

Η πόλη επιθυμεί μέσα από μελέτη, διαβούλευση με τους φορείς της κοινωνίας (stakeholders) και αξιοποίηση εμπειριών από καλές πρακτικές, να δημιουργήσει ολοκληρωμένα σχέδια δράσης για ολοκληρωμένη αστική αναζωογόνηση μέσω της αξιοποίησης ποταμών και παραποτάμιων περιοχών στις πόλεις μας.

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές και τη μεθοδολογία του URBACT, σκοπεύουμε να αναπτύξουμε το προτεινόμενο Δίκτυο γύρω από τους ακόλουθους πέντε πυλώνες:

1. Πολεοδομικός σχεδιασμός
2. Οικονομία
3. Κοινωνική συνοχή
4. Ποιότητα ζωής
5. Διακυβέρνηση

Ήδη ο Δήμος έχει έρθει σε συμφωνία με τον Δήμο Malbork (Πολωνία) και βρίσκεται σε προχωρημένες συζητήσεις με άλλους Δήμους για τη συγκρότηση του Δικτύου.

Το πρόγραμμα αυτό δεν έχει ξεκινήσει ακόμα, καθώς βρίσκεται στο αρχικό στάδιο αναζήτησης Συνεργατών Έργου και Επικεφαλής Συνεργάτη για αυτό το καινοτόμο και πολλά υποσχόμενο Δίκτυο (*Greece | Urbact.Eu, n.d.*).

#### Αστικά Πιλοτικά Σχέδια I: Αθήνα – Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης

Στη συνέχεια, θα γίνει αναφορά στο πιλοτικό σχέδιο που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα κατά την πρώτη περίοδο προγραμματισμού (Φάση I) 1989 με 1993/6. Η αναφορά αυτή έχει σκοπό την πιο αναλυτική έκθεση του σχεδίου αυτού ώστε να πάρουμε μία γεύση από αυτά τα προγράμματα και να καταλάβουμε το μέγεθος της περιοχής δράσης, σε ποιες θεματικές ενότητες βασίστηκαν οι σχεδιαστές του προγράμματος και ποιο ήταν το αποτέλεσμα του.

Αρχικά, όσον αφορά την Αθήνα, το πιλοτικό σχέδιο αναφέρονταν στην περιοχή του Πάρκου του Πύργου Βασιλίσσης. Το τμήμα αυτό βρίσκεται στη βορειοδυτική πλευρά της πόλης και αφορά μία αρκετά μεγάλη έκταση που ανήκει στο δημόσιο (Ανδρικοπούλου, 2014).

Η δυτική Αθήνα, ως γνωστόν, είναι μια περιοχή η οποία είναι αρκετά υποβαθμισμένη, τόσο ως προς το αστικό περιβάλλον όσο και ως προς την ποιότητα ζωής. Τα εισοδήματα των κατοίκων είναι χαμηλά και στην περιοχή υπάρχει έντονη ανεργία λόγω της μειωμένης απασχόλησης στους τομείς της βιομηχανίας. Κατά τις δεκαετίες των 1950 και 1960 η περιοχή κατοικήθηκε με εισροές μεταναστών που προέρχονται από την Ελλάδα και στις επόμενες δεκαετίες κατοικήθηκε και από μετανάστες Έλληνες προερχόμενοι από την πρώην Σοβιετική Ένωση και τον Πόντο. Η ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Αθήνας έχει πληθυσμό 500.000 άτομα (απογραφή του 2021) (Ανδρικοπούλου, 2014).

Πίνακας 4: Αστικά Πιλοτικά Σχέδια I: Αθήνα – Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης

<b>Γενικά στοιχεία</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 1,5χλμ μη αξιοποιήσιμη δημόσια έκταση</li><li>• Αρχική εστίαση (1<sup>ο</sup> στάδιο: 01/1991 έως 06/1995) σε περιοχή έκτασης 66 εκταρίων</li><li>• Στη συνέχεια, (2<sup>ο</sup> στάδιο έως και το τέλος του 1999) η έκταση έφτασε τα 88 εκτάρια</li><li>• Πληθυσμός Δ. Αθήνας: 500.000 περίπου άτομα και</li><li>• Πληθυσμός των άμεσα γειτονικών περιοχών: 120.000 περίπου άτομα</li></ul>
<b>Προβλήματα</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Έλλειψη στις κοινωνικές υποδομές</li><li>• Ανεπαρκείς εξυπηρητήσεις εκπαίδευσης, αναψυχής και πρόνοιας</li><li>• Απουσία χώρων πρασίνου</li></ul> <p>Όλα αυτά λόγω ανεπάρκειας του σχεδιασμού, της γρήγορης αστικοποίησης, οδήγησαν σε προβλήματα κοινωνικής και περιβαλλοντικής φύσεως.</p>
<b>Στόχοι</b>	<p><b>Πρωταρχικός στόχος:</b> να αντιμετωπιστούν οι κοινωνικές ανισότητες της περιοχής και η άσχημη ποιότητα του περιβάλλοντος</p> <p><b>Ειδικοί στόχοι:</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• δημιουργία εγκαταστάσεων αναψυχής και αθλητισμού</li><li>• περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση του κοινού</li><li>• οικονομική ανάπτυξη</li><li>• κοινωνική ένταξη μειονοτήτων και μεταναστών</li><li>• χρήση εμπορικών δραστηριοτήτων για υποστήριξη του πάρκου</li><li>• συντήρηση και αποκατάσταση των ιστορικών κτηρίων του πάρκου</li></ul>
--	---

(Πηγή: Ανδρικοπούλου κ.ά., 2014).

Έτσι, με βάση τους παραπάνω στόχους (βλ. Πίνακα 4) στο πάρκο αυτό έχουν γίνει σημαντικές επεμβάσεις διαμόρφωσης όπως: χώροι αναψυχής, τεχνητές λίμνες, λόφοι, μικροί καταρράχτες, ένα «υπαίθριο μουσείο» Αττικής χλωρίδας και το οποίο περιέχει θάμνους και δέντρα τοπικής χλωρίδας.



Εικόνα 8: Το πάρκο « Αντώνης Τρίτσης» σήμερα

Πηγή: <https://parkotritsis.gr/>

Πλέον το πάρκο λέγεται «Αντώνης Τρίτσης» Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης. Έχει έκταση 1.200 στρέμματα και είναι ένα από τα λιγιστά μοναδικά τοπία φυσικού κάλλους στο αστικό περιβάλλον της Αθήνας (Homepage - Μητροπολιτικό Πάρκο Αντώνης Τρίτσης, n.d.).





Εικόνα 9: Κάτοψη του πάρκου «Αντώνης Τρίτσης»  
Πηγή: <https://8848m.wordpress.com/2007/05/17/parko/>

#### Η ανάπλαση του Ελληνικού

Τέλος, θα γίνει εκτενής αναφορά στην μεγαλύτερη ανάπλαση που σχεδιάζεται να γίνει στην Ελλάδα, στην περιοχή του Ελληνικού. Η αναφορά θα γίνει ώστε να εντοπίσουμε τις διαφορές στις τεχνικές και στα μέσα ανάπλασης της δεκαετίας του 1990 και του σήμερα. Θα διαπιστώσουμε ότι λόγω της αυξανόμενης περιβαλλοντικής κρίσης οι στόχοι και τα μέσα ανάπλασης διαφέρουν. Το έργο του Ελληνικού αποτελεί το μεγαλύτερο έργο αστικής ανάπλασης της Ευρώπης (Building Europe's Largest Urban Regeneration Project with ECOPact, n.d.).

Είναι ένα έργο 8 δισ. ευρώ της Lambda Development, της κορυφαίας εταιρείας ανάπτυξης ακινήτων στην Ελλάδα. Το Ελληνικό είναι η μεγαλύτερη ιδιωτικά χρηματοδοτούμενη επένδυση στην ελληνική ιστορία. Σχεδιασμένο από την Foster + Partners, η αστική ανάπτυξη στη Ριβιέρα της Αθήνας θα είναι τρεις φορές το μέγεθος του Μονακό και θα εκτείνεται σε 6,2 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα. Είναι επίσης ένα ορόσημο βιωσιμότητας: το έργο πρόκειται να αυξήσει την ποσότητα πρασίνου στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας κατά 44% και θα ανακυκλώσει την υποδομή του εγκαταλειμμένου διεθνούς αεροδρομίου της Αθήνας (Building Europe's Largest Urban Regeneration Project with ECOPact, n.d.).

Το Ελληνικό θα περιλαμβάνει κτήρια κατοικιών, γραφείων και καταστημάτων, καθώς και ιατρικές, εκπαιδευτικές, αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, τα οποία θα πληρούν όλα τα υψηλότερα πρότυπα βιωσιμότητας. Θα εγκατασταθεί και θα λειτουργήσει επιτόπια μονάδα έτοιμου μίγματος δυναμικότητας 130 κυβικών μέτρων σκυροδέματος την ώρα. Με τη χρήση αυτή, η ανάπτυξη του Ελληνικού θα είναι σε θέση να μειώσει το αποτύπωμα άνθρακα του σκυροδέματος στα κτίρια και τις υποδομές του κατά τουλάχιστον 30% (Εικόνα 10) (Building Europe's Largest Urban Regeneration Project with ECOPact, n.d.).

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Η ανάπτυξη μεταμορφώνει τον χώρο του εγκαταλειμμένου Διεθνούς Αεροδρομίου του Ελληνικού που έχει κλείσει από το 2001, ανακυκλώνοντας ή επαναχρησιμοποιώντας μεγάλο μέρος της υποδομής του για να προωθήσει τις κυκλικές κατασκευές και να χτίσει νέα από παλιά (Building Europe's Largest Urban Regeneration Project with ECOPact, n.d.).

Σχεδόν 28.000 τετραγωνικά μέτρα σκυροδέματος και άσφαλτος από παλιούς διαδρόμους θα επαναχρησιμοποιηθούν για παγκάκια και πλακόστρωτα. Ένα από τα τρία μόνο αεροδρόμια στον κόσμο που σχεδιάστηκε από τον διάσημο αρχιτέκτονα Eero Saarinen, η αίθουσα του τερματικού σταθμού της δεκαετίας του 1960 θα μετατραπεί σε χώρο εκδηλώσεων (Building Europe's Largest Urban Regeneration Project with ECOPact, n.d.).

Η κατασκευή του Ελληνικού βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη, με την πρώτη φάση να αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2026. (Building Europe's Largest Urban Regeneration Project with ECOPact, n.d.).



Εικόνα 10: Η αναμενόμενη μορφή του Ελληνικού  
Πηγή:

<https://www.holcim.com/who-we-are/our-stories/ellinikon#:~:text=Holcim%20is%20providing%20ECOPact%20low,located%20outside%20of%20Athens%2C%20Greece>

### 2.1.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Στη συνέχεια, βρίσκονται σε ισχύ κάποια χρηματοδοτικά εργαλεία όπως το JEREMIE και JESSICA τα οποία χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Το JEREMIE (Joint European Resources for Small and Medium-sized Enterprises – Κοινοί ευρωπαϊκοί πόροι για τις πολύ μικρές ως μεσαίες επιχειρήσεις), στην περίπτωση μας, είναι η χρηματοδότηση μικρομεσαίων start-up επιχειρήσεων που εγκαθίστανται σε περιοχές ανάπλασης. (capital.gr). Η Ελλάδα, μαζί με άλλες ευρωπαϊκές χώρες διάλεξαν την πρωτοβουλία αυτή ώστε να ενισχυθεί η επιχειρηματικότητα και η ανταγωνιστικότητα (ΕΠΑνεΚ – ΕΣΠΑ 2014-2020 – Ταμείο Κεφαλαίου JEREMIE, n.d.).

Διαχρονικά, μέσω του Ταμείου Χαρτοφυλακίου, το JEREMIE, το 2010 για πρώτη φορά ήρθε στην Ελλάδα και αποτέλεσε την πρώτη δράση κατά την οποία οι πόροι του ΕΣΠΑ 2007-2013 χρησιμοποιήθηκαν ώστε να υποστηριχθούν και να χρηματοδοτηθούν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις με ίδια κεφάλαια ή δάνεια. Κατά τη διάρκεια της επόμενης προγραμματικής περιόδου, τελείωσε το 2016, μέσω των χρηματοδοτικών κεφαλαίων της χώρας διοχετεύτηκαν δάνεια επιμερισμού κινδύνου καθώς και μέσω επιλεχθέντων Ταμείων Συμμετεχόντων χρηματοδοτήθηκαν τα συμμετοχικά κεφάλαια (Τροποποίηση Της Συμφωνίας Χρηματοδότησης Του Ταμείου "Jeremie," n.d.).

Από την άλλη, το JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas - Κοινή ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές), είναι χρηματοπιστωτικό εργαλείο, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το διάστημα 2007-2013 και ενισχύει την εφαρμογή των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Το πρόγραμμα στηρίζει τα επενδυτικά προγράμματα και τα έργα αστικής ανάπτυξης κινητοποιώντας ιδιωτικά και δημόσια κεφάλαια ώστε να χρηματοδοτηθούν οι ολοκληρωμένες δράσεις αστικής ανάπτυξης (Ανδρικοπούλου, 2014).

Ο επηρεασμός της Ελλάδας από την αστική πολιτική που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι γεγονός και οδήγησε την χώρα στην ανάπτυξη των προαναφερόμενων προγραμμάτων (Ανδρικοπούλου, 2014).

#### **Ταμείο Υποδομών Ταμείων - Ελλάδα**

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και η Ελλάδα συνεργάζονται για τη βελτίωση των αστικών περιοχών, την αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και την ενεργειακή απόδοση στη χώρα.

Στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), η ΕΤΕπ και το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας μαζί με τη Διαχειριστική Αρχή του Επιχειρησιακού Προγράμματος Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία, δημιούργησαν ταμείο κεφαλαίων για την προγραμματική περίοδο 2014-2020. Η ΕΤΕπ διαχειρίζεται 450 εκατ. ευρώ για λογαριασμό της χώρας. Αυτό το ταμείο κεφαλαίων είναι ένα από τα χρηματοδοτικά μέσα που χρησιμοποιεί η ΕΤΕπ στις χώρες της ΕΕ (*Infrastructure Fund of Funds – Greece*, n.d.).

Το χρηματοδοτικό μέσο μπορεί να υποστηρίξει αιολικά πάρκα, φωτοβολταϊκές εγκαταστάσεις, μονάδες βιομάζας και βιοαερίου και υδροηλεκτρικούς σταθμούς καθώς και νέες επενδύσεις για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης σε δημόσια και ιδιωτικά κτίρια.

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Το χρηματοδοτικό μέσο υποστηρίζει επίσης την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη σε αστικές και νησιωτικές περιοχές. Το όργανο στοχεύει υποδομές αποβλήτων και ύδρευσης, βιομηχανικά πάρκα, τουριστικές υποδομές, ανακατασκευή φαινομένων για εμπορική, επιχειρηματική, εκπαιδευτική και πολιτιστική χρήση. Υποστηρίζει επίσης την εκμετάλλευση του αποθέματος της δημόσιας περιουσίας (*Infrastructure Fund of Funds – Greece, n.d.*).

Ποιος μπορεί να συμμετέχει:

- Δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς
- Επιχειρήσεις ή/και οχήματα ειδικού σκοπού που δικαιούνται να υλοποιήσουν και να λειτουργήσουν τα υποστηριζόμενα έργα στην επικράτεια της Ελλάδας.

Τα έργα που υποστηρίζονται δεν θα πρέπει να ολοκληρωθούν (οι ενδιάμεσοι χρηματοοικονομικοί φορείς δεν θα αναχρηματοδοτούν εξαγορές ούτε θα συμμετέχουν με τη χρηματοδότησή τους σε έργα που έχουν ήδη ολοκληρωθεί). (*Infrastructure Fund of Funds – Greece, n.d.*).



## 2.2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

Για τα θέματα που αφορούσαν το χωρικό σχεδιασμό και τη χωρική ανάπτυξη της επικράτειάς της η Ευρωπαϊκή Ένωση, σε αντίθεση με την Ελλάδα, είχε ασχοληθεί από νωρίς. Διαμόρφωνε και διατύπωνε πολιτικές που αφορούσαν κυρίως τους τομείς της χωροταξίας και του περιβάλλοντος. Περνώντας τα χρόνια συνειδητοποίησε πως τα σημαντικότερα προβλήματα που αφορούσαν την κοινωνία, την οικονομία, το περιβάλλον, και άλλα, καθώς η πλειοψηφία του πληθυσμού της εντοπιζόνταν στα αστικά κέντρα. Έτσι, σύμφωνα με αυτό, θεώρησε πως θα ήταν καλύτερο εάν διατύπωνε πολιτικές και δράσεις οι οποίες αφορούσαν μικρότερη κλίμακα, δηλαδή την κλίμακα της πόλης και του οικιστικού ιστού (Αραβαντινός Α, 2007).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάζεται με τις πόλεις για να εξασφαλίσει μια καλή ποιότητα ζωής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βοηθά τις πόλεις να αναπτυχθούν βιώσιμα μέσω της ανταλλαγής γνώσεων, της χρηματοδότησης και άλλων αστικών πολιτικών και πρωτοβουλιών (European Union).

Η Ευρωπαϊκή Προοπτική Χωρικής Ανάπτυξης, ΕΠΑΑ, εγκρίθηκε στο Πότσταμ το 1998, με στόχο την παροχή μιας ολοκληρωμένης, πολυτομεακής στρατηγικής για τη χωρική ανάπτυξη της Ευρώπης. Οι στόχοι της ΕΠΑΑ ήταν σημαντικοί για πολλά προγράμματα αστικής ανάπλασης σε πολλές πόλεις. Τα προγράμματα της ΕΕ με περισσότερες συνδέσεις με την αστική ανάπτυξη περιλαμβάνουν την Jessica και τον Jeremie. Η Jessica (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) επικεντρώνεται στη βιώσιμη ανάπτυξη των επενδύσεων και στην απασχόληση στις ευρωπαϊκές αστικές περιοχές. Εξελίχτηκε από την έκθεση για τις Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Κατευθυντήριες γραμμές. Jeremie (Κοινοί Ευρωπαϊκοί Πόροι για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις) και εστίασε σε νεοφυείς επιχειρήσεις, νέες τεχνολογίες, καινοτομία και μεταφορά τεχνολογίας σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις (Pereira, 2010).

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή εμπειρία, οι αρχές που καθορίζουν τις παρεμβάσεις και αποτελούν πρωταρχικούς συντελεστές επίτευξης των στόχων αφορούν στα παρακάτω ζητήματα (Αραβαντινός, 1997):

1. Οι τοπικές κοινωνίες να συμμετέχουν στον σχεδιασμό και στην πραγματοποίηση των παρεμβάσεων.
2. Η πολιτιστική, ιστορική κληρονομιά να αναδεικνύεται και να προωθείται η καλλιτεχνική δημιουργία και η αρχιτεκτονική.
3. Ο πολεοδομικός ιστός να αναζωογονείται και να επαναχρησιμοποιείται το κτηριακό απόθεμα.
4. Να εισάγεται μια νέα κουλτούρα μεταφορών στην πόλη χρησιμοποιώντας το ποδήλατο, τα πόδια τα Μ.Μ.Μ., με αποτέλεσμα να μην απαγορεύονται τελείως τα αυτοκίνητα και να μην επιβαρύνονται οι ζώνες κατοίκησης αλλά και η περιφέρεια ευρύτερα.
5. Να καταπολεμείται η υποβάθμιση των κεντρικών ζωνών αναμειγνύοντας τις χρήσεις γης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δραστηριοποιείται σε κάποιους τομείς ώστε να υλοποιηθεί η στρατηγική προς μια βιώσιμη πόλη και προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι τομείς αυτοί είναι οι ακόλουθοι (Αραβαντινός, 1997):

- Να προωθηθεί η έρευνα ώστε να αναπτυχθούν οι τεχνολογίες που θα υποστηρίξουν τη λειτουργία και τη συγκρότηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων.

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

- Να συνταχθούν τα Πράσινα (γενικών κατευθύνσεων) και τα Λευκά (συγκεκριμένων οδηγιών) Βιβλία, τα οποία να είναι το θεωρητικό υπόβαθρο των προτάσεων και των πολιτικών που προτάσσει η Ε.Ε.
- Να ενισχυθεί ο σχηματισμός Δικτύων Πόλεων, οι οποίες αποτελούν κόμβοι Διευρωπαϊκών Δικτύων, όπου μέσω της συνεργασίας γίνεται η ανταλλαγή εμπειριών προς τον τελικό στόχο που είναι να διαμορφωθεί ένα βιώσιμο περιβάλλον και ένας συμπαγής πολιτικός χώρος.

Διαχρονικά υπάρχει μία προσπάθεια για τη δημιουργία στρατηγικής με στόχο τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, μέσω πολιτικών για το περιβάλλον και για την κοινωνική συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αξιόλογα μέσα υλοποίησης αυτής της προσπάθειας είναι τα εξής: Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον το 1990, η Αστική Ατζέντα και το Πλαίσιο Δράσης για την Αειφόρο Αστική Ανάπτυξη το 1997 και 1998, το Σύμφωνο Μπρίστολ (Bristol Accord) για την ανάπτυξη των «βιώσιμων κοινοτήτων» το 2005, η νέα θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον το 2006. Ακόμα ακολούθησαν οι εξής: Ο Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πολιτικές πόλεις το 2007, η Δήλωση της Μασσαλίας το 2008, η Συνθήκη της Λισσαβόνας το 2009 και η Διακήρυξη του Τολέδο το 2010 στην οποία στόχος είναι να προωθηθεί η ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση (Αραβαντινός Α, 2007).

Το έτος 2007 παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το Πράσινο Βιβλίο για την εδαφική συνοχή. Πρωταρχικό σκοπό είχε να διαμορφώσει έναν νέο πολιτισμό για την Αστική Κινητικότητα, θέμα πολύ σημαντικό και βασική παράμετρος ώστε να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Η Αστική Κινητικότητα αφορά το άθροισμα των δράσεων και των πολιτικών που στόχο έχουν να εφαρμόσουν βιώσιμα μεταφορικά συστήματα με θεμελιώδη άξονα τη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας και την προβολή των ήπιων μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, βάδισμα), με τελική επιδίωξη την προστασία της υγείας, την προστασία του περιβάλλοντος και γενικότερα την ποιότητα ζωής των κατοίκων (Αραβαντινός Α, 2007).

Στις 30 Μαΐου του 2016 υπογράφηκε με το σύμφωνο του Άμστερνταμ η «Αστική Agenda της Ε. Ε.» στην άτυπη σύνοδο των ευρωπαϊκών υπουργών. Οι αρμοδιότητες αφορούσαν ζητήματα των πόλεων (Δημαράς Γ., 2019).

Το Urban Agenda για την Ε. Ε. είχε ως στόχο την αντιμετώπιση προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις με τη δημιουργία εταιρικών σχέσεων μεταξύ της Επιτροπής, των οργανισμών της ΕΕ, των εθνικών κυβερνήσεων, των αρχών της πόλης και άλλων ενδιαφερόμενων μερών, όπως μη κυβερνητικών οργανώσεων (Urban Agenda for the EU, n.d.-a).

Μαζί αναπτύσσουν σχέδια δράσης για (Handbook of Sustainable Urban Development Strategies | European Commission, n.d.):

- Βελτίωση της υπάρχουσας νομοθεσίας σχετικά με τις αστικές περιοχές και τις αστικές προκλήσεις
- Υποστήριξη και βελτίωση καινοτόμων και φιλικών προς τον χρήστη πηγών χρηματοδότησης για Αστικές Περιοχές
- Διαμοιρασμός και ανάπτυξη της γνώσης (δεδομένα, μελέτες, καλές πρακτικές)

Με βάση τη Χάρτα της Λειψίας, το Urban Agenda υπογραμμίζει τη σημασία μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για την αστική ανάπτυξη που:



- υπερβαίνει την τομεακή πολιτική·
- υποστηρίζεται από συνεργασία σε όλα τα επίπεδα και μεταξύ των ενδιαφερομένων·
- υπερβαίνει τα διοικητικά όρια·
- στοχεύει πόλεις όλων των μεγεθών.

Παρακάτω θα αναφερθούν κάποιες επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχοντας υπογράψει το σύμφωνο αυτό (Urban Agenda for the EU, n.d.-b):

Πίνακας 5: Οι επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

<p><b>+</b> <b>Καλύτερη ρύθμιση</b></p> <p>Οι νόμοι της ΕΕ εφαρμόζονται συχνά στις πόλεις, με άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις για τις κυβερνήσεις των πόλεων, αλλά η νομοθεσία μπορεί να επηρεάσει διαφορετικά τα διάφορα ακροατήρια και να είναι δύσκολο να εφαρμοστεί σε τοπικό επίπεδο. Αυτές είναι δυσκολίες που πρέπει να προβλέψει η νομοθεσία της ΕΕ.</p> <p>Το Urban Agenda για την ΕΕ επιδιώκει να βοηθήσει τους σχετικούς παράγοντες να εφαρμόσουν τις υπάρχουσες πολιτικές, νόμους και μέσα πιο αποτελεσματικά και συνεκτικά.</p> <p>Όσον αφορά τη νέα νομοθεσία της ΕΕ, το θεματολόγιο της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας διασφαλίζει ότι επιτυγχάνει τους στόχους της με ελάχιστο κόστος χωρίς να επιβάλλει περιττούς διοικητικούς φόρτους στις επιχειρήσεις και άλλους οργανισμούς που επηρεάζονται.</p>
<p><b>+</b> <b>Καλύτερη χρηματοδότηση</b></p> <p>Οι αστικές αρχές συγκαταλέγονται στους βασικούς δικαιούχους δημόσιας χρηματοδότησης, αλλά η απόκτησή της μπορεί να είναι δύσκολη λόγω των πολλών διαφορετικών θεσμών της ΕΕ που παρέχουν χρηματοδότηση και των διαφόρων τρόπων με τους οποίους το κάνουν.</p> <p>Το Urban Agenda δεν δημιουργεί πρόσθετη χρηματοδότηση της ΕΕ. Βασίζεται στα διδάγματα που αντλήθηκαν προκειμένου να διευκολύνει τις κυβερνήσεις των πόλεων να υποβάλουν αίτηση για χρηματοδότηση από όλα τα προγράμματα της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εμπίπτουν στην πολιτική συνοχής.</p>
<p><b>+</b> <b>Καλύτερη γνώση</b></p> <p>Οι ιστορίες επιτυχίας και άλλου είδους γνώσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο εξελίσσονται οι πόλεις πρέπει να αξιοποιηθούν καλύτερα και να μοιραστούν ευρύτερα.</p> <p>Από τη μια πόλη στην άλλη, οι ευθύνες των αρχών και των σχετικών διοικητικών δομών μπορεί να διαφέρουν πολύ. Τα αξιόπιστα δεδομένα είναι σημαντικά για να διασφαλιστεί ότι η αστική πολιτική βασίζεται σε στοιχεία και ότι μπορούν να βρεθούν εξατομικευμένες λύσεις σε μεγάλες προκλήσεις.</p> <p>Το Urban Agenda για την ΕΕ θα συμβάλει στη δημιουργία μιας βάσης γνώσεων για την αστική πολιτική και θα προωθήσει την ανταλλαγή καλών πρακτικών. Όλες οι σχετικές πρωτοβουλίες θα συμμορφώνονται με τη νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία δεδομένων και την επαναχρησιμοποίηση πληροφοριών του δημόσιου τομέα, καθώς και θα προωθούν τη χρήση μεγάλων, συνδεδεμένων και ανοιχτών δεδομένων.</p>

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Τα θέματα προτεραιότητας του Urban Agenda για τις πόλεις είναι (European Commission):

- ποιότητα αέρα
- κυκλική οικονομία
- κλιματική προσαρμογή
- πολιτισμού και πολιτιστικής κληρονομιάς
- ψηφιακή μετάβαση
- ενεργειακή μετάβαση
- στέγαση
- ενσωμάτωση μεταναστών και προσφύγων
- καινοτόμες και υπεύθυνες δημόσιες συμβάσεις
- θέσεις εργασίας και δεξιότητες στην τοπική οικονομία
- βιώσιμη χρήση της γης και λύσεων που βασίζονται στη φύση
- αστική κινητικότητα
- αστική φτώχεια
- ασφάλεια στους δημόσιους χώρους

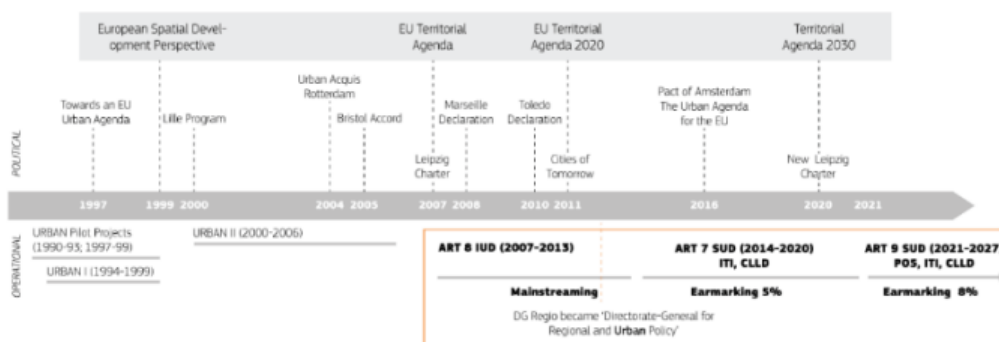
Αυτά τα αστικά θέματα διατυπώθηκαν στο Σύμφωνο του Άμστερνταμ, το οποίο επικυρώθηκε από τους υπουργούς αστικής πολιτικής των χωρών μελών της ΕΕ τον Μάιο του 2016 και στη δήλωση των υπουργών του 2019 «Προς ένα κοινό πλαίσιο για την αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση» (European Commission).

Η Νέα Χάρτα της Λειψίας για τη μετασχηματιστική δύναμη των πόλεων για το κοινό καλό εγκρίθηκε στην Άτυπη Υπουργική Σύνοδο που διοργανώθηκε στις 30 Νοεμβρίου 2020 υπό τη γερμανική Προεδρία. Προσφέρει ένα κοινό πλαίσιο και αρχές για την αειφόρο αστική ανάπτυξη. Ο Νέος Χάρτης της Λειψίας συνοδεύεται επίσης από ένα έγγραφο εφαρμογής που σκοπεύει να καθοδηγήσει την επόμενη φάση της Αστικής Ατζέντας για την ΕΕ σύμφωνα με ανανεωμένες παραμέτρους (European Commission).

Στις 28 Απριλίου 2022, με την ευκαιρία της συνάντησης υψηλού επιπέδου των Ηνωμένων Εθνών για την εφαρμογή της Νέας Αστικής Ατζέντας του ΟΗΕ, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της ανανέωσαν τις τρεις εθελοντικές δεσμεύσεις που ανέλαβαν το 2016 κατά τη διάσκεψη Habitat III και ανακοίνωσαν τρεις νέες εθελοντικές δεσμεύσεις (European Union).

Οι τρεις εθελοντικές δεσμεύσεις που ανανεώθηκαν στο πλαίσιο της Συνάντησης Υψηλού Επιπέδου των Ηνωμένων Εθνών για την εφαρμογή της Νέας Αστικής Ατζέντας του ΟΗΕ είναι οι ακόλουθες (European Union (EU) | Urban Agenda Platform, n.d.):

- 1.** Εφαρμογή ενός ανανεωμένου Αστικού Θεματολογίου προκειμένου η ΕΕ να συνεχίσει να προωθεί την πολυεπίπεδη διακυβέρνηση και να βελτιώνει την αστική διάσταση των πολιτικών της ΕΕ.
- 2.** Προώθηση της χρήσης του Βαθμού Αστικοποίησης, που προτείνεται από κοινού με τους εταίρους, ως νέας παγκόσμιας μεθόδου για τη συγκέντρωση υποεθνικών αστικών δεδομένων.
- 3.** Επέκταση του Διεθνούς Προγράμματος Αστικής και Περιφερειακής Συνεργασίας (IURC), το οποίο υποστηρίζει τη συνεργασία μεταξύ πόλεων και περιφερειών παγκοσμίως, για να εργαστούν για βιώσιμες λύσεις σε κοινές αστικές προκλήσεις, ιδίως για την πράσινη και ψηφιακή μετάβαση και για την ανάκαμψη.



Σχήμα 4: Η εξέλιξη της αστικής διάστασης της πολιτικής της Ε.Ε.

Πηγή: <https://urban.jrc.ec.europa.eu/urbanstrategies/introduction#the-chapter>

### 2.2.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ

Παρακάτω θα αναλυθούν κάποια από τα ευρωπαϊκά προγράμματα που εφαρμόστηκαν διαχρονικά στην Ευρώπη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με πρωταρχικό στόχο την ήπια και αειφορική ανάπτυξη των πόλεων της Ευρώπης, την βελτίωση των υποδομών τους, την ενίσχυση και η ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών σε σχέση με τη βιώσιμη αστική ανάπλαση και ανάπτυξη στις σχετικές περιοχές, την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της τοπικής αγοράς εργασίας και άλλα πολλά που θα ακολουθήσουν στο υπόλοιπο κεφάλαιο.

#### 2.2.1.1. URBAN PILOT PROJECTS

Κατά την περίοδο 1990 έως 1996, ξεκίνησαν και υλοποιήθηκαν συνολικά 33 Αστικά Πιλοτικά Έργα σε 11 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο συνολικός προϋπολογισμός για τα έργα ήταν 202 εκατ. ECU, με το ήμισυ να χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Union, 1996) (Εικόνα 11).

Τα δύο πρώτα έργα, το Λονδίνο και η Μασσαλία, ξεκίνησαν το 1990. Στη συνέχεια, το πρόγραμμα αναπτύχθηκε γρήγορα με 24 έργα που ξεκίνησαν το 1991 και το 1992, και μια περαιτέρω δόση 7 έργων που ξεκίνησε το 1993 (European Union, 1996).



Εικόνα 11: Οι θέσεις της πρώτης φάσης του Urban Pilot Project I  
Πηγή: European Union, Annual Report, 1996

Μερικές από τις βασικές αρχές που τηρήθηκαν κατά την έγκριση προτάσεων από πόλεις και κράτη μέλη ήταν ότι τα έργα πρέπει να αφορούν ένα αστικό θέμα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, να έχουν καινοτόμο χαρακτήρα και να έχουν σαφείς δυνατότητες επίδειξης, ώστε τα μαθήματα να μπορούν να μεταφερθούν σε άλλες πόλεις (European Commission).

Τα 32 έργα επικεντρώνονται σε τέσσερα γενικά αστικά θέματα (European Commission):

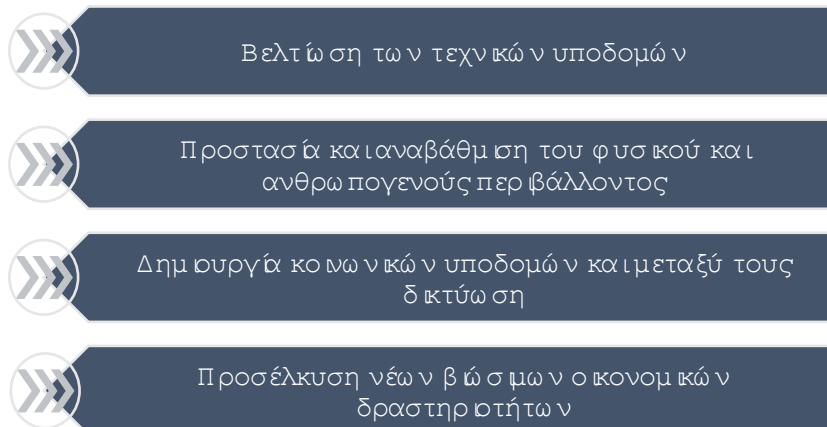
- οικονομική ανάπτυξη σε περιοχές με κοινωνικά προβλήματα
- περιβαλλοντική δράση που συνδέεται με οικονομικούς στόχους
- αναζωογόνηση ιστορικών κέντρων
- εκμετάλλευση των τεχνολογικών πόρων των πόλεων.

Μετά την επιτυχία του πρώτου γύρου των UPP, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκήρυξε πρόσκληση υποβολής προτάσεων για νέα αστικά πιλοτικά έργα, προκαλώντας 503 αιτήσεις από 14 κράτη μέλη, έως την καταληκτική ημερομηνία τον Απρίλιο του 1996. Κάθε αίτηση αξιολογήθηκε λεπτομερώς από μια ομάδα ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες. Βάσει αυτής της γνωμοδότησης, ξεκίνησαν περίπου είκοσι πέντε νέα έργα το 1997, με συνολική συνεισφορά του ΕΤΠΑ περίπου 63 εκατ. ECU (European Union, 1996).

#### 2.2.1.2. Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ «URBAN»

Το Πρόγραμμα Urban αποτελεί μία Κοινοτική Πρωτοβουλία που λήφθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ύστερα από την αναγνώριση της αξίας των πόλεων ώστε να ευδοκιμήσουν οι ευρωπαίοι κάτοικοι και να αναπτυχθεί ο ευρύτερος ευρωπαϊκός χώρος. Το Πρόγραμμα αυτό έλαβε χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), αποτελεί δράση πολεοδομικής ανάπλασης στην οποία κεντρικός στόχος είναι: να αναζωογονηθούν οικονομικά και κοινωνικά κυρίως οι πόλεις που έχουν σημαντικά θέματα υποβάθμισης και να γίνει η προώθηση των αρχών της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Τα θέματα αυτά υποβάθμισης αφορούν φαινόμενα ανεργίας, αποβιομηχάνισης, υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος (Αραβαντινός Α, 2007).

Τα Προγράμματα Urban, στοχεύουν στα ακόλουθα:



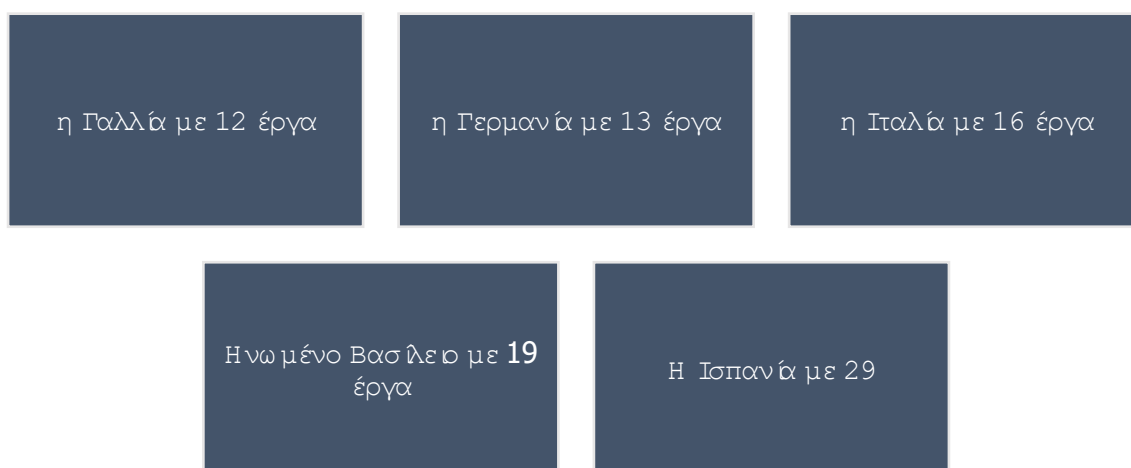
Σχήμα 5: Οι κύριοι στόχοι των προγραμμάτων Urban  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Έτσι, σύμφωνα με τον ΥΠΕΧΩΔΕ, Η Κοινοτική Πρωτοβουλία Urban στόχευε: «στην επιχειρησιακή πόλη, στην κοινωνική πόλη της απασχόλησης/ πρόνοιας/ υγείας/ ασφάλειας, στην πολιτισμική πόλη, στη συμμετοχική και πληροφορημένη πόλη, στην τοπικά ολοκληρωμένη διεθνή πόλη» (ΥΠΕΘΟ, ΥΠΕΧΩΔΕ 2002).

#### 2.2.1.1.1. URBAN I (1994-1999)

Η κοινή πρωτοβουλία URBAN I ξεκίνησε το 1994 ως απάντηση σε ορισμένα προβλήματα που εντοπίζονται σε πολλές πόλεις της Ένωσης όπως είναι η: η έντονη ανεργία μαζί με μια κοινωνική και οικονομική δυσφορία οδηγούσαν πολλούς ανθρώπους και τις εθνοτικές μειονότητες σε σοβαρό κίνδυνο κοινωνικού αποκλεισμού. Η Ισπανία είχε τα περισσότερα από τα προγράμματα. Εδώ η πρωτοβουλία URBAN υποστήριξε 29 έργα για ισάριθμες πόλεις. Την Ισπανία ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο (συμπεριλαμβανομένης της Βόρειας Ιρλανδίας) όπου το URBAN υποστήριξε 19 έργα, μετά είναι η Ιταλία με 16 έργα, η Γερμανία με 13 και η Γαλλία με 12 (Brasili, 2011).



Σχήμα 6: Οι χώρες με τα περισσότερα έργα του προγράμματος URBAN I  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το URBAN I, 1994-1999, χρηματοδότησε 900 εκατ. ευρώ, σε 118 προγράμματα, με συνολική επένδυση 1.800 εκατ. ευρώ, καλύπτοντας 3 εκατ. κατοίκους (Pereira, 2010):

- 52% σε πόλεις άνω των 250.000 κατοίκων (μεγάλες πόλεις).
- 51% στις πόλεις μεταξύ 100.000 και 250.000 κατοίκων (πόλεις μεσαίου μεγέθους)
- 17% στις πόλεις με λιγότερους από 100.000 κατοίκους (πόλεις μικρού μεγέθους).

Το URBAN I χρηματοδότησε διαφορετικές στρατηγικές (Drewe, 2008):

- ολοκληρωμένες φυσικές υποδομές, κοινωνική ένταξη και περιβαλλοντικές βελτιώσεις - 44,8%.
- Ολοκληρωμένες προσεγγίσεις με έμφαση στην κοινωνική ή οικονομική ή φυσική ή περιβαλλοντική.
- εμβληματική προσέγγιση - 10,4%.
- ολοκληρωμένη προσέγγιση ομάδας κοινότητας - 18,4%.

#### 2.2.1.1.2. URBAN II (2000-2006)

Μετά τα αποτελέσματα που έλαβε η πρωτοβουλία URBAN I κατά την περίοδο 1994-1999, εξετάζοντας τους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δημιουργήθηκε η κοινή πρωτοβουλία URBAN II για την περίοδο 2000-2006. Στοχεύει, πιο συγκεκριμένα, στην προώθηση της διαμόρφωσης και υλοποίησης νέων αναπτυξιακών μοντέλων που βοηθούν την κοινωνική και οικονομική ανάκαμψη των αστικών περιοχών που διέρχονται κρίση. Αυτή η πρωτοβουλία θέλει επίσης να ενισχύσει την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών σχετικά με τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα προγράμματα URBAN II προτείνουν μοντέλα ανάπτυξης για την ανάπλαση των σχετικών περιοχών και βασίζονται σε ορισμένα θεμελιώδη σημεία που έχει καθορίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Brasili, 2011):

Περβαλλοντική και υλική ανάπλαση που πρέπει να συνάδει με το περιβάλλον και τους χώρους της αστικής επικράτειας. Πρέπει επίσης να γίνει έτσι ώστε να μπορέσει να δημιουργήσει θέσεις εργασίας, να ενσωματώσει τις τοπικές κοινωνίες (συμπεριλαμβανομένων των εθνοτικών μειονοτήτων), να αυξήσει την ασφάλεια και γενικά να βελτιώσει τις συνθήκες ζωής στις πόλεις.

Υποστήριξη της επιχειρηματικότητας και της απασχόλησης.

Ένταξη των απόκληρων και δυνατότητα προσέγγισης της δημόσιας υπηρεσίας.

Δημιουργία μεταφορών μέσω των οποίων είναι πιο ολοκληρωμένα και φιλικά προς το περιβάλλον.

Ανάπτυξη των τεχνολογικών δυνατοτήτων της κοινωνίας της πληροφορίας στον οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό τομέα.

Μείωση, κατά βάση, της ποσότητας των απορριμμάτων και συνακόλουθη διάθεση (απόβλητα), μείωση της ακουστικής ρύπανσης και προώθηση της ενεργειακής απόδοσης.

Σχήμα 7: Τα θεμελιώδη σημεία που έχει καθορίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ανάπλαση των σχετικών περιοχών

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Κατά τη διάρκεια ολόκληρης της προγραμματικής περιόδου 2000-2006 στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η κοινή πρωτοβουλία URBAN II δημιούργησε 70 προγράμματα σχετικά με περιοχές στις οποίες ζουν 2,2 εκατομμύρια άνθρωποι (Brasili, 2011).

Το URBAN II, 2000-2006, χρηματοδότησε 700 εκατ. ευρώ, σε 70 προγράμματα συνολικής επένδυσης 1.580 εκατ. ευρώ, καλύπτοντας 2,2 εκατ. κατοίκους, το 39% των μεγάλων πόλεων. 44% των πόλεων μεσαίου μεγέθους, και το 17% των πόλεων μικρού μεγέθους (Pereira, 2010).



Οι στόχοι του URBAN II ήταν (Pereira, 2010):

- ✓ η διαμόρφωση και εφαρμογή καινοτόμων στρατηγικών για τη βιώσιμη οικονομική και κοινωνική αναγέννηση μικρομεσαίων πόλεων και πόλεων ή αναξιοπαθούντων αστικών γειτονιών σε μεγαλύτερες πόλεις
- ✓ η ενίσχυση και η ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών σε σχέση με τη βιώσιμη αστική ανάπλαση και ανάπτυξη στις σχετικές περιοχές.

Το έργο που αφορούσε τον μεγαλύτερο αριθμό πολιτών ήταν αυτό του Άμστερνταμ (62.000 κάτοικοι), ενώ αυτό που αφορούσε λιγότερους ήταν αυτό της Amadora στην Πορτογαλία (10.000 κάτοικοι). Η Γερμανία ήταν η χώρα που έχει το μεγαλύτερο μέρος των ενεργών προγραμμάτων URBAN και είχε τη μεγαλύτερη συνεισφορά από το ΕΤΠΑ (περίπου 150 εκατομμύρια ευρώ) με διαφορά 24 εκατομμυρίων σε σύγκριση με το Ηνωμένο Βασίλειο (11 έργα και 124 εκατομμύρια ευρώ κεφαλαίων), περίπου 35 εκατομμύρια σε σύγκριση με την Ισπανία και την Ιταλία (10 έργα και 112/114 εκατομμύρια από το ΕΤΠΑ). Στις Σκανδιναβικές χώρες (Σουηδία, Φινλανδία, Δανία) αναπτύχθηκε μόνο ένα έργο για κάθε χώρα. Η ανάπλαση των αστικών περιοχών ήταν ένα πολύ ευαίσθητο θέμα για το μεγαλύτερο μέρος των πόλεων, στην πραγματικότητα, ένα μεγάλο μέρος των κονδυλίων διατέθηκε σε αυτήν (κατά μέσο όρο 40%) (Brasili, 2011).

Οι στρατηγικές αστικής ανάπλασης των έργων URBAN II θα πρέπει να ακολουθούν τις ακόλουθες αρχές (Pereira, 2010):

- ✚ επαρκής κρίσιμη μάζα πληθυσμού και συναφείς δομές υποστήριξης για τη διευκόλυνση της διαμόρφωσης και εφαρμογής καινοτόμων προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης
- ✚ ισχυρή τοπική εταιρική σχέση για τον καθορισμό προκλήσεων, στρατηγικής και προτεραιοτήτων, κατανομή πόρων και παρακολούθηση και αξιολόγηση της στρατηγικής. Οι εταιρικές σχέσεις είναι ευρείες και περιλαμβάνουν οικονομικούς και κοινωνικούς εταίρους, μη κυβερνητικές οργανώσεις και ομάδες κατοίκων
- ✚ μια ολοκληρωμένη εδαφική προσέγγιση που συνδέεται με αναπτυξιακές στρατηγικές για την ευρύτερη αστική περιοχή ή περιοχή
- ✚ ενσωμάτωση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών πτυχών, της ασφάλειας και των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ισότητας στην πρόσβαση στις ευκαιρίες εκπαίδευσης και κατάρτισης
- ✚ προώθηση των ίσων ευκαιριών μεταξύ ανδρών και γυναικών
- ✚ συμπληρωματικότητα με τις κύριες μορφές βοήθειας στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων και άλλων κοινοτικών πρωτοβουλιών (Interreg III, Leader+, Equal).

Το URBAN II έκρινε ότι τουλάχιστον τρία από τα ακόλουθα κριτήρια θα πρέπει να πληρούνται ώστε να είναι επιλέξιμη μια περιοχή (Pereira, 2010):

- ❖ Χαμηλό επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας και ειδική ανάγκη μετατροπής λόγω τοπικών οικονομικών και κοινωνικών δυσκολιών
- ❖ υψηλό επίπεδο μακροχρόνιας ανεργίας, φτώχειας και αποκλεισμού
- ❖ χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης, σημαντικές ελλείψεις δεξιοτήτων και υψηλά ποσοστά εγκατάλειψης του σχολείου
- ❖ υψηλός αριθμός μεταναστών, εθνοτικών και μειονοτικών ομάδων ή προσφύγων
- ❖ υψηλό επίπεδο εγκληματικότητας και παραβατικότητας
- ❖ επισφαλείς δημογραφικές τάσεις.
- ❖ ένα ιδιαίτερα υποβαθμισμένο περιβάλλον.

## **Διαφοροποίηση μεταξύ των προγραμμάτων URBAN I και URBAN II**

Ακόμη και αν τα δύο προγράμματα συνδέονται μεταξύ τους με στενό δεσμό, ωστόσο το URBAN II παρουσιάζει ουσιαστικές διαφορές σε σύγκριση με το URBAN I. Οι αλλαγές εκφράζουν τις διδασκαλίες που προέρχονται από τις προηγούμενες εμπειρίες μαζί με τις συμβουλές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ελεγκτικού Συνεδρίου (Brasili, 2011):

- Ένταξη των πόλεων μικρού και μεσαίου μεγέθους. Το όριο των 100.000 κατοίκων για όλη την πόλη έχει καταργηθεί. Το μόνο όριο που καθορίζεται από το URBAN II αφορά το πρόγραμμα (η περιοχή που αφορά το πρόγραμμα πρέπει να έχει τουλάχιστον 20.000 κατοίκους – 10.000 κατοίκους ως εξαίρεση που πρέπει να αιτιολογείται δεόντως).
- Ρητές αρχές για την επιλογή των περιοχών, σύμφωνα με την τάση του URBAN II. Ακολούθησε μια πιο καθαρή διαδικασία επιλογής.
- Χρήση μόνο ενός Ταμείου για τη διευκόλυνση των διοικητικών διαδικασιών. Προηγουμένως, στις περιοχές URBAN τόσο το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) όσο και το Κοινωνικό Ταμείο ήταν παρόντα δημιουργώντας την επακόλουθη επικάλυψη των διαδικασιών. Αντίθετα, το URBAN II χρηματοδοτείται μόνο από το ΕΤΠΑ. Με αυτόν τον τρόπο είναι δυνατό να μειωθεί κατά το ήμισυ ο διοικητικός φόρτος που αφορά κάποια πτυχή, όπως τα αιτήματα για χρήματα.
- Ωστόσο, αυτό δεν συνεπάγεται τον αποκλεισμό ορισμένων τυπικών μέτρων από το Κοινωνικό Ταμείο, όπως τα μέτρα κατάρτισης και άλλα που αντιμετωπίζουν τον αποκλεισμό.
- Χρήση και ανάπτυξη του αστικού ελέγχου ως συστηματικής πηγής πληροφοριών.
- Ενίσχυση των «εκ των προτέρων» αποτιμήσεων.
- Προγράμματα για τη δημιουργία ενός δικτύου που μπορεί να προωθήσει την ανταλλαγή των καλύτερων διαδικασιών που ανήκουν στην αστική σφαίρα.

### **2.2.1.3. Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ URBAN AUDIT**

Ως Πιλοτικό Σχέδιο ξεκίνησε το 1997 ο αστικός έλεγχος. Προτάθηκε στο πλαίσιο των βασικών κατευθύνσεων πολιτικής της Αστικής Ατζέντας και σε πρώτη πιλοτική φάση (1997 έως 2000) χρηματοδοτήθηκε με βάση το άρθρο 10 του ΕΤΠΑ. Κύριος στόχος: να αξιολογηθεί η κατάσταση στην οποία βρίσκονταν οι πόλεις της Ευρώπης και με μεγάλη διευκόλυνση να ανταλλάξουν πληροφορίες μεταξύ τους (Ανδρικοπούλου, 2014).

Στην πιλοτική αυτή φάση, που ήταν και η πρώτη, ο αριθμός των ευρωπαϊκών πόλεων που συμμετείχαν ήταν υψηλός, 58 πόλεις, και αποσκοπούσε στη δοκιμαστική προσπάθεια συλλογής δεδομένων για πάνω από 500 μεταβλητές των τομέων (Ανδρικοπούλου, 2014):

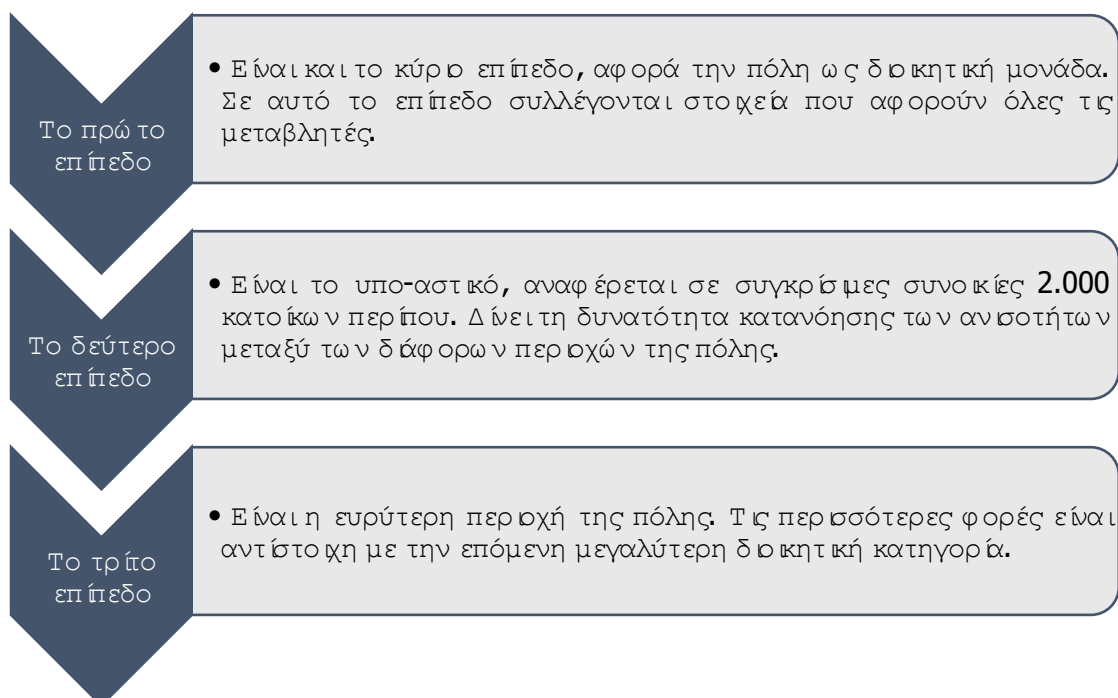
- κοινωνικο-οικονομικά στοιχεία
- κοινωνική συμμετοχή
- εκπαίδευση και κατάρτιση
- περιβάλλον
- πολιτισμός
- ελεύθερος χρόνος

Κατά τη δεύτερη πιλοτική φάση (2002 έως 2005), το πρόγραμμα εμφανίζεται να εξαπλώνεται και να συλλέγει δεδομένα για τις συνθήκες διαβίωσης σε 258 ευρωπαϊκές

πόλεις μεσαίου και μεγάλου μεγέθους. Αυτή τη φορά γίνεται συλλογή αξιόπιστων δεδομένων για 333 μεταβλητές των εξής εννέα πεδίων (Ανδρικοπούλου, 2014):

- ✚ Δημογραφία (ηλικία, φύλο, εθνικότητα, νοικοκυριά)
- ✚ Κοινωνικά στοιχεία (στέγαση, υγεία, εγκληματικότητα)
- ✚ Οικονομικά στοιχεία (απασχόληση και εισοδήματα)
- ✚ Πολιτική συμμετοχή (εκλογές και τοπική διοίκηση)
- ✚ Κατάρτιση και εκπαίδευση (εκπαιδευτικό επίπεδο)
- ✚ Περιβάλλον (κλίμα, ατμόσφαιρα, νερό, απόβλητα)
- ✚ Μετακινήσεις και μεταφορές (μετακίνηση για εργασία, ατυχήματα)
- ✚ Κοινωνία της πληροφορίας (χρήση τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών – ICT)
- ✚ Πολιτισμός και αναψυχή (πολιτιστικές δραστηριότητες και τουριστικός τομέας).

Στο συγκεκριμένο πρόγραμμα, γίνεται η συλλογή δεδομένων που αντιστοιχούν σε τρία γεωγραφικά επίπεδα, διαφορετικά μεταξύ τους (Ανδρικοπούλου, 2014):



Σχήμα 8: Τα τρία γεωγραφικά επίπεδα  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Τέλος, ο Αστικός Έλεγχος έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα (Ανδρικοπούλου, 2014):

- ✓ δίνει τη δυνατότητα πραγματοποίησης συγκρίσεων μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων
- ✓ υποστηρίζονται και αναπτύσσονται οι αστικές πολιτικές
- ✓ διευκολύνεται και πραγματοποιείται η ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των πόλεων
- ✓ γίνεται γνωστή και ανακοινώνεται η ποιότητα ζωής των πόλεων της Ευρώπης.

#### 2.2.1.4. *Horizon 2020 και Horizon 2027*

Το Horizon 2020 είναι το χρηματοδοτικό μέσο που υλοποιεί την Ένωση Καινοτομίας, μια εμβληματική πρωτοβουλία της Ευρώπης 2020 με στόχο τη διασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης. Το Horizon 2020 είχε σχεδόν 80 δισεκατομμύρια ευρώ διαθέσιμη χρηματοδότηση για 7 χρόνια (2014 έως 2020) – επιπλέον των ιδιωτικών επενδύσεων που θα προσελκύσουν αυτά τα χρήματα (What Is Horizon 2020? | Horizon 2020, n.d.).

Θεωρούμενο ως μέσο για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, το Horizon 2020 έχει την πολιτική υποστήριξη των ηγετών της Ευρώπης και των μελών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Συμφώνησαν ότι η έρευνα είναι μια επένδυση στο μέλλον μας και έτσι την έθεσαν στο επίκεντρο του σχεδίου της ΕΕ για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη και θέσεις εργασίας (What Is Horizon 2020? | Horizon 2020, n.d.).

- Το Horizon 2020 στοχεύει επίσης σε καλύτερη κινητικότητα, λιγότερη συμφόρηση, περισσότερη ασφάλεια και ασφάλεια με ουσιαστική μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, με ουσιαστική βελτίωση της κινητικότητας των ανθρώπων και των εμπορευμάτων. Το Horizon 2020 υποστηρίζει μια παγκόσμια ηγετική θέση για την ευρωπαϊκή βιομηχανία μεταφορών, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα και τις επιδόσεις των ευρωπαϊκών βιομηχανιών παραγωγής μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών (What Is Horizon 2020? | Horizon 2020, n.d.).

Στη συνέχεια, το Horizon Europe είναι το νέο φιλόδοξο πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διαρκεί έως το 2027 με κυλιόμενες «προσκλήσεις για προτάσεις». Με προϋπολογισμό άνω των 95 δισεκατομμυρίων ευρώ, είναι ο διάδοχος του Horizon 2020 (Horizon Europe, n.d.).

Το Horizon Europe είναι το βασικό χρηματοδοτικό πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία με προϋπολογισμό 95,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Αντιμετωπίζει την κλιματική αλλαγή, βοηθά στην επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ και ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη της ΕΕ (Horizon Europe, n.d.).

Το πρόγραμμα διευκολύνει τη συνεργασία και ενισχύει τον αντίκτυπο της έρευνας και της καινοτομίας στην ανάπτυξη, υποστήριξη και εφαρμογή πολιτικών της ΕΕ, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζει παγκόσμιες προκλήσεις. Υποστηρίζει τη δημιουργία και την καλύτερη διασπορά εξαιρετικών γνώσεων και τεχνολογιών (Horizon Europe, n.d.).

Δημιουργεί θέσεις εργασίας, εμπλέκει πλήρως τη δεξαμενή ταλέντων της ΕΕ, ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη, προωθεί τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα και βελτιστοποιεί τον επενδυτικό αντίκτυπο σε έναν ενισχυμένο Ευρωπαϊκό Χώρο Έρευνας (Horizon Europe, n.d.).

#### 2.2.1.5. URBAN INNOVATIVE ACTIONS (UIA)

Το Urban Innovative Actions (UIA) είναι μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παρέχει στις αστικές περιοχές σε όλη την Ευρώπη πόρους για τη δοκιμή νέων και μη αποδεδειγμένων λύσεων για την αντιμετώπιση των αστικών προκλήσεων. Με βάση το άρθρο 8 του ΕΤΠΑ, η Πρωτοβουλία έχει συνολικό προϋπολογισμό ΕΤΠΑ 372 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2014-2020 (UIA - *Urban Innovative Actions*, n.d.).

Ο κύριος στόχος της UIA είναι να παρέχει στις αστικές περιοχές σε όλη την Ευρώπη πόρους για να δοκιμάσει καινοτόμες λύσεις στις κύριες αστικές προκλήσεις και να δει πώς αυτές λειτουργούν στην πράξη και ανταποκρίνονται στην πολυπλοκότητα της πραγματικής ζωής.

Η UIA υποστηρίζει (UIA - *Urban Innovative Actions*, n.d.):

- Την τοπική αρχή με περισσότερους από 50 000 κατοίκους ή μια ομάδα αστικών αρχών με συνολικό πληθυσμό τουλάχιστον 50 000 κατοίκων, που βρίσκεται σε ένα από τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ
- Μια τολμηρή ιδέα που δεν έχει εφαρμοστεί ποτέ πριν για να αντιμετωπιστεί μια πρόκληση

Η UIA παρέχει δύο επίπεδα υποστήριξης (UIA - *Urban Innovative Actions*, n.d.):

- Πρώτα απ' όλα, παροχή χρηματοδότησης για τα έργα: Η UIA συγχρηματοδοτεί το 80% των δραστηριοτήτων του έργου. Συνολικά, η UIA μπορεί να προσφέρει έως και 5 εκατομμύρια ευρώ ΕΤΠΑ για την υλοποίηση του καινοτόμου έργου
- Αλλά και να συλλάβει και να μοιραστεί τη γνώση που θα δημιουργήσει ένα πιθανό έργο: Η UIA θέλει να δει πώς λειτουργούν οι πιθανές λύσεις στην πράξη.

Οι δικαιούχοι της πρωτοβουλίας UIA είναι οι αστικές αρχές. Ωστόσο, δεδομένης της πολυπλοκότητας των αστικών προκλήσεων, δεν μπορούν να δράσουν μόνο τους. Προκειμένου να σχεδιάσουν και να εφαρμόσουν αποτελεσματικές και καινοτόμες λύσεις, οι αστικές αρχές πρέπει να εμπλέξουν όλα τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη που μπορούν να προσφέρουν τεχνογνωσία και γνώση για το συγκεκριμένο ζήτημα πολιτικής που πρέπει να αντιμετωπιστεί. Αυτά περιλαμβάνουν φορείς, οργανισμούς, ιδιωτικό τομέα, ερευνητικά ιδρύματα, ΜΚΟ... Τα τολμηρά έργα τα χρειάζονται όλα (UIA - *Urban Innovative Actions*, n.d.).

Η UIA χρηματοδοτεί έργα που είναι (UIA - *Urban Innovative Actions*, n.d.):

- Καινοτόμα: τολμηρά, δημιουργικά και να είναι έργα που δεν έχουν εφαρμοστεί ποτέ πουθενά αλλού στην Ευρώπη. Ιδέες που είναι πειραματικές και δεν αποτελούν μέρος των συνήθων δραστηριοτήτων των ανθρώπων.
- Συμμετοχικά: εμπλέκονται τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη που θα φέρουν τεχνογνωσία και γνώση στο έργο, τόσο κατά τη φάση σχεδιασμού όσο και κατά τη φάση υλοποίησης του έργου.
- Καλής ποιότητας: ορίζονται ρεαλιστικές φιλοδοξίες, συνεκτικές δραστηριότητες και αποτελεσματική διαχείριση. Ένα λογικά αλληλένδετο πρόγραμμα εργασίας, ένας συνεκτικός και αναλογικός προϋπολογισμός καθώς και αποτελεσματικές ρυθμίσεις διαχείρισης θα κάνουν τα πράγματα να συμβούν.
- Μετρήσιμα: σωστή περιγραφή της αλλαγής που επρόκειτο να γίνουν στην τοπική κατάσταση εάν το έργο είναι επιτυχές. Κλίμακα μέτρησης της αποτελεσματικότητας

της αλλαγής. Ο καθορισμός σαφών αποτελεσμάτων που μπορούν να μετρηθούν και να ποσοτικοποιηθούν είναι το κλειδί.

- **Μεταβιβάσιμα:** αντιμετώπιση μιας αστικής πρόκλησης που μπορεί να είναι σχετική με άλλες αστικές αρχές στην Ευρώπη, άντληση μαθημάτων από το πείραμα και διαλογή με ένα ευρύτερο κοινό υπευθύνων χάραξης πολιτικής και επαγγελματιών.

Για την τρέχουσα περίοδο 2021-2027, οι πέντε στόχοι πολιτικής της Πολιτικής Συνοχής επικεντρώνονται σε μια πιο έξυπνη, πιο πράσινη, πιο συνδεδεμένη και πιο κοινωνική Ευρώπη, καθώς και σε μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες, η οποία έχει εισαχθεί ως ενισχυμένη δέσμευση για ολοκληρωμένη εδαφική ανάπτυξη και περιλαμβάνει έναν ειδικό στόχο για την προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης (*The European Urban Initiative | UIA - Urban Innovative Actions, n.d.*).

Επιπλέον, τουλάχιστον το 8% των πόρων του ΕΤΠΑ σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να επενδυθεί σε προτεραιότητες και έργα που επιλέγονται από τις ίδιες τις πόλεις και βασίζονται στις δικές τους στρατηγικές βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα δρομολογήσει το τρίτο τρίμηνο του 2022 μια νέα Ευρωπαϊκή Αστική Πρωτοβουλία (EUI) που χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης για τη στήριξη των πόλεων με καινοτόμες δράσεις, ανάπτυξη ικανοτήτων και γνώσης, ανάπτυξη πολιτικών και επικοινωνία για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (*The European Urban Initiative | UIA - Urban Innovative Actions, n.d.*).

#### 2.2.1.6. ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ URBACT

Το πρόγραμμα URBACT αποτελεί ένα πρόγραμμα της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN και στοχεύει στη διευκόλυνση της σύνδεσης των πόλεων μεταξύ τους. Αναφέρεται σε πόλεις όμως, οι οποίες έχουν ενταχθεί στην Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN I και URBAN II, καθώς και σε άλλα προγράμματα όπως τα Αστικά Πιλοτικά Σχέδια Φάση I και II. Παρακάτω θα αναφερθούν οι τρεις ευρύτεροι στόχοι του προγράμματος αυτού (Ανδρικοπούλου, 2014):

- Η ανάπτυξη συναλλαγών ανάμεσα στις ευρωπαϊκές πόλεις που συμμετείχαν στα παραπάνω προγράμματα, όπως και με τις καινούριες πόλεις οι οποίες έχουν περισσότερο των 20.000 κατοίκων πληθυσμό.
- Η άντληση πληροφοριών μέσω της ερμηνείας και της μετάδοσης των εμπειριών και των πολιτικών που ασκήθηκαν σε αυτές τις πόλεις, καθώς και η πρόταση καινοτόμων προσεγγίσεων ώστε να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα και οι δυσκολίες.
- Η διάδοση των εμπειριών, των συμπερασμάτων και των προτάσεων των πόλεων αυτών.

Υπάρχουν 2 άξονες προτεραιότητας στο πρόγραμμα URBACT και είναι οι ακόλουθοι (Ανδρικοπούλου, 2014):

- **Ο πρώτος:** περιέχει δίκτυα θεματικά τα οποία οργανώθηκαν από τις πόλεις, μελέτες και δράσεις έτσι ώστε να ενισχυθεί η ικανότητα των φορέων των πόλεων. Επίσης, στον άξονα αυτόν, είναι επιθυμητό, οι γνώσεις να ανταλλάσσονται και να διαδίδονται.
- **Ο δεύτερος:** περιέχει τον σχηματισμό ιστοσελίδας, την προβολή των αποτελεσμάτων, τη συλλογή πληροφοριών και εργαλείων για υποδειγματικά έργα. Επίσης, στον άξονα αυτόν, πραγματοποιείται η περισυλλογή της πληροφορίας.



Οι πόλεις μπορούν να μάθουν πολλά η μία από τις εμπειρίες της άλλης, γι' αυτό το URBACT χρηματοδοτεί και υποστηρίζει δίκτυα πόλεων. Οι εταίροι μοιράζονται ιδέες σχετικά με πρωτοβουλίες από κάτω προς τα πάνω και συν-σχεδιάζουν μακροπρόθεσμες στρατηγικές και αστικές πολιτικές – όλα σε ευρωπαϊκό και τοπικό επίπεδο (URBACT - Homepage | Urbact.Eu, n.d.-b).

Οι δημιουργοί της πόλης χρειάζονται τις κατάλληλες δεξιότητες για να κάνουν θετικές αλλαγές και να πιέσουν για πιο ολοκληρωμένες και συμμετοχικές πρακτικές. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το URBACT προτείνει δραστηριότητες και εργαλεία δημιουργίας ικανοτήτων για εκπροσώπους των πόλεων και επαγγελματίες της πόλης (URBACT - Homepage | Urbact.Eu, n.d.-b).

Για να εμπνεύσει επαγγελματίες και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων στην ΕΕ και πέραν αυτής, το URBACT αξιοποιεί τις ιστορίες επιτυχίας των πόλεων μοιράζοντας γνώσεις για την πόλη και συστάσεις πολιτικής. Οι θεματικές γνώσεις διαδίδονται σε διάφορες μορφές για να διαδοθεί η λέξη για το URBACT και τη Μέθοδό του (URBACT - Homepage | Urbact.Eu, n.d.-b).

### URBACT με τα χρόνια

Το URBACT IV βασίζεται σε προηγούμενους κύκλους του Προγράμματος:

Πίνακας 6: Το πρόγραμμα URBACT με τα χρόνια

<p><b>Ο πρώτος κύκλος του URBACT - URBACT I –</b> Διήρκεσε από το 2002 έως το 2006 και βασίστηκε σε πιλοτικά έργα της ΕΕ που ξεκίνησαν στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και ανέπτυξαν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις για την αστική ανάπλαση.</p>
<p><b>Το URBACT II, 2007-2013</b> Διεύρυνε το πεδίο εφαρμογής του Προγράμματος για να επικεντρωθεί στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη σε ένα ευρύ φάσμα τομέων πολιτικής και περιέλαβε πρωτοβουλίες για τη δημιουργία ικανοτήτων για πρώτη φορά.</p>
<p><b>Το URBACT III, 2014-2020</b> Υποστήριξε 678 πόλεις-εταίρους σε όλη την Ευρώπη και επικεντρώθηκε στην ανταλλαγή καλών πρακτικών μέσω δικτύων μεταφοράς και στην εφαρμογή ολοκληρωμένων σχεδίων δράσης.</p>
<p><b>Το URBACT IV, 2021-2027</b> Βασίζεται στην κληρονομιά των προηγούμενων Προγραμμάτων και περιλαμβάνει ακόμη περισσότερες ευκαιρίες για τις πόλεις να κάνουν θετικές αλλαγές. Το τρέχον πρόγραμμα ενσωματώνει στις δραστηριότητές του τις εγκάρσιες προτεραιότητες της ΕΕ για ψηφιακή, πράσινη και ισότητα των φύλων χάραξης πολιτικής (URBACT - Homepage   Urbact.Eu, n.d.-b).</p>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι προηγούμενως επιτυχημένοι τύποι Δικτύων όπως ο Σχεδιασμός Δράσης και η Μεταφορά θα συνεχιστούν, ενώ θα αναπτυχθεί ένας νέος τύπος Δικτύου για την ενίσχυση των συνδέσεων μεταξύ της Ευρωπαϊκής Αστικής Πρωτοβουλίας και της Μεθόδου URBACT (URBACT - Homepage | Urbact.Eu, n.d.-b).

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Για πρώτη φορά, το URBACT παρέχει υποστήριξη σε πόλεις και πόλεις σε προενταξιακές χώρες της ΕΕ – Αλβανία, Μαυροβούνιο, Βόρεια Μακεδονία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη και Σερβία. Η συμμετοχή τους στο πρόγραμμα URBACT χρηματοδοτείται από το Μέσο Προενταξιακής Βοήθειας (IPA) της ΕΕ ((URBACT - Homepage | Urbact.Eu, n.d.-b)).

Το πρόγραμμα συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με προϋπολογισμό 79.769.000 ευρώ και από το Μέσο Προενταξιακής Βοήθειας με προϋπολογισμό 5.000.000 ευρώ για την περίοδο 2021-2027 ((URBACT - Homepage | Urbact.Eu, n.d.-b)).

Το URBACT διευκολύνει την ανταλλαγή γνώσεων και καλών πρακτικών μεταξύ των πόλεων και άλλων επιπέδων διακυβέρνησης. Σκοπός είναι η προώθηση της ολοκληρωμένης βιώσιμης ανάπτυξης στις πόλεις, η βελτίωση των πολιτικών των πόλεων και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της πολιτικής συνοχής στις πόλεις. Η περιοχή του προγράμματος URBACT IV καλύπτει (URBACT IV, 2022):

- Κράτη μέλη της ΕΕ 27
- Νορβηγία
- Ελβετία
- Χώρες ΜΠΒ: Αλβανία, Μαυροβούνιο, Σερβία, Βόρεια Μακεδονία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη
- Άλλες χώρες – με δικά τους έξοδα

Το πρόγραμμα συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με προϋπολογισμό 79.769 εκατ. ευρώ και από το Μέσο Προενταξιακής Βοήθειας με προϋπολογισμό 5 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2021-2027 (URBACT IV, 2022).

#### 2.2.1.7. ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ: ΜΙΑ ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ

Ένα από τα πιο έντονα σημάδια των επιπτώσεων της πανδημίας του Covid-19 ήταν η γνωστή πλέον –αλλά ακόμα απόκοσμη– θέαση των άδειων πόλεων. Στις πρώτες μέρες της εξάπλωσης του Covid-19 σε όλη την Ευρώπη, οι παρατηρητές μπορούσαν σχεδόν να βρουν παρηγοριά στις άμεσες επιπτώσεις των πολιτικών περιορισμού στο αστικό περιβάλλον, με αλεπούδες, κάπρους και χοιροειδείς να εντοπίζονται συνήθως ακόμη και κατά τη διάρκεια της ημέρας. Αυτή η φάση έχει περάσει προ πολλού. Τώρα, ένα από τα ερωτήματα που πλανάται είναι ποιο θα είναι το μέλλον των πόλεων μας (*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration | ISPI, n.d.-a*).

Ασφαλώς, η τρέχουσα κρίση θα σημαίνει ότι οι πόλεις –όπως και πολλά άλλα χαρακτηριστικά της κοινωνίας μας– θα υποστούν μια διαδικασία βαθιάς μεταμόρφωσης. Ωστόσο, ένα από τα πιο σημαντικά δώρα των πόλεων μας είναι ακριβώς η ικανότητά τους να εξελίσσονται, να βρίσκουν λύσεις και να ευδοκιμούν με εκπληκτικά – «απροσδόκητους» τρόπους (*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration | ISPI, n.d.-a*).

Η ΕΕ σίγουρα δεν φαίνεται να πιστεύει ότι η τρέχουσα κρίση θα σηματοδοτήσει την παρακμή των ευρωπαϊκών πόλεων. Στις 16 Σεπτεμβρίου του 2020, η Πρόεδρος της Επιτροπής Ursula von der Leyen έκανε την πρώτη της ομιλία για την κατάσταση της Ένωσης. Το έκανε εν μέσω μιας από τις πιο δύσκολες στιγμές στην ιστορία της ΕΕ, με ένα αναζωπυρούμενο κύμα Covid-19 που εξαπλώνεται σε όλη την ήπειρο και μια άνευ

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

προηγούμενου οικονομική ύφεση (*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration* | ISPI, n.d.-a).

Στην ομιλία της, μία από τις νέες προτάσεις που τράβηξαν τη μεγαλύτερη προσοχή αφορούσε την ανάπλαση των ευρωπαϊκών πόλεων. Ο πρόεδρος εγκαινίασε ένα «νέο ευρωπαϊκό Bauhaus», το οποίο εστιάζει στα βιώσιμα κτίρια και πόλεις. Ο στόχος της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας είναι να γίνει η Ευρώπη η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος έως το 2050, εξαρτάται επίσης από την πρόταση – που εγκρίθηκε – να εξαπολύσει ένα «Κύμα Ανακαίνισης» για την ενεργειακή αναβάθμιση και την ενεργειακή απόδοση. Η αναμενόμενη κλίμακα του μετασχηματισμού του κτιριακού αποθέματος – όσο το 2% του κτιριακού αποθέματος της ηπείρου κάθε χρόνο – θα μπορούσε πράγματι να σημαίνει μια ευκαιρία για μια αισθητική αναγέννηση και των ευρωπαϊκών πόλεων, την οποία το προτεινόμενο «Ευρωπαϊκό Bauhaus» επιθυμεί να διοχετεύσει «στο δίνουμε στη συστημική μας αλλαγή τη δική της ξεχωριστή αισθητική — για να ταιριάξουμε το στυλ με τη βιωσιμότητα» (*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration* | ISPI, n.d.-a).

#### 2.2.1.8. ΚΥΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ (RENOVATION WAVE)

Η ανακαίνιση του κτιριακού αποθέματος της ΕΕ θα βελτιώσει την ενεργειακή απόδοση και παράλληλα θα οδηγήσει στη μετάβαση στην καθαρή ενέργεια.

Η ανακαίνιση τόσο των δημόσιων όσο και των ιδιωτικών κτιρίων αποτελεί ουσιαστική δράση και έχει επισημανθεί στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ως βασική πρωτοβουλία για την προώθηση της ενεργειακής απόδοσης στον τομέα και την επίτευξη στόχων (*Renovation Wave*, n.d.).

Δεδομένης της έντασης εργασίας του κλάδου των κατασκευών, στον οποίο κυριαρχούν σε μεγάλο βαθμό οι τοπικές επιχειρήσεις, οι ανακαίνισεις κτιρίων μπορούν επίσης να διαδραματίσουν κρίσιμο ρόλο στην ευρωπαϊκή οικονομική ανάκαμψη μετά την πανδημία COVID-19. Για να ξεκινήσει η ανάκαμψη, το σχέδιο ανάκαμψης της Επιτροπής υποστηρίζει περαιτέρω τις ανακαίνισεις κτιρίων της ΕΕ (*Renovation Wave*, n.d.).

Για να επιδιώξει αυτή τη διπλή φιλοδοξία των ενεργειακών κερδών και της οικονομικής ανάπτυξης, το 2020 η Επιτροπή δημοσίευσε τη στρατηγική «Ένα κύμα ανακαίνισης για την Ευρώπη – Πρασίνοντας τα κτίριά μας, δημιουργώντας θέσεις εργασίας, βελτιώνοντας τις ζωές» για να τονώσει την ανακαίνιση στην ΕΕ (*Renovation Wave*, n.d.).

Στοχεύει να διπλασιάσει τα ετήσια ποσοστά ενεργειακής ανακαίνισης τα επόμενα 10 χρόνια. Εκτός από τη μείωση των εκπομπών, αυτές οι ανακαίνισεις θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των ανθρώπων που ζουν και χρησιμοποιούν τα κτίρια και θα δημιουργήσουν πολλές πρόσθετες πράσινες θέσεις εργασίας στον κατασκευαστικό τομέα (*Renovation Wave*, n.d.).

Το Renovation Wave προσδιορίζει 3 περιοχές εστίασης (*Renovation Wave*, n.d.):

1. Αντιμετώπιση της ενεργειακής φτώχειας και των κτιρίων με τις χειρότερες επιδόσεις
2. Δημόσια κτίρια και κοινωνικές υποδομές
3. Απανθρακοποίηση θέρμανσης και ψύξης

Η στρατηγική του κύματος ανακαίνισης και το σχέδιο δράσης δημοσιεύθηκαν το 2020, συνοδευόμενα από ένα έγγραφο, το οποίο παρουσιάζει τις διαθέσιμες χρηματοδοτικές

λύσεις της ΕΕ που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν το κύμα ανακαίνισης με διάφορους τρόπους (*Renovation Wave*, n.d.):

1. μέσω άμεσων επενδύσεων
2. με τη μόχλευση των ιδιωτικών επενδύσεων
3. για την έρευνα και την καινοτομία
4. για την αντιμετώπιση των φραγμών της αγοράς και της διαθέσιμης τεχνικής βοήθειας

Η πρωτοβουλία *Renovation Wave* βασίζεται στην εθνική μακροπρόθεσμη στρατηγική ανακαίνισης κτιρίων, σε άλλες πτυχές της Οδηγίας για την Ενεργειακή Απόδοση των Κτιρίων και σε πτυχές που σχετίζονται με τα κτίρια των εθνικών σχεδίων ενέργειας και κλίματος (NECP) κάθε χώρας της ΕΕ (*Renovation Wave*, n.d.).

## 2.2.2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ – ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

### 2.2.2.1. URBAN ACQUIS

Η δεκαετής εμπειρία με τις κοινοτικές πρωτοβουλίες URBAN I και II κατέδειξε ότι η ολοκληρωμένη, διατομεακή και συμμετοχική προσέγγιση της αστικής ανάπτυξης ήταν αποτελεσματική στη σταθεροποίηση των προβληματικών γειτονιών (European Commission Directorate-General for Regional Policy *The Intensity of Research and Development Varies Greatly from One Region to Another*, n.d.).

Λόγω των δυσκολιών αλλά και του δυνητικού και σημαντικού ρόλου των πόλεων και των κωμοπόλεων για την περιφερειακή ανάπτυξη και για τη συνοχή της επικράτειας της ΕΕ, οι συμμετέχοντες θεώρησαν ότι θα έπρεπε να επωφεληθούν από περισσότερη στήριξη της ΕΕ όσον αφορά τον αριθμό των προγραμμάτων που εγκρίθηκαν και τις πιστώσεις του προϋπολογισμού (European Commission Directorate-General for Regional Policy *The Intensity of Research and Development Varies Greatly from One Region to Another*, n.d.).

Θεώρησαν επίσης ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναγνωρίσουν την προστιθέμενη αξία του «κεκτημένου URBAN» και να ενσωματώσουν αυτήν την προσέγγιση σε όλα τα ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης για την περίοδο 2007–13 (*Urban Acquis*, 2015).

Οι παράγοντες του URBAN χαιρέτησαν τις προτάσεις της Επιτροπής για την αστική διάσταση, όπως ορίζεται στην τρίτη έκθεση για τη συνοχή της 18ης Φεβρουαρίου 2004 και στο σχέδιο κανονισμού για τα διαρθρωτικά ταμεία της 14ης Ιουλίου 2004 (European Commission Directorate-General for Regional Policy *The Intensity of Research and Development Varies Greatly from One Region to Another*, n.d.).

Η αστική διάσταση πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη από όλα τα κράτη μέλη και οι φορείς του URBAN τόνισαν την ανάγκη να συμπεριληφθεί το «αστικό κεφάλαιο» στον κανονισμό για τα διαρθρωτικά ταμεία (European Commission Directorate-General for Regional Policy *The Intensity of Research and Development Varies Greatly from One Region to Another*, n.d.).

#### 2.2.2.2. ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΛΕΙΨΙΑΣ

Τον Μάιο του 2007, στη Λειψία, η Προεδρία της ΕΕ πρότεινε την σύνθεση ενός «Χάρτη για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις». Ο χάρτης της Λειψίας φαινόταν να ακολουθεί ξανά μια διαδικασία υποστήριξης της αστικής πολιτικής που είχε ξεκινήσει από την Ένωση κατά την προηγούμενη δεκαετία (με τα προγράμματα Urban) και στη συνέχεια διακόπηκε. Γνωρίζοντας όλες τις προκλήσεις, τις ευκαιρίες και τις διαφορετικές ιστορικές κληρονομίες, σε αυτό το έγγραφο οι Υπουργοί δεσμεύτηκαν να ξεκινήσουν μια πολιτική συζήτηση στα κράτη τους σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης των αρχών και των στρατηγικών του Χάρτη της Λειψίας (σχετικά με τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις) στην πολιτική εθνικής, περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης. Επίσης, δεσμεύτηκαν να χρησιμοποιήσουν τα μέσα της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης και τη σχετική διακυβέρνηση για να την εφαρμόσουν, να δημιουργήσουν τις καλύτερες δομές (σε εθνικό επίπεδο) και να προωθήσουν την ίδρυση μιας ισορροπημένης εδαφικής οργάνωσης που βασίζεται σε Ευρωπαϊκή πολυκεντρική αστική δομή (Brasili, 2011).

Ειδικότερα, τα κύρια σημεία που υπογραμμίζονται είναι:

Πίνακας 7: Τα κύρια σημεία που υπογραμμίζονται στον Χάρτη της Λειψίας

#### **1. Μια μεγαλύτερη καταφυγή στις στρατηγικές που ανήκουν στην πολιτική της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης.**

Ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη σημαίνει την εξέταση με σφαιρικό τρόπο όλων των δυνατοτήτων και των αναγκών που είναι σημαντικές για την αστική ανάπτυξη. Η πολιτική της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης είναι μια διαδικασία κατά την οποία συντονίζονται οι χωρικές, τομεακές και χρονικές πτυχές σχετικά με τους σημαντικότερους τομείς της αστικής πολιτικής. Οι σημαντικότερες στρατηγικές δράσης για μια πολιτική ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης είναι οι ακόλουθες:

- Δημιουργία και συντήρηση δημόσιων χώρων υψηλής ποιότητας
- Εκσυγχρονισμός δικτύων υποδομής και βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης
- Προληπτική καινοτομία και διδακτική πολιτική.

#### **2. Ιδιαίτερη προσοχή στις υποβαθμισμένες συνοικίες εντός του αστικού πλαισίου.**

Οι πόλεις πρέπει να αντιμετωπίσουν πολύ σκληρές προκλήσεις κυρίως λόγω των αλλαγών στις οικονομικές και κοινωνικές δομές και της παγκοσμιοποίησης. Η μεγάλη ανεργία και ο κοινωνικός αποκλεισμός είναι συγκεκριμένα προβλήματα, μεταξύ άλλων. Για να αντιμετωπίσουμε τέτοιες προκλήσεις είναι απαραίτητο:

- Να ακολουθούν στρατηγικές που μπορούν να βελτιώσουν το φυσικό περιβάλλον
- Ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της τοπικής αγοράς εργασίας
- Προληπτική πολιτική εκπαίδευσης και κατάρτισης για παιδιά και νέους
- Προώθηση αστικών μέσων μεταφοράς που είναι αποτελεσματικά και προσιτά.

*Πηγή: Ιδία επεξεργασία*

Τέλος, η Χάρτα της Λειψίας υπογραμμίζει: «Η πολιτική της αστικής ανάπτυξης πρέπει να σχεδιάζεται σε εθνικό επίπεδο και τα κίνητρα για καινοτόμες λύσεις πρέπει να αφορούν είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε όλα τα άλλα επίπεδα». Για την περίοδο 2007 με 2013 διατέθηκαν περίπου 21,1 δισεκατομμύρια ευρώ για την πολιτική συνοχής, δηλαδή το 6,1% του συνολικού προϋπολογισμού. Πιο αναλυτικά (Brasili, 2011):

Πίνακας 8: Τα ποσά που διατέθηκαν για τα έργα της πολιτικής συνοχής

<b>ΕΥΡΩ (€)</b>	<b>ΕΡΓΑ</b>
<b>21,1 δισεκατομμύρια</b>	<b>Για την πολιτική συνοχής</b>
3,4 δισεκατομμύρια	Για την ανάκτηση βιομηχανικών χώρων και για την αποκατάσταση μολυσμένων περιοχών
9,8 δισεκατομμύρια	Για έργα αγροτικής και αστικής ανάπλασης
7 δισεκατομμύρια	Για οικολογικά αστικά μέσα μεταφοράς
917 εκατομμύρια	Για στέγαση

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ακόμη και οι άλλες επενδύσεις υποδομής για έρευνα και καινοτομία, μεταφορικών μέσων, περιβάλλοντος, εκπαίδευσης, υγείας και πολιτισμού έχουν πολύ σημαντικό αντίκτυπο στις πόλεις. Στην προγραμματική περίοδο 2007-2013, οι ευρωπαϊκές πόλεις επωφελούνται με διάφορους τρόπους από την πρωτοβουλία και τα μέσα της πολιτικής συνοχής: τα ζητήματα που αφορούν την αστική ανάπτυξη έχουν ενσωματώσει σχεδόν όλα τα περιφερειακά και εθνικά προγράμματα που χρηματοδοτούνται από τα διαρθρωτικά ταμεία και τα ταμεία συνοχής (Brasili, 2011).

Ο Νέος Χάρτης της Λειψίας, ο οποίος θεωρήθηκε ορόσημο για την αστική ανάπτυξη σε επίπεδο ΕΕ εγκρίθηκε στις 30 Νοεμβρίου 2020 από τα κράτη μέλη της ΕΕ, παρέχει ένα βασικό έγγραφο πλαίσιο πολιτικής για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη στην Ευρώπη. Ο Χάρτης υπογραμμίζει ότι οι πόλεις πρέπει να θεσπίσουν ολοκληρωμένες και βιώσιμες στρατηγικές αστικής ανάπτυξης και να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους για την πόλη στο σύνολό της, από τις λειτουργικές περιοχές έως τις γειτονιές της (*European Union (EU) | Urban Agenda Platform, n.d.-b*).

Το έγγραφο ευθυγραμμίζεται έντονα με την Πολιτική Συνοχής και το πλαίσιο της για βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Τα κράτη μέλη της ΕΕ συμφώνησαν να εφαρμόσουν τον Χάρτη στις εθνικές ή περιφερειακές αστικές πολιτικές τους (*European Union (EU) | Urban Agenda Platform, n.d.-b*).

Ο Νέος Χάρτης της Λειψίας εγκρίθηκε με βάση τον Χάρτη της Λειψίας του 2007 για τις Βιώσιμες Ευρωπαϊκές Πόλεις, ο οποίος συνέβαλε στην καθιέρωση της έννοιας της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης σε επίπεδο ΕΕ και είχε επιρροή στην ανάπτυξη μεταγενέστερων πρωτοβουλιών της ΕΕ, όπως το Urban Agenda για την ΕΕ (*European Union (EU) | Urban Agenda Platform, n.d.-b*).

Ένας από τους βασικούς στόχους που υπογραμμίζονται στη Νέα Χάρτα της Λειψίας είναι η έννοια και η χρήση κοινών αγαθών για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας όλων των ευρωπαϊκών πόλεων. (*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration | ISPI, n.d.-a*).

### 2.2.2.3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (ΕΟΚΕ)

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) είναι ένα συμβουλευτικό όργανο της ΕΕ που αποτελείται από εκπροσώπους των οργανώσεων των εργαζομένων και των εργοδοτών και άλλων ομάδων συμφερόντων. Γνωμοδοτεί για θέματα της ΕΕ στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Συμβούλιο της ΕΕ και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, λειτουργώντας έτσι ως γέφυρα μεταξύ των θεσμικών οργάνων λήψης αποφάσεων της



ΕΕ και των πολιτών της ΕΕ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Και Κοινωνική Επιτροπή / Ευρωπαϊκή Ένωση, n.d.).

Στην ευρωπαϊκή ατζέντα το 2010, έθεσε ένα καινούριο και καινοτόμο μοντέλο αστικών αναπλάσεων. Ονομάστηκε «νέα αστική αναγέννηση» και συντίθεται από 4 άξονες οι οποίοι είναι οι ακόλουθοι (Grasso, 2011):

- Ανάπτυξη της κοινωνικής συνοχής
- Πολιτική ανανέωση
- Αναμόρφωση του αστικού κοινωνικού ιστού προκειμένου να αντιμετωπισθεί σημαντικά η ύφεση
- Αξιοποίηση της φυσικής κληρονομιάς, μέσω διαδικασιών αποϋλοποίησης και της ανάπτυξης της βιοποικιλότητας

Σύμφωνα με το κείμενο της ΕΟΚΕ, κομβική λύση αποτελεί η αστική αναγέννηση αφού είναι ικανή να ενώνει διάφορα θεματικά πεδία. Ακόμα, η ΕΟΚΕ, εικάζει ότι η οικονομική ύφεση, φαινόμενο που θεωρείται παγκόσμιο πρόβλημα, μπορεί να αντιμετωπισθεί μέσω των αστικών αναπλάσεων. Στη συνέχεια, η ΕΟΚΕ προτείνει ένα ολιστικό μοντέλο παρέμβασης το οποίο θα περιλαμβάνει τους υλικούς και φυσικούς πόρους αλλά και τους ανθρώπους και θα στοχεύει στην εξοικονόμηση των χρήσης τους αλλά και στη συσσώρευσή τους. Έτσι, πρωταρχικός στόχος των αναπλάσεων, σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, αποτελεί η περάτωση των διαφόρων αστικών τυπολογιών(Grasso, 2011):

- Η βιοτική πόλη: μέσω της ενίσχυσης του οικολογικού δικτύου, της μελέτης της πόλης ως οικοσυστήματος και της καταγραφής της αξίας της κληρονομιάς των φυσικών υποδομών (π.χ. καθαρό νερό και αέρα κ.ά.).
- Η πόλη της ύλης: στοχεύοντας στην αύξηση της ενεργειακής απόδοσης των κτηρίων, την κοινωνική στέγαση, το ολοκληρωμένο σύστημα υποδομών, το λειτουργικό σύστημα μεταφορών και ενέργειας και το τηλεματικό δίκτυο το οποίο είναι χρήσιμο στις επιχειρήσεις και στα νοικοκυριά.
- Η πόλη των bit: που εισάγει την τεχνολογία και άλλες σημαντικές καινοτομίες στην καθημερινότητα (μεταφορές, επικοινωνίες κ.ά.) οδηγώντας έτσι στην επίτευξη προς τους πυλώνες της έξυπνης πόλης.
- Η αλληλέγγυα πόλη: στοχεύει στην ανάπτυξη της κοινωνικής συνοχής, την αποδόμηση των συστημάτων σχέσεων και ενίσχυση της συνεργασίας έχοντας τη βοήθεια της τεχνολογίας. Τέλος, ένα δίκτυο μεταξύ αδύναμων και ισχυρών κοινοτήτων στοχεύοντας στην ανταλλαγή τεχνογνωσιών, γνώσεων και μέσα και τρόπους άσκησης πολιτικής.

#### 2.2.2.4. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ ΤΗΣ Ε. Ε.

Την περίοδο 2021-2027, η Πολιτική Συνοχής συνεχίζει να επενδύει ισχυρά στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Τουλάχιστον 8% του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης σημαίνει ότι αυτό το μερίδιο του ταμείου σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να κατευθύνεται σε προτεραιότητες και έργα που επιλέγονται από πόλεις με βάση τις ολοκληρωμένες αναπτυξιακές τους στρατηγικές. Ένας νέος στόχος πολιτικής «Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες» έχει εισαχθεί στο κύριο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής. Θα υποστηρίξει εξατομικευμένες επενδυτικές στρατηγικές σε εδαφικό επίπεδο, σε πόλεις και τοπικές κοινότητες, για την αντιμετώπιση των ποικίλων προκλήσεων τους, όπως η πράσινη μετάβαση και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων τοπικής ανάπτυξης. Η υποστήριξη θα υλοποιηθεί μέσω ολοκληρωμένων αναπτυξιακών στρατηγικών που θα καταρτιστούν σε σχετικό επίπεδο και οι τοπικές αρχές ή οι εδαφικοί φορείς πρέπει να συμμετέχουν

στην επιλογή των πράξεων για να διασφαλιστεί μια συμμετοχική διαδικασία (*European Union (EU) | Urban Agenda Platform, n.d.-c*).

Η Ευρωπαϊκή Αστική Πρωτοβουλία έχει συσταθεί για τη στήριξη της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης στην ΕΕ με προϋπολογισμό 450 εκατ. ευρώ από το ΕΤΠΑ. Θα χρηματοδοτήσει καινοτόμες δράσεις για πειραματισμό και ανάπτυξη μεταβιβάσιμων και επεκτάσιμων λύσεων στις αστικές προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένης της πράσινης μετάβασης. Η πρωτοβουλία θα έχει ως στόχο τη βελτίωση των ικανοτήτων των πόλεων στο σχεδιασμό και την εφαρμογή στρατηγικών, πολιτικών και πρακτικών βιώσιμης αστικής ανάπτυξης με ολοκληρωμένο και συμμετοχικό τρόπο. Θα προωθήσει την ανταλλαγή γνώσεων και την κεφαλαιοποίηση προς όφελος των υπευθύνων χάραξης πολιτικής και των επαγγελματιών της πόλης σε όλα τα επίπεδα (*European Union (EU) | Urban Agenda Platform, n.d.-c*).

#### 2.2.2.5. ΕΔΑΦΙΚΗ ΑΤΖΕΝΤΑ 2030

Την 1η Δεκεμβρίου 2020, οι υπουργοί που είναι αρμόδιοι για τον χωροταξικό σχεδιασμό, την εδαφική ανάπτυξη και/ή την εδαφική συνοχή συμφώνησαν για την Εδαφική Ατζέντα 2030 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το εδαφικό θεματολόγιο 2030 παρέχει ένα πλαίσιο προσανατολισμένο στη δράση για την προώθηση της εδαφικής συνοχής στην Ευρώπη: ένα μέλλον για όλους τους τόπους.

Όλοι είναι ευπρόσδεκτοι να χρησιμοποιήσουν την Εδαφική Ατζέντα στις χώρες τους σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και σε συνεργασία με άλλες χώρες.

Επιδιώκει να προωθήσει ένα χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμο μέλλον για όλα τα μέρη και να βοηθήσει στην επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης στην Ευρώπη.

Ως εκ τούτου, η Εδαφική Ατζέντα 2030 ορίζει δύο πρωταρχικούς στόχους, μια Δίκαιη Ευρώπη και μια Πράσινη Ευρώπη, που έχουν έξι προτεραιότητες για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής επικράτειας στο σύνολό της, μαζί με όλες τις θέσεις της, οι οποίες προτεραιότητες θα αναλυθούν παρακάτω:

Πίνακας 9: Οι έξι προτεραιότητες για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής επικράτειας

Ισορροπημένη Ευρώπη	<p>Καλύτερη ισορροπημένη εδαφική ανάπτυξη αξιοποιώντας την πολυμορφία της Ευρώπης</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Δράση για να ενθάρρυνση των γειτονιών, των κοινοτήτων, τους δήμους, τις κομητείες, τις περιφέρειες και τα κράτη μέλη να συνεργαστούν για την αντιμετώπιση παγκόσμιων κοινωνικών προκλήσεων και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, διαβίωσης και επιχειρήσεων σε όλους τους χώρους.</li></ul>
Υγιές Περιβάλλον	<p>Καλύτερα οικολογικά μέσα διαβίωσης, κλιματικά ουδέτερες και ανθεκτικές πόλεις</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Υποστήριξη της ανάπτυξης λύσεων βασισμένων στη φύση καθώς και πράσινων και μπλε δικτύων υποδομής που συνδέουν οικοσυστήματα και προστατευόμενες περιοχές, τη διαχείριση γης και άλλες πολιτικές, καθώς και την ανάπτυξη νέων εργαλείων διαχείρισης κρίσεων για την αύξηση της ασφάλειας και της ανθεκτικότητας των τόπων.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σεβασμός στα φυσικά όρια των κοινών μέσων διαβίωσης της και αύξηση της ανθεκτικότητας όλων των τόπων που επηρεάζονται από την κλιματική αλλαγή.</li> </ul>
Λειτουργικές Περιφέρειες	<p>Συγκλίνουσα τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, λιγότερη ανισότητα μεταξύ τόπων</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διάλογος με φορείς λήψης αποφάσεων σε πόλεις και κωμοπόλεις όλων των μεγεθών για να εφαρμοστεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση πολυεπίπεδης διακυβέρνησης. Αυτό σημαίνει τη συμμετοχή ατόμων από διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης, ιδίως τοπικά και περιφερειακά, καθώς και από διάφορους τομείς πολιτικής και κοινωνικές ομάδες.</li> <li>• Συνεργασία με τοπικούς και περιφερειακούς φορείς λήψης αποφάσεων για να ενισχυθεί η συνεργασία σε μακροπρόθεσμες στρατηγικές που βασίζονται σε τόπους και να αντιμετωπιστούν βιώσιμοι λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ γειτονικών περιοχών.</li> </ul>
Κυκλική Οικονομία	<p>Ισχυρές και βιώσιμες τοπικές οικονομίες σε έναν παγκοσμιοποιημένο κόσμο</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μετάβαση της Ευρώπης σε μια κυκλική οικονομία και την ανάπτυξη διαδικασιών βιομηχανικής συμβίωσης που βασίζονται σε τόπους, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την ανάγκη για βιώσιμη χρήση εδάφους και γης.</li> <li>• Ανάπτυξη τοπικών και περιφερειακών στρατηγικών κυκλικής οικονομίας που συνδέουν τις τοπικές και παγκόσμιες οικονομίες.</li> <li>• Ενίσχυση των ικανοτήτων καινοτομίας σε όλες τις περιφέρειες, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών στρατηγικών για την ενεργειακή μετάβαση και των μέτρων στους τομείς των κτιρίων, των μεταφορών και της βιοοικονομίας.</li> </ul>
Ένταξη πέρα από τα σύνορα	<p>Ευκολότερη ζωή και εργασία πέρα από τα εθνικά σύνορα</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δράση για την ενσωμάτωση σταθερής διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας σε μακροπεριφερειακές, εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αναπτυξιακές στρατηγικές. Ανάπτυξη νέων στρατηγικών εγγράφων, όπου χρειάζεται, και την προώθηση της συνανάπτυξης, με τη συμμετοχή διασυνοριακών πολιτών.</li> <li>• Διάλογος με τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης για να συντονιστούν οι εθνικές τομεακές πολιτικές μεταξύ των χωρών και να μειωθούν τα υπάρχοντα εμπόδια στη συνεργασία.</li> </ul>
Βιώσιμες Συνδέσεις	<p>Βιώσιμη ψηφιακή και φυσική συνδεσιμότητα χώρων</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Διάλογο μεταξύ των ενδιαφερόμενων σχετικά με την ανάγκη για επαρκή πρόσβαση σε σταθερά και κινητά δίκτυα υψηλής ταχύτητας σε όλα τα μέρη και την ανάγκη για ψηφιακή υποδομή με χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα και χαμηλό αντίκτυπο στην ανθρώπινη υγεία.</li><li>• Βελτίωση περαιτέρω των δεσμών μεταξύ του περιφερειακού σχεδιασμού και της ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Δικτύων (ΔΕΔ), ειδικά κατά μήκος των διαδρόμων του βασικού δικτύου.</li></ul>
--	---

Πηγή: (*Territorial Agenda 2030 | Territorial Agenda 2030 | A Future for All Places*, n.d.)

#### 2.2.2.6. Η ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε. Ε.

Η τρέχουσα ατζέντα πολιτικής βασίζεται στην ευθυγράμμιση των ενεργειακών στόχων της ΕΕ με τους κλιματικούς στόχους του νέου πακέτου Fit For 55 που προτάθηκε τον Ιούλιο του 2021, συμπεριλαμβανομένων (*BMWK - European Energy Policy*, n.d.):

- Μείωση τουλάχιστον 55% στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030.
- Μείωση σε μηδενικές καθαρές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου έως το 2050.

Η ολοκληρωμένη πολιτική για το κλίμα και την ενέργεια που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 24 Οκτωβρίου 2014 και αναθεωρήθηκε τον Δεκέμβριο του 2018 αποσκοπεί στην επίτευξη αυτών των στόχων έως το 2030:

- Αύξηση στο 32% του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην κατανάλωση ενέργειας.
- Βελτίωση 32,5% στην ενεργειακή απόδοση.
- Η διασύνδεση τουλάχιστον του 15% των συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ.

Επί του παρόντος βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση οι νέοι ενεργειακοί στόχοι της ΕΕ. Αυτοί οι στόχοι θα προταθούν για το 2030 (*BMWK - European Energy Policy*, n.d.):

- Αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην κατανάλωση ενέργειας στο 42-45%.
- Μείωση 40-42% για την κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας στην ΕΕ και 36-40% για την τελική κατανάλωση ενέργειας.

Για τα κτήρια:

Η αναθεώρηση της οδηγίας για τα κτήρια προβλέπει την περαιτέρω ανάπτυξη των μακροπρόθεσμων στρατηγικών ανακαίνισης που καλύπτονται επί του παρόντος από την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση. Επιπλέον, η αναθεώρηση περιέχει διατάξεις που επιτρέπουν στα νέα κτίρια να είναι καλύτερα εξοπλισμένα για να ανταποκρίνονται στις μελλοντικές ανάγκες και δυνατότητες υποδομής ενέργειας και μεταφορών. Η οδηγία εδραιώνει μια ρύθμιση για την προώθηση της δημιουργίας της απαραίτητης υποδομής για την ηλεκτρική κινητικότητα: στο μέλλον, τα νέα κτίρια με περισσότερες από 10 θέσεις στάθμευσης πρέπει να περιλαμβάνουν αγωγούς που θα επιτρέπουν την παροχή υποδομής φόρτισης. Σε ό,τι αφορά τις επιθεωρήσεις συστημάτων θέρμανσης και κλιματισμού, θα υπάρχει στο μέλλον μια άλλη επιλογή πέραν της υπάρχουσας δυνατότητας «εναλλακτικών μέτρων»: η τοποθέτηση συστημάτων αυτοματισμού και ελέγχου κτιρίων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα αναπτύξει επίσης έναν δείκτη ευφυΐας για να αξιολογήσει την τεχνολογική ικανότητα ενός κτιρίου να αυτορυθμίζεται και να

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

επικοινωνεί με τους κατοίκους και το ηλεκτρικό δίκτυο (*BMWK - European Energy Policy, n.d.*).

### 2.2.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

Οι στόχοι πολιτικής έχουν προωθηθεί μέσω ορισμένων εργαλείων πολιτικής, με σημαντικότερο το πλαίσιο της πολιτικής συνοχής. Τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία καλύπτουν ποικίλες αναπτυξιακές ανάγκες σε όλες τις περιφέρειες και πόλεις της ΕΕ, με προϋπολογισμό 351,8 δισεκατομμυρίων ευρώ – αντιπροσωπεύοντας περίπου το ένα τρίτο του συνολικού προϋπολογισμού της ΕΕ μεταξύ 2014 και 2020 (*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration | ISPI, n.d.-a*).

Τα ΕΔΕΤ περιλαμβάνουν το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) για την ανάπτυξη και τις διαρθρωτικές προσαρμογές των περιφερειακών οικονομιών, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ) για την απασχόληση, την κοινωνική ένταξη και την εκπαίδευση, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) για την ανταγωνιστικότητα της γεωργίας, τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων και την εδαφική ανάπτυξη των αγροτικών κοινοτήτων, και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ) για βιώσιμη αλιεία και παράκτιες κοινότητες (*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration | ISPI, n.d.-a*).

#### 2.2.3.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΕΤΠΑ)

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) είναι ένα από τα κύρια χρηματοδοτικά μέσα της πολιτικής συνοχής της ΕΕ. Σκοπός του είναι να συμβάλει στη μείωση των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των ευρωπαϊκών περιφερειών και στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου στις μειονεκτικές περιφέρειες. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται σε περιοχές που υποφέρουν από σοβαρά και μόνιμα φυσικά ή δημογραφικά μειονεκτήματα, όπως οι βορειότερες περιοχές, που έχουν πολύ χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, και νησιωτικές, διασυνοριακές και ορεινές περιοχές (*European Regional Development Fund (ERDF) | Fact Sheets on the European Union | European Parliament, n.d.*).

Οι δαπάνες του ΕΤΠΑ επικεντρώνονται στις προτεραιότητες που καθορίζονται σε αυτή τη στρατηγική. Την περίοδο 2014-2020, οι βασικές προτεραιότητες ήταν (*European Regional Development Fund (ERDF) | Fact Sheets on the European Union | European Parliament, n.d.*):

- Έρευνα και καινοτομία
- Τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών
- Μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ)
- Η προώθηση μιας οικονομίας χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

Το 2021, η ΕΕ εισήλθε σε μια νέα πολυετή προγραμματική περίοδο. Οι κανόνες για το ΕΤΠΑ για την περίοδο 2021-2027 διατηρούν τους δύο τρέχοντες στόχους του ΕΤΠΑ: «Επενδύσεις για θέσεις εργασίας και ανάπτυξη» και «Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία» (*European Regional Development Fund (ERDF) | Fact Sheets on the European Union | European Parliament, n.d.*).

Το 2021-2027 θα επιτρέψει επενδύσεις σε μια πιο έξυπνη, πιο πράσινη, πιο συνδεδεμένη και πιο κοινωνική Ευρώπη που θα είναι πιο κοντά στους πολίτες της.

Το 2021-2027, το ταμείο θα επιτρέψει τις επενδύσεις να κάνουν την Ευρώπη και τις περιφέρειές της:

- Πιο έξυπνες και ανταγωνιστικές, μέσω της καινοτομίας και της υποστήριξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων,
- Πιο πράσινες με χαμηλές εκπομπές άνθρακα
- Πιο συνδεδεμένες με τη βελτίωση της κινητικότητας
- Περισσότερο κοινωνικές, υποστηρίζοντας την αποτελεσματική και χωρίς αποκλεισμούς απασχόληση, εκπαίδευση, δεξιότητες, κοινωνική ένταξη και ίση πρόσβαση στην υγειονομική περίθαλψη, καθώς και ενίσχυση του ρόλου του πολιτισμού και του βιώσιμου τουρισμού
- Πιο κοντά στους πολίτες, υποστηρίζοντας την τοπική ανάπτυξη και τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη σε ολόκληρη την ΕΕ

### **Θεματική συγκέντρωση**

Με βάση την ευημερία τους, όλες οι περιφέρειες και τα κράτη μέλη θα επικεντρώσουν τη στήριξη σε (Inforegio - European Regional Development Fund, n.d.):

1. μια πιο ανταγωνιστική και πιο έξυπνη Ευρώπη (στόχος πολιτικής – PO 1), καθώς και
2. σε μια πιο πράσινη μετάβαση με χαμηλές εκπομπές άνθρακα προς μια καθαρή οικονομία μηδενικού άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη (PO2), μέσω του μηχανισμού που είναι γνωστός ως «θεματική συγκέντρωση».

Όλες οι περιφέρειες και τα κράτη μέλη (ΚΜ) θα συγκεντρώσουν τουλάχιστον το 30% της κατανομής τους στην PO 2 και (Inforegio - European Regional Development Fund, n.d.):

- Οι πιο ανεπτυγμένες περιφέρειες ή τα κράτη μέλη θα αφιερώσουν τουλάχιστον το 85% της κατανομής τους σε PO1 και PO2.
- Περιοχές μετάβασης ή κράτη μέλη τουλάχιστον 40% σε PO1.
- Λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές ή κράτη μέλη τουλάχιστον 25% σε PO1.
- Όλες οι περιφέρειες και τα κράτη μέλη θα συγκεντρώσουν επίσης τουλάχιστον το 8% των πόρων τους για την αστική ανάπτυξη που θα παραδοθεί μέσω εταιρικών σχέσεων τοπικής ανάπτυξης με διαφορετικά εργαλεία.
- Οι ενέργειες στο πλαίσιο του ΕΤΠΑ αναμένεται επίσης να συνεισφέρουν το 30 % του συνολικού χρηματοδοτικού κονδυλίου στους στόχους για το κλίμα.

Για την περίοδο προγραμματισμού 2021-2027, περίπου 200,36 δισεκατομμύρια ευρώ έχουν διατεθεί στο ΕΤΠΑ. Μετά το 2020, η υποστήριξη για τις πόλεις θα ενισχυθεί. Τουλάχιστον το 8% των πόρων του ΕΤΠΑ (σε εθνικό επίπεδο) θα διατεθεί για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Αστικής Πρωτοβουλίας (European Regional Development Fund (ERDF) | Fact Sheets on the European Union | European Parliament, n.d.).



### 2.2.3.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Η Τράπεζα δανείζεται χρήματα από τις κεφαλαιαγορές και τα δανείζει με ευνοϊκούς όρους σε έργα που υποστηρίζουν τους στόχους της ΕΕ. Περίπου το 90 % των δανείων χορηγούνται εντός της ΕΕ. Κανένα από τα χρήματα δεν προέρχεται από τον προϋπολογισμό της ΕΕ.

Η ΕΤΕπ παρέχει 3 βασικούς τύπους προϊόντων και υπηρεσιών (*European Investment Bank – EIB | European Union, n.d.*):

- δανεισμός – περίπου το 90 % της συνολικής χρηματοοικονομικής του δέσμευσης. Η Τράπεζα δανείζει σε πελάτες όλων των μεγεθών για να στηρίξει την ανάπτυξη και τις θέσεις εργασίας, και αυτή η υποστήριξη συχνά βοηθά στην προσέλκυση άλλων επενδυτών
- «blending» - επιτρέποντας στους πελάτες να συνδυάσουν τη χρηματοδότηση της ΕΤΕπ με πρόσθετες επενδύσεις
- παροχή συμβουλών και τεχνική βοήθεια - μεγιστοποίηση της σχέσης ποιότητας/τιμής

Η ΕΤΕπ χορηγεί άμεσα δάνεια άνω των 25 εκατ. ευρώ. Όταν πρόκειται για μικρότερα δάνεια, ανοίγει πιστωτικά όρια για χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που στη συνέχεια δανείζουν κεφάλαια σε πιστωτές (*European Investment Bank – EIB | European Union, n.d.*).

Η ΕΤΕπ επικεντρώνεται σε 4 τομείς: την καινοτομία, τις μικρές επιχειρήσεις, το κλίμα και τις υποδομές. Ένα από τα εργαλεία αποτελεί το ΕΤΣΕ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων). Το ΕΤΣΕ μέχρι και το τέλος του 2020 ενέκρινε και χρηματοδότησε επενδύσεις ύψους 500 δις. Ευρώ (2019 Η ΕΤΕπ Με Μια Ματιά, n.d.).

Κατά την προγραμματική περίοδο 2007 έως 2013 εφαρμόστηκαν κάποια προγράμματα μέσα από τη συνεργασία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Αυτά τα προγράμματα ήταν τα: JEREMIE, JESSICA και JASPERS.

#### **1. JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)**

Το JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) (Κοινή ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές) είναι μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που ξεκίνησε σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEB). Προωθεί τη χρηματοοικονομική μηχανική για τη βιώσιμη επένδυση, οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση στις αστικές περιοχές της Ε.Ε. (Brasili, 2011).

Ουσιαστικά το JESSICA αποτελεί ένα χρηματοπιστωτικό εργαλείο, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το διάστημα 2007-2013 και ενισχύει την εφαρμογή των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Το πρόγραμμα στηρίζει τα επενδυτικά προγράμματα και τα έργα αστικής ανάπτυξης κινητοποιώντας ιδιωτικά και δημόσια κεφάλαια ώστε να χρηματοδοτηθούν οι ολοκληρωμένες δράσεις αστικής ανάπτυξης (Ανδρικοπούλου, 2014).

Κάποια από τα θετικά της χρήσης του προγράμματος JESSICA είναι τα ακόλουθα (Πίνακας 10):

Πίνακας 10: Θετικά αποτελέσματα της χρήσης του προγράμματος JESSICA

<b>Βιωσιμότητα</b>	Τα διαρθρωτικά ταμεία προσφέρουν επιστρεπτές ενισχύσεις σε καρποφόρες επενδύσεις με τις οποίες θα εξοφληθούν οι επενδυτές είναι καλύτερη πολιτική από τις ενισχύσεις μέσω επιχορηγήσεων.
<b>Μόχλευση</b>	Τα διαρθρωτικά ταμεία συνδυασμένα με άλλες πηγές χρηματοδότησης, το JESSICA πολλαπλασιάζει τους πόρους, με αποτέλεσμα πολλά έργα να παρέχεται εγγυημένη υποστήριξη.
<b>Ευελιξία</b>	Στη δομή και τη χρήση των χρηματοδοτήσεων με επενδύσεις κεφαλαίων, δανείων ή επενδύσεων το JESSICA προσφέρει ευελιξία, οι οποίες μπορούν να προσαρμοστούν στις ειδικές ανάγκες των συγκεκριμένων περιφερειών και χώρων.
<b>Τεχνογνωσία</b>	Η δυνατότητα σύμπραξης δημόσιου με ιδιωτικό τομέα. Πιο συγκεκριμένα, οι διαχειριστικές αρχές των διαρθρωτικών ταμείων με τις τράπεζες και τον ιδιωτικό τομέα. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην αύξηση των επενδύσεων και στην βελτίωση των ικανοτήτων υλοποίησης και διαχείρισης των έργων.
<b>Εταιρικές σχέσεις</b>	Η εταιρική σχέση της Κοινότητας με την ΕΤΕ και την ΤΑΣΕ δημιούργησαν τη JESSICA. Μπορεί να οδηγήσει σε δημιουργία εταιρικής σχέσης μεταξύ χώρων, περιφερειών, πόλεων, ΕΤΕ, ΤΑΣΕ κλπ., ώστε να λυθούν σημαντικά προβλήματα που δεσπόζουν τις πόλεις.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Όταν εξετάζουμε ποια έργα θα μπορούσαν να κάνουν χρήση της χρηματοδότησης JESSICA, είναι απαραίτητη μια ολοκληρωμένη προσέγγιση. Τα κονδύλια JESSICA θα μπορούσαν να στοχεύουν ειδικά σε έργα όπως:

- ❖ αστική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, νερού/λυμάτων, ενέργειας κ.λπ.
- ❖ τόποι πολιτιστικής κληρονομιάς ή πολιτισμού, για τουρισμό ή άλλες βιώσιμες χρήσεις
- ❖ ανακατασκευή των περιοχών με άφθονο τοπίο, συμπεριλαμβανομένης της εκκαθάρισης και της απορρύπανσης του χώρου

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

- ❖ χώροι γραφείων για ΜΜΕ, τομείς πληροφορικής ή/και Ε&Α
- ❖ πανεπιστημιακά κτίρια, συμπεριλαμβανομένων ιατρικών, βιοτεχνολογικών και άλλων εξειδικευμένων εγκαταστάσεων
- ❖ βελτιώσεις ενεργειακής απόδοσης



Σχήμα 9: Το σύστημα διοχέτευσης των πόρων του προγράμματος JESSICA

Πηγή: JESSICA, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

### 2.2.3.3. ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

Το Ταμείο Συνοχής παρέχει στήριξη σε κράτη μέλη με κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό εισόδημα (ΑΕΕ) κάτω του 90% του μέσου όρου της ΕΕ-27 για την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της ΕΕ (Inforegio - Cohesion Fund, n.d.).

Το Ταμείο Συνοχής υποστηρίζει επενδύσεις στον τομέα του περιβάλλοντος και των διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των υποδομών μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

Για την περίοδο 2021-2027, το Ταμείο Συνοχής αφορά τη Βουλγαρία, την Τσεχία, την Εσθονία, την Ελλάδα, την Κροατία, την Κύπρο, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Ουγγαρία, τη Μάλτα, την Πολωνία, την Πορτογαλία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία και τη Σλοβενία. Το 37% της συνολικής χρηματοδότησης του Ταμείου Συνοχής αναμένεται να συμβάλει στην επίτευξη των κλιματικών στόχων (Inforegio - Cohesion Fund, n.d.).

#### 2.2.3.4. ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ INVESTEU

Το Πρόγραμμα InvestEU θα συγκεντρώσει κάτω από την ίδια στέγη τα πλήθη των χρηματοπιστωτικών μέσων της ΕΕ που διατίθενται επί του παρόντος για τη στήριξη των επενδύσεων στην ΕΕ, καθιστώντας τη χρηματοδότηση της ΕΕ για επενδυτικά έργα στην Ευρώπη απλούστερη, πιο αποτελεσματική και πιο ευέλικτη (*Questions and Answers: InvestEU Programme, n.d.*).

Το Πρόγραμμα InvestEU αποτελείται από το InvestEU Fund, το InvestEU Advisory Hub και την Πύλη InvestEU. Θα τονώσει περαιτέρω τη δημιουργία θέσεων εργασίας και θα στηρίξει τις επενδύσεις και την καινοτομία στην ΕΕ.

Το InvestEU θα λειτουργήσει μεταξύ 2021 και 2027 και βασίζεται στην επιτυχία του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) του σχεδίου Γιούνκερ παρέχοντας εγγύηση του προϋπολογισμού της ΕΕ για τη στήριξη των επενδύσεων και της πρόσβασης στη χρηματοδότηση στην ΕΕ. Το InvestEU στοχεύει να ενεργοποιήσει πρόσθετες επενδύσεις 650 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Το Ταμείο InvestEU θα υποστηρίξει τέσσερις τομείς πολιτικής:

1. βιώσιμες υποδομές
2. έρευνα
3. καινοτομία και
4. ψηφιοποίηση· μικρομεσαίες επιχειρήσεις· κοινωνικές επενδύσεις και δεξιότητες.

Το InvestEU θα είναι επίσης ευέλικτο: θα έχει την ικανότητα να αντιδρά στις αλλαγές της αγοράς και στις προτεραιότητες πολιτικής που αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου.

Ο συμβουλευτικός κόμβος InvestEU θα παρέχει τεχνική υποστήριξη και βοήθεια για να βοηθήσει στην προετοιμασία, την ανάπτυξη, τη διάρθρωση και την υλοποίηση έργων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ικανοτήτων. Η πύλη InvestEU θα συγκεντρώσει επενδυτές και φορείς υλοποίησης έργων παρέχοντας μια εύκολα προσβάσιμη και φιλική προς τον χρήστη βάση δεδομένων (*Questions and Answers: InvestEU Programme, n.d.*).

Το Ταμείο InvestEU θα κινητοποιήσει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις μέσω εγγύησης του προϋπολογισμού της ΕΕ ύψους 38 δισεκατομμυρίων ευρώ που θα στηρίξει τα επενδυτικά σχέδια χρηματοπιστωτικών εταιρών όπως ο Όμιλος της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και άλλων, και θα αυξήσει την ικανότητα ανάληψης κινδύνου. Οι χρηματοοικονομικοί εταίροι αναμένεται να συνεισφέρουν τουλάχιστον 9,5 δισ. ευρώ σε ικανότητα ανάληψης κινδύνου. Η εγγύηση θα καταβληθεί στο 40%, που σημαίνει ότι 15,2 δισεκατομμύρια ευρώ του προϋπολογισμού της ΕΕ δεσμεύονται σε περίπτωση που ζητηθεί η εγγύηση (*Questions and Answers: InvestEU Programme, n.d.*).

Το InvestEU Fund θα επενδυθεί μέσω χρηματοοικονομικών εταιρών. Ο κύριος εταίρος θα είναι ο Όμιλος ΕΤΕπ, ο οποίος έχει εφαρμόσει και διαχειρίζεται με επιτυχία το ΕΤΣΕ από την έναρξή του το 2015. Εκτός από τον Όμιλο ΕΤΕπ, διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη - όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (ΕΤΑΑ), Η Παγκόσμια Τράπεζα και η Τράπεζα του Συμβουλίου της Ευρώπης - και οι εθνικές τράπεζες προώθησης, που εργάζονται από κοινού σε ομάδες ώστε να μπορούν να καλύπτουν τουλάχιστον τρία κράτη μέλη, θα έχουν άμεση πρόσβαση στην εγγύηση της ΕΕ (*Questions and Answers: InvestEU Programme, n.d.*).

#### 2.2.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η βιώσιμη αστική ανάπλαση μπορεί να συμβάλει επιτυχώς στην επίλυση βασικών προβλημάτων όπως η τρέχουσα οικονομική κατάσταση, η υπερθέρμανση του πλανήτη, η κατανάλωση ενέργειας, ο κοινωνικός αποκλεισμός και η αστική παρακμή. Οι παραπάνω δράσεις της Ε.Ε. θεσπίζονται και αναθεωρούνται αρκετά τακτικά ώστε οι πόλεις να μπορούν να λειτουργήσουν σύμφωνα με τα νέα δεδομένα της περιόδου που διανύουν.

Οι πρωτοβουλίες αστικής ανάπλασης έχουν αναλυθεί και δημοσιευθεί για αρκετές Περιφέρειες, πόλεις και κωμοπόλεις. Αυτές περιλαμβάνουν πολλά διαφορετικά μέρη όπως: το Μιλάνο, Άμστερνταμ, Παρίσι, Λονδίνο, Αμβούργο, Ρότερνταμ, περιοχή του Ρουρ, Γλασκώβη, Ντόρτμουντ, Μονπελιέ, Βαρκελώνη, Μπέλφαστ, Γλασκώβη, Μάντσεστερ, Ρεν, Σεβίλλη, Λιλ, Νταντί, Σαρλερουά, Λίβερπουλ, περιοχή της Βαλлонίας, Ουτρέχτη, Εδιμβούργο, Βερολίνο, Αμβέρσα, Μπιλμπάο, Βρυξέλλες και Τσέστερ (Pereira, 2010).

Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι τα ακόλουθα χαρακτηριστικά είναι πολύ σημαντικά (Pereira, 2010):

- ✓ η τοποθεσία είναι πολύ σημαντική για την προσβασιμότητα πολιτών, εργαζομένων και τουριστών, πλεονεκτήματα της τοποθεσίας νέων δραστηριοτήτων, όπως ο τουρισμός,
- ✓ ο πολιτισμός, η αναψυχή και οι υπηρεσίες. Τα κεντρικά μέρη είναι γενικά πιο ελκυστικά από τα περιφερειακά,
- ✓ οι στόχοι της αναγέννησης,
- ✓ η ελκυστικότητα του τοπίου, των ανθρώπων και των επενδύσεων,
- ✓ η υπάρχουσα κληρονομιά,
- ✓ η οικονομική ανασυγκρότηση, η δύναμη των τοπικών αγορών και της περιφερειακής εθνικής και παγκόσμιας οικονομίας,
- ✓ οι υποδομές σιδηροδρόμων ή αυτοκινητοδρόμων, λιμένων, ενέργειας, ΤΠΕ και αεροδρομίου,
- ✓ η ύπαρξη περιφερειακής και εθνικής αστικής πολιτικής.

Οι τρέχουσες και μεσοπρόθεσμες προοπτικές για την οικονομική κατάσταση χρειάζονται κίνητρο για βιωσιμότητα. Οι ευρωπαϊκές πόλεις και κωμοπόλεις πρέπει να συνεισφέρουν πολύ στην αποκατάσταση των ευρωπαϊκών οικονομικών προβλημάτων μέσω της ανάπλασής τους (Pereira, 2010).

Υπάρχει, επομένως, ανάγκη για συνεχόμενες και αποτελεσματικές αστικές αναπλάσεις που θα βοηθήσουν στην επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων οικονομικής ανάπτυξης, βιωσιμότητας και κοινωνικής ένταξης. Η εμπειρία έχει δείξει τα οφέλη των ευρωπαϊκών προγραμμάτων που εφαρμόζονται σε πόλεις και κωμοπόλεις (Pereira, 2010).

Η σχεδιαζόμενη υιοθέτηση της Νέας Χάρτας της Λειψίας θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως δείκτης για να καταδείξει την ιδιαίτερη φύση των πολιτικών της ΕΕ σχετικά με την αστική ανάπλαση. Οι πόλεις φιλοξενούν σχεδόν τα τρία τέταρτα του πληθυσμού της ΕΕ και οι περισσότερες πολιτικές της ΕΕ τους αφορούν. Ταυτόχρονα, δεν υπάρχει νομική βάση για την αστική πολιτική στις Συνθήκες (σε αντίθεση με τις περιφερειακές υποθέσεις). Ως εκ τούτου, οι συζητήσεις για την αστική ανάπτυξη σε επίπεδο ΕΕ πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της διακυβερνητικής συνεργασίας. Οι υπουργοί που είναι αρμόδιοι για την αστική ανάπτυξη διαπραγματεύτηκαν και κατέληξαν σε

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

συναίνεση για συγκεκριμένους στόχους για τις αστικές περιοχές μέσω εγγράφων όπως ο Χάρτης της Λειψίας του 2007 για την αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων, η δήλωση του Τολέδο του 2010, η εδαφική ατζέντα του 2011 και – το σημαντικότερο – το Σύμφωνο του Άμστερνταμ το 2016, καθιερώνοντας την Ευρωπαϊκή Αστική Ατζέντα (Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration | ISPI, n.d.).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

Σε αυτό το κεφάλαιο πραγματοποιείται η ανάλυση ορισμένων χαρακτηριστικών παραδειγμάτων ανάπλασης που έλαβαν χώρα τόσο στην Ελλάδα, όσο και στην Ευρώπη. Αρχικά αναλύονται δύο χαρακτηριστικά ελληνικά παραδείγματα, Ο Φαληρικός Όρμος και η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης. Επιλέχτηκαν αυτές οι δύο περιπτώσεις καθώς αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα ανάπλασης σε ελληνικό επίπεδο, πραγματοποιήθηκαν στις δύο πιο μεγάλες πόλεις της χώρας και επίσης διότι τα έργα ήταν αποτελεσματικά και μπορούν να θεωρηθούν καλά παραδείγματα προς τις υπόλοιπες πόλεις της Ελλάδας. Στο επόμενο υποκεφάλαιο αναλύονται τα παραδείγματα αναπλάσεων πέντε ευρωπαϊκών περιοχών. Οι περιοχές είναι οι εξής: το Λίβερπουλ, το Μπέλφαστ, το παραλιακό μέτωπο της Αττάλειας, η Βαρκελώνη και τα Docklands του Λονδίνου. Η επιλογή των περιοχών αυτών έγινε διότι θεωρούνται κάποια από τα πιο σημαντικά και ιστορικά παραδείγματα ανάπλασης στην Ευρώπη και διότι έγιναν πολλές φορές παραδείγματα αναφοράς στα μαθήματα της πολεοδομίας του τμήματος, δίνοντας έτσι να καταλάβουμε την αξία της ανάπλασης.

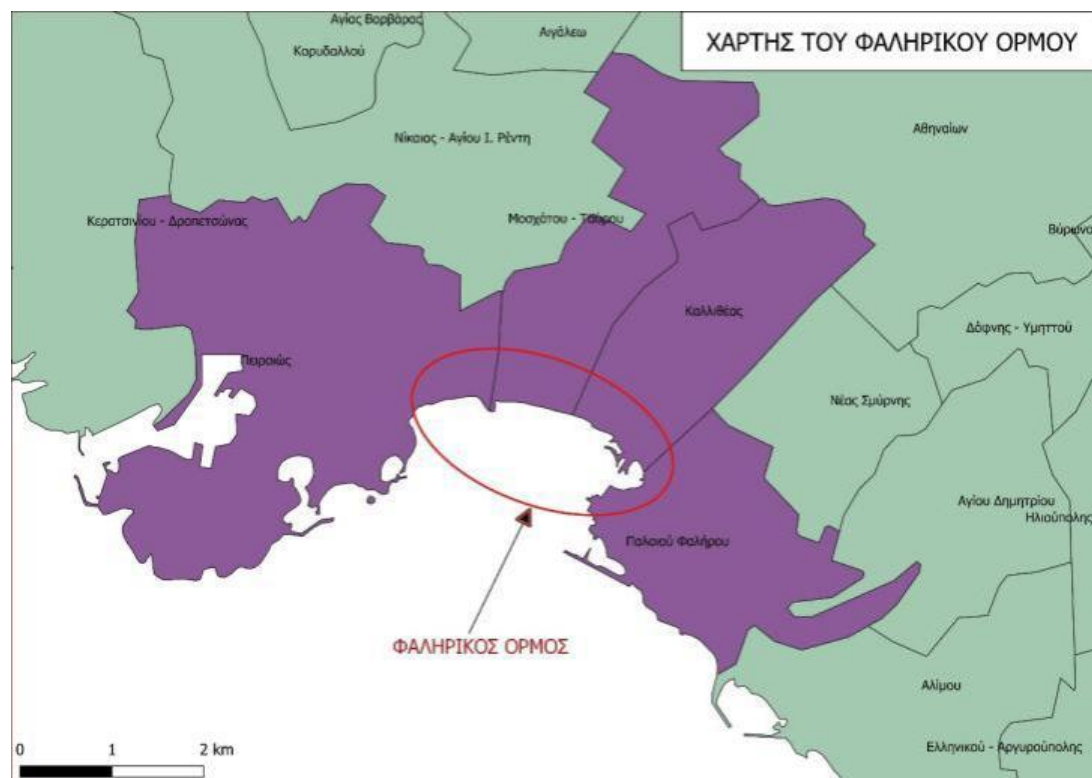
### 3.1. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ

#### *3.1.1. Ο ΦΑΛΗΡΙΚΟΣ ΌΡΜΟΣ*

Ο Φαληρικός Όρμος της Αττικής αποτελεί μέρος του παραλιακού μετώπου της. Έχει υπάρξει πολλές φορές στο προσκήνιο πολλών μελετών ανάπλασης με στόχο την απόκτηση χαρακτήρα και ρόλο που αφορούν την σύνδεση της θάλασσας με τους κατοίκους. Ο Φαληρικός Όρμος έχει μεγάλη σημασία, τόσο για το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, όσο και για τους κατοίκους διότι είναι ένας από τους ελεύθερους χώρους που έχουν απομείνει στην αρκετά πυκνά δομημένη πόλη. Επίσης για το λεκανοπέδιο της Αθήνας αποτελεί έξοδος φυσική προς τον Σαρωνικό Κόλπο (Χάρτης 1) (Παπαδημητρίου-Ολιβγέρη, 2014).

Ο Φαληρικός όρμος έχει έκταση 770 στρέμματα και βρίσκεται 6 χιλιόμετρα μακριά από το κέντρο της πόλης. Το μήκος του παραλιακού μετώπου έχει απόσταση 2,5 χιλιόμετρα. Η έκτασή του ξεκινάει από το Μικρολίμανο και καταλήγει στην Μαρίνα του Φλοίσβου. Τέλος, σε πολύ μικρή απόσταση βρίσκεται το λιμάνι του Πειραιά. Η Αίγινα και η Σαλαμίνα είναι νησιά τα οποία βρίσκονται σε μικρή απόσταση από την περιοχή μελέτης.

Η περιοχή προτάθηκε να γίνει, και έγινε τελικά, το 2004 τμήμα των περιοχών όπου θα φιλοξενούνταν οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Πρωταρχικό μέλημα του αποτέλεσε η σωστή διεξαγωγή των αθλημάτων, η αναβάθμιση της πόλης και η επανασύνδεση με το παραθαλάσσιο τμήμα (Ιατρίδου Μ., 2006).



Χάρτης 1: Ο Φαληρικός Όρμος  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η παρακμή του Νέου Φαλήρου ξεκίνησε από το 1920 λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ρύπανσης των υδάτων που προέρχονταν από τη ανάπτυξη της βιομηχανίας του Πειραιά. Ταυτόχρονα, η Αθήνα μετασχηματίζεται και παρακμάζει λόγω της δημογραφικής έκρηξης που την ακολουθεί η αυθαίρετη και η άναρχη ανάπτυξη του αστικού συγκροτήματος. Ακόμα, η περιοχή αυτή πλημμυρίζει από τους πρόσφυγες που καταφτάνουν εκεί μη έχοντας άλλη επιλογή (Ιατρίδου Μ., 2006).

Κατά τη δεκαετία του '70, διαμορφώθηκε ένα πρόγραμμα εντατικής αξιοποίησης του Ν. Φαλήρου, από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού. Τα έργα που εν τέλει εγκρίθηκαν για να πραγματοποιηθούν ήταν η κατασκευή της μαρίνας του Φλοίσβου (Εικόνα 12) και οι εκτεταμένες επιχωματώσεις (Ιατρίδου Μ., 2006).

Τα αρνητικά αποτελέσματα των έργων αυτών ήταν:

- η αποκοπή του Ν. Φαλήρου, του Μοσχάτου και της Καλλιθέας από το παραλιακό μέτωπο,
- η γένεση τακτικών φαινομένων πλημμύρας και
- η υποβάθμιση του ακουστικού περιβάλλοντος.

Εκείνη την περίοδο είχε προγραμματιστεί να κατασκευαστούν, επίσης, τέσσερα ξενοδοχεία 4.000 κλινών, όμως δεν η ιδέα αυτή δεν υλοποιήθηκε (Ιατρίδου Μ., 2006).



Εικόνα 12: Η Μαρίνα Φλοίσβου

Πηγή:

<https://www.lamdadev.com/el/%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CF%87%CE%B1%CF%81%CF%84%CE%BF%CF%86%CF%85%CE%BB%CE%AC%CE%BA%CE%B9%CE%BF/%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CE%B1%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B7%CF%84%CE%B1/%CE%BC%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B1-%CF%86%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%83%CE%B2%CE%BF%CF%85.html>

Μετά την δεκαετία του '80, κατά την πιο πρόσφατη περίοδο, η ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου αποτέλεσε ένα από τα πρωταρχικά εγχειρήματα που συγκροτήθηκε από τον Οργανισμό Αθηνών. Η πρώτη προσπάθεια για ολοκληρωμένο σχεδιασμό της περιοχής πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Η ευρύτερη περιοχή χαρακτηρίστηκε, συμπεριλαμβάνοντας και τον παλιό Ιππόδρομο, ως «υπερτοπικός κόμβος αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών» (Ιατρίδου Μ., 2006).


Ακολουθώντας, συντέθηκε το Γενικό Σχέδιο Ανάπτυξης και Ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου, από τον Οργανισμό Αθηνών, μέσα από μια στενή συνεργασία Ομάδα Εργασίας Ελλήνων και ξένων αρχιτεκτόνων και ειδικών. Σχεδιάστηκε ο Φαληρικός Όρμος τόσο για την Ολυμπιακή όσο και για την μεταολυμπιακή φάση. Αφορμή έναρξης των παραπάνω, στάθηκε η φιλοξενία των Ολυμπιακών Αγώνων. Πρωταρχικός σκοπός ήταν: να ανοίξει η πόλη προς τη θάλασσα, να διασφαλιστεί το κοινό υπερτοπικό και δημόσιο χαρακτήρα του χώρου και να επιλυθούν τα χρόνια προβλήματα υποδομών της περιοχής αλλά και ευρύτερα (Ιατρίδου Μ., 2006).

Στον Φαληρικό Όρμο, με τη μεταρρύθμιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, είχε προγραμματιστεί να σχηματιστούν οι 2 Ολυμπιακοί πόλοι, οι οποίοι ύστερα από το πέρας των Αγώνων θα μετατρέπονταν ώστε να εξυπηρετήσουν τις συνδυασμένες λειτουργίες όπως: τουρισμού – αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, και κοινωνικών υπηρεσιών της Αθήνας. Τμήμα του μεγαλεπήβολου σχεδίου επανασχεδιασμού της περιοχής είχε πραγματοποιηθεί ήδη κατά την προετοιμασία για τους Ολυμπιακούς Αγώνες (Ιατρίδου Μ., 2006).

Για να γίνει εφικτή η ενσωμάτωση ολόκληρου του έργου στις απαιτήσεις του 2004, ήταν απαραίτητη η αξιοποίηση της Ολυμπιακής ευκαιρίας καθώς και οι επεμβάσεις της πρώτης φάσης να ήταν μόνιμες και τελικές, στοχεύοντας στο επιθυμητό αποτέλεσμα της πόλης. Το επιθυμητό αποτέλεσμα είναι η δημιουργία ολοκληρωμένων

αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών συνόλων, τα οποία θα προσδώσουν ένα άριστα διαμορφωμένο τοπίο και θα πραγματοποιήσουν ένα απρόσκοπτο και ομαλό πέρασμα από τον Ολυμπιακό στον μεταολυμπιακό σχεδιασμό (Ιατρίδου Μ., 2006). Συνοπτικά, στην πρώτη φάση του σχεδιασμού, οι παρεμβάσεις που περατώθηκαν ήταν οι παρακάτω (Πίνακας 11) (Ιατρίδου Μ., 2006):

Πίνακας 11: Οι παρεμβάσεις ανάπλασης που πραγματοποιήθηκαν κατά την πρώτη φάση του σχεδιασμού

Είδη Έργων	Περιγραφή
Έργα υποδομής	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαμορφώθηκε ολοκληρωτικά το παράκτιο μέτωπο,</li> <li>• Διαμορφώθηκαν οι εκβολές του Ιλισού στη θάλασσα και τα αντιπλημμυρικά κανάλια της Καλλιθέας και του Μοσχάτου,</li> <li>• Κατασκευάστηκαν τα έργα ύδρευσης, βρώμικων και όμβριων αποχετεύσεων καθώς και άρδευσης ώστε να δημιουργηθεί το πράσινο, το τραμ να φτάνει πια μέχρι την τελική του θέση, κατασκευάστηκε η Εσπλανάδα (Εικόνα) (τον φαρδύ πεζόδρομο 50μ πλάτους και 800μ μήκους, που ρόλο έχει τη σύνδεση θάλασσας με την πόλη),</li> <li>• Αναδημιουργήθηκαν οι ανισόπεδοι κόμβοι Κηφισού και Συγγρού και</li> <li>• Σχηματίστηκαν οδικές συνδέσεις πρόσβασης με τη θέση του πρώην Ιπποδρόμου.</li> </ul>  <p>Εικόνα 13: Η Εσπλανάδα γέφυρα                  Πηγή: <a href="https://money-tourism.gr/etad-prosklisi-ekdilosis-endiaferontos-tin-axiopoisi-tis-zonis-iii-olympiako-kentro-faliroy/etad-faliro-esplanada-amp-plateia-nerou/">https://money-tourism.gr/etad-prosklisi-ekdilosis-endiaferontos-tin-axiopoisi-tis-zonis-iii-olympiako-kentro-faliroy/etad-faliro-esplanada-amp-plateia-nerou/</a></p>
Έργα κτηριακού δυναμικού	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργήθηκε το ανοιχτό στάδια του Beach Volley και οι βοηθητικές εγκαταστάσεις για τον διαγωνισμό ομάδων στο beach volley,</li> <li>• Διαμορφώθηκε η μαρίνα της Ναυταθλητικής με τις απαραίτητες εγκαταστάσεις ομάδων, προσκόπων και ψαράδων,</li> <li>• Διαμορφώθηκε η Πλατεία Νερού και το Κτήριο Υποδοχής και Ενημέρωσης στο τέλος της Εσπλανάδας, το κλειστό στάδιο του</li> </ul>



Χάντμπολ και το Ταε Κβο Ντο (Εικόνα) και οι γέφυρες που συνδέουν τις διακριτές ζώνες των κτηρίων σχηματίζοντας μια αδιάληπτη οριζόντια επιφάνεια προς βάδιση.



Εικόνα 14: Το κλειστό γήπεδο του Handball και Tae Kwon Do

Πηγή: <https://www.volleyball.gr/anaptuxh/article/5708/stis-olimpiakes-egkatakatastaseis-tou-tae-kwon-do-to-1day-more4volleyball-mia-akoma-hmera-bolei-29-02>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στην περίοδο μετά τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων, είχε σχεδιαστεί να μεταλλαχθούν οι ζώνες αυτές σε πόλους ανάπτυξης πολιτιστικών, αθλητικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων τόσο για κατοίκους του Λεκανοπεδίου όσο και για τους κατοίκους των γειτνιαζόντων δήμων.

Το ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου που ανέλαβε η πολιτεία είχε κάποιους αρχικούς στόχους οι οποίοι δεν αφορούσαν την πλήρωση των απαιτήσεων των Αγώνων, οι οποίοι είναι οι παρακάτω (Εικόνα 13) (Μάϊνα, 2006):

- Να συνδεθεί ο οικιστικός ιστός με την παράκτια ζώνη της και να αποκατασταθούν οι σχέσεις μεταξύ της παράκτιας ζώνης και των παρακείμενων οικιστικών περιοχών.
- Να αποκατασταθεί η αντιπλημμυρική προστασία και να αναβαθμιστεί το περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής, του Φαληρικού Όρμου αλλά και άλλων κεντρικών περιοχών της πόλης.
- Να αναβαθμιστεί η παραλιακή περιοχή και το κοντινό οικιστικό – φυσικό και ιστορικό περιβάλλον.
- Να δημιουργηθεί ένας ισχυρός πόλος έλξης μητροπολιτικής κλίμακας, χωροθετώντας δραστηριότητες αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμού συνδυασμένα με τις ανάγκες κάλυψης προβλημάτων της περιοχής.

Ωστόσο, οι στόχοι αυτοί πραγματοποιήθηκαν από το κράτος ολοκληρωτικά μόνο εν μέρει κατά την περίοδο της Ολυμπιάδας, λόγω ανελαστικών δεσμεύσεων χρόνου των Αγώνων και των οικονομικών περιορισμών τους (Εικόνα 15) (Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21, 2005).

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

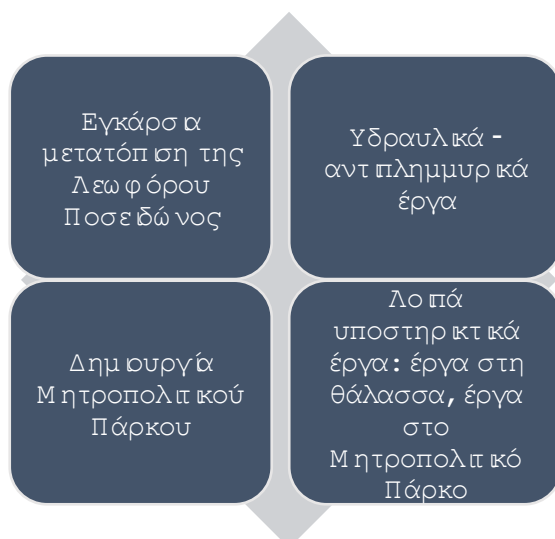
Όπως φάνηκε παραπάνω, μοναδική ευκαιρία στάθηκαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, ώστε να καταφέρει να αναδείξει και να αναβαθμιστεί το παράκτιο μέτωπο. Όμως δεν αξιοποιήθηκαν ορθά, εν αντιθέσει με το παράδειγμα ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης που, όπως θα δούμε και σε επόμενο υποκεφάλαιο, με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 κατάφερε να πραγματοποιήσει ορθή υλοποίηση του σχεδιασμού, επαναπροσδιορίζοντας τη σχέση της θάλασσας με της πόλης (Καραλής, 2000).



Εικόνα 15: Ο Φαληρικός Όρμος πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την ανάπλαση  
Πηγή: <https://www.skai.gr/news/environment/ksekinaei-i-anaplasti-tou-falirikou-ormou-ti-provlepetai-gia-tin-peri>

Σήμερα έχουν προγραμματιστεί να γίνουν εκ νέου έργα ανάπλασης στην περιοχή με τον προϋπολογισμό του έργου να ανέρχεται στα 200 εκατομμύρια ευρώ περίπου. Σε δύο φάσεις αναμένεται να υλοποιηθεί και να χρηματοδοτηθεί. Κατά την προγραμματική περίοδο του ΕΣΠΑ 2014-2020 υλοποιήθηκε η πρώτη φάση, η οποία ανέρχεται στα 50 εκατομμύρια ευρώ και κατά την περίοδο 2021-2027 αναμένεται να ξεκινήσει η δεύτερη φάση όπου θα πραγματοποιηθεί και η χρηματοδότηση που απέμεινε (ΕΣΠΑ) (Εικόνα 16).

Τα έργα που επρόκειτο να υλοποιηθούν είναι τα ακόλουθα (ΕΣΠΑ):



Σχήμα 10: Τα έργα που επρόκειτο να υλοποιηθούν  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία - ΕΣΠΑ





Εικόνα 16: Το Μητροπολιτικό Πάρκο που σχεδιάζεται να υλοποιηθεί

Πηγή: <https://www.thetoc.gr/koinwnia/article/falirikos-ormos-i-metamorfwsi-tou-se-terastio-parko-eikones/>

Οι επιδιώξεις και οι στόχοι που έχουν τεθεί προς πραγματοποίηση της ολοκληρωμένης ανάπλασης αυτής στον Φαληρικό Όρμο είναι οι ακόλουθοι (Εικόνα 17 & Εικόνα 18) (ΕΣΠΑ):

- ✓ Να αναβαθμιστεί περιβαλλοντικά η περιοχή και να δημιουργηθεί Πάρκο Μητροπολιτικού χαρακτήρα έχοντας ως πυλώνες τον πολιτισμό, τη φύση, την ψυχαγωγία και την άθληση-άσκηση.
- ✓ Να υπάρξει αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ του θαλάσσιου τμήματος και της πόλης, πραγματοποιώντας ανασχεδιασμό στις τεχνικές υποδομές και κυρίως στα έργα συγκοινωνίας του παραλιακού τμήματος.
- ✓ Να προστατεύεται αποτελεσματικά όλη η περιοχή από έκτακτα φαινόμενα πλημμύρας
- ✓ Να αναβαθμιστούν και να αξιοποιηθούν τα ήδη υπάρχοντα Έργα της Ολυμπιάδας του 2004, ώστε οι παραλιακές περιοχές: από τον Πειραιά και το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι το Δέλτα του Φαλήρου να έχουν αλληλουχία τόσο αισθητικά τόσο και λειτουργικά.
- ✓ Να διασφαλιστεί ότι το Πάρκο Μητροπολιτικού χαρακτήρα θα είναι βιώσιμο.

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"



Εικόνα 17: Ο Φαληρικός Όρμος πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) από τα έργα ανάπλασης που επρόκειτο να υλοποιηθούν

Πηγή: <https://www.thetoc.gr/koinwnia/article/falirikos-ormos-i-metamorfwsi-tou-se-terastio-parko-eikones/>



Εικόνα 18: Φωτογραφικό υλικό και χάρτες από την αναμενόμενη εξέλιξη του Φαληρικού όρμου

Πηγή: <https://www.thetoc.gr/koinwnia/article/falirikos-ormos-i-metamorfwsi-tou-se-terastio-parko-eikones/>

### 3.1.2. ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ένα από τα μεγαλύτερα έργα με μεγάλη σημασία που πραγματοποιήθηκαν ποτέ στην πόλη της Θεσσαλονίκης αποτέλεσε η ανάπλαση της Νέας Παραλίας. Στα δυο της άκρα η Νέα Παραλία ορίζεται στα ανατολικά από το Μέγαρο Μουσικής και στα δυτικά από τον Λευκό Πύργο. Στην περιοχή αυτή υπήρχαν πολλοί πύργοι, μονοκατοικίες με κήπους και αρχοντικά χωροθετημένα σε μία σειρά κατά μήκος της Β. Όλγας, καθώς η περιοχή αυτή αντιστοιχούσε στην παλιά Συνοικία των Εξοχών ή Πύργων που άνθισε γύρω στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και μέχρι τον Μεσοπόλεμο. Όμως η υποβάθμιση της περιοχής ξεκίνησε μετά την περίοδο των ανοικοδομήσεων και ύστερα από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, μέσω του συστήματος της αντιπαροχής που εδραιώθηκε προς τα τέλη του 1960. Πλέον, έως τη θάλασσα και με οκταώροφα κτήρια εκτείνεται ο αστικός ιστός και παράλληλα του παραθαλάσσιου τμήματος εκτείνεται η λεωφόρος του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Ένα πρόβλημα που δημιουργεί η λεωφόρος αυτή, στην οποία



αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες, είναι το γεγονός ότι έχει αποσπάσει τον αστικό ιστό από τη Νέα Παραλία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το πράσινο και το φυσικό περιβάλλον γενικότερα να μην μπορεί να εισχωρήσει στον αστικό ιστό. Τον καιρό πριν την αναμόρφωση στην περιοχή υπήρχαν πάρκα, αναψυκτήρια, αθλητικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές, ποδηλατόδρομο, πεζόδρομο και χώρους στάθμευσης, ως οι χρήσεις γης (Εικόνα 19) (Παπαδημητρίου-Ολιβγέρη, 2014).



Εικόνα 19: Οι χώροι στάθμευσης στην παραλία πριν την ανάπλαση

Πηγή: [Το πριν και το μετά της Νέας Παραλίας. Για να μην ξεχνιόμαστε! | Parallaxi Magazine](#)

Για να πραγματοποιηθεί σχέδιο ανάπλασης της Νέας Παραλίας συντελέστηκε διεθνής διαγωνισμός, στον οποίο νικήτρια ήταν η πρόταση των Μπ. Κουόμο και Π. Νικηφορίδη. Ο διαγωνισμός συντελέστηκε στα πλαίσια του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης (ΟΠΕΘ 1997). Σύμφωνα με τους προαναφερθέντες, η πρότασή τους αφορούσε την τήρηση της γραμμικότητας του τοπίου, το οποίο αποτελεί κιάλας σημαντικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της φυσιογνωμίας του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης (Νικηφορίδης, Κουόμο, 2011). Πρακτικά αυτό σχεδιάστηκε με έναν συνεχόμενο ποδηλατόδρομο και πεζόδρομο εφραπτόμενα με το υγρό στοιχείο (Εικόνα 20). Από την άλλη μεριά της γραμμικής πορείας της παραλίας δημιουργήθηκαν χώροι πρασίνου, τα λεγόμενα «πράσινα δωμάτια – κήποι», το καθένα με ξεχωριστό θεματικό χαρακτηριστικό. Πρόκειται για μικρά «δωμάτια» και όχι για μεγάλα «πάρκα», που στόχο έχουν τη διατήρηση την ιδιωτικότητα, οργανώνοντας ωστόσο το δημόσιο χώρο. (Εικόνα 21). Οι παραπάνω κήποι είναι οι εξής: ο Κήπος του Απογευματινού Ήλιου, ο Κήπος του Ίσκιου, ο Κήπος της Άμμου, ο Κήπος του Φωκά, ο Κήπος της Μνήμης, ο Κήπος του Νερού, ο Κήπος των Ρόδων, ο Κήπος της Μεσογείου, ο Κήπος του Ήχου, ο Κήπος των Εποχών, ο Κήπος της Μουσικής, ο Κήπος των Γλυπτών και ο Κήπος του Μεγάλου Αλεξάνδρου (Νέα Παραλία – Κέντρο Αρχιτεκτονικής, n.d.).

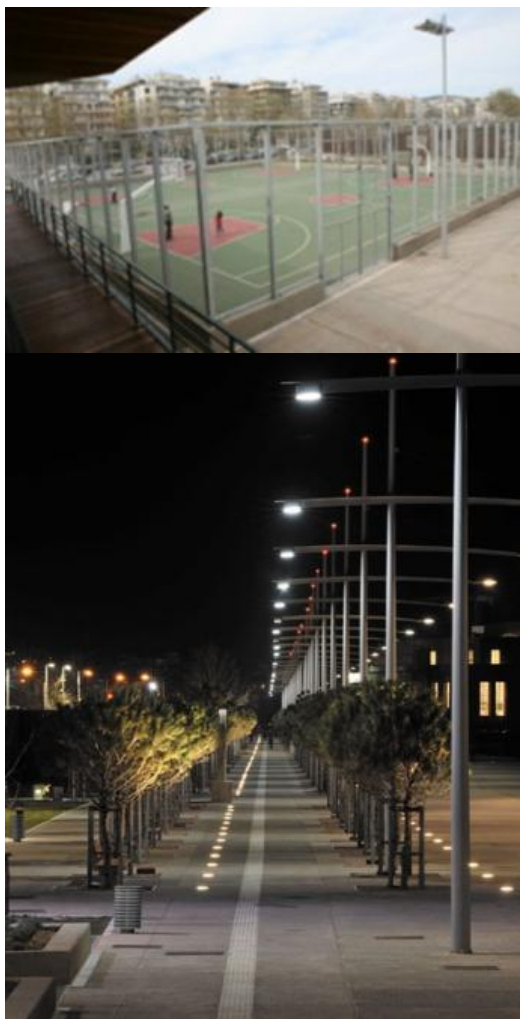
ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"



Εικόνα 20: Ο συνεχής διάδρομος και ποδηλατόδρομος που βρίσκονται σε επαφή με το υγρό στοιχείο  
Πηγή: [https://www.tripadvisor.com.gr/LocationPhotoDirectLink-g189473-d6557405-i277870975-Nea\\_Paralia-Thessaloniki\\_Thessaloniki\\_Region\\_Central\\_Macedonia.html](https://www.tripadvisor.com.gr/LocationPhotoDirectLink-g189473-d6557405-i277870975-Nea_Paralia-Thessaloniki_Thessaloniki_Region_Central_Macedonia.html)



Εικόνα 21: Οι διαμορφωμένοι χώροι, τα λεγόμενα «πράσινα δωμάτια – κήποι», το καθένα με ξεχωριστό θεματικό χαρακτηριστικό  
Πηγή: <https://www.ethnos.gr/greece/article/16079/mpoytarhsproteineisekiouritisthneaparalia>



Εικόνα 22: Ο δεύτερος σκιερός διάδρομος και η ιδική του επιφάνεια που επιτρέπει στους τυφλούς να αντιλαμβάνονται τα όρια του κρηπιδώματος  
Πηγή: <https://www.nikiforidis-cuomo.com/work/awarded/57>

Δημιουργήθηκαν, επιπλέον, και γήπεδα μπάσκετ, παιδικές χαρές, χώροι για τους λάτρεις των ποδηλάτων και άφθονοι χώροι για τα κατοικίδια. Ακόμη, υπάρχει ένα ανοιχτό γυμναστήριο με όργανα, τα οποία μπορεί να τα χρησιμοποιήσει όποιος επιθυμεί. Παράλληλα με τον ποδηλατόδρομο και τον πεζόδρομο δημιουργήθηκε κι ένας νέος σκιερός διάδρομος αποκλειστικά για πεζούς, ο οποίος περιτριγυρίζεται από δέντρα και στις δύο του πλευρές και επίσης υπάρχει χαραγμένο στο έδαφος το ιδιόμορφο που είναι κατάλληλο ώστε να κατευθύνει τους τυφλούς (Εικόνα 22).

Στο έργο εμπεικλείονται ενέργειες όπως είναι η ενίσχυση του εξοπλισμού της πόλης και η αντικατάστασή του, καθώς και των υποδομών των δικτύων (αποχέτευση, ηλεκτροφωτισμός, άρδευση και ύδρευση). Ακόμη, φρόντισαν ώστε:

- ✓ το πράσινο να είναι ποιοτικό, αναβαθμισμένο και έντονο,
- ✓ τα δομικά στοιχεία να ενσωματωθούν στην πρόταση ανάπλασης και
- ✓ οι περίπατοι και οι χώροι αναψυχής να είναι ασφαλείς και να είναι λειτουργικοί.

Αυτά πραγματοποιήθηκαν με τη χρήση απλής και αυστηρής γεωμετρίας και καθαρών σχημάτων φυσικών υλικών, με τον φωτισμό τη νύχτα στην υπερβολή του και φροντίζοντας να είναι προστατευμένα από τα καιρικά φαινόμενα (Νέα Παραλία – Κέντρο Αρχιτεκτονικής, n.d.).

Ακόμη, όσον αφορά το πλακόστρωτο που υπήρχε σε όλο το εύρος της παραλίας, αντικαταστάθηκε με ένα δάπεδο το οποίο, όπως προαναφέρθηκε, διαφοροποιήθηκε μόνο στην περιοχή του σκιερού πεζόδρομου, ώστε να επιτρέψει στους τυφλούς και αμβλύωπες περιπατητές να καταλάβουν τα όρια του κρηπιδώματος. Επιπλέον, τοποθετήθηκε ξύλινο δάπεδο καθόλη τη διαδρομή, από το Λευκό Πύργο μέχρι και το Μέγαρο Μουσικής. Με την τοποθέτηση αυτή οριοθετείται η θάλασσα από τη ξηρά (Νέα Παραλία – Κέντρο Αρχιτεκτονικής, n.d.).

Βέβαια ένα έργο ανάπλασης δεν θα μπορούσε να μην έχει και τους επικριτές του. Υπάρχουν πολλές αντικρουόμενες απόψεις και κάποιες από τις αρνητικές αυτές απόψεις είναι οι ακόλουθες (Κουρτιδής, 2008) (Σχήμα 11):

- Σημαντική έλλειψη πρασίνου. Το μπετόν κυριαρχεί ακόμα και γύρω από το πράσινο.
- Δεν είναι ευκρήνης ο ποδηλατόδρομος
- Δεν αποτελεί ανάπλαση που να μοιάζει στα ευρωπαϊκά πρότυπα, καθώς δεν θεωρείται κανοτόμα, τολμηρή και το πράσινο με το νερό δεν είναι αρμονικά σχεδιασμένα
- Οι οικολογικές και σύγχρονες μορφές ενέργειας (αιολική, ηλιακή κ.ά.) δεν ενσωματώθηκαν στον σχεδιασμό. Οι μορφές αυτές θα πρόσδιδαν μια διαφορετική νότα στην περιοχή.

Σχήμα 11: Οι αρνητικές αυτές απόψεις που αφορούν την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Από την άλλη, υπάρχουν και οι θετικές απόψεις που αφορούν την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης και αυτές είναι (Κουρτίδης, 2008) (Σχήμα 12):

- Η αντικατάσταση των ρηγμαγμένων φωτιστικών σωμάτων
- Η αντικατάσταση των σπασμένων πεζοδρομίων
- Η απαγόρευση της εισόδου στα αμάξια, καθώς περριζοντα οι εισόδους με κλώνες
- Ικανοποιητικός και εντυπωσιακός τόσο ο φωτισμός όσο και τα φωτιστικά
- Άνετα και μεγάλα παγκάκια
- Εύκολη πρόσβαση από ανθρώπους με δυσκολίες στην όραση.

Σχήμα 12: Οι θετικές απόψεις που αφορούν την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



### 3.2. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

Σε ορισμένες χώρες, οι πολιτικές αστικής ανάπλασης υπήρχαν πριν από τη διαμόρφωση πολιτικών σε επίπεδο ΕΕ για την αστική ανάπλαση. Αυτή είναι η περίπτωση της Γαλλίας, της Μεγάλης Βρετανίας, ακόμη και της Ισπανίας. Σε άλλες χώρες, όπως η Ελλάδα και η Πορτογαλία, έχει δημιουργηθεί ένα νέο μοντέλο σκέψης και προσέγγισης στον τομέα της αστικής ανάπτυξης. Στην ιρλανδική πρωτεύουσα, το Δουβλίνο, έχουν ξεκινήσει έργα αστικής ανάπλασης, κυρίως λόγω ανεπαρκούς σχεδιασμού κτηρίων και λόγω κακής διαχείρισης των κτηρίων και λόγω κακής ηχομόνωσης, θερμότητας και υδροηλεκτρικής. Με την αστική αποκατάσταση επιτεύχθηκαν επιτυχίες όσον αφορά (Alpori atc, 2013):

- τη φυσική και κοινωνικοοικονομική ανάπλαση αστικών περιοχών
- την κατασκευή κεντρικών δρόμων
- την εμφάνιση νέων λειτουργιών που δημιουργούν θέσεις εργασίας
- την ανανέωση αστικών υποδομών
- τη διευθέτηση πάρκων και άλλων χώρων πρασίνου
- την κατασκευή κτηρίων με πολιτιστικές και ψυχαγωγικές λειτουργίες.

Με την υποστήριξη των ευρωπαϊκών κονδυλίων και τη συμμετοχή της ιρλανδικής κυβέρνησης, το Δουβλίνο πέρασε με επιτυχία την αστική ανάπλαση. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η πόλη του Ντόρτμουντ στην Γερμανία, η οποία αντιμετωπίζει προβλήματα όπως: κακή συντήρηση κατοικιών, ανεπαρκείς χώρους πρασίνου και χώρους αναψυχής κ.λπ.. Μέσω της αστικής ανάπλασης αποκτήθηκε:

- η βελτίωση της αισθητικής εμφάνισης των προσόψεων κτηρίων
- η βελτίωση του οδικού δικτύου και της κυκλοφορίας αυτοκινήτων και πεζών
- η βελτίωση της ποιότητας των πάρκων και των αθλητικών γηπέδων
- η βελτίωση των κτηρίων εκπαίδευσης
- η μετάβαση σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της αστικής ανάπλασης (Alpori atc, 2013).

#### *3.2.1. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ*

Η πόλη του Λίβερπουλ, αναφέρθηκε για πρώτη φορά στα ιστορικά αρχεία γύρω στο 1192, όπου ιδρύθηκε ως δήμος από τον Βασιλιά Ιωάννη υπό τη Βασιλική Χάρτα το 1207 και ο ρόλος του ήταν αρχικά να λειτουργεί ως λιμάνι επικοινωνίας μεταξύ της Αγγλίας, της Ιρλανδίας και της βόρειας ακτογραμμής της Ουαλίας. Στα μέσα του δέκατου έκτου αιώνα ο πληθυσμός του δήμου ήταν ακόμη μόνο περίπου 500.

Η ανάπτυξη του Λίβερπουλ ως ένα από τα μεγάλα λιμάνια του κόσμου ξεκίνησε στα μέσα του 17ου αιώνα, ενδεικτικά αρχικά, με την προοδευτική άφιξη φορτίων καπνού και ζάχαρης από τις αποικίες στην Αμερική και τις Δυτικές Ινδίες και την αμοιβαία εξαγωγή βιομηχανικών προϊόντων από τις εκκολλημένες βιομηχανίες των Μίντλαντς και του Βορρά. Καθ' όλη τη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα, το Λίβερπουλ ευημερούσε ως σημαντικό λιμάνι ανταλλαγής στο εμπόριο σκλάβων μεταξύ της Δυτικής Αφρικής και της Αμερικής και, όλο και περισσότερο κατά τον 19<sup>ο</sup> και μέχρι τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, ως το σημαντικότερο υπερατλαντικό λιμάνι της Βρετανίας και της Βόρειας Ευρώπης για την εισαγωγή προϊόντων και ακατέργαστων υλικών, εξαγωγή βιομηχανικών αγαθών και μετανάστευση ανθρώπων στον Νέο Κόσμο (Rodwell D, 2008).

Η χωρική έκταση του κέντρου της πόλης του Λίβερπουλ παρέμεινε σχετικά σταθερή εδώ και πολλά χρόνια παρά τη σημαντική μείωση της ποσότητας και της πυκνότητας της οικονομικής δραστηριότητας. Η χρήση γης στην περιοχή είναι ιδιαίτερα διαχωρισμένη και υπάρχει μια ισχυρή αίσθηση ότι το κέντρο περιλαμβάνει μια σειρά από διακριτές ζώνες, καθεμία με τις δικές της κυρίαρχες λειτουργίες (C. , & F. C. Couch, 2003).

Το Λίβερπουλ (Χάρτης 2) εκτείνεται βορρά-νότο για μήκος 19 χιλιομέτρων κατά μήκος της ανατολικής όχθης των εκβολών του ποταμού Mersey. Το σχέδιο πόλης έχει χονδρικά ημικυκλικό σχήμα. Η πόλη καλύπτει έκταση 112 τετραγωνικών χιλιομέτρων και διοικείται από το Δημοτικό Συμβούλιο του Λίβερπουλ (Rodwell D, 2008).

Σε πληθυσμιακό επίπεδο, το Λίβερπουλ κορυφώθηκε το 1931 όταν η απογραφή μίτρησε 855.688 κατοίκους. Μέχρι το 1961 ο αριθμός αυτός είχε πέσει σε 745.750. έως το 1971 σε 610.113. και έως το 2001 σε 439.473. Ο εκτιμώμενος αριθμός για το 2006 ήταν 436.000, από τότε που αναφέρθηκε οριακή αύξηση (Rodwell, 2014).

Αυτό που διακρίνει το Λίβερπουλ είναι ο βαθμός στον οποίο η πόλη βασιζόταν σχεδόν αποκλειστικά στη ναυτιλία, το θαλάσσιο εμπόριο και το σχετικό εμπόριο και τις βιομηχανίες, και η γεωγραφική της θέση σε ένα τέρμα προς την ξηρά που οδηγεί μόνο στη θάλασσα. Αυτοί οι περιορισμοί ενέπνευσαν την άνοδο της πόλης τον 18ο αιώνα, ακριβώς όπως πυροδότησαν την παρακμή της τον 20ο (Rodwell, 2014).

Ο εικοστός αιώνας είδε το Λίβερπουλ να χτίζει τα πιο διάσημα αρχιτεκτονικά του ορόσημα στην προκυμαία του Pier Head: το Liver Building (1911) (Εικόνα 23), το Cunard Building και το λιμάνι του Liverpool (1916) τα τρία κτήρια μαζί γνωστά ως Three Graces. Αυτή η περίοδος πλούτου δημιούργησε μια από τις πλουσιότερες αρχιτεκτονικές κληρονομίες του Ηνωμένου Βασιλείου (Hughes, 1999). Πρόσφατα, ως αναγνώριση της σημασίας των αρχιτεκτονικών κληρονομιών και των κληρονομιών τοπίου του Λίβερπουλ, ο Εκπαιδευτικός, Επιστημονικός και Πολιτιστικός Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών «UNESCO» το 2004 χαρακτήρισε τμήματα του Liverpool Waterfront and Commercial Quarter ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς «WHS» για την εξαιρετική του παγκόσμια αξία για τη διεθνή κοινότητα.



Χάρτης 2: Η θέση του Liverpool και του Merseyside  
Πηγή: Sykes et al., 2013



Εικόνα 23: Το κτήριο Liver Building  
Πηγή: <https://europe-re.com/barings-finances-acquisition-of-historic-royal-liver-building-liverpool-gb/63722>

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Η UNESCO (2004) περιέγραψε το Liverpool Maritime Mercantile City ως το υπέρτατο παράδειγμα εμπορικού λιμανιού την εποχή της μεγαλύτερης παγκόσμιας επιρροής της Βρετανίας (Hussein M., 2015).

Το Λίβερπουλ εξακολουθεί να φέρει σημάδια από τον πόλεμο του Μάη του 1941. Υπήρχαν άδεια και εγκαταλειμμένοι χώροι, εμπορικά και αστικά κτίρια, θρησκευτικά κτίρια όλων των θρησκειών και δογμάτων, καταστήματα και δημόσια σπίτια, αφθονούν σε όλη την πόλη. Από το 1970 κι έπειτα, οι ιστορικές αποβάθρες εντός της πόλης ήταν απροσάρμοστες στις σύγχρονες απαιτήσεις και αναγκάστηκαν να περάσουν σε εμπορική χρήση. Σήμερα, εκτός από τα κρουαζιερόπλοια, τα επιβατικά και τα σκάφη αναψυχής, τίποτα άλλο δεν είναι λειτουργικό. Επίσης, καμία από τις μεγάλες αποθήκες δεν χρησιμοποιείται για τους σκοπούς για τους οποίους σχεδιάστηκαν και αρκετές είναι ακατάλληλες (Rodwell, 2014).

Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες το Λίβερπουλ, το μεγαλύτερο λιμάνι της Μεγάλης Βρετανίας, έχει βιώσει πιθανώς περισσότερη αστική αναγέννηση (Χάρτης 2) από σχεδόν οποιαδήποτε άλλη πόλη είτε στο Ηνωμένο Βασίλειο είτε στην Ευρώπη συνολικά. Από το 1971 η πόλη έπρεπε να ανταποκριθεί στη μείωση του πληθυσμού της κατά περίπου ένα τέταρτο, καθώς και στην απώλεια περισσότερων από το ήμισυ της μεταποιητικής βιομηχανίας της. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η Λίβερπουλ έχει φιλοξενήσει μια τεράστια ποικιλία πειραμάτων και καινοτομιών στην αστική ανάπλαση (C. , & F. C. Couch, 2003).

Η τότε κυβέρνηση το 1980, θεωρώντας ως μόνη λύση την ολοκληρωτική ανανέωση της περιοχής ίδρυσε εταιρείες αστικής ανάπτυξης. Μία από αυτές ήταν η Merseyside Development Corporation (MDC) (Εικόνα 24), αποτελούσε φορέα της κεντρικής κυβέρνησης με εξουσίες και πόρους για την ανάκτηση μεγάλων τμημάτων αστικής εγκατάλειψης και την επαναφορά τους σε ευεργετικές οικονομικές χρήσεις (Hoyle, BS, Pinder, DA, 1992). Ο στόχος του MCD ήταν να επαναφέρει τη γη και τα κτήρια σε αποδοτική χρήση, να αναπτύξει την υπάρχουσα και νέα βιομηχανία και το εμπόριο και να επανεγκαταστήσει τους κατοίκους (C. , & F. C. Couch, 2003).



Εικόνα 24: Το λογότυπο της εταιρείας Merseyside Development Corporation (MDC)

Πηγή:

[https://en.wikipedia.org/wiki/Merseyside\\_Development\\_Corporation](https://en.wikipedia.org/wiki/Merseyside_Development_Corporation)

Το MDC είχε καθήκον, επίσης, την φυσικής αναγέννηση 865 στρεμμάτων περιττών λιμενικών περιοχών στην προκουμαία του Μέρσεισαϊντ που περιείχε τρεις τοπικές αρχές:

1. το Λίβερπουλ,
2. το Σέφτον και
3. το Wiral

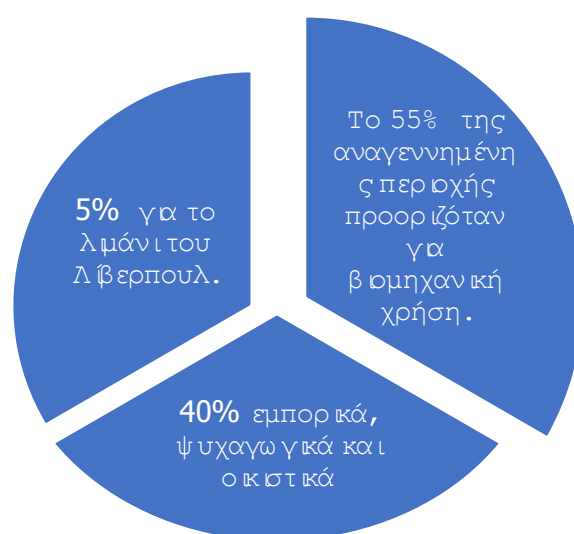
και στις δύο πλευρές του ποταμού. Η τεράστια περιοχή είχε παραμείνει εγκαταλειμμένη στον πυρήνα της πόλης από το 1972 όταν η Mersey Docks and Harbour Company σταμάτησε να εμπορεύεται στις νότιες αποβάθρες. Κατά τη δεκαετία του 1970 το Δημοτικό Συμβούλιο του Λίβερπουλ είχε επιχειρήσει μια σειρά από σχέδια ανάπλασης αλλά με μικρή επιτυχία (Parkinson M., 2016).

Ο Parkinson (1988) δήλωσε ότι το MDC ιδρύθηκε με τέσσερα κύρια καθήκοντα (Parkinson, 1988):

- να φέρει σε αποτελεσματική χρήση τη γη και τα κτίρια
- να ενθαρρύνει την ανάπτυξη νέου και υφιστάμενου εμπορίου
- να δημιουργηθεί ένα ελκυστικό περιβάλλον και
- να διασφαλιστεί ότι υπήρχαν διαθέσιμες στεγαστικές και κοινωνικές εγκαταστάσεις για να ενθαρρύνουν τους ανθρώπους να ζουν και να εργάζονται στην ίδια περιοχή.

Το MDC δημοσίευσε το πρώτο του σχέδιο την «Αρχική Στρατηγική Ανάπτυξης» "Initial Development Strategy" (IDS) το 1981. Ο σκοπός αυτού του σχεδίου ήταν να καθορίσει μια στρατηγική για την αποκατάσταση και τον προσδιορισμό των χρήσεων γης, ήταν ένα ευέλικτο πλαίσιο για επενδύσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, όπως επισημαίνεται από τον (C. , & F. C. Couch, 2003).

Το IDS είχε ως στόχο την επίτευξη ενός σχεδίου μικτής χρήσης βιομηχανικής, εμπορικής, οικιστικής και ψυχαγωγικής ανάπτυξης (Σχήμα 13) (Meegan, 1999):



Σχήμα 13: Οι τρεις στόχοι του IDS  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Η εγκαταλειμμένη περιοχή του Merseyside δεν προσέλκυσε τις αναμενόμενες βιομηχανικές χρήσεις. Ευτυχώς, ενώ η ζήτηση στις βιομηχανικές χρήσεις ήταν χαμηλή, η ζήτηση για τον ελεύθερο χρόνο ήταν πολύ υψηλή. Το 1984, ο Couch (2003) δήλωσε ότι υπάρχουν τρεις πρωτοβουλίες που έδειξαν το τουριστικό δυναμικό της περιοχής:

- ✚ η ανακαίνιση του Albert Dock που προσελκύει πάνω από 2 εκατομμύρια τουρίστες στην περιοχή ετησίως (Εικόνα 25)
- ✚ το Διεθνές Φεστιβάλ Κήπου που προσέλκυσε σχεδόν τρία εκατομμύρια
- ✚ ο αγώνας Tall Ships που είχε επίσης προσελκύσει 2 εκατομμύρια επισκέπτες.

Με την επιτυχία αυτών των τριών γεγονότων, το MDC άλλαξε τη στρατηγική του από την εστίαση στην προσέλκυση βιομηχανικών χρήσεων στη στρατηγική αναψυχής και βασισμένη στον τουρισμό.

Κατά την πρώιμη περίοδο της ίδρυσης του MDC από το 1981-1988 το μεγαλύτερο μέρος του έργου του συνίστατο στην αποκατάσταση και αποκατάσταση της προκουμαίας του Λίβερπουλ. Δύο μεγάλα έργα ήταν το επίκεντρο του MDC εκείνη την περίοδο (Meegan, 1993):

- Το Διεθνές Φεστιβάλ Κήπου που κόστισε πάνω από 30 εκατομμύρια £ και
- η αποκατάσταση του Albert Dock με κόστος 25 εκατομμύρια £.

Το MDC φρόντισε και για την αποκατάσταση των τοίχων και των πυλών της αποβάθρας για να εξασφαλίσει ότι το σύστημα ύδρευσης θα λειτουργεί μέσα από τις αποβάθρες. Επίσης, έχει παρασχεθεί περιορισμένος αριθμός κατοικιών, έχει αναπτυχθεί μαρίνα σκαφών και έχει ανακαινιστεί ένα επιχειρηματικό πάρκο (Εικόνα 26) (C. , & F. C. Couch, 2003). Ο Parkinson (1988) ανέφερε ότι το μεγαλύτερο μέρος των επιτευγμάτων της MDC κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου αφορούσε τη φυσική αναγέννηση και τη βελτίωση του περιβάλλοντος, έχει μεταμορφώσει τη φυσική εμφάνιση των λιμνών.



Εικόνα 25: Albert Dock

Πηγή:

<https://www.facebook.com/TheAlbertDock/photos/a.142842725740989/3946402718718285/?type=3>



Εικόνα 26: Οι μαρίνα στις αποβάθρες της πόλης

Πηγή: Couch, C., & Fraser, C. (2003). Introduction: the European context and theoretical framework. *Urban regeneration in Europe*, 1-16.

Υπήρξαν μια σειρά από πρωτοβουλίες ανάπλασης που έχουν αντίκτυπο στο κέντρο της πόλης (Εικόνα 27). Μεταξύ 1981 και 1998, η Merseyside Development Corporation ήταν υπεύθυνη και για την ανάπλαση των πρώην λιμενεργατών και τμημάτων της βιομηχανικής ενδοχώρας τους. Αυτή η περιοχή περιλάμβανε τμήματα του κέντρου της πόλης που γειτνιάζουν με το Mersey, αλλά περιλάμβανε και άλλες τοποθεσίες που ήρθαν να ανταγωνιστούν το κέντρο της πόλης για τρομακτική εμπορική επένδυση (C. , & F. C. Couch, 2003).



Εικόνα 27: Νέα και ανακαινισμένη κατοικία στο κέντρο της πόλης

Πηγή: Couch, C., & Fraser, C. (2003). Introduction: the European context and theoretical framework. *Urban regeneration in Europe*, 1-16.

Η προκουμαία βόρεια του Pier Head (Εικόνα 28), η οποία βρίσκεται στη νεκρή ζώνη ενός μνημείου παγκόσμιας κληρονομιάς, αναγνωρίζεται σε σχέδιο ως κατάλληλη για νέα ψηλά κτίρια. Ο σταθμός Lime Street, ένας κόμβος μεταφοράς, αναγνωρίζεται ως κατάλληλος για ένα σύμπλεγμα νέων και ψηλών κτηρίων. Από την επιγραφή παγκόσμιας κληρονομιάς το 2004 υπήρξαν πολλές προτάσεις που συμπίπτουν με αυτήν την καθοδήγηση: κάποια χτίστηκαν, άλλα εγκρίθηκαν. Ακόμη υπάρχει αφθονία οικοδομήσιμης γης σε όλη την πόλη και η ανάγκη για ψηλά κτίρια, ουδέποτε



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

αμφισβητήθηκε και δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ προωθητικές ενέργειες ώστε να τοποθετηθούν μακριά από τον ιστορικό πυρήνα (Rodwell D, 2008).



Εικόνα 28: Πανόραμα της προκυμαίας από τη θάλασσα βορειοδυτικά (Αύγουστος, 2007)

Πηγή:

[https://www.researchgate.net/publication/286762704\\_Urban\\_Regeneration\\_and\\_the\\_Management\\_of\\_Change\\_Liverpool\\_and\\_the\\_Historic\\_Urban\\_Landscape](https://www.researchgate.net/publication/286762704_Urban_Regeneration_and_the_Management_of_Change_Liverpool_and_the_Historic_Urban_Landscape)

### 3.2.2. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΠΕΛΦΑΣΤ, Η ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ



Χάρτης 3: Χάρτης θέσης του Belfast

Πηγή:

<https://qr.dreamstime.com/%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CF%87%CE%AC%CF%81%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B9%CF%81%CE%BB%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%AF%CE%B1%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B2%CF%8C%CF%81%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CF%82-image109989217>

Το Μπέλφαστ, η πρωτεύουσα της Βόρειας Ιρλανδίας (Χάρτης 3), είναι διαβόητη σε όλο τον κόσμο επειδή είναι συνώνυμη με την πολιτική βία που έχει διαλύσει την κοινωνία της τα τελευταία 30 χρόνια. Ο απολογισμός των «ταλαιπωριών» άφησε 3700 νεκρούς και 40.000 τραυματίες και είχε σημαντικό αντίκτυπο στην πολιτική, οικονομική και πολιτιστική ζωή της πόλης. Αυτό έχει επιτείνει τα προβλήματα της ανταγωνιστικότητας και των κοινωνικών και οικονομικών μειονεκτημάτων, που πηγάζουν από την περιφέρεια της περιοχής σε σχέση με τους εθνικούς (Ηνωμένο Βασίλειο) και τους ευρωπαϊκούς πυρήνες (Adair, 1996). Οι δομές διαχείρισης της πόλης έχουν επίσης επηρεαστεί θεμελιωδώς από την πολιτική κατάσταση και είναι πολύ διαφορετικές από αυτές συγκρίσιμων πόλεων σε άλλα μέρη του Ηνωμένου Βασιλείου (McKay, 2003).

Το Μπέλφαστ περιβάλλεται από λόφους στα βόρεια και δυτικά. Η εκβολή του ποταμού Lagan βρίσκεται στα ανατολικά. Το ιρλανδικό όνομα

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

της πόλης, béal feirste («στόμα της σουβλας της άμμου»), εμφανίστηκε για πρώτη φορά τον πέμπτο αιώνα, αν και ο οικισμός χρονολογείται από το 1177, όταν ο αγγλο-νορμανδός John de Courcy εισέβαλε στο Ulster και έχτισε ένα κάστρο κοντά για να ιδρύσει η κυριαρχία του στο νοτιοανατολικό Ulster (Bardon, 1982).

Το σύστημα σχεδιασμού στη Βόρεια Ιρλανδία ξεκίνησε το 1931, αρχικά με τις τοπικές αρχές και τις Επιτροπές της Νέας Πόλης να έχουν την ευθύνη για την εφαρμογή του (Matthew, 1963).

Η καθοδήγηση για την ανάπτυξη εντός της αστικής περιοχής παρέχεται από το Belfast Urban Area Plan 2001. Στη συμφωνία του Μπέλφαστ της 10ης Απριλίου 1998, η κυβέρνηση δεσμεύτηκε να σημειώσει ταχεία πρόοδο με μια νέα στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης για τη Βόρεια Ιρλανδία που θα προσφέρει ένα πλαίσιο για ανάπτυξη της περιοχής τα επόμενα 25 χρόνια. Το προσχέδιο στρατηγικής με τίτλο Shaping Our Future (που δημοσιεύτηκε τον Δεκέμβριο του 1998) έδωσε στο Μπέλφαστ βασικό ρόλο στη δημιουργία ενός βιώσιμου μέλλοντος για την επαρχία. Μία από τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές στρατηγικού σχεδιασμού είναι «η δημιουργία μιας ακμάζουσας μητροπολιτικής περιοχής με επίκεντρο το Μπέλφαστ» (Department of the Environment (NI), 1988).

Στόχος του σχεδίου στρατηγικής είναι να βασιστεί στους διακριτούς και συμπληρωματικούς ρόλους ορισμένων συνιστωσών αστικών κέντρων που βρίσκονται εκτός των ορίων των πόλεων για τη δημιουργία ενός ισχυρού αστικού συγκροτήματος ικανού να ανταγωνιστεί στο πρωτάθλημα των ευρωπαϊκών πόλεων.

Για να επιτευχθεί αυτό η στρατηγική στοχεύει (Σχήμα 14) (McKay, 2003):

- Στην ενίσχυση του ρόλου του Μπέλφαστ μέσω μέτρων όπως η βελτίωση της διεθνούς εικόνας του, η ανάπτυξη μιας διαδοκασίας οράματος της πόλης και η διατήρηση του ρόλου του ως πολιτιστικής πρωτεύουσας.
- Στην προώθηση της ανάπτυξης της μητροπολιτικής περιοχής εστιάζοντας στη χρήση και επαναχρησιμοποίηση γης και κτιρίων για στέγαση, μεγιστοποίηση του δυναμικού απασχόλησης του κέντρου της πόλης και αναπτύσσοντας τον τουρισμό.
- Στη βελτίωση των μεταφορών κατά μήκος βασικών δαδρόμων (λεωφορείων και σιδηροδρομικών μεταφορών) πέρα από τη μητροπολιτική περιοχή και η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών για τη σύνδεση κατοικίας και εργασίας, ειδικότερα μεταξύ περιοχών με κοινά κείμενα μειονεκτήματα και μεγάλων ευκαρτών απασχόλησης

Σχήμα 14: Οι 3 πυλώνες που στοχεύει το σχέδιο στρατηγικής για το Μπέλφαστ  
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Δεδομένων των υψηλών επιπέδων στέρησης και των ευρειών οικονομικών δυσκολιών της πόλης, η αστική ανάπλαση είχε υψηλό προφίλ στο Μπέλφαστ τα τελευταία 25 χρόνια. Οι Adair et al. (1996) αναφέρουν ότι, αρχικά, τα προγράμματα αναγέννησης παραλληλίζονταν με πρωτοβουλίες στην Αγγλία και την Ουαλία υπό την καθοδήγηση της ιδιοκτησίας και επικεντρώνονταν κυρίως στο κέντρο της πόλης. Ωστόσο, έχει προκύψει μια υβριδική προσέγγιση για την αντιμετώπιση των συγκεκριμένων προβλημάτων της Βόρειας Ιρλανδίας, καθώς η προσέγγιση της ελεύθερης αγοράς συνδυάστηκε με την ανάγκη διατήρησης των επιπέδων των δημοσίων δαπανών σε μια εξαιρετικά εξαρτημένη οικονομία (Εικόνα) (McKay, 2003).

Την τελευταία δεκαετία, η πολιτική αναγέννησης, όπως και αλλού στο Ηνωμένο Βασίλειο, βασίζεται ολοένα και περισσότερο σε συμφωνίες εταιρικής σχέσης και προσανατολίζεται στην εξασφάλιση των οικονομικών της ΕΕ. Η προσέγγιση της εταιρικής σχέσης βοήθησε στην ενσωμάτωση εθελοντικών και κοινοτικών οργανώσεων με τον ιδιωτικό τομέα, ώστε να δοθεί η αντίληψη ότι η πολιτική καθοδηγείται τοπικά, κάτι που είναι απαραίτητο για την αντιμετώπιση των χαρακτηριστικών προβλημάτων της πόλης. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό δεδομένης της δύναμης του ισχυρού κοινοτικού τομέα, ο οποίος εμφανίστηκε από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και μετά, καθώς η κρατική νομιμότητα κατέρρευσε σε πολλές περιοχές της πόλης και οι κάτοικοι οργάνωσαν πολλές από τις τοπικές υπηρεσίες για τον εαυτό τους. Σήμερα, το Συμβούλιο Εθελοντικής Δράσης της Βόρειας Ιρλανδίας εκτιμά ότι η περιοχή έχει 5500 εθελοντικές οργανώσεις, κοινοτικές ομάδες και φιλανθρωπικούς φορείς – περίπου μία οργάνωση για κάθε 270 κατοίκους. Με πολλές από αυτές τις ομάδες συγκεντρωμένες στις πιο υποβαθμισμένες γειτονίες του Μπέλφαστ, αυτή η κοινοτική υποδομή μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως σημαντικό πλεονέκτημα για την οικοδόμηση ενός νέου μέλλοντος για την πόλη. Η δραστηριότητα αναγέννησης στο Μπέλφαστ επικεντρώνεται σε μια σειρά από πρωτοβουλίες υψηλού προφίλ, οι οποίες συζητούνται τώρα (McKay, 2003).

### **Λαγανσάιντ (Laganside)**

Η Laganside Corporation, που ιδρύθηκε το 1989, έχει την ευθύνη για την αναγέννηση 200 εκταρίων γης κατά μήκος του ποταμού Lagan στο κέντρο του Μπέλφαστ.

Με βάση το μοντέλο των εταιρειών αστικής ανάπτυξης (UDC) σε άλλα μέρη του Ηνωμένου Βασιλείου, η Laganside έχει υιοθετήσει μια προσέγγιση που βασίζεται στην ιδιοκτησία για την αναγέννηση, εστιάζοντας κυρίως σε:

- μεγάλα έργα υποδομής, όπως το Lagan Weir (άνοιξε το 1993 με κόστος 14 εκατομμύρια £).
- μάρκετινγκ και προώθηση εικόνας
- εξασφάλιση ανάπτυξης σε επιμέρους τοποθεσίες (Εικόνα 29).

Οι επιτυχίες περιλαμβάνουν την ανάπτυξη της ναυαρχίδας στην τοποθεσία Laganbank, η οποία περιλαμβάνει το Waterfront Hall, το Belfast Hilton, και την ανάπτυξη σημαντικών γραφείων, όπως ένα νέο γραφείο στη Βόρεια Ιρλανδία για την ΒΤ. Επίσης έχει ολοκληρωθεί ένα κέντρο επιστήμης και ψυχαγωγίας αξίας 95 εκατομμυρίων λιρών, το Odys sey Complex, μέρος που χρηματοδοτείται από την Επιτροπή Millennium. Η προσοχή εστιάζεται όλο και περισσότερο στην προώθηση μιας πολιτιστικής συνοικίας γύρω από τον Καθεδρικό Ναό της Αγίας Άννας σε μια περιοχή που καταλήφθηκε από μια επέκταση των ορίων της Εταιρείας το 1997. Οι αρχικές εκτιμήσεις ήταν ότι το Laganside θα δημιουργούσε 2000–3000 θέσεις εργασίας, αλλά στη συνέχεια η Εταιρεία είχε δημιουργήσει προσωρινή απασχόληση για 14.000 ανθρώπων-ετών (κυρίως στον τομέα των κατασκευών), ενώ οι μόνιμες



Εικόνα 29: Μπέλφαστ: εναέρια άποψη του Laganside και του λιμανιού.

Πηγή: <https://www.belfasttelegraph.co.uk/business/analysis/free-port-concept-could-bring-many-complexities-38900171.html>

θέσεις αυξήθηκαν κατά 9000 (Εικόνα 29 και 30) (McKay, 2003).



Εικόνα 30: Μπέλφαστ: νέα διαμερίσματα στο Laganside  
Πηγή: McKay, S. (2003). Urban Regeneration in Belfast. Urban regeneration in Europe.

### **Η Πρωτοβουλία Springvale**

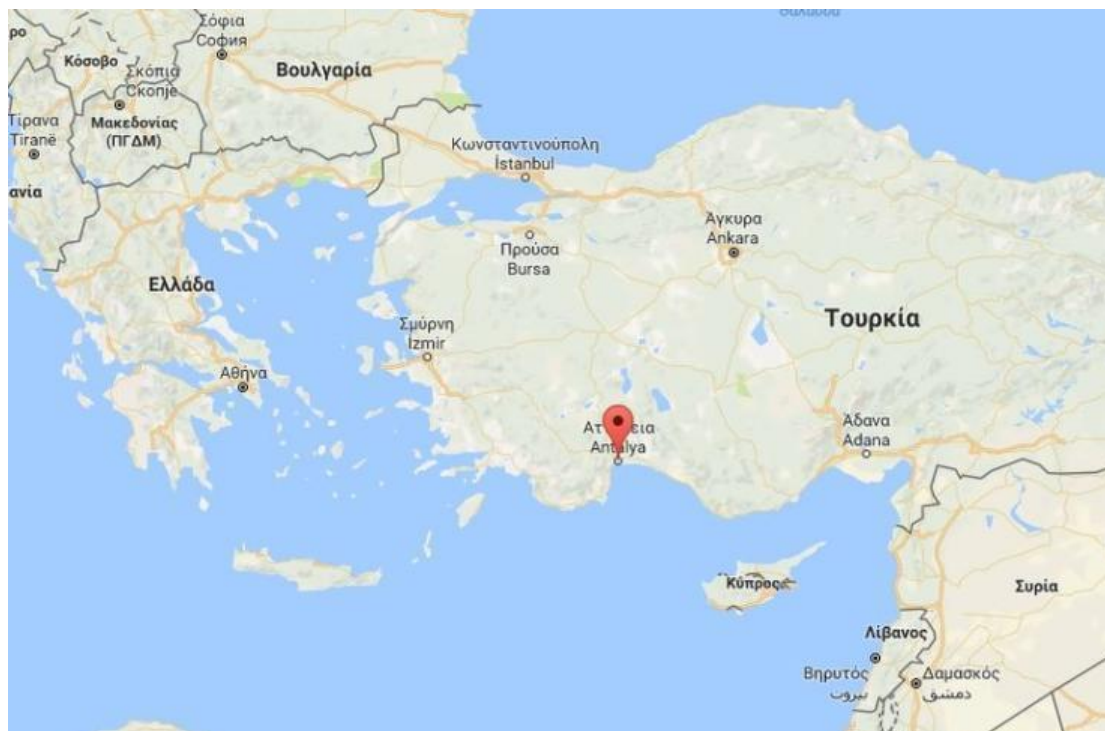
Σε αντίθεση με την προσέγγιση που υιοθέτησε η Laganside Corporation είναι η Πρωτοβουλία Springvale, ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο που βασίστηκε σε μερικούς από τους πιο υποβαθμισμένους θαλάμους της πόλης στο κέντρο της πόλης στο δυτικό και βόρειο Μπέλφαστ, που απλώνεται και στις δύο κοινότητες σε μια περιοχή έντονων συγκρούσεων. Η Πρωτοβουλία Springvale ξεκίνησε τον Απρίλιο του 1990, με το Αναπτυξιακό Σχέδιο να δημοσιεύεται τον Σεπτέμβριο του 1991. Η χρηματοδότηση ανήλθε σε 28 εκατομμύρια £ (1991–2000) για δραστηριότητες που κάλυπταν περιβαλλοντικές βελτιώσεις και την ανάπτυξη ενός νέου επιχειρηματικού πάρκου, που σήμερα απασχολεί 438 άτομα. Προτάσεις για μια νέα εκπαιδευτική πανεπιστημιούπολη αξίας 10 εκατομμυρίων λιρών (με 5 εκατομμύρια δολάρια από την κυβέρνηση των ΗΠΑ) ανακοινώθηκαν ως μέρος του πακέτου κρατικών επενδύσεων μετά την υπογραφή της Συμφωνίας της Μεγάλης Παρασκευής (Good Friday Agreement) (McKay, 2003).



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

### 3.2.3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΑΤΤΑΛΕΙΑΣ, ΤΟΥΡΚΙΑ

Η Αττάλεια αποτελεί παραθαλάσσια πόλη της Τουρκίας, χτισμένη στα παράλια της Μεσογείου. Είναι η όγδοη μεγαλύτερη πόλη της χώρας και βρίσκεται στη νότια ακτή της (Χάρτης 4) (Αττάλεια - Βικιπαίδεια, n.d.).



Χάρτης 4: Χάρτης θέσης Αττάλειας

Πηγή: <https://www.cnn.gr/kosmos/story/51766/ekrxi-se-emporiko-kentro-stin-attaleia-tis-toyrkias>

Το έργο αφορούσε την ανάπλαση της ακτογραμμής της Αττάλειας (Εικόνα 31). Η πρώτη φάση του έργου αφορούσε την αποκατάσταση της ακτογραμμής της Αττάλειας Konyaalti, η οποία καλύπτει μια έκταση περίπου 100 εκταρίων. Άνοιξε για το κοινό στις 15 Ιουνίου 2018. Αυτή η περιοχή αποτέλεσε το αντικείμενο ενός εθνικού αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που άνοιξε το 2014 και το Ozer\Unger Architects. Η πρόταση ήταν το νικητήριο σχέδιο που θα υλοποιηθεί σε συνεργασία με την Tugay Architects (Μαρία Francisca González, 2018).



Εικόνα 31: Η περιοχή ανάπλασης

Πηγή: [https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects?ad\\_source=search&ad\\_medium=projects\\_tab](https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects?ad_source=search&ad_medium=projects_tab)

Η Λεωφόρος Μεσογείου ήταν ενσωματώθηκε στην πρώτη φάση εκτέλεσης του έργου αποκατάστασης της ακτογραμμής της Αττάλειας Konyaalti που περιλαμβάνει επίσης την Πλατεία των Μουσείων και το Variant, το Beachpark και την πλατεία Olbia ως τέσσερις διαφορετικές χαρακτηριστικές περιοχές (Μαρία Francisca González, 2018).

Βασική επιδίωξη αποτελούσε η μείωση της κυριαρχίας της κεντρικής παραλιακής λεωφόρου, η οποία διαχώριζε την ακτή από την πόλη, σύμφωνα με τους αρχιτέκτονες



Εικόνα 32: Κάτοψη του σχεδίου ανάπλασης στην πόλη Αττάλεια της Τουρκίας

Πηγή: [https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozler-urger-architects?ad\\_source=search&ad\\_medium=projects\\_tab](https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozler-urger-architects?ad_source=search&ad_medium=projects_tab)

του έργου ανάπλασης στο μέτωπο της παραλίας Konyaalti. Για τον παραπάνω λόγο κατασκευάστηκαν θεματικές ζώνες μεταξύ του μουσείου που εντοπιζόταν σ' εκείνο το μέρος και του λιμανιού, ώστε να διαφοροποιηθεί η οργάνωση του παράκτιου χώρου. Μία ακόμα επιδίωξη του έργου αποτελούσε η τόνωση της σχέσης της πόλης με την παραλία και τη θάλασσα. Έτσι, για την

πραγματοποίηση αυτής της σχέσης ενσωματώθηκαν αθλητικές, πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες κατά μήκος του παραλιακού μετώπου (Εικόνα 32) (María Francisca González, 2018).

Πραγματοποιήθηκε, σύμφωνα με το σχέδιο ανάπλασης (Εικόνα 33), η δημιουργία φιλικής προς τους πεζούς κυκλοφορίας των οχημάτων καθώς και υποδομές για τη βελτίωση της κίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς και των ποδηλάτων, συντηρώντας ταυτόχρονα τις προ υπάρχουσες κάθετες και οριζόντιες διασυνδέσεις της περιοχής. Επίσης αναπτύχθηκαν αρχιτεκτονικές προτάσεις, ώστε να παρέχουν έναν αντιληπτό και προσβάσιμο χώρο για όλους τους χρήστες και το παραλιακό μέτωπο επανασχεδιάστηκε για πολλαπλές και μικτές χρήσεις όπως αναψυχή, αθλητισμός και πολιτισμός. Τα στοιχεία αστικού τοπίου σχεδιάστηκαν ως ενότητες με διαφορετικές λειτουργίες. Τέλος, ο αστικός εξοπλισμός, τα σημεία δραστηριοτήτων, τα στοιχεία σκίασης, το νερό και οι φυτεύσεις παρέχουν και αυτά τη δυνατότητα για στάση και ξεκούραση και τοποθετήθηκαν στις σκληρές αλλά και λείες επιφάνειες του τοπίου (María Francisca González, 2018).



Εικόνα 33: Κολλάζ από τα έργα ανάπλασης στην πόλη Αττάλεια της Τουρκίας

Πηγή: [https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozler-urger-architects/5be4fefe08a5e5f7ac000cc9-antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozler-urger-architects-photo?next\\_project=no](https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozler-urger-architects/5be4fefe08a5e5f7ac000cc9-antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozler-urger-architects-photo?next_project=no)



Παρακάτω θα αναφερθούν οι περιοχές στις οποίες πραγματοποιήθηκαν οι επεμβάσεις, καθώς και τα έργα τα οποία έγιναν ώστε να μεταμορφωθεί η περιοχή και να γίνει πιο προσβάσιμη και φιλική προς τους πολίτες της.

Πίνακας 12: Οι επεμβάσεις και τα έργα που πραγματοποιήθηκαν στο παραλιακό μέτωπο

<p>ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Η λεωφόρος Mediterranean είναι ένας σημαντικός χώρος αναψυχής για την πόλη παρά την έντονη κίνηση. Με αυτό το έργο αποκατάστασης, η διαδρομή από την Olbia μέχρι τον κολπίσκο του Ταύρου περιορίστηκε σε στενότερο δρόμο με δύο λωρίδες και αναδιοργανώθηκαν οι χώροι στάθμευσης (Εικόνα 34).</li></ul>  <p>Εικόνα 34: Η λεωφόρος Μεσόγειος</p> <p>Πηγή: <a href="https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects/5be4fefe08a5e5f7ac000cc9-antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects-photo?next_project=no">https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects/5be4fefe08a5e5f7ac000cc9-antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects-photo?next_project=no</a></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Χάρη στην επανασχεδιασμένη γεωμετρία του δρόμου και υλικό επιφάνειας, η κυκλοφορία επιβραδύνθηκε και η λεωφόρος της Μεσογείου έγινε μια πιο φιλική προς τους πεζούς διαδρομή. Από την άλλη πλευρά, οι πράσινοι διάδρομοι μεταξύ των κατοικημένων περιοχών στο βορρά επεκτάθηκαν μέχρι την ακτή και αυτοί οι διάδρομοι τερματίστηκαν με χώρους πρασίνου στην ακτή (Εικόνα 35).</li></ul>  <p>Εικόνα 35: Οι χώροι πρασίνου στην ακτή της πόλης</p> <p>Πηγή: <a href="https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects/5be4fefe08a5e5f7ac000cc9-antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects-photo?next_project=no">https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects/5be4fefe08a5e5f7ac000cc9-antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects-photo?next_project=no</a></p>
-------------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μια ζωντανή, προσιτή και πλούσια αστική ζωή κατά μήκος της ακτής σχεδιάστηκε με μια αλυσίδα προγραμμάτων και με ένα μενού δραστηριοτήτων με διαφορετικά σημεία εστίασης. Οι δραστηριότητες αυτές τοποθετήθηκαν στη φαρδιά λωρίδα παράλληλα με τη λεωφόρο Μεσογείου. Αυτή η ιδέα σχεδίασης παρείχε επίσης την ευελιξία για προσθήκη και αφαίρεση στοιχείων σύμφωνα με τις απαιτήσεις που μπορούν να αλλάξουν στο μέλλον.</li> </ul>
<p>ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΟΥΣΕΙΟΥ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η Πλατεία των Μουσείων είναι η πύλη εισόδου στην ακτογραμμή για τους πολίτες της Αττάλειας. Το έργο αστικής ανάπλασης της Ozer\Urger Architects στοχεύει να ενσωματώσει αυτήν την πλατεία με τον κήπο του μουσείου. Επιπλέον, η πλατφόρμα θέασης που βρίσκεται 40 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας έχει επανασχεδιαστεί και ενσωματωθεί στην πλατεία του μουσείου.</li> </ul>
<p>BEACHPARK</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το Beachpark, ως ένα από τα σημαντικά και ενεργά σημεία της ακτογραμμής, περιλαμβάνει καταστήματα, F&amp;B και εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας.</li> <li>• Αντί για τους παλιούς υπερεκτεταμένους εμπορικούς θαλάμους, προτείνονται μικρότερα περίπτερα σε αυτό το μέρος του έργου για την ενίσχυση της σύνδεσης μεταξύ του άλσους και της ακτής. Προστέθηκαν δύο ανελκυστήρες για να παρέχουν κάθετη πρόσβαση στον χώρο του πολιτιστικού πάρκου, δύο δημόσιοι χώροι συγχωνεύθηκαν και τοποθετήθηκαν φορητά ξύλινα μονοπάτια για να παρέχουν εύκολη πρόσβαση σε άτομα με αναπηρία και σε γονείς με καρότσια. Η έκταση πρασίνου στην περιοχή αυτή είναι αυξημένη κατά 30% με τα νεοφυτεμένα δέντρα και φυτείες (Εικόνα 36).</li> </ul> <div data-bbox="443 1272 1337 1870" data-label="Image"> </div> <p>Εικόνα 36: Το Beachpark, ένα από τα σημαντικά και ενεργά σημεία της ακτογραμμής  Πηγή: <a href="https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozur-urger-architects/5be4fefe08a5e5f7ac000cc9-antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozur-urger-architects-photo?next_project=no">https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozur-urger-architects/5be4fefe08a5e5f7ac000cc9-antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozur-urger-architects-photo?next_project=no</a></p>

<p>ΠΛΑΤΕΙΑ OLBIA</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Η πλατεία Olbia στη λεωφόρο Dumlurinar σχεδιάστηκε ως πλατεία της πόλης που λειτουργεί επίσης ως πύλη με αθλητικές, ψυχαγωγικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Το διαδραστικό σόου νερού στην πλατεία προσφέρει μια δροσερή ευκαιρία ηλιοθεραπείας παράλληλα με τη διασκέδαση. Τα γήπεδα πολλαπλών χρήσεων παρέχουν αθλητικές και ψυχαγωγικές υποδομές για όλες τις ηλικίες (Εικόνα 37).</li></ul>  <p>Εικόνα 37: Η Πλατεία Olbia Πηγή: <a href="https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects?ad_source=search&amp;ad_medium=projects_tab">https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects?ad_source=search&amp;ad_medium=projects_tab</a></p>
--------------------------	---

Πηγή: (María Francisca González, 2018)

### 3.2.4. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ

Η Βαρκελώνη είναι μια από τις πιο δημοφιλείς πόλεις της Ισπανίας, πρωτεύουσα της περιοχής της Καταλονίας (Εικόνα 38). Η έκτασή της είναι 485 km<sup>2</sup>, φιλοξενεί 2 εκατομμύρια κατοίκους, βρίσκεται ανάμεσα σε δύο ποτάμια και δύο βουνά. Η ιστορία της εκτείνεται πάνω από 2.000 χρόνια. Διαθέτει αρχιτεκτονικούς θησαυρούς από διάφορες περιόδους. Φιλοξενεί μερικούς από τους μεγαλύτερους κλασικούς μουσικούς του κόσμου και σύγχρονα θέατρα. Είναι πλέον ευρέως αναγνωρισμένη ως μια από τις πιο επιτυχημένες πόλεις στον κόσμο, για τον καινοτόμο πολεοδομικό σχεδιασμό της. Η ανάπτυξη της Βαρκελώνης ήταν αποτέλεσμα της βιομηχανικής επανάστασης και των Ολυμπιακών Αγώνων (Menchawy, 2008).



Εικόνα 38: Ο Χάρτης της Βαρκελώνης  
Πηγή: <https://www.makthes.gr/ispania-aeroskafos-poy-metefere-metanastes-ekane-epeigoysa-prosgeiosi-sti-varkeloni-617790>



Με πληθυσμό 4,2 εκατομμυρίων κατοίκων η Βαρκελώνη είναι η έκτη μητροπολιτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ακριβώς πίσω από το Λονδίνο, το Παρίσι, το ολλανδικό Randstad, το Rurh και τη Μαδρίτη. 1,6 από αυτούς τους κατοίκους είναι στο δήμο της Βαρκελώνης και στη μητροπολιτική περιοχή (Oriol, 1998).

Είναι μια πολύ πυκνή μητρόπολη, με μεγάλη συγκέντρωση στο χώρο με πληθυσμό 2.300 κατοίκους/km<sup>2</sup>, πολύ μπροστά από το Λονδίνο, την Αθήνα ή τη Ρώμη (Oriol, 1998).

Όσον αφορά την Ισπανία, η Βαρκελώνη πρέπει να θεωρείται η δεύτερη πρωτεύουσα της χώρας. Η Μητροπολιτική Βαρκελώνη αντιπροσωπεύει το 11% του ισπανικού πληθυσμού, το 14% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, το 21% της βιομηχανικής απασχόλησης (Oriol, 1998).

Η Ισπανία αποτελεί μια χώρα με το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα αστικής μεταβολής παραλιακού μετώπου στον ευρωπαϊκό χώρο. Η Βαρκελώνη, μέσα σε δύο δεκαετίες, χάρη σε δύο αξιόλογα γεγονότα, τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 και το Παγκόσμιο Πολιτιστικό Φόρουμ του 2004 έγινε η πόλη με τη μεγαλύτερη ριζική μεταβολή (Εικόνες 39 & 40) (Oriol, 1998). Οι Παγκόσμιες Εμπορικές Εκθέσεις του 1988 κάνουν το πρώτο κύμα μετασχηματισμού. Το δεύτερο ήταν στις αρχές της δεκαετίας του 1990, όταν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992 επανεκκίνησαν την πόλη, με μια οικοδομική έκρηξη πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων. Οι εγκαταστάσεις των Ολυμπιακών Αγώνων αναπτύχθηκαν σε μια βιομηχανική γη για να αντιμετωπίζουν τη θάλασσα με περηφάνια (Menchawy, 2008). Η αστική ανάπλαση περιλαμβάνει την περιοχή μεταξύ του ποταμού Besos και της Βαρκελώνης (περιοχή μήκους περίπου έξι χιλιομέτρων). Τρία αστικά έργα τεράστιας σημασίας για την πόλη βρίσκονται σε αυτή την περιοχή όπως το Ολυμπιακό Χωριό, το έργο εκβολής του ποταμού και το έργο του Diagonal Mar (Oriol, 1998).



Εικόνα 39: Το Παγκόσμιο Φόρουμ Πολιτισμών του 2004

Πηγή:

[https://en.wikipedia.org/wiki/2004\\_Universal\\_Forum\\_of\\_Cultures#/media/File:Photovoltaic.JPG](https://en.wikipedia.org/wiki/2004_Universal_Forum_of_Cultures#/media/File:Photovoltaic.JPG)



Εικόνα 40: Εναέρια άποψη του Παγκόσμιου Φόρουμ Πολιτισμών του 2004

Πηγή: [https://en.wikipedia.org/wiki/2004\\_Universal\\_Forum\\_of\\_Cultures#/media/File:BCN-ParcForum-4923.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/2004_Universal_Forum_of_Cultures#/media/File:BCN-ParcForum-4923.jpg)

Πριν από την ανάπλαση, η Βαρκελώνη είχε πολλά αστικά προβλήματα, υποβάθμιση και ερήμωση του ιστορικού πυρήνα, υπερπληθυσμό σε άλλες περιοχές και ανεξέλεγκτη αστική επέκταση στη βιομηχανική περιοχή (Menchawy, 2008). Το 1985 στην παραλιακή ζώνη κυριαρχούσαν κυρίως οι περιθωριακές χρήσεις όπως:

1. βιομηχανικές εγκαταστάσεις
2. παλιά ψαραγορά
3. στρατώνες
4. γυναικεία φυλακή
5. παραλίες που είχαν γίνει χωματερές οικιακών σκουπιδιών και βιομηχανικών απορριμμάτων

Οι δύο σιδηροδρομικές διασταυρώσεις χώριζαν τόσο την πόλη στα δύο, όσο και την πόλη από το παραλιακό μέτωπο. Όμως, για μεγάλο χρονικό διάστημα, οι παραλίες τις περιοχής χρησιμοποιούνταν ως χωματερές για μπάτσα, για υλικά κατεδάφισης και άλλα αστικά απόβλητα (Oriol, 1998).

Η Βαρκελώνη βρίσκεται τώρα σε ένα τρίτο κύμα μεταμόρφωσης. Μια ζώνη υψηλής τεχνολογίας [Diagonal Mar], το Universal Forum of Cultures 2004, ένα νέο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων και ένα πάρκο logistics είναι οι βασικές εξελίξεις, που κατασκευάστηκαν σε παράκτιες περιοχές και ανακτημένες εκτάσεις (Menchawy, 2008). Το έργο περιλάμβανε τη μετατροπή 200 εκταρίων βιομηχανικής γης και χερσαίων εκτάσεων στο κέντρο της Βαρκελώνης σε μια περιοχή με την υψηλότερη αστική και περιβαλλοντική ποιότητα, δημιουργώντας 3.200.000 m<sup>2</sup> για νέες επιχειρήσεις, 4.000 για κοινωνική στέγαση και 114.000 m<sup>2</sup> για νέους χώρους πρασίνου. Νέες εγκαταστάσεις 145,00 m<sup>2</sup> και επενδύσεις 180 εκατομμυρίων ευρώ (€) σε υποδομές, μέσω της δημιουργίας ενός διαφορετικού και βιώσιμου αστικού μοντέλου με ισχυρότερη οικονομία και αποτελεσματικό οικολογικό σύστημα (Menchawy, 2008).

Το 2004 – 2007, η Βαρκελώνη επένδυσε πάνω από 80 εκατομμύρια ευρώ στο σχέδιο υποδομής.

Όσον αφορά Το έργο για τη στέγαση και τους δημόσιους χώρους, στόχευε στην προώθηση ενός μοντέλου αστικής ποικιλομορφίας, στο οποίο η παράδοση και η καινοτομία συγκλίνουν. Αυτό επιτεύχθηκε μέσω της ανακαίνισης της βιομηχανικής



κληρονομιάς της περιοχής για νέες κατοικίες και δημόσιες χρήσεις, της δυνατότητας των ανθρώπων να ζουν κοντά στον χώρο εργασίας τους, της κατασκευής 4.000 νέων κυβερνητικών κατοικιών, της αναδιάρθρωσης των αστικών υπηρεσιών στο δρόμο και στο υπόγειο (Menchawy, 2008).

Μια σειρά έργων, που θεωρούνται «κινητήρες» οικονομικής ανάπτυξης, με τη συμμετοχή ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, για τη δημιουργία συστάδων πεδίων γνώσης σε επιστήμες, τεχνολογικά κέντρα, πληροφορίες, επικοινωνία, ιατρική τεχνολογία και ενέργεια, που προσελκύουν τα περισσότερα διεθνή έργα, οδηγεί στην ίδρυση 925 εταιρειών στη Βαρκελώνη και μετατρέπεται στον πιο δυναμικό πόλο για την εφαρμογή της γνώσης στην Ευρώπη (Monclus F.J., 2003).

Όσον αφορά την αστική διαχείριση και διαχείριση ιδίων κεφαλαίων: Η καθημερινή διαχείριση λαμβάνει χώρα, σε οικοδομικές άδειες, είσπραξη τελών, πληρωμές αποζημιώσεων, διαχείριση αναπροσαρμογής, μετακόμιση και κατεδαφίσεις, συμφωνίες διαθεσιμότητας παροχής γης κ.λπ.. Η Βαρκελώνη παρέχει ένα ιδανικό μοντέλο αστικής διαχείρισης, με ανανέωση της πόλης, αν και η φυσική Η τοποθεσία είναι μικρή, γεγονός που περιορίζει την αστική εξάπλωση λόγω των τοπογραφικών περιορισμών της (Menchawy, 2008).

#### **Η ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου επιτεύχθηκε με τα ακόλουθα:**

- Ανακατασκευή του υπάρχοντος λιμένα και επέκταση αυτού (Εικόνα 41).
- Μετατόπιση επιχειρηματικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων και δημιουργία νέου πεζόδρομου.
- Δημιουργία του Ολυμπιακού χωριού σε βιομηχανικές τοποθεσίες και λιβάδια κοντά στην ακτή.
- Δημιουργία επεκτάσεων στο πάρκο και την παραλία, ώστε να επέλθει αδιάκοπη ακτοπολική ανάπτυξη.
- Δημιουργία επεκτάσεων στο πάρκο και την παραλία, ώστε να δημιουργηθεί αδιάκοπη ακτοπολική ανάπτυξη.
- Ανάπτυξη μαρίνας, πάρκων, νέων παραλιών, χώρων κολύμβησης και θαλάσσιων πάρκων.
- Διαμόρφωση νέων κεντρικών ζωνών με εμπορικά γραφεία και κεντρικές εγκαταστάσεις.
- Δημιουργία νέας περιοχής με πισίνες θαλασσινού νερού, ξενοδοχεία και χώρους αναψυχής (Εικόνα 41).
- Χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφορών στην ακτογραμμή.
- Κατασκευή εμπορικών γραφείων, αιθουσών και εκθεσιακών χώρων (Monclus F.J., 2003).



Εικόνα 41: Το νέο λιμάνι της Βαρκελώνης

Πηγή:

[https://www.google.com/search?q=%CE%B2%CE%B1%CF%81%CE%BA%CE%B5%CE%BB%CF%89%CE%BD%CE%B7+%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%B9&rlz=1C1GCEA\\_eIGR903GR903&sxsrf=ALiCzsbIpVSDrWzCcf8id8r-5zJWvqx6w:1665238863797&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwi8hMWX6tD6AhVT\\_7sIHVsjCDEQ\\_AUoAnoECAEQBA&biw=930&bih=698&dpr=1.25#imgrc=Zc\\_6FN-mU9kSpM](https://www.google.com/search?q=%CE%B2%CE%B1%CF%81%CE%BA%CE%B5%CE%BB%CF%89%CE%BD%CE%B7+%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%B9&rlz=1C1GCEA_eIGR903GR903&sxsrf=ALiCzsbIpVSDrWzCcf8id8r-5zJWvqx6w:1665238863797&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwi8hMWX6tD6AhVT_7sIHVsjCDEQ_AUoAnoECAEQBA&biw=930&bih=698&dpr=1.25#imgrc=Zc_6FN-mU9kSpM)

### Οι Ολυμπιακοί Αγώνες στη Βαρκελώνη (Εικόνα 42)

Το έργο αναπτύχθηκε από μια ομάδα αρχιτεκτόνων και σχεδιαστών με επικεφαλής τον Oriol Bohigas, έναν από τους πιο σημαντικούς σχεδιαστές της Βαρκελώνης (Martorell et al., 1992; Ribas Pira, 1992). Το σημείο στο οποίο εγκαταστάθηκε το Ολυμπιακό Χωριό λεγόταν Poble Nou (Oriol, 1998).

Η πρώτη απόφαση ήταν οι Αγώνες να είναι οι αγώνες της πόλης. Έτσι, επιλέχθηκαν τέσσερις περιοχές εντός του δήμου της Βαρκελώνης για τον εντοπισμό των τεσσάρων ολυμπιακών περιοχών ((Εικόνα 43) (Millet, 1990):

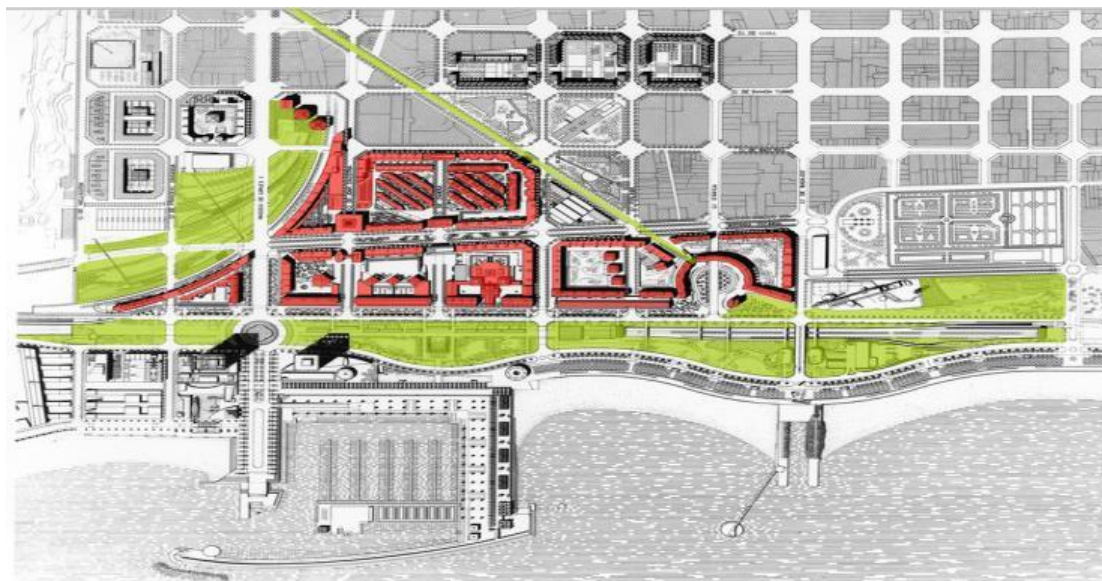
- Montjuïc, όπου διατέθηκαν το στάδιο, το αθλητικό παλάτι και οι εγκαταστάσεις κολύμβησης
- Διαγώνιος
- Vall d'Hebron
- Poble Nou, Ολυμπιακό Χωριό



Εικόνα 42: Το λογότυπο των Θερινών Ολυμπιακών Αγώνων που έλαβαν χώρα στη Βαρκελώνη

Πηγή:

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%92%CE%B1%CF%81%CE%BA%CE%B5%CE%BB%CF%8E%CE%BD%CE%B7>



Εικόνα 43: Κάτοψη του Ολυμπιακού Χωριού της Βαρκελώνης

Πηγή: <https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park>

Το σημείο εκκίνησης ήταν ότι το Ολυμπιακό Χωριό επρόκειτο να είναι, μετά τους Αγώνες, μια κανονική περιοχή της πόλης απόλυτα ενσωματωμένη σε αυτή. Άρα, μια κανονική γειτονιά, όχι ένα ανώμαλο φαινόμενο, όχι ένα αστικό γκέτο. Από αυτό το σημείο εκκίνησης, το έργο ανέπτυξε τρεις ομάδες ιδεών που αφορούσαν (Oriol, 1998):

➤ Τις Υποδομές

Ιδέα σε αυτόν τον τομέα ήταν η δημιουργία μίας βάσης για ένα πιο αποτελεσματικό άνοιγμα προς τη θάλασσα. Αυτό έγινε μέσω της απομάκρυνσης των παράκτιων σιδηροδρομικών γραμμών (4 Km) που δημιούργησαν φυσικό φράγμα μεταξύ της πόλης και των παραλιών, με την τοποθέτηση υπόγειων άλλων σιδηροδρομικών γραμμών που αποτελούσαν εμπόδιο μεταξύ της υπόλοιπης πόλης και της περιοχής Poblenou, της ανάπλασης των παραλιών και μέσω του νέου υπόγειου αυτοκινητόδρομου, ο οποίος στόχευε στην αποφυγή της δημιουργίας νέων φραγμών. Τα παραπάνω επέφεραν κέρδος 18 εκταρίων παραλιών σε μέτωπο 4 χιλιομέτρων και 50 εκτάρια για τη δημιουργία πάρκων.

➤ Τη Μορφολογία

Συνέχεια του αστικού σχεδίου, δρόμοι, πλατείες, οικοδομικά τετράγωνα, ακολουθώντας το πλέγμα του 19ου αιώνα έδωσε ο Ildefons Cerdà\*, ο μηχανικός που σχεδίασε τη φυσική επέκταση της Βαρκελώνης τον 19ο αιώνα και ένας από τους πατέρες του σύγχρονου σχεδιασμού.

\*(Ο Ildefons Cerdà i Sunyer ήταν Ισπανός πολεοδόμος και μηχανικός που σχεδίασε την «επέκταση» της Βαρκελώνης του 19ου αιώνα που ονομάζεται Eixample. Λόγω του εκτεταμένου θεωρητικού και πρακτικού έργου του, θεωρείται ο ιδρυτής της σύγχρονης πολεοδομίας ως κλάδου, έχοντας επινοήσει τη λέξη "αστικοποίηση"). (Ildefons Cerdà - Wikipedia, n.d.).



➤ Τις Χρήσεις

Οι χρήσεις που αποφασίστηκε να επικρατούν περιλαμβάνουν τη στέγαση, τα καταστήματα, γραφεία, αναψυχή κ.ο.κ., καθώς επίσης θα ήταν και ευρύχωροι εμπορικοί χώροι.

Αυτές οι ιδέες απορρέουν από μια βασική (και συζητήσιμη) αρχή: είναι δυνατή η ανοικοδόμηση της ευρωπαϊκής πόλης παρακολουθώντας την παραδοσιακή της μορφολογία και επομένως αποφεύγοντας τον κατακερματισμό και την περιφερειακή εξάπλωση.

Η εφαρμογή αυτών των αρχών από φυσική άποψη, ακολούθησε ένα σχέδιο αποτελούμενο από μια σειρά 5 διαδοχικών λωρίδων προς την πλευρά της θάλασσας (Oriol, 1998):

*Πίνακας 13: Τα έργα ανάπλασης που πραγματοποιήθηκαν στο παραλιακό μέτωπο της Βαρκελώνης*

<p><b>1. Παραλίες και Ολυμπιακό Λιμάνι</b></p> <p>Ένα χιλιόμετρο παραλίες μπροστά από το Ολυμπιακό Χωριό, με μια σειρά από προβλήτες που προστατεύουν την άμμο από το κυρίαρχο ρεύμα που ρέει με κατεύθυνση Ανατολή-Δύση. Το Ολυμπιακό λιμάνι έχει χωρητικότητα 700 σκάφη στο νερό και 300 στην ξηρά, με το 75% του δημόσιου χώρου να φιλοξενεί μπαρ, εστιατόρια, εμπόριο, καταστήματα κλπ (Εικόνα 44).</p>	 <p>Εικόνα 44: Το Ολυμπιακό Χωριό της Βαρκελώνης Πηγή: <a href="https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park">https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park</a></p>
<p><b>2. Παραθαλάσσιος πεζόδρομος.</b></p> <p>Παραθαλάσσιος πεζόδρομος πλάτους 30 μέτρων που περιλαμβάνει καφετέριες, εστιατόρια και άλλες εγκαταστάσεις (Εικόνα 45).</p>	 <p>Εικόνα 45: Το παραλιακό μέτωπο της Βαρκελώνης Πηγή: <a href="https://hania.news/2020/07/19/%CE%92%CE%B1%CF%81%CE%BA%CE%B5%CE%BB%CF%8E%CE%BD%CE%B7-%CE%9F%CE%B9-%CE%99%CF%83%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%AF-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AD%CE%BA%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B1%CE%BD-%CF%84%CE%B9%CF%82-%CF%80/">https://hania.news/2020/07/19/%CE%92%CE%B1%CF%81%CE%BA%CE%B5%CE%BB%CF%8E%CE%BD%CE%B7-%CE%9F%CE%B9-%CE%99%CF%83%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%AF-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AD%CE%BA%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B1%CE%BD-%CF%84%CE%B9%CF%82-%CF%80/</a></p>

### 3. Παράκτιες δραστηριότητες.

Δύο πύργοι ύψους 100 μέτρων για ξενοδοχεία και γραφεία και άλλα μικρά κτίρια (Εικόνα 46).



Εικόνα 46: Οι δύο πύργοι ύψους 100 μέτρων της ισπανικής πόλης

Πηγή: <https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park>

### 4. Αυτοκινητόδρομος.

Μέρος του συστήματος της πόλης των περιφερειακών δρόμων, με υψηλή ένταση κυκλοφορίας (120.000 οχήματα την ημέρα). Το πρόβλημα εδώ ήταν πώς να υλοποιηθεί αυτή η υποδομή χωρίς να δημιουργηθεί ένα νέο εμπόδιο, τόσο φυσικό όσο και οπτικό (όπως σε πολλές άλλες πόλεις: η Γένοβα, το Μπουένος Άιρες, που αποτελούν παραδείγματα). Έτσι ο δρόμος ταχείας κυκλοφορίας τοποθετήθηκε υπόγεια και δημιουργήθηκε ένας κανονικός δρόμος στο επίπεδο του εδάφους για τοπική κυκλοφορία (Εικόνα 47 & 48).



Εικόνα 47: Το υπόγειο Τούνελ της Βαρκελώνης

Πηγή: [https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/outbound-road-tunnel-in-glories-to-open-on-6-november\\_1115178.html](https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/outbound-road-tunnel-in-glories-to-open-on-6-november_1115178.html)



Εικόνα 48: Αεροφωτογραφία του υπόγειου τούνελ της Βαρκελώνης

Πηγή: [https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/outbound-road-tunnel-in-glories-to-open-on-6-november\\_1115178.html](https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/outbound-road-tunnel-in-glories-to-open-on-6-november_1115178.html)



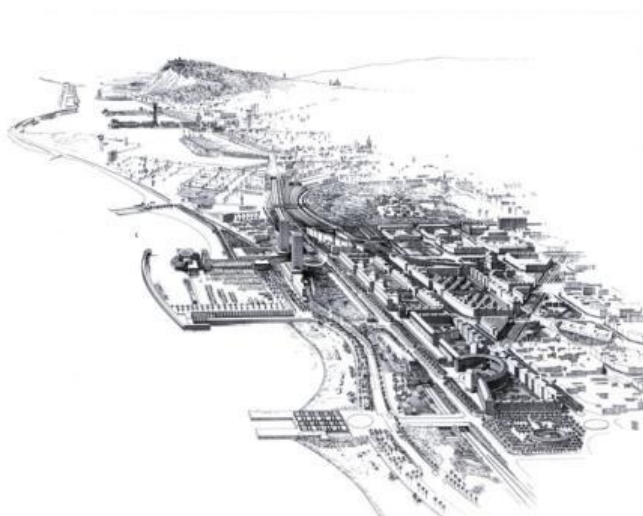
### 5. Αστικός πυρήνας.

Η βασική ιδέα ήταν να συνδεθεί η νέα οικιστική περιοχή με την παραδοσιακή μορφολογία της πόλης. Κατασκευάστηκαν περίπου 2.000 οικιστικές μονάδες για να φιλοξενήσουν 15.000 αθλητές και 17.000 κατοίκους. Το νέο κτίριο συγκεντρώθηκε για να σχηματίσει νέα τετράγωνα σε αυτό που σχεδίασε τον 19ο αιώνα ο Ildefons Cerdà, ο μηχανικός που σχεδίασε την ανάπτυξη της σύγχρονης Βαρκελώνης. Κάποια από αυτά ενσωματώθηκαν σε superblocs που επιτρέπουν ένα πολύπλοκο μείγμα αρχιτεκτονικών τυπολογιών, μονοκατοικίες, διαμερίσματα κ.λπ. (Εικόνες 49 & 50).



Εικόνα 49: Οι οικιστικές μονάδες που φιλοξένησαν τους αθλητές των Αγώνων

Πηγή: <https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park>



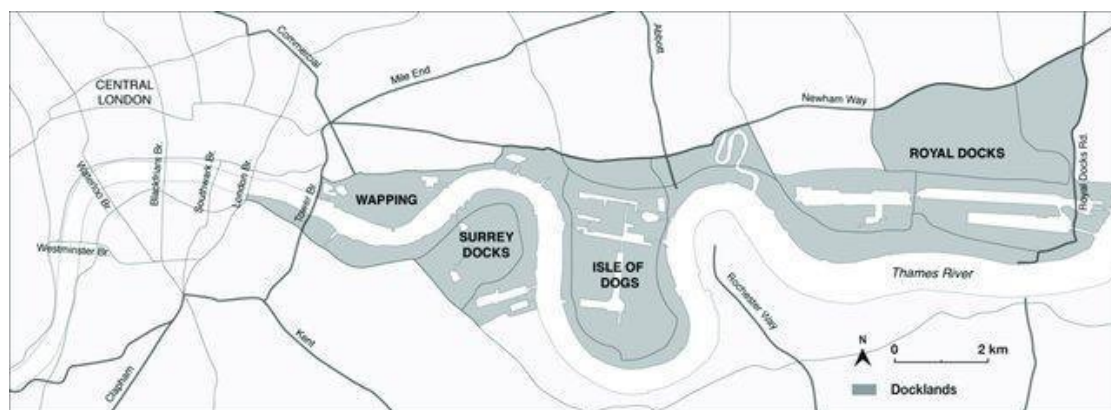
Εικόνα 50: Απεικόνιση του Σχεδίου Ανάπλασης της Βαρκελώνης

Πηγή: <https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park>

Τέλος, υπήρξε ένα ολοκληρωμένο σύστημα πάρκων τόσο για τη χρήση των κοινοτήτων που ζουν γύρω και στην κοντινή γειτονιά.

### 3.2.5. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ DOCKLANDS

Το Λονδίνο είναι η πρωτεύουσα της Αγγλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου (Ηνωμένο Βασίλειο), μια κοσμοπολίτικη πόλη με μεγάλη οικονομική σημασία, που βρίσκεται κατά μήκος του ποταμού Τάμεση (Χάρτης 5). Το Μεγάλο Λονδίνο, η μητροπολιτική περιοχή του Λονδίνου, καλύπτει 1.580 τετραγωνικά χιλιόμετρα (610 τ. ML) και αποτελείται από 32 δήμους και την ίδια την πόλη του Λονδίνου. Το Λονδίνο έχει επίσημα πληθυσμό 7,2 εκατομμύρια, με 20 εκατομμύρια ανθρώπους να βρίσκονται στη νοτιοανατολική συνοικία της Αγγλίας (London Development Partnership, 2000).



Χάρτης 5: Ο χάρτης των Docklands του Λονδίνου

Πηγή:

[https://www.researchgate.net/publication/304013762\\_Landlocked\\_Politics\\_Property\\_and\\_the\\_Toronto\\_Waterfront\\_1960-2000/figures?lo=1](https://www.researchgate.net/publication/304013762_Landlocked_Politics_Property_and_the_Toronto_Waterfront_1960-2000/figures?lo=1)

Μετά τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο, η τεχνολογική καινοτομία και η πτώση της βιομηχανικής παραγωγής μετατόπισαν τις πρωταρχικές οικονομικές δραστηριότητες του Λονδίνου σε αυτές των χρηματοοικονομικών, των επιχειρήσεων και του εμπορίου. Επί του παρόντος, είναι ένα από τα κορυφαία χρηματοπιστωτικά κέντρα στον κόσμο, με τη φήμη του μεγαλύτερου κέντρου στον κόσμο για τις ξένες συναλλαγές μετοχών. Η μετεγκατάσταση μεγάλων εργοδοτών στα περίχωρα, σε συνδυασμό με τη φθίνουσα σημασία της δραματικής οικονομίας, είχε σημαντικό αντίκτυπο στην οικονομία και την κατάσταση των εσωτερικών κοινοτήτων. Το κέντρο της πόλης έγινε το σπίτι σε υψηλές συγκεντρώσεις ανειδίκευτων και ημειδίκευμένων εργαζομένων, με υψηλότερα επίπεδα δεξιοτήτων να μετακινούνται προοδευτικά προς τα έξω προς την περιφέρεια (Beswick, 2001).

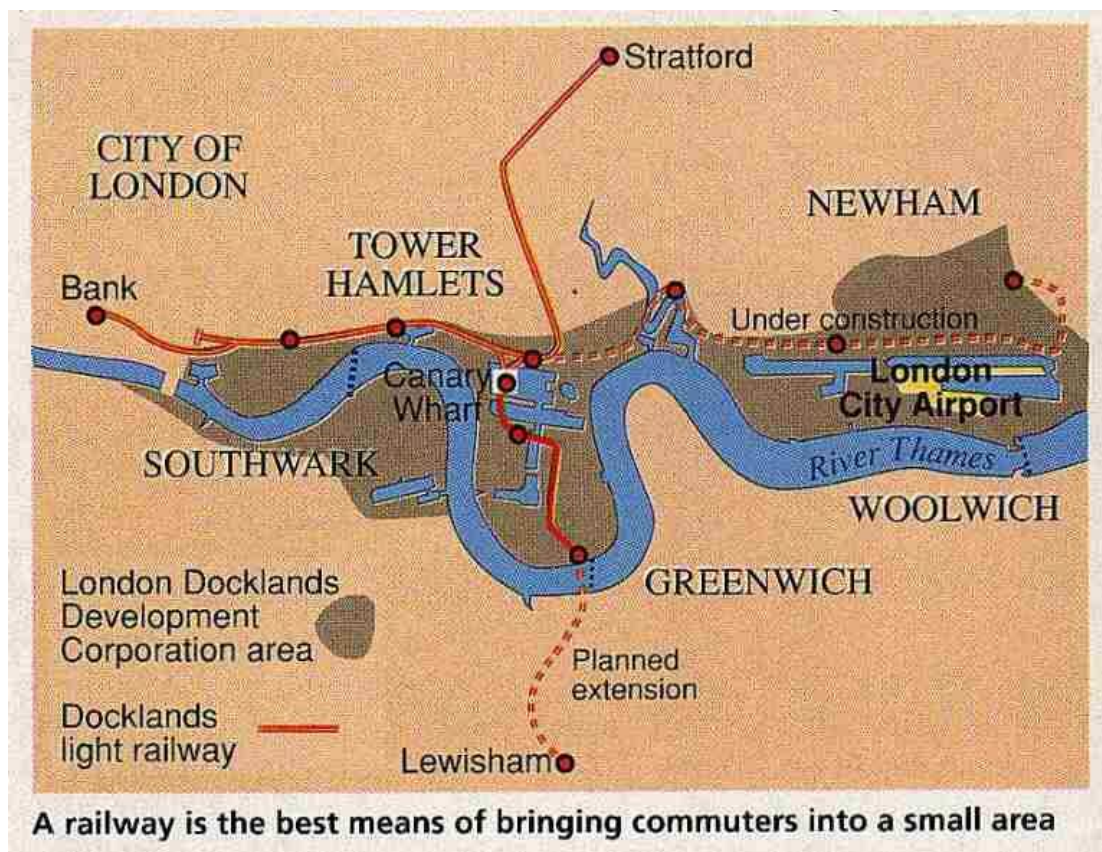
Το επακόλουθο κλείσιμο διαφόρων βιομηχανικών εγκαταστάσεων στα Docklands, λόγω των μεταβαλλόμενων τεχνολογιών και της μετακίνησης από τη βιομηχανία στον τριτογενή τομέα και στον τομέα των υπηρεσιών, κλιμάκωσαν περαιτέρω το πρόβλημα (Beswick, 2001).

Ο φυσικός αντίκτυπος ήταν (Beswick, 2001):

- τεράστιες εκτάσεις υποχρησιμοποιημένης,
- άδεια και εγκαταλειμμένης γης που βρίσκεται κατά μήκος του ποταμού Τάμεση,
- οι παρακμάζουσες γειτονιές,
- ο κοινωνικός αποκλεισμός και
- τα αυξανόμενα κοινωνικά προβλήματα κοντά στην καρδιά του Λονδίνου.

Συνολικά, το ένα τέταρτο της συνολικής αναπτυσσόμενης γης για ολόκληρη τη Νοτιοανατολική Αγγλία βρίσκεται στην Πύλη του Τάμεση, όπου βρίσκονται τα London Docklands (London Development Partnership, 2000).

Τα London Docklands βρίσκονται στο ανατολικό τμήμα του Λονδίνου και αποτελούνται από πολλές αποβάθρες που βρίσκονται κατά μήκος του ποταμού Τάμεση, που απλώνονται και στις δύο πλευρές. Το Docklands αποτελείται από πέντε δήμους: Tower Hamlets, Southwark, Newham, Lewisham και Greenwich. Τα Docklands αποτελούνται από πολυάριθμες κύριες επιμέρους αποβάθρες, με συνοδευτικές αποθήκες, εργοστάσια και χώρους παραγωγής και τοπικές κοινότητες (όπως Bermondsey, Wapping, Rotherhithe, Limehouse, Millwall και Silvertown) που αποτελούνται από λιμενεργάτες και τις οικογένειές τους (Χάρτης 6) (Beswick, 2001).



Χάρτης 6: Οι αποβάθρες του Λονδίνου

Πηγή: <https://www.newscientist.com/article/mg13618484-000/>

Η διεύρυνση του εμπορίου και της αισιοδοξίας ήταν η κινητήρια δύναμη πίσω από τα Docks στη μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο περίοδο. Δυστυχώς, έγινε αντιληπτό ότι οι υπηρεσίες που προσέφεραν οι αποβάθρες είχαν καταστεί παρωχημένες. «Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός από άλλα βρετανικά λιμάνια, οι αλλαγές στα πρότυπα του παγκόσμιου εμπορίου, το αυξανόμενο μέγεθος των πλοίων, η σχετική απόσταση από τη θάλασσα και, κυρίως, η επανάσταση των εμπορευματοκιβωτίων στον χειρισμό φορτίου συνέβαλαν στην αλλαγή της τύχης του Λονδίνου. αποβάθρες ποταμών» (Cox, 1995). Μετά από εκτεταμένη επανεξέταση, η Αρχή του Λιμένος του Λονδίνου (PLA) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι αποβάθρες δεν λειτουργούσαν πλέον σε χωρητικότητα που να δικαιολογεί τη συνέχιση της χρήσης (Beswick, 2001).

Για περισσότερα από 200 χρόνια τα London Docklands υποστήριζαν παραδοσιακές λιμενικές δραστηριότητες, όπως επισκευή και ναυπήγηση πλοίων, βαριά μηχανική, επεξεργασία τροφίμων, αποθήκευση και διανομή. Η Αρχή Λιμένος του Λονδίνου, η οποία δημιουργήθηκε το 1909, συγκέντρωσε όλες τις εταιρείες ελλιμενισμού στον ποταμό Τάμεση. Στα μέσα της δεκαετίας του 1930 τα Docks ήταν στο αποκορύφωμά



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

τους, μεταφέροντας περισσότερους από 35 εκατομμύρια τόνους φορτίου κάθε χρόνο (Beswick, 2001).

Η σοβαρή και συνεχής κατάρρευση του αστικού ιστού των δήμων Ντόκλαντ οδήγησε σε προβλήματα που απαιτούσαν μεγάλη χρηματοδότηση, καθώς και στην ολοκληρωμένη παρέμβαση που εμποδίζονταν από γραφειοκρατικές διατυπώσεις, που συνδέονται με αλλαγές στα πολιτικά καθεστώτα. Η αδυναμία των τοπικών αρχών να αντιμετωπίσουν τη σοβαρή στέρση που παρατηρείται στους δήμους Dockland, οδήγησε στη δημιουργία μιας εταιρείας Urban Development Corporation για την περιοχή. Σε αυτές τις κρατικές υπηρεσίες δόθηκε σημαντική χρηματοδότηση και εξουσίες για την αναγέννηση των γειτονιών που παρακμάζονταν (Beswick, 2001).

Η οικονομία είχε ναυαγήσει από το κλείσιμο των αποβάθρων (*London Docklands; A History* | Anderson Rose, n.d.):

Ο πληθυσμός των Docklands του Λονδίνου μειώθηκε κατά 20% μεταξύ 1971 και 1981.

Το ποσοστό ανεργίας στο London Docklands το 1981 ήταν 17,8%.

Στα τρία χρόνια μεταξύ 1978-1981 χάθηκαν 10.000 θέσεις εργασίας στο London Docklands.

Το 1981 το 60% της έκτασης ήταν εγκαταλελειμμένο, άδεια ή υποχρησιμοποιούμενο.

Σχήμα 15: Η καταστροφή της οικονομίας από το κλείσιμο των αποβάθρων  
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Τα προβλήματα των δήμων ήταν πάρα πολλά και εκτεταμένα, για να αντιμετωπιστούν με ολιστικό και επιτυχημένο τρόπο με τη χρηματοδότηση που είχαν στη διάθεσή τους. Το θέμα περιπλέκεται από την αδυναμία των τοπικών αρχών να συγκεντρώσουν πρόσθετους πόρους, να συμπληρώσουν τον υπάρχοντα προϋπολογισμό και να αποφασίσουν ποιες από τις τοπικές προτεραιότητες θα αντιμετωπιστούν και πώς (Beswick, 2001).

Ένας σημαντικός περιορισμός μιας τοπικής αρχής είναι η έλλειψη χρηματοδότησης που λαμβάνει από την κεντρική κυβέρνηση, για να αντιμετωπίσει τις διάφορες κοινωνικές, οικονομικές και φυσικές ανάγκες της κοινότητας (Beswick, 2001).

Η σοβαρή και συνεχής κατάρρευση του αστικού ιστού των δήμων Ντόκλαντ οδήγησε σε προβλήματα που απαιτούσαν μεγάλη χρηματοδότηση, καθώς και στην ολοκληρωμένη παρέμβαση που εμποδίζονταν από γραφειοκρατικές διατυπώσεις, που συνδέονται με αλλαγές στα πολιτικά καθεστώτα. Η αδυναμία των τοπικών αρχών να αντιμετωπίσουν τη σοβαρή στέρση που παρατηρείται στους δήμους Dockland, οδήγησε στη δημιουργία μιας εταιρείας Urban Development Corporation για την περιοχή. Σε αυτές τις κρατικές υπηρεσίες δόθηκε σημαντική χρηματοδότηση και εξουσίες για την αναγέννηση των γειτονιών που παρακμάζονταν.

### **London Docklands Development Corporation - Εταιρεία Ανάπτυξης Docklands του Λονδίνου**

Οι προσπάθειες για την αναγέννηση αυτού του τμήματος του Λονδίνου ξεκίνησαν το 1971 με μια στρατηγική αξιολόγηση των προβλημάτων και των δυνατοτήτων της περιοχής από την κεντρικά διορισμένη Ομάδα Μελέτης London Docklands. Το 1973 αυτή η Ομάδα Μελέτης παρήγαγε πέντε, τοπικά μη δημοφιλείς, ευρείες επιλογές ανάπτυξης που δεν εφαρμόστηκαν ποτέ. Ένα χρόνο αργότερα, το 1974, η εκλογή μιας εθνικής κυβέρνησης των Εργατικών οδήγησε στη σύσταση της Μικτής Επιτροπής των Docklands, αποτελούμενη από υποψηφίους της κεντρικής κυβέρνησης και εκπροσώπους από τις τοπικές αρχές, το Συμβούλιο του Μεγάλου Λονδίνου (GLC) και την τοπική κοινότητα. Αυτός ο οργανισμός έλαβε μια στρατηγική άποψη για τις μεταφορές στη διαδικασία αναγέννησης που περιγράφεται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο προσανατολισμένο στις ανάγκες, το Στρατηγικό Σχέδιο του Λονδίνου Docklands που δημιουργήθηκε το 1976. Η νέα διάταξη μεταφορών επρόκειτο να αποτελέσει αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής αναγέννησης που συνδέεται με την κατανομή των χρήσεων γης, η διάταξη των χώρων στέγασης, απασχόλησης και αγορών, προβλεπόμενες οικονομικές και κοινωνικές τάσεις και στόχοι για την παροχή μεταφορών. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην κάλυψη των αναγκών νέων και υφιστάμενων κατοίκων. Ωστόσο, οι περικοπές των δημοσίων δαπανών, η εθνική παρακμή της μεταποιητικής βιομηχανίας, οι αδύναμες εξουσίες στη γη και οι πολιτικές ενδομαχίες σήμαιναν ότι τα περισσότερα από αυτά τα σχέδια θα παρέμεναν ακριβώς αυτό (Ledgerwood G., 1985).

Η νίκη των Συντηρητικών στις εκλογές το 1979 οδήγησε σε μια πολύ διαφορετική προσέγγιση για την αστική ανάπτυξη και τον σχεδιασμό των μεταφορών στο Ηνωμένο Βασίλειο. Το 1981 ιδρύθηκε επίσημα η London Docklands Development Corporation (LDDC) με αρμοδιότητα (Church A., 1990):

- ❖ την ελαχιστοποίηση της γραφειοκρατίας,
- ❖ την προώθηση των επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα και
- ❖ τη διασφάλιση της ταχείας φυσικής, οικονομικής και κοινωνικής αναγέννησης των Docklands μέσω σχεδιασμού με γνώμονα τη ζήτηση.

Επίσης, η LDDC είχε δύο άμεσες προτεραιότητες (Beswick, 2001):

- η πρώτη ήταν η αποκατάσταση της γης και η παροχή των βασικών υπηρεσιών (αέριο, ηλεκτρισμός, αποχέτευση και δρόμοι), προκειμένου η γη να είναι εκποιήσιμη.
- Η δεύτερη αφορούσε την αλλαγή της αντίληψης των ανθρώπων για το «East End», δημιουργώντας μια μοναδική και ατομική ταυτότητα βασισμένη στο ιστορικό παρελθόν, την αρχιτεκτονική σημασία και την τοποθεσία των Docklands στο κέντρο του Λονδίνου.

Το LDDC έπρεπε να δημιουργήσει μια ταυτότητα μοναδική για την περιοχή, με ανέσεις και έναν τρόπο ζωής που καμία άλλη περιοχή του Λονδίνου δεν θα μπορούσε να προσφέρει. Η Sue Brownill περιγράφει πώς η κακώς προσβάσιμη εγκαταλελειμμένη γη και ο κυρίαρχος πληθυσμός της εργατικής τάξης, τα περισσότερα από τα οποία νοικιάζονταν από τις τοπικές αρχές στέγασης, θεωρούνταν κακός κίνδυνος για τους ιδιώτες επενδυτές (Beswick, 2001).



Το LDDC είναι ένας κεντρικά ελεγχόμενος και μη εκλεγμένος οργανισμός, που δικαιολογείται από την κυβέρνηση όσον αφορά την ταχύτητα και την αποτελεσματικότητα, που έχει εξουσίες έγκρισης σχεδιασμού για την περιοχή. Έχει επίσης ισχυρές δυνάμεις στη γη. Μπορεί να παραχωρηθεί γη στο LDDC (μεταφορά από μια δημόσια αρχή σε άλλη από την κεντρική κυβέρνηση). Διατίθενται σημαντικοί πόροι για την αγορά ή την υποχρεωτική αγορά γης, η οποία στη συνέχεια ανακτάται, αναβαθμίζεται και ελευθερώνεται για ανάπτυξη. Χρησιμοποιώντας αυτές τις εξουσίες και τις δαπάνες στη γη μέχρι το 1989, η LDDC είχε ανακτήσει 636 εκτάρια στο Docklands σε μια συνολική έκταση 2048 εκταρίων (Brownill, 2015; *London Docklands; A History* | Anderson Rose, n.d.)

Όσον αφορά τη φυσική αναγέννηση και τις επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα, η LDDC έχει επιτύχει τους αρχικούς της στόχους. Το Εταιρικό Σχέδιο (Church A., 1990) του 1989 δείχνει ότι από το 1981 έχουν κατασκευαστεί 0,8 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα βιομηχανικών και εμπορικών χώρων (η πλειοψηφία στη ζώνη επιχειρήσεων Isle of Dogs) και έχουν κατασκευαστεί 11.000 νέες κατοικίες, κυρίως για ιδιωτική πώληση. Οι συνολικές επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα ύψους 6,85 δισεκατομμυρίων λιρών παράγουν αναλογία μόχλευσης ιδιωτικών/δημόσιων επενδύσεων (Home R., 1990). Οι πολιτικές της LDDC μπόρεσαν να αξιοποιήσουν ευκαιριακά υπάρχουσες διαδικασίες αλλαγής στην εθνική και διεθνή οικονομία. Η παγκόσμια αναδιάρθρωση των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών και η εθνική αναδιοργάνωση των βιομηχανιών εκτύπωσης και λιανικής έδωσαν το κίνητρο που κατέστησε αυτούς τους τομείς ανάπτυξης στο Docklands τη δεκαετία του 1980 (Church A., 1988). Αξίζει να σημειωθεί πως με την εγκατάσταση του λιανικού εμπορίου και με τα μεγάλα σούπερ μάρκετ, πολυκαταστήματα και καταστήματα προσφέρθηκαν πολλές νέες θέσεις εργασίας. Έτσι, το γεγονός αυτό καθώς επίσης και το γεγονός ότι διαθέτουν σημαντικές εκτάσεις για την ανάπτυξη πολλών δραστηριοτήτων αποτέλεσαν αφετηρία ανόδου της περιοχής ώστε να κατέχουν εξέχουσα θέση στην αγορά (*London Docklands; A History* | Anderson Rose, n.d.).

Για περισσότερα από 200 χρόνια οι αποβάθρες βρίσκονταν σε λειτουργία και ανάπτυξη. Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα που πραγματοποιήθηκε η ανάπτυξη, στην περιοχή οι κατοικίες θεωρούνταν φτωχές και είχε εγκατασταθεί ένας μεγάλος αριθμός από βιομηχανίες και εργοστάσια. Μέχρι και το 1870 το East End εγκαταλείφθηκε από τις μεσαίες και ανώτερες κοινωνικοοικονομικές τάξεις και μεταβλήθηκε σε περιοχή εργατικής τάξης αποκλειστικά. Η βιομηχανική δραστηριότητα στις αποβάθρες, μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1930, βρισκόταν στο αποκορύφωμα της. Όμως κοντά στα τέλη της δεκαετίας του 1960, ξεκινάει η παρακμή της, η οποία ήταν επακόλουθο των δυνάμεων που δρούσαν σε διεθνές και εθνικό οικονομικό επίπεδο. Η κυβερνητική πολιτική ενίσχυσε την παρακμή της πόλης αυτή μέσω του γεγονότος ότι αποσκοπούσε στην αποκέντρωση της βιομηχανίας. Οι παραπάνω μεταβολές απόφεραν ένα γενικευμένο κύμα ανεργίας στο East End. Πιο αναλυτικά άσκησαν επιρροή πρωτίστως στους τομείς που σχετίζονται με τη λιμενική δραστηριότητα. Οι στόχοι του LDDC ήταν οι εξής:

- Συντήρηση των υφιστάμενων επιχειρήσεων
- Προσέλκυση στην περιοχή καινούριες επιχειρήσεις
- Κατάρτιση και ενθάρρυνση νέων πρωτοβουλιών (*London Docklands; A History* | Anderson Rose, n.d.)

Η στρατηγική της LDDC ήταν να διορθώσει τις αστοχίες της αγοράς και να δημιουργήσει τις συνθήκες και ιδίως τις υποδομές μεταφορών στις οποίες οι ιδιωτικές

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

επενδύσεις θα χρηματοδοτούσαν την οικονομική αναγέννηση των London Docklands, ενώ ταυτόχρονα θα βελτιώσει τις κοινωνικές υποδομές και τις δημόσιες ανέσεις από τη χαμηλή τους βάση (London Docklands; A History | Anderson Rose, n.d.).

Κύρια στοιχεία του προγράμματος: Η Πρόσβαση στα μέσα μεταφοράς

Πίνακας 14: Τα κύρια στοιχεία του προγράμματος

<b>Περίπου το ήμισυ της επένδυσης 1,86 δισεκατομμυρίων λιρών της Εταιρείας έχει δαπανηθεί σε υποδομές μεταφορών</b>
Ο σταθμός DLR μήκους 18 μιλίων (29 χλμ.) μεταφέρει πλέον αξιόπιστα περισσότερους από 80.000 επιβάτες καθημερινά.
Η επέκταση Lewisham ύψους 200 εκατομμυρίων λιρών, που χρηματοδοτείται από τον ιδιωτικό τομέα, βρίσκεται υπό κατασκευή και θα ανοίξει το 2000 με πέντε νέους σταθμούς νότια του Τάμεση.
Η LDDC έχει κατασκευάσει ή είχε σημαντικό ρόλο στην προμήθεια 72 μιλίων (116 km) νέων ή βελτιωμένων δρόμων.
Η Corporation έχει παράσχει δίκτυα πεζών και ποδηλάτων υψηλών προδιαγραφών και έχει δώσει προτεραιότητα στη διασφάλιση ότι το Docklands είναι πλήρως προσβάσιμο σε όλους, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία.
Η Corporation έχει προωθήσει μια ολοκληρωμένη πολιτική μεταφορών, η οποία οδήγησε στη διάσπαση, για παράδειγμα, στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή Isle of Dogs, από 27% ιδιωτικά έως 73% δημόσια μέσα μεταφοράς σε ώρες αιχμής.
Η Corporation έχει υποστηρίξει το αεροδρόμιο City του Λονδίνου το οποίο μετέφερε 1,2 εκατομμύρια επιβάτες το 1997 και έχει υπερασπιστεί την Jubilee Line Extension of the Underground που, που άνοιξε την άνοιξη του 1999, θα μπορεί να μεταφέρει 22.000 άτομα την ώρα προς κάθε κατεύθυνση και να συνδέει το London Docklands απευθείας με το Λονδίνο Οι σταθμοί Bridge και Waterloo BR και το West End.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι κύριες πρωτοβουλίες που περιλαμβάνουν την πολιτική μεταφορών της LDDC από το 1981 και έχουν κατασκευαστεί ή ξεκίνησαν στις αρχές του 1990. Ήταν μεγάλες και αποτελεσματικές οι αλλαγές που έγιναν ώστε να πραγματοποιηθεί η σύνδεση της ευρύτερης περιοχής με το Λονδίνο περιλάμβαναν τα ακόλουθα (*Department of Transport Press Releases, 1990*)

Πίνακας 15: Οι αλλαγές που έγιναν ώστε να πραγματοποιηθεί η σύνδεση της ευρύτερης περιοχής με το Λονδίνο

<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Ελαφρά ταχεία διέλευση</b> ο ελαφρύς σιδηρόδρομος Docklands (DLR) άνοιξε το 1986 και επί του παρόντος επεκτείνεται προς τα ανατολικά με τις δαπάνες LDDC και προς τα δυτικά με κεφάλαια από το LDDC και τους προγραμματιστές του Canary Wharf, O &amp; Y.</li></ul>
--

• **Δρόμοι**

η LDDC ενθάρρυνε το Υπουργείο Μεταφορών που είναι υπεύθυνο για ορισμένες σημαντικές οδικές βελτιώσεις εκτός του ελέγχου της LDDC να δεσμευτεί για τις δαπάνες. Η LDDC χρηματοδοτεί επίσης το δικό της πρόγραμμα για τη βελτίωση άλλων δρόμων στο Docklands.

• **Λεωφορεία**

οι βελτιώσεις στις υπηρεσίες λεωφορείων έχουν χρηματοδοτηθεί εν μέρει από την LDDC, αλλά και από τις περιφερειακές μεταφορές του Λονδίνου και μια εταιρεία του ιδιωτικού τομέα που εκτελεί μικρά λεωφορεία.

• **Αεροπορικά ταξίδια**

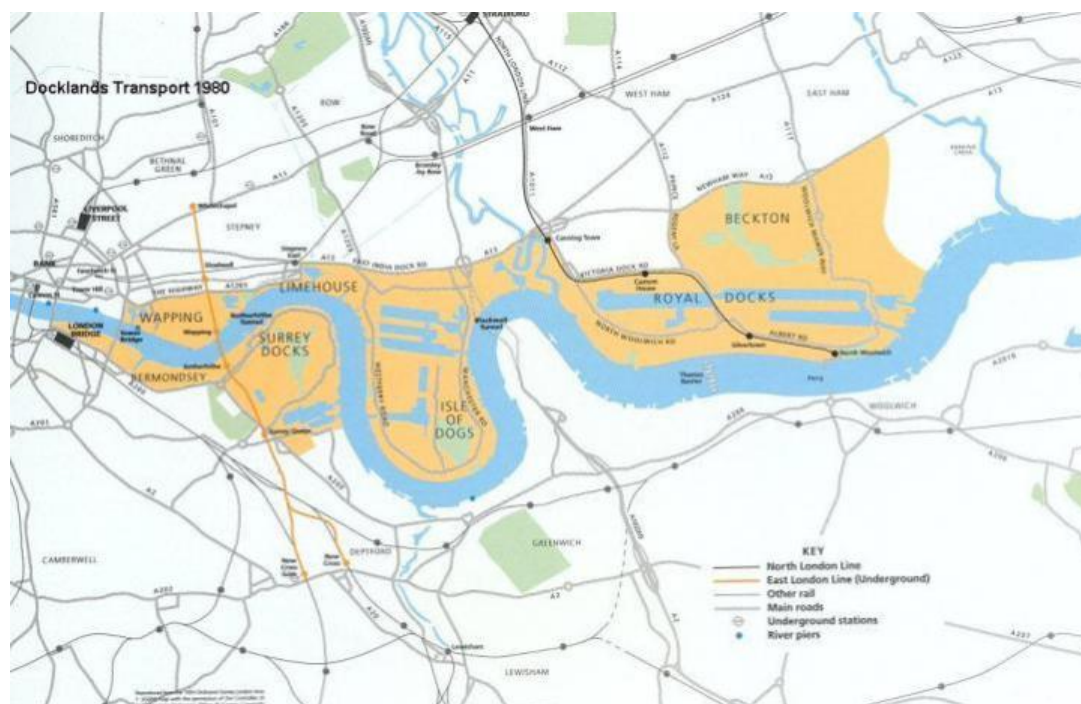
το LDDC υποστήριξε τον ιδιωτικό τομέα Αεροδρόμιο Σύντομης Απογείωσης και Προσγείωσης, Αεροδρόμιο City του Λονδίνου (LCA), στο Royal Docks που άνοιξε το 1987.

• **Ταξίδια στο ποτάμι**

το ιδιόκτητο επιβατικό riverbus Thamesline ξεκίνησε να λειτουργεί το 1988 και έχει λάβει υποστήριξη και οικονομική χρηματοδότηση από την LDDC.

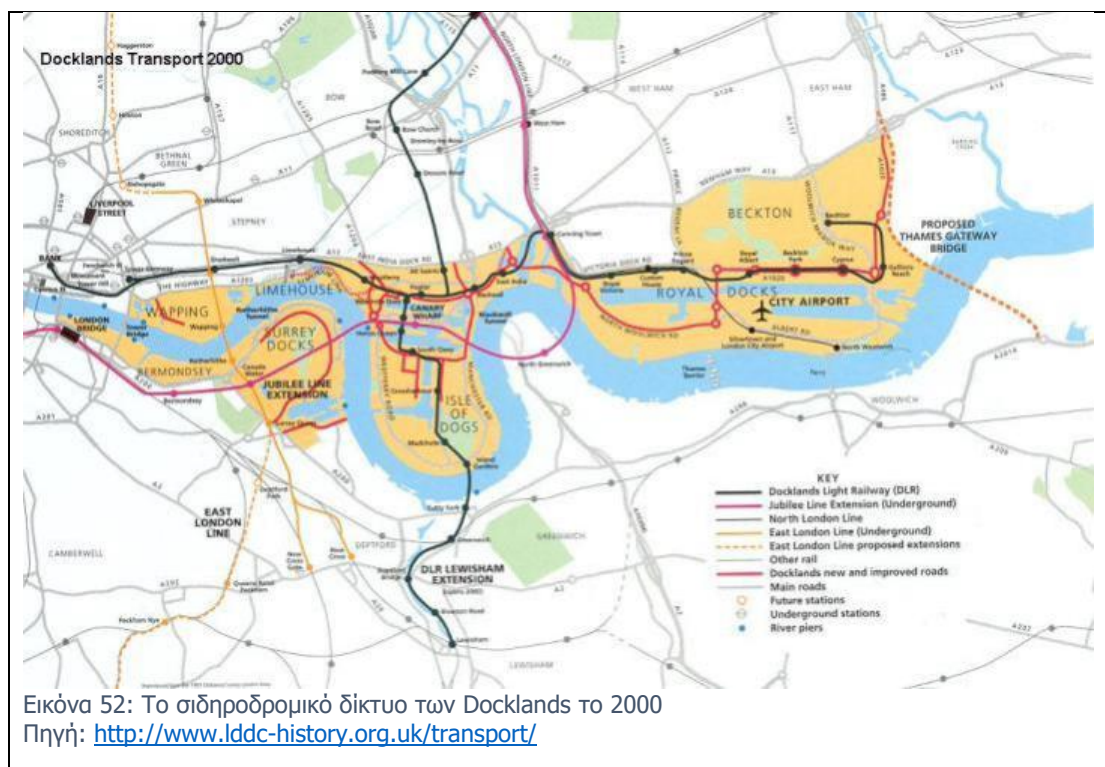
• **Σιδηρόδρομος**

η LDDC έχει υποστηρίξει και έχει χρηματοδοτήσει εν μέρει βελτιώσεις υπηρεσιών στη γραμμή του μετρό του East London και βελτιώσεις εγκαταστάσεων στη γραμμή British Rail North London (Εικόνα 51)



Εικόνα 51: Το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής το 1980

Πηγή: <http://www.lddc-history.org.uk/transport/>



Εικόνα 52: Το σιδηροδρομικό δίκτυο των Docklands το 2000  
Πηγή: <http://www.lddc-history.org.uk/transport/>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το LDDC έχει αναπροσαρμόσει εγκαταλελειμμένες περιοχές με ένα νέο σύνολο χρήσεων. Αναφορικά με το οικιστικό κομμάτι της περιοχής, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στον σχεδιασμό, με απώτερο σκοπό να δοθεί ένας χαρακτηρισμός στην περιοχή. Η ποικιλομορφία, ευελιξία, η συνέχεια, η προσβασιμότητα, η ένταση της ανάπτυξης τα υδατικά συστήματα, αποτελούσαν το σημαντικότερο αντικείμενο ειδικής έρευνας που σχετιζόνταν με το σχέδιο ανάπτυξης (London Docklands; A History | Anderson Rose, n.d.).

Οι αποβάθρες του Τάμεση αποτελούσαν το σημείο εκείνο που έδινε ταυτότητα στην περιοχή. Αποτελούσαν επίσης πολύ αξιόλογο στοιχείο της κληρονομιάς της περιοχής που θα ήταν απαραίτητο να επιζήσει και να υποστηριχθεί. Ως αναπόσπαστο τμήμα της αναδιαμόρφωσης διατηρήθηκαν οι υδάτινες εκτάσεις. Ο αστικός χαρακτήρας της περιοχής μεταβλήθηκε και ενισχύθηκε σημαντικά μέσω του χαρακτήρα της ανάπτυξης των Docklands γενικότερα. Οι κατοικίες και οι βιομηχανικές – εμπορικές χρήσεις τοποθετήθηκαν αρκετά κοντά μεταξύ τους, επιχειρώντας έτσι να ενισχύσουν τη διαφοροποίηση των χρήσεων γης. Ακόμα, οι ανοιχτοί χώροι ήταν κύριο συστατικό της στρατηγικής για τις χρήσεις γης. Η LDDC στόχευε στα παρακάτω: (London Docklands; A History | Anderson Rose, n.d.):



αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος της περιοχής της με τον εξωραϊσμό και την αποκατάσταση των κτηρίων



δημιουργία καινούριων πάρκων, αύξηση των ανοικτών χώρων και η χάραξη πεζόδρομων και υποδηλατοδρόμων


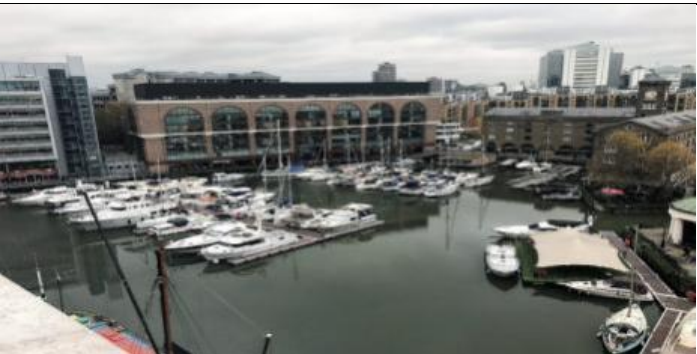



Σχήμα 16: Οι στόχοι της LDDC  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Επίσης, έχει φροντίσει στην επίτευξη των παρακάτω (London Docklands; A History | Anderson Rose, n.d.):

Πίνακας 16: Οι δράσεις της LDDC

<p>Δραστηριότητες που σχετίζονται με το υδάτινο στοιχείο, όπως τα θαλάσσια σπορ, τοποθετήθηκαν κατά μήκος μιας μεγάλης περιοχής των Docklands (Εικόνα 53).</p>	 <p>Εικόνα 53: Οι θαλάσσιες δραστηριότητες στις αποβάθρες του Λονδίνου Πηγή: <a href="https://www.dswc.org/watersports/adult-activities/">https://www.dswc.org/watersports/adult-activities/</a></p>
<p>Τοποθέτηση ενός αλιευτικού πεδίου, μαρίνων, καθώς και ένας νεοσύστατου Πανεπιστημίου (Εικόνα 54 &amp; 55).</p>	 <p>Εικόνα 54: Η μαρίνα στις αποβάθρες του Λονδίνου Πηγή: <a href="https://www.poralu.com/en/2559/">https://www.poralu.com/en/2559/</a></p>  <p>Εικόνα 55: Το νεοσύστατο Πανεπιστήμιο στις αποβάθρες του Λονδίνου Πηγή: <a href="https://www.architectsjournal.co.uk/news/farrells-scheme-in-jeopardy-developer-faces-bankruptcy">https://www.architectsjournal.co.uk/news/farrells-scheme-in-jeopardy-developer-faces-bankruptcy</a></p>
<p>Σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα πραγματοποιήθηκε η αναζωογόνησή της, συγκριτικά με το μέγεθός της (Εικόνες 56 και 57). Οι παραπάνω αλλαγές οδήγησαν στον υπερδιπλασιασμό του πληθυσμού της</p>	  <p>Εικόνα 56: Τα Docklands πριν και μετά την ανάπλαση Πηγή: <a href="https://www.lukeagbaimoni.com/docklands.html">https://www.lukeagbaimoni.com/docklands.html</a></p>



περιοχής και η ίδια μεταβλήθηκε σε ένα ισχυρό βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο.



Εικόνα 57: Canary Wharf and Isle of Dogs, το 1982 αριστερά και το 1997 δεξιά.

Πηγή: <http://www.lddc-history.org.uk/regenstat/index.html>

Η περιοχή έγινε κοινωνικά αποδεκτή και πραγματοποιήθηκε αύξηση των κερδών των τοπικών επιχειρήσεων, πολλές επιχειρήσεις εγκαταστάθηκαν στην περιοχή εξαιτίας της ελάχιστης απόστασης από το κέντρο του Λονδίνου και των χαμηλών ενοικίων (Εικόνα 58 & 59).



Εικόνα 58: Οι διάφορες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις αποβάθρες του Λονδίνου

Πηγή: <https://www.complete-ltd.com/blog/londons-newest-district-takes-shape-royal-docks-london/>



Εικόνα 59: Μία από τις επιχειρήσεις που έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή

Πηγή: <https://foursquare.com/v/the-oiler-bar/517fc8bae4b0cb6c2b067647>

## ΜΕΡΟΣ 2<sup>ο</sup>

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στην παρούσα ενότητα για την αποτύπωση της αναγνώρισης της περιοχής μελέτης παίρνω ως βάση τη μελέτη του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου για το Παραλιακό Μέτωπο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης.

Έχει ως περιοχή επέμβασης την παράκτια περιοχή που βρίσκεται κάτω από τη Μαρίνα Αρετσούς, χωρίς να την περιλαμβάνει, και το τέλος της είναι η Σχολή Δικαστών. Επίσης, έχει τη ΖΑΕ (Ζώνη Άμεσης Επιρροής). Σύμφωνα με τον Ν. 4759/2020 ως περιοχή επέμβασης ορίζεται η περιοχή για την οποία καταρτίζεται ένα ΕΠΣ.

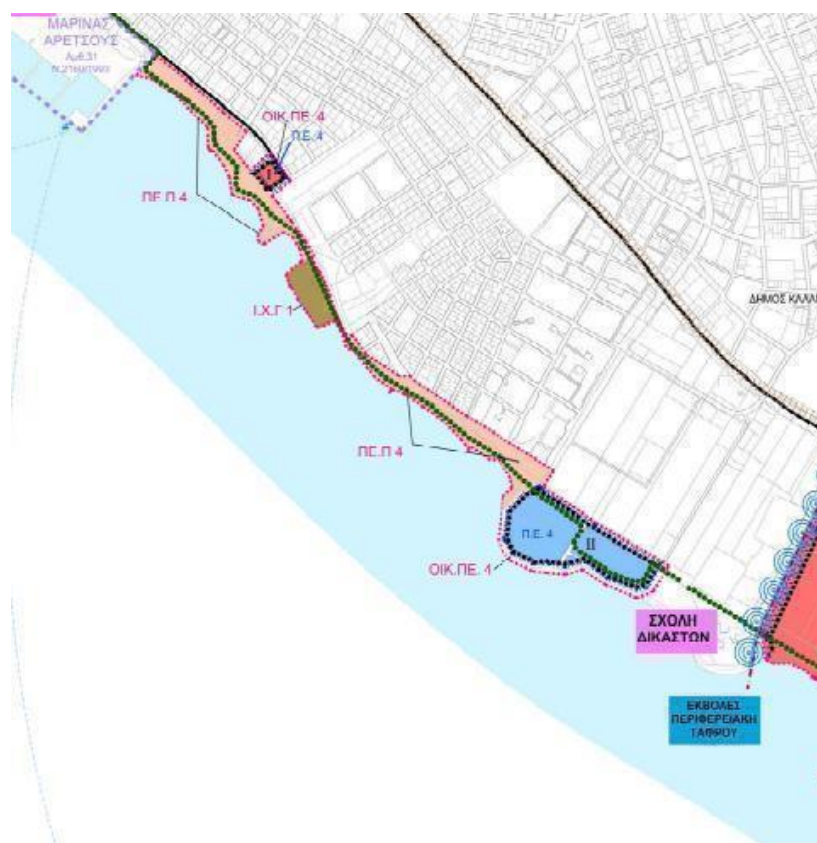
Ως ΖΑΕ (Ζώνη Άμεσης Επιρροής) την περιοχή που γειτνιάζει με την περιοχή και έχει άμεση συσχέτιση με εκείνη. Σύμφωνα με τον Ν. 4759/2020, η Ζώνη Άμεσης Επιρροής ορίζεται ως η περιοχή η οποία «βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με την περιοχή επέμβασης λόγω της αλληλεπίδρασης των πολεοδομικών και λοιπών λειτουργιών της».

Τέλος, ως ευρύτερη περιοχή τον Δήμο Καλαμαριάς, σύμφωνα με τον Ν. 4759/2020, θεωρείται το σύνολο της δημοτικής ενότητας που περιλαμβάνει την περιοχή επέμβασης. Σε περίπτωση όμως, που η περιοχή επέμβασης ανήκει σε διοικητικά όρια περισσότερων δημοτικών ενότητων, τότε το σύνολο των δημοτικών ενότητων θα αποτελέσει την ευρύτερη περιοχή. Αν όμως «τα όρια της περιοχής επέμβασης ταυτίζονται με τα όρια μιας δημοτικής ενότητας, η συνολική έκταση του οικείου Δήμου αποτελεί την ευρύτερη περιοχή της». Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο Δήμος εμπίπτει με τη Δημοτική Ενότητα και η περιοχή επέμβασης εμπεριέχεται σε μία δημοτική ενότητα, επομένως η ευρύτερη περιοχή της περιοχής επέμβασης είναι ο Δήμος Καλαμαριάς (*Νόμος 4759/2020 - ΦΕΚ 245/Α/9-12-2020 (Κωδικοποιημένος) - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΟΙΚΟΔΟΜΕΣ*, n.d.).

Στη συνέχεια, με βάση τα παραπάνω, στα επόμενα υποκεφάλαια παρουσιάζεται αναλυτικά, παραθέτοντας και χαρτογραφικό υλικό, η περιοχή μελέτης στο υποκεφάλαιο 4.1., η ΖΑΕ (Ζώνη Άμεσης Επιρροής) στο υποκεφάλαιο 4.2. και η ευρύτερη περιοχή στο υποκεφάλαιο 4.3. Τα υποκεφάλαια 4.1. και 4.2. είναι ανάλυση από το Ειδικό Πολεοδομικό Πλαίσιο, ενώ τμήμα του 4.1.6. είναι συμπεράσματα της επιτόπιας έρευνας.

#### 4.1. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Η περιοχή ανάπλασης ανήκει στον Δήμο Καλαμαριάς. Αφορά τμήμα της περιοχής που βρίσκεται στη παραλιακή ζώνη του Δήμου. Η αφετηρία της είναι κάτω από τη Μαρίνα Αρετσούς, χωρίς να την περιλαμβάνει, και το τέλος της είναι βόρεια της Σχολής Δικαστών (Χάρτης). Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει τις εκτός σχεδίου περιοχές ΠΕΠ4, το οικοδομικό τετράγωνο της πρώην κλινικής «Παναγίας», τη χερσαία ζώνη του αλιευτικού καταφυγίου της περιοχής «Ρέμβη» και το νότιο παραθαλάσσιο τμήμα του αθλητικού κέντρου Μίκρας (Χάρτης 7).



Χάρτης 7: Η περιοχή ανάπλαση  
Πηγή: Ειδικό Χωρικό Σχέδιο

ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	ΟΡΙΟ ΔΙΑΔΟΥ
	ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ
	ΟΡΙΟ Ο.Λ.Β. (ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ)
	ΟΡΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΟΛΕΩΔΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΘΗΤΗΣ
	Π.Ε. 1 ... 10 ΝΕΑ ΓΚΕΩΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΠΙΙΑ
	ΟΡΙΟ ΤΟΜΕΩΝ ΟΡΙΩΝ ΑΣΦΙΣΙΩΣ
	ΙΣΟΜΕΤΡΟ ΟΡΙΩΝ ΑΣΦΙΣΙΩΣ
	Μ.Ε.Δ. ΑΝΑ ΤΕΜΗΜΑ Π.Ε.
ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ Π.Ε.	
ΜΕ ΕΠΙΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΜΟΝΟΕΣΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 39/2004	
	ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΗΣ (ΑΡΘΡΟ 4)
	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ (ΑΡΘΡΟ 5)
	ΕΛΛΕΙΨΗ ΧΩΡΟΥ - ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟ (ΑΡΘΡΟ 7)
	ΠΑΡΑΘΩΠΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΧΑΘΗΚΗΣ & ΜΕΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ (ΑΡΘΡΟ 8)
	ΚΟΙΝΟΦΕΡΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (ΑΡΘΡΟ 6 Π.Δ.)
	ΖΩΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΘΥΣΗΣ (ΑΡΘΡΟ 14B)
	ΖΩΝΗ ΒΕΒΗΜΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΨΥΧΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ (ΑΡΘΡΟ 14C)
	ΨΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ Π.Ε. - ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ
ΔΙΑΦΑΝΙΣΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	
	ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΔΡΟΜΩΣ ΕΝΔΙΑΔΙΚΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ
	ΕΣΤΙΟΓΡΑΜΜΑΤΟ ΜΕ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ
	ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΝΔΙΩΣ
	ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ
	ΣΤΑΣΗ ΜΕΤΡΟ
	ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ - ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ
	ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ - ΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΓΡΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΟΥ
	ΚΗΡΥΓΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΕ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΣ ΣΩΡΕΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΣ ΧΩΡΟΣ
	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΠΙΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΧΩΡΟΥ
	ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΒΛΙΣΕΙΣ
	ΠΟΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΞΟΥ
	ΧΩΡΙΚΕΣ ΑΣΥΝΕΧΕΙΕΣ
	ΤΟΠΟΘΡΑΦΙΑ
	ΧΩΡΙΚΕΣ ΣΥΝΚΟΙΤΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΑΣ
	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

#### 4.1.1. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Η περιοχή παρέμβασης, όπως προαναφέρθηκε, περιλαμβάνει Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), οι οποίες είναι περιοχές εκτός σχεδίου και βρίσκονται στην παραθαλάσσια ζώνη (βλ. Χάρτη 7) καθώς και περιοχές εντός εγκεκριμένου σχεδίου, σε πιο μικρή ένταση (Χάρτης 8). Το υφιστάμενο θεσμικό καθεστώς είναι το ακόλουθο:

- **Οι περιοχές ΠΕΠ4:** που περιλαμβάνουν την χερσαία έκταση του προγραμματισμένου αλιευτικού καταφυγίου (περιοχή «Ρέμβη»). Επίσης την παραλιακή ζώνη της Νέας Κρήνης μέχρι και το όριο Αθλητικού Κέντρο Μίκρας. Τέλος, περιλαμβάνει και Ο.Τ 1074 της Π.Ε.7 (την πρώην κλινική «Παναγία»), τμήμα που βρίσκεται εντός του εγκεκριμένου σχεδίου. Στις περιοχές αυτές ισχύει το εξής:

- **Για το Ο.Τ. 1074:** Σύμφωνα με το ΓΠΣ καθορίζεται ως χώρος «Περιθαλψης – Γενικό Νοσοκομείο», αφού στο οικοδομικό αυτό βρίσκεται εγκατεστημένο το νοσοκομείο «Παναγία», όμως πλέον το κτήριο δεν λειτουργεί και είναι εγκαταλελειμμένο. Το κτήριο του νοσοκομείου χτίστηκε σύμφωνα με την 3068 Α.Μ./24-03-1971 Απόφαση του Υπουργού Δημοσίων Έργων που είχε διοριστεί τότε και η ένταξη αυτού του Ο.Τ. στο σχέδιο της πόλης έγινε με το Π.Δ. 17/05/1959 (ΦΕΚ 104Α'/1959).

Σύμφωνα με το Άρθρο 4 του Π.Δ. 59/2018 οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης είναι οι ακόλουθες:

- ✚ (2) Κοινωνική πρόνοια
- ✚ (8) Περίθαλψη
- ✚ (9) Χώροι συνάθροισης κοινού/Συνεδριακά κέντρα
- ✚ (10) Εμπόριο και παροχή προσωπικών υπηρεσιών
- ✚ (11) Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων
- ✚ (12) Εστίαση
- ✚ (14) Αναψυχή
- ✚ (15) Τουριστικά καταλύματα, εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις

Οι Περιορισμοί και οι Ρυθμίσεις Δόμησης είναι οι εξής:

- ✚ Σ.Δ. – Δόμηση: η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση ή υλοποιημένη ή θεσμοθετημένη από το ισχύον διάταγμα ρυμοτομίας
- ✚ Ύψος κτηρίων: μέγιστο ύψος κτηρίων το υφιστάμενο υλοποιημένο
- **Οι περιοχές ΠΕΠ4:** Σύμφωνα με το ΓΠΣ θα πρέπει να συνταχθεί Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΕΠΜ) σε κάθε περιοχή ΠΕΠ για κάθε μία από τις Περιοχές Ειδικής Προστασίας ώστε να καθοριστούν οι απαγορεύσεις, τα όρια, οι όροι και περιορισμοί δόμησης, κατάτμησης, οι αναγκαίες χρήσεις γης και άλλα.

Οι περιοχές αυτές είναι Ζώνη Βιώσιμης Διαχείρισης Φυσικών Πόρων. Σύμφωνα με το Άρθρο 14δ του Π.Δ. 59/2018, οι επιτρεπόμενες χρήσεις είναι οι ακόλουθες:

- ✚ (12) Εστίαση
- ✚ (13) Αναψυκτήρια
- ✚ (14) Αναψυχή
- ✚ (26.12.2) Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
- ✚ (26.12.3) Πεζόδρομοι
- ✚ (26.12.4) Ποδηλατόδρομοι
- ✚ (26.12.6) Μονοπάτια (πεζών)
- ✚ (48.1) Κατασκευές για:



- ✓ (α) Τη διαμόρφωση του εδάφους, όπως κλίμακες, τοίχοι, διάδρομοι, κεκλιμένα επίπεδα, μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, καθώς και κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή και εμποδιζόμενων ατόμων
- ✓ (β) Τον εξωραϊσμό και την αισθητική τους αναβάθμιση, τον εξοπλισμό και την ασφάλειά τους και γενικά κατασκευές για την εξυπηρέτηση του προορισμού των χωρών αυτών
- ✚ (48.2) Εγκαταστάσεις
  - ✓ (α) Οι κατασκευές δικτύων υποδομής και εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας, μετά των παραρτημάτων αυτών
  - ✓ (ε) Η εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- ✚ (49) Περίπτερα ενημέρωσης / έργα ερμηνείας περιβάλλοντος (πινακίδες, αποχωρητήρια, περίπτερα – στέγαστρα κλπ.)
- ✚ (51) Έργα προστασίας από διάβρωση, κατολισθήσεις και στήριξη εδαφών

Οι Περιορισμοί και οι Ρυθμίσεις Δόμησης σε όλη την περιοχή είναι οι εξής:

- ✚ Απαγορεύεται εκτός από την υφιστάμενη παραπάνω δόμηση
- ✚ Δεν επιτρέπεται η κατάτμηση των γεωτεμαχίων
- ✚ Προτείνεται η επαναχάραξη της γραμμής παραλίας και αιγιαλού

- **Το νότιο τμήμα του Αθλητικού Κέντρου Μίκρας:** περιλαμβάνει το παραθαλάσσιο τμήμα του Αθλητικού Κέντρου Μίκρας. Βρίσκεται εντός σχεδίου η περιοχή αυτή και αποτελεί τμήμα του τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου «αθλητικές εγκαταστάσεις Μίκρας» το οποίο είχε θεσμοθετηθεί την περίοδο των έργων της Ολυμπιακής Προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 (Ν.3207/2003, ΦΕΚ 302Α'). Στο νότιο κομμάτι του τμήματος αυτού, από το διάταγμα προβλέπεται ως κυρίαρχη χρήση το πράσινο και δευτερεύουσα χρήση ο υπαίθριος αθλητισμός. Το κομμάτι αυτό χωρίζεται σε 3 Οικοδομικά Τετράγωνα στα οποία καθορίζονται τα εξής:

Πίνακας 17: Οι χρήσεις γης και οι περιορισμοί δόμησης των 3 Οικοδομικών Τετραγώνων

<b><u>O.T.5</u></b>	Με χρήση γης: υπαίθριες εγκαταστάσεις και πράσινο Μέγιστη κάλυψη: 4% Μέγιστος Σ.Δ.: 0,04 Ανώτατο ύψος: 3μ και 1,5μ επιπλέον για στέγη Υποχρεωτική απόσταση κτισμάτων από τη ρυμοτομική γραμμή: 10μ
<b><u>O.T.6</u></b>	Με χρήση γης: υπαίθριες εγκαταστάσεις και πράσινο Μέγιστη κάλυψη: 6% Μέγιστος Σ.Δ.: 0,06 Ανώτατο ύψος: 6μ και 1,5μ επιπλέον για στέγη Υποχρεωτική απόσταση κτισμάτων από τη ρυμοτομική γραμμή: 20μ
<b><u>O.T.7</u></b>	χρήση γης: αθλητικές εγκαταστάσεις Μέγιστη κάλυψη: 25% Μέγιστος Σ.Δ.: 0,25 Ανώτατο ύψος: 3μ και 1,5μ επιπλέον για στέγη



	Υποχρεωτική απόσταση κτισμάτων από τη ρυμοτομική γραμμή: 2μ
<b>Στα Ο.Τ.5, Ο.Τ.6 και Ο.Τ. 7</b>	Κοινοφελείς λειτουργίες <b>σύμφωνα με το Άρθρο 6 του Π.Δ. 59/2018</b> με επιτρεπόμενες χρήσεις γης να είναι οι ακόλουθες: <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Ελεύθεροι Χώροι Αστικού Πρασίνου</li> <li>✚ (4) Αθλητικές Εγκαταστάσεις</li> </ul>
<b>Περιορισμοί και Ρυθμίσεις Δόμησης</b>	Ισχύουν μόνο αυτοί οι περιορισμοί που αναφέρονται στο Διάταγμα του τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου «Αθλητικών Εγκαταστάσεων Μίκρας» που θεσμοθετήθηκε στο πλαίσιο της Ολυμπιακής Προετοιμασία της Ολυμπιάδας του 2004 (Ν, 3207/2003, ΦΕΚ 302 Α')

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

- Τέλος, περιλαμβάνει και Ιδιαίτερες Χρήσεις γης (Ι.Χ.Γ.1) και αφορά το Αλιευτικό Καταφύγιο Νέας Κρήνης. Οι επιτρεπόμενες χρήσεις σύμφωνα με την παρ. ΙΙ του Άρθρου 1 του Π.Δ. 59/2018 είναι οι ακόλουθες:
    - ✚ (26.11) Λιμενικές ζώνες επιβατικής, εμπορικής, αλιευτικής, βιομηχανικής και τουριστικής δραστηριότητας, μαρίνες των ειδικών κατηγοριών χρήσεων
- Οι Περιορισμοί και οι Ρυθμίσεις Δόμησης είναι οι εξής:
- ✚ Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 4,50 μ.
  - ✚ Ελάχιστη απόσταση κτηρίων από τη γραμμή αιγιαλού: 5 μ.
- Επιτρέπονται τα περιγραφόμενα στην σχετική τεχνική μελέτη λιμενικά έργα:
- ✚ Προσήνεμος μόλος (κυματοθραύστης) μήκους 305,40 μ.
  - ✚ 2 υπήνεμοι μόλοι, εγκάρσια προς την ακτή, μοναδιαίου μήκους 155 μ.
  - ✚ Εσωτερικός υπήνεμος μόλος σχήματος «Τ», με μήκος κορμού 70 μ. και μήκος πέλματος 94 μ.
  - ✚ 2 εσωτερικά κρηπιδώματα εγκιβισμού της δημιουργούμενης χερσαίας ζώνης, μοναδιαίου μήκους 76 μ.
- Επιτρεπόμενες χρήσεις κτηρίων και δόμησης στη χερσαία ζώνη:
- ✚ Μικρό γραφείο (λιμενικό φυλάκιο) συνολικού εμβαδού 20 τ.μ.
  - ✚ Χώροι υγιεινής και αποθηκευτικοί χώροι συνολικού εμβαδού 50 τ.μ.
  - ✚ Χώροι στάθμευσης
  - ✚ Κυλικείο συνολικού εμβαδού 15 τ.μ.
  - ✚ Υπαίθρια στεγασμένα ιχθυόσκαλα τοπικής κλίμακας συνολικού εμβαδού 150 τ.μ.
  - ✚ Μικρό μουσείο αλιευτικών εργαλείων συνολικού εμβαδού 100 τ.μ.
  - ✚ Εστιατόρια – αναψυκτήρια συνολικού εμβαδού 200 τ.μ.
  - ✚ Δίκτυα – υποδομές: ηλεκτροφωτισμού, πυρόσβεσης, ύδρευσης – αποχέτευσης, δεξαμενή συλλογής ελαιωδών καταλοίπων – σεντινόνερων, πυργίσκοι παροχής νερού – ρεύματος
  - ✚ Χώροι προσωρινής παραμονής σκαφών
- Για την εξυπηρέτηση της στάσης θαλάσσιας συγκοινωνίας επιτρέπεται:
- ✚ Διαμόρφωση νησίδας επιφάνειας 700 τ.μ., για την παραβολή των σκαφών και την επιβίβαση – αποβίβαση των επιβατών καθώς και ένα γεφύρωμα πρόσβασης για τη σύνδεση της νησίδας με το παραλιακό μέτωπο.

- ✚ Η κατασκευή ισόγειου κτίσματος μεγίστου εμβαδού 150 τ.μ. για την εξυπηρέτηση των επιβατών



Χάρτης 8: Χωροταξική Οργάνωση – Χρήσεις Γης – Προστασία Περιβάλλοντος  
Πηγή: Ειδικό Χωρικό Σχέδιο

#### 4.1.2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

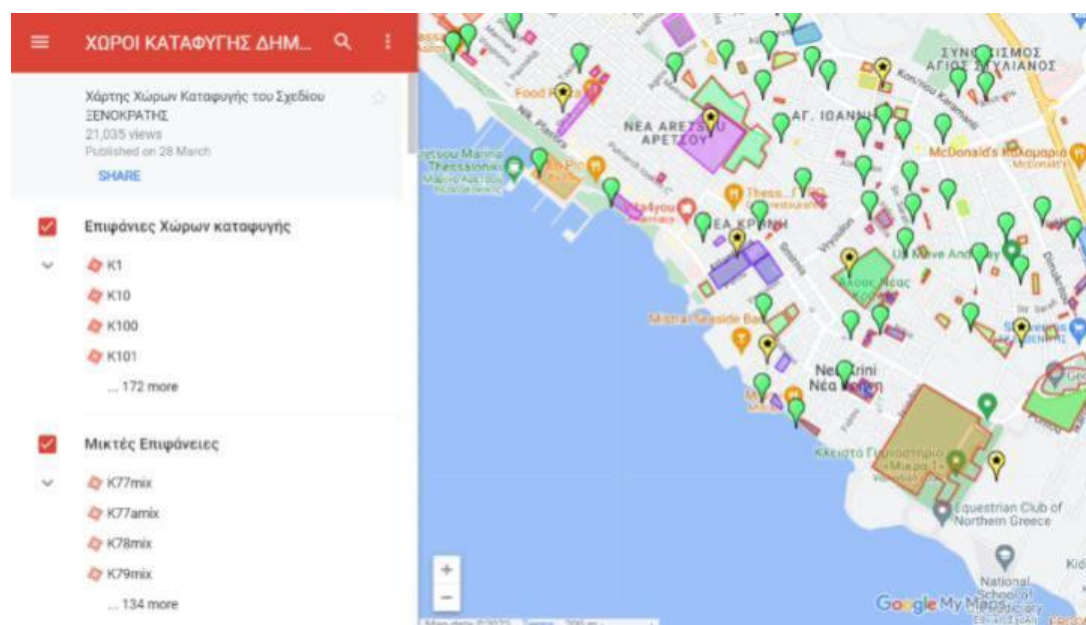
Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τις ακόλουθες υφιστάμενες χρήσεις γης:

- Αρχικά στην παράκτια εκτός σχεδίου περιοχή περιλαμβάνονται χρήσεις όπως: αδιαμόρφωτοι ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου, αναψυχή (εστιατόρια, αναψυκτήρια), η αδιαμόρφωτη χερσαία ζώνη του αλιευτικού καταφυγίου Νέας Κρήνης, περιθάλψη (το πρώην νοσοκομείο «Παναγία»), αθλητισμός (Αθλητικό Κέντρο Μίκρας).
- Εκατέρωθεν της οδού Πλαστήρα περιλαμβάνονται χρήσεις όπως: αναψυχή (εστιατόρια, αναψυκτήρια) κυρίως στο ισόγειο, κατοικία στους ορόφους.

#### 4.1.3. ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όσον αναφορά το δομημένο περιβάλλον της περιοχής παρέμβασης, μπορεί κανείς να πει ότι είναι περιορισμένο καθώς περιλαμβάνει το κτήριο της κλινικής «Παναγία», η οποία πλέον δεν βρίσκεται σε λειτουργία, και διάφορα μικρά κτίσματα που ανήκουν στο αθλητικό κέντρο Μίκρας. Στα τμήματα που βρίσκονται κατά μήκος της διαδρομής επί της οδού Πλαστήρα, υπάρχουν μόνο κάποιες πολυκατοικίες και το κτήριο της Σχολής Δικαστών στο πιο νότιο κομμάτι της περιοχής.

Σύμφωνα με το Σχέδιο Ξενοκράτη, η περιοχή επέμβασης περιλαμβάνει χώρους καταφυγής σε διάφορα σημεία της (Χάρτης 9).



Χάρτης 9: Χώροι καταφυγής

Πηγή:

[https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1Z2ION42IS\\_AGrHa4ggrq9acbFqY&ll=40.56874005075517%2C22.96354395004752&z=15](https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1Z2ION42IS_AGrHa4ggrq9acbFqY&ll=40.56874005075517%2C22.96354395004752&z=15)

#### 4.1.4. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΓΕΩΛΟΓΙΚΗΣ ΚΑΤΑΜΗΛΟΤΗΤΑΣ

Η περιοχή παρέμβασης εντάσσεται στις Λεκάνες Απορροής (ΛΑΠ) Χαλκιδικής και Γαλλικού του ισχύοντος Αναθεωρημένου Σχεδίου Διαχείρισης Υδάτων.

Ακόμη, η περιοχή παρέμβασης, σύμφωνα με το σχέδιο διαχείρισης πλημμυρών, εντάσσεται στην Ζώνη Δυνητικά Υψηλού Κινδύνου Πλημμύρας (ΖΔΥΚΠ), έχοντας την ονομασία «χαμηλή ζώνη λεκάνης Γαλλικού, Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και ρέματος Ανθεμούντα».

Όσον αφορά την σεισμική επικινδυνότητα, η περιοχή παρέμβασης βρίσκεται στην 1<sup>η</sup> Ζώνη Σεισμικής Επικινδυνότητας. Στη ζώνη αυτή η τιμή της σεισμικής επιτάχυνσης του εδάφους υπολογίζεται για μέση περίοδο επανάληψης 475 χρόνων.

Η περιοχή μελέτης θεωρείται περιοχή με το μεγαλύτερο βαθμό καταλληλότητας K1. Αυτός ο χαρακτηρισμός προέκυψε ύστερα από την εξέταση των γεωλογικών, γεωμορφολογικών στοιχείων και της σεισμικής επικινδυνότητας της περιοχής.

#### 4.1.5. ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Σε αυτήν την ενότητα θα αναλυθούν τα προβλήματα και οι κατευθύνσεις που προτάσσονται για την περιοχή μελέτης από τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού.

Από τον Υπερκείμενο Στρατηγικό Χωρικό Σχεδιασμό τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι τα εξής: Η σημαντικότητα της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου της περιοχής μελέτης, ώστε να ενισχυθεί τόσο η Θεσσαλονίκη και ο Μητροπολιτικός της ρόλος, όσο και η ευρύτερη περιοχή. Θεσπίστηκαν κατευθύνσεις που αναφέρονται σε αυτή την ενίσχυση μέσω της αξιοποίησης του παράκτιου τμήματος. Πιο συγκεκριμένα προτάθηκαν ολοκληρωμένα και ενιαία προγράμματα στρατηγικών αναπλάσεων και παρεμβάσεων του παραλιακού μετώπου, για να αναβαθμιστεί λειτουργικά και ποιοτικά το αστικό περιβάλλον και να δημιουργηθούν δημόσιοι καινούριοι χώροι υψηλής ποιότητας.

Από τον Υποκείμενο Σχεδιασμό και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Καλαμαριάς προκύπτουν τα εξής: όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα η περιοχή επέμβασης περιλαμβάνει περιοχές οι οποίες είναι εντός σχεδίου, άλλες που είναι εκτός σχεδίου και περιοχές ΠΕΠ (Περιοχές Ειδικής Προστασίας).

- Οι εντός είναι το νότιο τμήμα του Αθλητικού Κέντρου Μίκρας καθώς και όλες οι υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις και οι παραθαλάσσιοι κοινόχρηστοι χώροι του, οι οποίες είχαν ρυθμιστεί στα πλαίσια των έργων Ολυμπιακής Προετοιμασίας (Ν. 3207/2003, ΦΕΚ 302 Α').
- Οι εκτός είναι τα παράκτια τμήματα της περιοχής τα οποία προτείνονται ως ΠΕΠ. Για τις περιοχές ΠΕΠ, όπως προαναφέρθηκε, θα πρέπει να συνταχθεί Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΕΠΜ) σε κάθε περιοχή ΠΕΠ για κάθε μία από τις Περιοχές Ειδικής Προστασίας ώστε να καθοριστούν οι απαγορεύσεις, τα όρια, οι όροι και περιορισμοί δόμησης, κατάτμησης, οι αναγκαίες χρήσεις γης και άλλα.

Συμπερασματικά, στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για την περιοχή μελέτης επιθυμητό είναι να διασφαλιστεί και να προστατευτεί το παραλιακό μέτωπο τόσο από τη δόμηση όσο και από άλλες ανεξέλεγκτες δραστηριότητες. Επίσης, προτάθηκε να εξασφαλιστεί και να διατηρηθεί ο δημόσιος χαρακτήρας του παραλιακού μετώπου καθώς και να είναι προσβάσιμος. Όμως οι ρυθμίσεις και οι παρεμβάσεις του ΓΠΣ αναφέρονται αποκλειστικά στον χαρακτηρισμό των συγκεκριμένων περιοχών ως ΠΕΠ και ότι θα πρέπει για αυτές να συνταχθεί Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΕΠΜ). Έτσι, σύμφωνα με τα παραπάνω, δεν γίνεται ορθή ρύθμιση των χρήσεων, όρων και περιορισμών δόμησης αλλά γίνονται παραπομπή στην μελλοντική εκπόνηση της ΕΠΜ, θέτοντας αρρυθμιστες τις περιοχές αυτές μέχρι ότου να εκπονηθεί και να εγκριθεί η ΕΠΜ.

#### *4.1.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ*

Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε, μπορούμε εύκολα να εξάγουμε κάποια σημαντικά συμπεράσματα και προβληματισμούς ώστε να συνταχθεί στο επόμενο κεφάλαιο η πρόταση ανάπτυξης της περιοχής. Επομένως, σε αυτό το υποκεφάλαιο θα αναλυθούν τα συμπεράσματα που προέκυψαν τόσο από την παραπάνω ανάλυση όσο και από τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού, καθώς και συμπεράσματα που βγήκαν ύστερα από την επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης.

Τα κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης στην περιοχή μελέτης είναι τα εξής:

- Ο υποβαθμισμένος παραθαλάσσιος χώρος σε μεγάλο μήκος της περιοχής μελέτης
- Η προσβασιμότητα είναι δυσεπίτευκτη και χρήζει βελτίωσης, προστασίας και αναβάθμισης
- Οι θεσμοθετημένες χρήσεις και ρυθμίσεις χρήζουν πολεοδομικής εξειδίκευσης

Οι αδυναμίες και οι περιορισμοί της περιοχής μελέτης είναι οι εξής:

- Οι παράκτιες περιοχές εκτός σχεδίου, οι Περιοχές Ειδικής Προστασίας, μένουν χωρίς ρύθμιση εξαιτίας της παραπομπής των ρυθμίσεων σε μελλοντική εκπόνηση ΕΠΜ, αόριστου χρόνου, θέτοντας αρρυθμιστες τις περιοχές αυτές μέχρι ότου να εκπονηθεί και να εγκριθεί η ΕΠΜ.

Αδύναμα στοιχεία της περιοχής μελέτης που εντοπίστηκαν κατά την επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης:

- Το εγκαταλελειμμένο νοσοκομείο «Παναγία» βρίσκεται σε ένα πολύ μεγάλο οικοδομικό τετράγωνο αδιαμόρφωτο και αποτελεί πηγή μόλυνσεων για την περιοχή
- Αδιαμόρφωτοι ελεύθεροι χώροι

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

- Η ακατοίκητη έπαυλη Χατζηγώγου, που βρίσκεται στη ευρύτερη περιοχή και δίπλα ακριβώς στα όρια της περιοχής ανάπλασης, είναι πλέον ερείπια και αποτελεί πηγή μόλυνσεων για την περιοχή
- Δύσκολη πρόσβαση στην παραλία καθώς η παραλία και η υπόλοιπη περιοχή βρίσκονται σε υψομετρική διαφορά σε κάποια σημεία και η ένωσή τους γίνεται με σκαλοπάτια
- Βρώμικη και μολυσμένη θάλασσα
- Βρώμικος και μολυσμένος ατμοσφαιρικός αέρας
- Έλλειψη ποδηλατοδρόμου που να διασχίζει την περιοχή
- Ελλιπής πεζόδρομος, καθώς δεν διασχίζει όλη την περιοχή και διακόπτεται σε πολλά σημεία
- Ανεκμετάλλευτο κτηριακό δυναμικό και αδόμητα οικοπέδα

Δυνατά στοιχεία της περιοχής μελέτης που εντοπίστηκαν κατά την επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης:

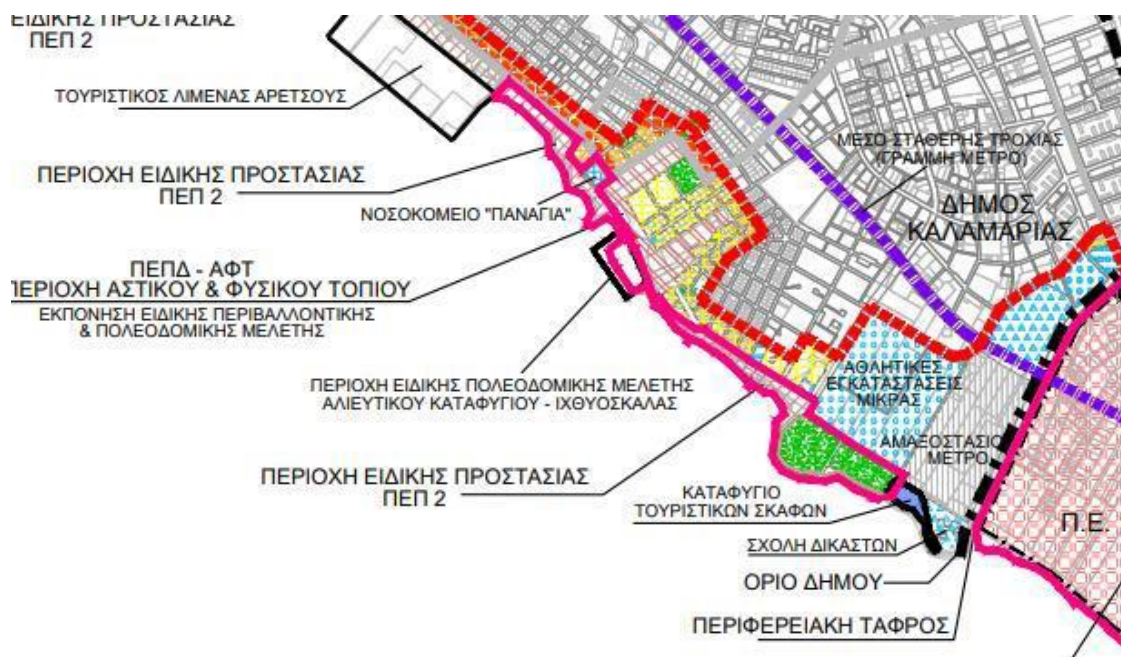
Μεγάλο ποσοστό ελεύθερων χώρων με μεγάλες δυνατότητες σχεδιασμού

- Ισχυροί δεσμοί ανθρώπου με το φυσικό περιβάλλον
- Υψηλή ποιότητα θέας προς τη θάλασσα
- Καλή κατάσταση του οδικού δικτύου (ασφαλτόστρωση) και κτηριακού δυναμικού
- Τακτική εξυπηρέτηση από Αστικές Συγκοινωνίες.



## 4.2 Η ΖΩΝΗ ΆΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ

Η Ζώνη Άμεσης Επιρροής της περιοχής ανάπλασης ακολουθεί την εξής διαδρομή: ξεκινάει από την πλατεία Σκρα και συνεχίζει στις ακόλουθες οδούς: Μακροχωρίου, Χρ. Σμύρνης, Μιχαλακοπούλου, Ποσειδώνος, Αλατσατών, Σμύρνης, Αϊδινίου, Ολυμπιάδος, Αφροδίτης, Αγνώστου Στρατιώτου, Πολυβίου, Ησιόδου, Γυμναστηρίου Μίκρας, Κακουλίδου, Μοσχουντή, Αμφιπρίτης και Λεωφόρος Εθν. Αντιστάσεως έως το διοικητικό όριο με τον Δήμο Πυλαίας – Χορτιάτη. Στον Χάρτη 10, η ΖΑΕ ακολουθεί την έντονη κόκκινη διακεκομμένη γραμμή.



Χάρτης 10: Απεικόνιση της Ζώνης Άμεσης Επιρροής της περιοχής μελέτης με την κόκκινη διακεκομμένη γραμμή

Πηγή: Ειδικό Χωρικό Σχέδιο

Πιο συγκεκριμένα, η ΖΑΕ είναι η ζώνη η οποία περιέχει περιοχές που έχουν άμεση επιρροή με την περιοχή ανάπλασης καθώς βρίσκονται σε άμεση χωρική και λειτουργική αλληλεπίδραση και συνοχή. Δηλαδή, περιλαμβάνει όλες τις άμεσες (αστικές και μη) περιμετρικές περιοχές χωρίς να παίζουν ρόλο τα διοικητικά όρια. Συνήθως ο προσδιορισμός της γίνεται μέσω οδικών αξόνων, μέσω διοικητικά όρια επιμέρους δημοτικών ενοτήτων και από φυσικές ακαταλληλότητες και χωρικές ασυνέχειες (Ειδικό Χωρικό Σχέδιο).

### 4.2.1 ΟΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΖΑΕ

Ξεκινώντας από τον νότο προς τον βορρά, εντός του τμήματος της ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης, υπάρχουν αδόμητες περιοχές και η κατοικία είναι χρήση η οποία απουσιάζει. Μεγάλη έκταση του τμήματος αυτού περιλαμβάνει το αθλητικό κέντρο Μίκρας στο οποίο συγκαταλέγονται κλειστές και υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις και η μεγάλη και αδόμητη έκταση μεταξύ του αθλητικού κέντρου και της Περιφερειακής Τάφρου και οι εγκαταστάσεις της Εθνικής Σχολής Δικαστών. Επίσης πιο βόρεια βρίσκεται ο τερματικός σταθμός κάποιων γραμμών αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΘ, οι κτηριακές εγκαταστάσεις της Γεωπονικής – Δασολογικής Σχολής του ΑΠΘ, το γήπεδο ποδοσφαίρου «Α.Ε. Φοίνικα» και τέλος το όριο της περιοχής καταλήγει στην Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως, και περιέχει εγκαταστάσεις πρόνοιας του Δήμου

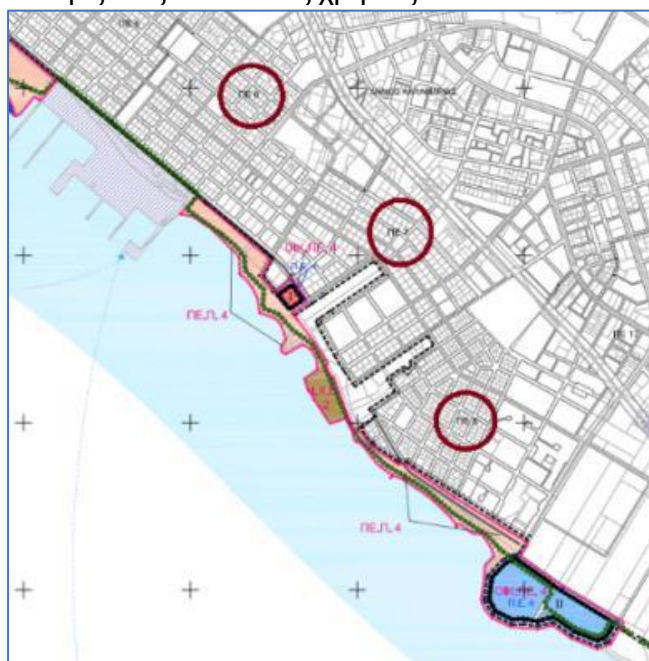
καθώς και ένα οικοδομικό τετράγωνο με εργατικές κατοικίες του Δήμου, έχοντας ως χρήση γης την κατοικία.

Στο πιο βόρειο κομμάτι εντοπίζεται η πυκνοδομημένη περιοχή της Καλαμαριάς, στην οποία κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία. Επίσης, μαζί με την κατοικία υπάρχουν και κάποιες αδόμητες εκτάσεις στην περιοχή μεταξύ των Ατλαντίδος και Μικράς Ασίας. Στις περιοχές αυτές είναι και το κτήμα Γεωργιάδου, οι αδόμητες εκτάσεις που βρίσκονται γύρω και βόρεια του ιστορικού κτηρίου αναψυχής «Ρέμβη», οι εκτάσεις που είναι κέντρα διασκέδασης, εστιατόρια και αναψυκτήρια έχοντας ως χρήση την αναψυχή, καθώς και το πάρκο πρασίνου «Ούλοφ Πάλμε», το οποίο είναι και μεγάλης έκτασης. Στο κομμάτι μπροστά από την «Ρέμβη», στο παράκτιο κομμάτι της έχει λάβει χώρα εμπλησμός, αφού στο σημείο εκείνο επρόκειτο να δημιουργηθεί αλιευτικό καταφύγιο. Τέλος, στο ανατολικό κομμάτι της «Ρέμβης» εντοπίζεται η περιοχή της Νέας Κρήνης, η οποία περιλαμβάνει κατοικίες με παρόμοια χαρακτηριστικά, εργατικές κατοικίες και η παράκτια περιοχή της περιλαμβάνει χρήσεις όπως η αναψυχή.

Τέλος στην βορειότερη περιοχή ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης, κατά μέτωπο με την παραλιακή οδό Πλαστήρα, η χρήση της αναψυχής είναι έντονη καθώς υπάρχουν πολλές καφετέριες, εστιατόρια, αναψυκτήρια και άλλα, κυρίως στο ισόγειο των κτηρίων. Τέλος, πλησίον του ανενεργού νοσοκομείου (πρώην κλινική «Παναγία»), στο ένα εκ των δύο οικοδομικών τετραγώνων μεταξύ των οδών Μιαούλη και Ατλαντίδος έχει χτιστεί κτήριο νοσοκομειακής περιθαλψής επί του παρόντος ανενεργού.

#### 4.2.2. ΟΙ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΖΑΕ

Αρχικά στις εντός σχεδίου τμήματα της ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης, δηλαδή στις περιοχές από την Αρετσού και τη Νέα Κρήνη έως και την Σχολή Δικαστών και εμπεριέχει τις Πολεοδομικές Ενότητες – Γειτονίες Π.Ε.7 Π.Ε.8 και ένα μικρό τμήμα της Π.Ε.6 (Χάρτης 11), σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ για την Καλαμαριά. Το ΓΠΣ καθορίζει τις ακόλουθες χρήσεις:



Χάρτης 11: Οι Πολεοδομικές Ενότητες – Γειτονίες Π.Ε.7 Π.Ε.8 και Π.Ε.6, σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ για την Καλαμαριά  
Πηγή: Ειδικό Χωρικό Σχέδιο

Πίνακας 18: Οι χρήσεις που καθορίζει το ΓΠΣ για τη ΖΑΕ

<p><b>Εντός σχεδίου περιοχές της ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Τοπικό κέντρο κατά μήκος της οδού Πλαστήρα (Π.Ε. 6 και 7) και εκατέρωθεν της οδού Κουντουριώτου στο τμήμα από Βρυούλων μέχρι Αλατσάνων (Π.Ε.7) με τις χρήσεις του άρθρου 4 του ΠΔ 23/02/87 (ΦΕΚ166Δ'/1987) κατά τις οποίες αποκλείονται οι εξής χρήσεις:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Κέντρα διασκέδαση και αναψυχής</li><li>○ Πρατήρια υγρών καυσίμων</li><li>○ Εκθεσιακά κέντρα</li><li>○ Εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.</li></ul></li><li>• Γενική κατοικία «τύπου Β» σε περιορισμένο αριθμό οικοδομικών τετραγώνων της Π.Ε. 6 που βρίσκεται στη μελετώμενη ΖΑΕ.</li><li>• Γενική κατοικία «τύπου Α» σε τμήματα των Π.Ε. 6 και 7. Σύμφωνα με το άρθρο 3 Π.Δ. 23/2/87 (ΦΕΚ166Δ'/1987) οι χρήσεις που εξαιρούνται είναι οι ακόλουθες:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Γραφεία</li><li>○ Τράπεζες</li><li>○ Ασφάλειες</li><li>○ Κοινοφελείς Οργανισμοί</li><li>○ Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης</li><li>○ Πρατήρια υγρών καυσίμων</li><li>○ Καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών πρωτοβάθμιας υγείας που ανήκουν στο Π.Δ. 180/2009</li><li>○ Ιδιωτικές κλινικές (παραγ. 12 άρθρο 11 του Ν. 2052/992).</li></ul></li><li>• Αμιγής κατοικία στο υπόλοιπο τμήμα της ΖΑΕ του Π.Ε.7 και ολόκληρης της Π.Ε.8 που ανήκει στη ΖΑΕ, σύμφωνα με το άρθρο 2 του Π.Δ. 23/02/87 (ΦΕΚ166Δ'/1987).</li><li>• Χρήσεις κοινής ωφέλειας όπως οι εγκαταστάσεις του αθλητικού κέντρου της Μίκρας που περιέχει εκτός αυτού και χρήσεις όπως:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Πρόνοια</li><li>○ Εκπαίδευση</li><li>○ Πολιτισμός</li><li>○ Αθλητικός</li></ul>Ακόμη, στην Λ. Εθν. Αντιστάσεως εμπεριέχονται:<ul style="list-style-type: none"><li>○ χώροι εγκατάστασης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου ο σταθμός του μετρό και των αστικών λεωφορείων και χώρων στάθμευσης</li><li>○ χώροι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης της σχολής ΑΠΘ</li><li>○ πρόνοιας και αθλητισμού: γήπεδο ποδοσφαίρου Α.Ε. Φοίνικα</li><li>○ χώρος αμαξοστάσιο του μετρό στην μεγάλη έκταση που βρίσκεται μεταξύ της Περιφερειακή Τάφρου και του αθλητικού κέντρου, όπως ορίζεται από το ΓΠΣ.</li></ul></li><li>• Χώροι πρασίνου, αρχικά στην Π.Ε.7 το πάρκο Ούλοφ Πάλμε και η πλατεία Ύδρας, ενώ στο πιο νότιο τμήμα πράσινο καθορίζεται στο νότιο κομμάτι του αθλητικού κέντρου Μίκρας.</li></ul> <p><b>Οι θεσμοθετημένοι Μέσοι Συντελεστές Δόμησης</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Μ.Σ.Δ. στην Π.Ε.6 → 1,87</li></ul>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μ.Σ.Δ. στην Π.Ε.7 → 1,74</li> <li>▪ Μ.Σ.Δ. στην Π.Ε.8 → 1,76</li> </ul>
<p><b>Εκτός σχεδίου περιοχές της ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης</b></p>	<p>Οι εκτός σχεδίου περιοχές, στην περίπτωση μας, αφορούν τις Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), οι οποίες καθορίζονται από το εγκεκριμένο ΓΠΣ. Στην περιοχή ως ΠΕΠ4 θεωρείται η παράκτια εκτός σχεδίου περιοχή η οποία εκτείνεται από το νοτιοανατολικό όριο του Αλιευτικού Καταφυγίου της Ν. Κρήνης έως το βορειοδυτικό όριο του Καταφυγίου Τουριστικών Σκαφών στην περιοχή της Μίκρας.</p> <p>Σύμφωνα με το ΓΠΣ, θα πρέπει να δημιουργηθεί μία ΕΜΠ (Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη) για κάθε μία από τις Περιοχές Ειδικής Προστασίας ώστε να καθοριστούν απαγορεύσεις, τα όρια, οι όροι και περιορισμοί δόμησης, κατάτμησης, οι αναγκαίες χρήσεις γης και άλλα.</p> <p>Τέλος, 2 εκτάσεις με ιδιαίτερη χρήση εντοπίζονται στο νότιο και παράκτιο τμήμα της περιοχής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Στο νοτιοανατολικό όριο του αθλητικού κέντρου Μίκρας: η χερσαία ζώνη προβλέπεται να γίνει τουριστική μαρίνα</li> <li>○ Στο νοτιοανατολικό άκρο του Δήμου βρίσκεται η έκταση της Εθνικής Σχολής Δικαστών, έχοντας σαν χρήση την εκπαίδευση.</li> </ul> <p><b>Όροι και περιορισμοί δόμησης</b></p> <p>Κατώτερο όριο κατάτμησης και αρτιότητας → 10.000 τ.μ.          Κατά παρέκκλιση μπορούν να θεωρηθούν άρτια και οικοδομήσιμα αυτά τα γήπεδα που πληρούν τις αρτιότητες του Π.Δ. 24/05/85 (ΦΕΚ 270Δ') και την ημερομηνία δημοσίευσης της απόφασης έγκρισης του ΓΠΣ.</p>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

#### 4.2.3. Η ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΖΑΕ

Η υπάρχουσα οικιστική ανάπτυξη των περιοχών εντός της ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης, ακολουθεί το μοντέλο του Δήμου Θεσσαλονίκης και αφορά ένα συμπαγές δομημένο περιβάλλον. Τα κτήρια είναι πιο χαμηλά σε σχέση με αυτά του Δήμου Θεσσαλονίκης, όμως περιλαμβάνει περισσότερους αδόμητους χώρους. Οι περιοχές αυτές είναι:

- η αδόμητη έκταση της περιοχής «Ρέμβη»
- η έκταση του αθλητικού κέντρου Μίκρας και οι όμορες αδόμητες παράκτιες εκτάσεις του.

Ο Δήμος Καλαμαριάς, ύστερα και από την τελευταία ανοικοδόμηση κάποιων συγκεκριμένων περιοχών της φαίνεται πως έχει φτάσει σε σημείο κορεσμού. Σε συμπλήρωση με το γεγονός πως δεν έχει περιοχές εκτός σχεδίου ώστε να αναπτυχθεί και να επεκταθεί η οικιστικής της ζώνη.

#### 4.2.4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΑ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΒΑΣΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Στο τμήμα της ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης, υφίσταται η οδός Πλαστήρα, η οποία είναι διπλής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της, έχοντας διεύθυνση ΒΔ-ΝΑ. Ο ρόλος της είναι η εξασφάλιση της διέλευσης οχημάτων παράλληλα με την ακτογραμμή και η σύνδεση των χρήσεων του παράκτιου μετώπου.



Όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, στην περιοχή ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης, οι κάτοικοι έχουν τη δυνατότητα να μετακινηθούν μέσω των γραμμών του ΟΑΣΘ (Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης). Στη συνέχεια, έχει δημιουργηθεί γραμμή για το μετρό η επέκταση της οποίας θα διέρχεται μέσα από το νότιο κομμάτι της ΖΑΕ και θα καταλήγει στην σε σημείο πριν από την Περιφερειακή Τάφρο (Εικόνα 60).



Εικόνα 60: Η προγραμματισμένη γραμμή μετρό εντός της ΖΑΕ  
Πηγή: [https://www.ametro.gr/?page\\_id=279](https://www.ametro.gr/?page_id=279)

Για την θαλάσσια συγκοινωνία έχει πραγματοποιηθεί μελέτη για την «Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία (ΘΑΣΘ)», η οποία κάνει λόγο για τη δημιουργία έξι στάσεων στο παραλιακό μέτωπο της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Η μία εξ αυτών στην Καλαμαριά, η Στάση Μαρinas Αρετσους. Η Στάση αυτή βρίσκεται στα όρια με την περιοχή στην οποία θα γίνει η ανάπλαση στην παρούσα εργασία. Σύμφωνα με τη μελέτη, θα έχει τακτά δρομολόγια και κύριος στόχος του έργου θα είναι η αποσυμφόρηση, από τα πολλά αυτοκίνητα, του οδικού δικτύου της πόλης.

#### 4.2.5. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΙΕΣΕΙΣ

Στον Δήμο Καλαμαριάς στην περιοχή ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης, δεν εντοπίζονται κάποιες συγκρούσεις στις χρήσεις γης ούτε πιέσεις. Αυτό συμβαίνει διότι με το πέρασμα των δεκαετιών οι αστικές χρήσεις διαρθρώνονται σε μία ισορροπία καταλαμβάνοντας τα ίδια επίπεδα χωρίς να υπάρχουν σημαντικές αντιπαραθέσεις.

#### 4.2.6. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΟΜΗ

Η ευρύτερη περιοχή της Καλαμαριάς μαζί με τον Δήμο Θεσσαλονίκης είναι οι 2 περιοχές οι οποίες θεωρούνται ως κομβικές, καθώς περιλαμβάνουν λειτουργίες μητροπολιτικού χαρακτήρα. Επίσης έχει τον ρόλο του ρυθμιστικού στοιχείου καθώς οι Δήμοι αυτοί, είναι υπεύθυνοι ώστε να λειτουργήσει σωστά το παραλιακό μέτωπο. Επίσης στις περιοχές αυτές παρατηρείται η συγκέντρωση του τουριστικού προϊόντος καθώς και ο αστικός τουρισμός («city break»). Ακόμα, στις περιοχές αυτές συγκεντρώνονται οι πιο σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες και υποδομές. Τέλος, οι περιοχές αυτές αποτελούν διέξοδο για τους πολίτες καθώς έρχονται σε επαφή με τη θάλασσα, μπορούν



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

να γυμναστούν στις αθλητικές εγκαταστάσεις που διαθέτουν και να απολαύσουν τη βόλτα τους στο παράκτιο μέτωπο.

#### 4.2.7. ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ

Για τις περιοχές εντός της ΖΑΕ, που γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης, η κατάσταση του οικιστικού αποθέματος είναι η εξής (Πίνακας 19):

Πίνακας 19: Η κατάσταση του οικιστικού αποθέματος για τις περιοχές εντός της ΖΑΕ

Για τη χρήση της κατοικίας	Κυριαρχία της πολυκατοικίας Ύψος κτηρίου: 4 έως 9 όροφοι Χρονολογία κτισίματος: '50 έως και σήμερα (με μοναδική εξαίρεση τα διατηρητέα κτήρια που θα μπορούσαν να ανήκουν και στον 19 <sup>ο</sup> αιώνα)
Η μορφολογία των κτηρίων	Κατοικία: Τυπική μορφή της πολυκατοικίας χωρίς ιδιαίτερες αρχιτεκτονικές εκφράσεις Κοινοφελείς εγκαταστάσεις: Τυπική μορφή κτηρίου, χωρίς ιδιαίτερες αρχιτεκτονικές εκφράσεις
Τα κτήρια γραφείων, ξενοδοχείων και μεμονωμένων επιχειρήσεων	Διαθέτουν διαφοροποιημένα από το συνηθισμένο, αξιόλογα στοιχεία σύγχρονης αρχιτεκτονικής

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### 4.3. ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

#### 4.3.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

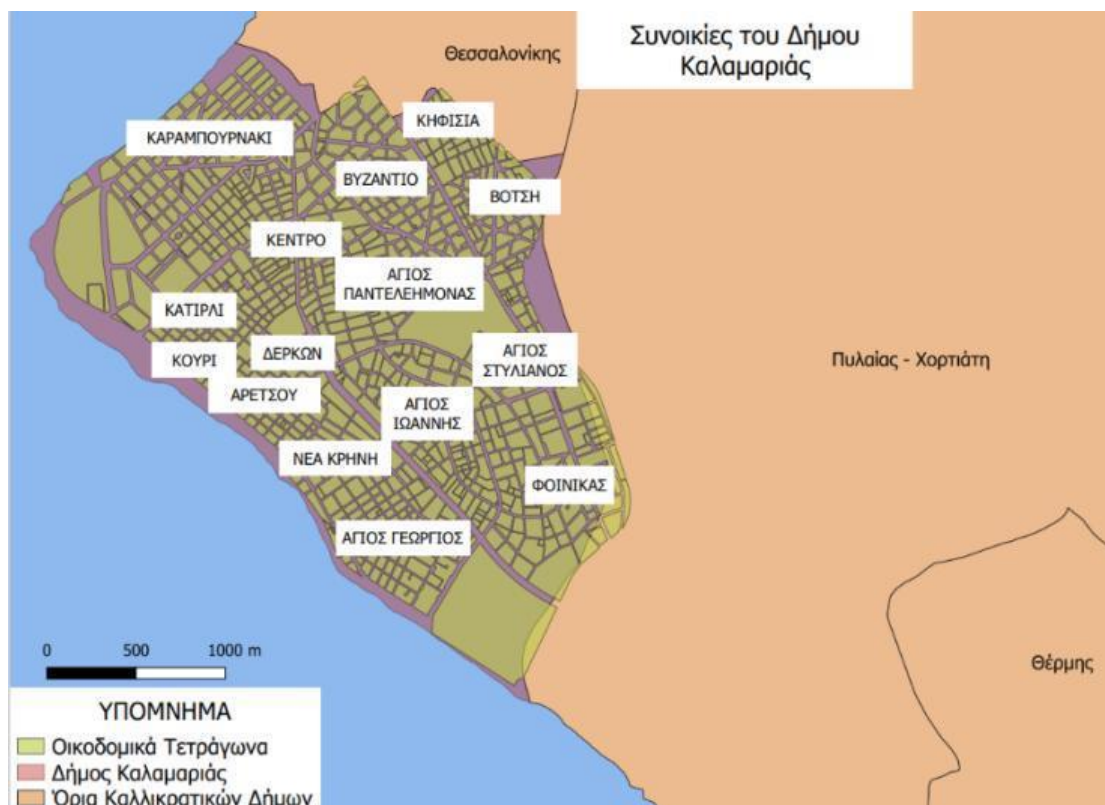
Η ευρύτερη περιοχή μελέτης, ο Δήμος Καλαμαριάς, όπως ορίστηκε και παραπάνω, ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Έγινε αυτόνομος Δήμος την 1 Ιανουαρίου του 1943, με πληθυσμό 10500 κατοίκους και με έκταση 6,5 km<sup>2</sup>. Σήμερα ο πληθυσμός της είναι 91.518, σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή κατά το έτος 2011, τα 2/3 της είναι παραθαλάσσια και η έκτασή της είναι 7,2 km<sup>2</sup>. Η παραλία του Δήμου έχει μήκος 4,5 km και είναι χτισμένος στην ανατολική ακτή του Θερμαϊκού Κόλπου (Χάρτης 12) (Προφίλ Του Δήμου – Δήμος Καλαμαριάς, *n.d.*).



Χάρτης 12: Χάρτης θέσης της Καλαμαριάς  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Σε 11 «Συνοικίες» γεωγραφικές ενότητες διαιρείται ο Δήμος, οι οποίες κατά την πλειοψηφία τους έχουν πάρει ονόματα από τις Πατρίδες των Προσφύγων που πρωτοεγκαταστάθηκαν στην περιοχή. Οι γεωγραφικές ενότητες αυτές είναι οι παρακάτω:

- Κηφισιά
- Καραμπουρνάκι
- Κουρί-Καριρλί
- Αρετσού
- Νέα Κρήνη
- Αγ. Ιωάννης
- Βυζάντιο
- Αγ. Παντελεήμονας
- Ναύαρχος Βότσης
- Φοίνικας
- Δέρκων



Χάρτης 13: Οι συνοικίες του Δήμου  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Από χωροταξικής πλευράς ο Δήμος εντοπίζεται ακριβώς στον ανατολικό άξονα της ανατολικής εξόδου του ΠΣΘ (Πολοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης). Συνορεύει με τον Δήμο Θεσσαλονίκης στα βόρεια, με τον Δήμο Πυλαίας στα βορειοανατολικά, με τον οποίο χωρίζεται από την Ανατολική Περιφερειακή Τάφρο και στα νότια και δυτικά βρέχεται από τον Θερμαϊκό Κόλπο (Ε.Π. 2007-2010).

#### 4.3.2. ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Μέχρι και το 1920 το μισό τμήμα του δήμου ήταν ακατοίκητο. Στις περιοχές όπως το κέντρο της Καλαμαριάς, το Βυζάντιο, Βότση, Αρετσού, ο Φοίνικας, το Καραμπουρνάκι και η περιοχή μέχρι τη Σχολή Πολέμου είχαν δημιουργήσει οι Άγγλοι και οι Γάλλοι πολλές εγκαταστάσεις (αεροδρόμια, στρατόπεδα, νοσοκομεία, αποθήκες ανεφοδιασμού, κοιμητήριο και απολυμαντήριο) κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκόσμιου Πολέμου (Εικόνα 61). Ο υπόλοιπος δήμος άρχισε να κατοικείται από πρόσφυγες του Καυκάσου και της Ρωσίας ύστερα από την Μικρασιατική καταστροφή. Η Καλαμαριά θεωρήθηκε «ο πολυπληθέστερος προσφυγικός συνοικισμός – μια πραγματική προσφυγομάνα» (Ιστορία – Δήμος Καλαμαριάς, n.d.).



Εικόνα 61: Η Καλαμαριά πριν πολλά χρόνια

Πηγή: <https://www.levevose.gr/kalamaria-ton-pontion/>

Το 1922 ιδρύθηκε ως οικισμός του Δήμου Θεσσαλονίκης και όπως προαναφέρθηκε την 1 Ιανουαρίου του 1943 έγινε αυτόνομος Δήμος (Ιστορία – Δήμος Καλαμαριάς, n.d.).

#### 4.3.3. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

Παρακάτω παρατίθεται ένας Πίνακας (Πίνακας 20) ο οποίος δείχνει την εξέλιξη του πληθυσμού του Δήμου Καλαμαριάς την τελευταία δεκαετία. Έτσι, όπως φαίνεται, ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου το έτος 2021 είναι μεγαλύτερος σε σχέση με τον πληθυσμό του το έτος 2011. Το ίδιο συμβαίνει και στους Άνδρες αλλά και στις Γυναίκες, στους οποίους βλέπουμε μία αύξηση στον πληθυσμό τους. Να σημειωθεί ότι τα δεδομένα του έτους 2021 είναι προσωρινά και ενδέχεται να αλλάξουν στην πορεία του έτους.

Πίνακας 20: Πληθυσμός του Δήμου Καλαμαριάς

Δήμος Καλαμαριάς	Πληθυσμός		Άνδρες		Γυναίκες	
	2011	2021	2011	2021	2011	2021
	91.518	92.238	43.169	43.224	48.349	49.014

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Αναφορικά με τους πληθυσμούς των υπόλοιπων Δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης (Πίνακας 21), ο Δήμος Καλαμαριάς βρίσκεται στην 4<sup>η</sup> θέση με τους Δήμους Θεσσαλονίκης, Κορδελιού – Ευόσμου και Παύλου Μελά να προηγούνται.

Πίνακας 21: Πληθυσμοί των Δήμων της Π.Ε. Θεσσαλονίκης

Δήμος Καλαμαριάς	Πληθυσμός		Άνδρες		Γυναίκες	
	2011	2021	2011	2021	2011	2021
	91.518	92.238	43.169	43.224	48.349	49.014
Δήμος Θεσσαλονίκης	Πληθυσμός		Άνδρες		Γυναίκες	
	2011	2021	2011	2021	2011	2021
	325.182	317.778	148.470	145.087	176.712	172.691
Δήμος Αμπελοκήπων - Μενεμένης	Πληθυσμός		Άνδρες		Γυναίκες	
	2011	2021	2011	2021	2011	2021
	52.127	49.674	24.721	23.243	27.406	26.431
Δήμος Βόλβης	Πληθυσμός		Άνδρες		Γυναίκες	

	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	23.478	19.812	11.742	9.726	11.736	10.086
<b>Δήμος Δέλτα</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	45.839	45.628	22.829	22.713	23.010	22.915
<b>Δήμος Θερμαϊκού</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	50.264	45.450	24.777	21.980	25.487	23.470
<b>Δήμος Θέρμης</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	53.201	55.238	26.137	26.957	27.064	28.281
<b>Δήμος Κορδελιού - Ευόσμου</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	101.753	105.426	49.613	50.985	52.140	54.441
<b>Δήμος Λαγκαδά</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	41.103	37.072	20.358	18.277	20.745	18.795
<b>Δήμος Νεάπολης - Συκεών</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	84.741	80.851	40.406	38.330	44.335	42.521
<b>Δήμος Παύλου Μελά</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	99.245	99.969	48.337	48.184	50.908	51.785
<b>Δήμος Πυλαίας - Χορτιάτη</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	70.110	72.223	34.296	34.860	35.814	37.363
<b>Δήμος Χαλκηδόνος</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	33.673	29.951	16.755	14.718	16.918	15.233
<b>Δήμος Ωραιοκάστρου</b>	<b>Πληθυσμός</b>		<b>Άνδρες</b>		<b>Γυναίκες</b>	
	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
	38.317	40.114	19.492	19.912	18.825	20.202

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ



#### *4.3.4. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΠΡΑΣΙΝΟ*

Διαχρονικά και πριν τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο Δήμος, ήταν κατά μεγάλο ποσοστό ακατοίκητος. Τα περισσότερα από τα ακατοίκητα στρέμματα αυτά ήταν χωράφια και οι κύριες καλλιέργειες των χωραφιών ήταν καλαμπόκια, σιτάρι, βαμβάκι, κριθάρι, κουκιά, μπάμιες και σησάμι. Συμπληρωματικά υπήρχαν και συκιές, ελιές, άγριες καρυδιές, μουριές, ροδιές, κορομηλιές, άγριες αχλαδιές, δαμασκηνιές και καϊσιές. Επίσης είχε και κάποια άλλα δέντρα όπως πλατάνια, ακακίες, λεύκες, πεύκα, ιτιές και φτελιές.

Η θάλασσα του Δήμου ήταν αρκετά καθαρή και μεγάλη αλιευτική δραστηριότητα. Στο βυθό ζούσε χλωρίδα όπως η χλωροφύκη (στα πιο ρηχά), η φαιοφύκη (λίγο πιο βαθιά) και η ροδοφύκη (ακόμα πιο βαθιά).

Κατά το 1917, η πελώρια πυρκαγιά που ξέσπασε στη Θεσσαλονίκη, στάθηκε ως φραγμός για την οικιστική επέκταση της Θεσσαλονίκης προς την Καλαμαριά κι έτσι η οικιστική της ανάπτυξη της περιορίστηκε μόνο στην εγκατάσταση των προσφύγων. Οι κατοικίες των προσφύγων συνήθως περιλάμβαναν και κήπους, τους γνωστούς «μπαχτσέδες», και καλλιεργούσαν εκεί τα λαχανικά, τα φρούτα, διάφορα οπωροφόρα τριανταφυλλιά και άλλα διάφορα λουλούδια.

Σύμφωνα με το Ε.Π. (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα) 2007 – 2010 του Δήμου Καλαμαριάς, πρόβλημα θεωρείται το υποβαθμισμένο παράκτιο οικοσύστημα και η ρύπανση της θάλασσας που οδηγεί στη μείωση της ποσότητας των θαλάσσιων ζωικών και φυτικών οργανισμών όπως των ψαριών, των φυκιών, των μαλακοστράκων κ.ά. (Ε.Π. 2007-2010).

Είναι άξιο αναφοράς η παράκτια λωρίδα γης η οποία δεν είναι οικοδομήσιμη και προσδίδει μία ανάσα πρασίνου στην περιοχή καθώς και η δενδροφύτευση των δρόμων και τα προκήπια που υπάρχουν στις πολυκατοικίες και στις αυλές των σπιτιών.

Όσον αναφορά το πράσινο του Δήμου, συγκριτικά με άλλους Δήμους είναι πιο έντονο και πλούσιο, όμως θα μπορούσε να διαθέσει πολύ περισσότερους χώρους πρασίνου με φαρδιούς δρόμους, με μεγάλες πλατείες και πάρκα, αλλάζοντας τη ρυμοτομία της σε μία ανοιχτού τύπου ρυμοτομία. Το πράσινο του Δήμου είναι συνολικά 479,6 στρέμματα και σε ποσοστό 29,67% του συνολικού Δήμου. Από αυτά τα 142,1 στρέμματα έχουν διαμορφωθεί σε αντίθεση με τα υπόλοιπα τα οποία είναι απλά χαρακτηρισμένα ως χώροι πρασίνου και είναι αδιαμόρφωτοι χώροι.

#### *4.3.5. Ο ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ*

Σήμερα ο Δήμος χαρακτηρίζεται ως τόπος κατοικίας. Αποτελεί τμήμα του πολεοδομικού συνεκτικού νοτιοανατολικού ιστού της πόλης της Θεσσαλονίκης. Το γεγονός ότι γειτνιάζει με το παραλιακό μέτωπο και τη θάλασσα και το ότι είναι σχετικά κοντά με το κέντρο της πόλης, την θεώρησαν ιδανική περιοχή για να κατοικήσουν τα νοικοκυριά υψηλού και μεσαίου εισοδήματος. Αυτό έγινε κυρίως μετά το 1970, το διάστημα που η μεγάλη ανοικοδόμηση είχε λάβει χώρα, δημιουργώντας μεγάλες καλής ποιότητας πολυκατοικίες, αντικαθιστώντας τις παλιές και μικρές μονοκατοικίες.

Παράλληλα με την ανάπτυξη της κατοικίας, κυρίως στην παραλιακή ζώνη, έχουν αναπτυχθεί και κάποιες σημαντικές παραγωγικές δραστηριότητες έχοντας σαν κύρια απασχόληση τις τουριστικές εκμεταλλεύσεις. Έτσι, παρατηρείται η ανάπτυξη εμπορικών επιχειρήσεων τόσο στην παραλιακή ζώνη όσο και στο κέντρο του Δήμου.

Ακόμη, περιφερειακά του Δήμου έχουν αναπτυχθεί κάποιες βιοτεχνικές μονάδες αναπτύσσοντας έτσι τον δευτερογενή τομέα στην περιοχή.

Επί προσθέτως, οι δραστηριότητες του τριτογενούς επιπέδου που έχουν αναπτυχθεί οδήγησαν στη δημιουργία υπερτοπικής ζώνης αναψυχής στον τομέα της διασκέδασης και της ψυχαγωγίας κυρίως στην παραλιακό κομμάτι της Αρετσούς. Αυτές οι δραστηριότητες όμως, οδήγησαν στην επιβάρυνση του οδικού δικτύου σε μεγάλα τμήματα του Δήμου.

Όσον αφορά τον πρωτογενή τομέα, λίγες δραστηριότητες εντοπίζονται κι αυτές αφορούν την αλιεία, κυρίως λόγω της γειτνίασης με τη θάλασσα αλλά και λόγω της παράδοσης που έχουν οι κάτοικοι.

Τέλος, ο Δήμος γειτνιάζει με τη Ζώνη Καινοτομίας του ΠΘΣ. Μέσα στον Δήμο εντοπίζονται εργαστήρια τεχνολογίας και έρευνας των σχολών ΑΠΘ, Αμερικάνικη Γεωργική Σχολή και της ΕΚΕΤΑ. Επίσης υπάρχουν και πολλά ιδιωτικά εργαστήρια έρευνας και καινοτομίας.

#### *4.3.6. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ*

Από έντονη οικιστική ανάπτυξη χαρακτηρίζεται ο Δήμος τα τελευταία χρόνια οδηγώντας έτσι στην αύξηση της αξίας της γης και στη μείωση άλλων χρήσεων. Γι' αυτό πλέον έχει μετατραπεί από προσφυγικός οικισμός στον δεύτερο μεγαλύτερο δήμο πληθυσμιακά του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Όπως προαναφέρθηκε ο Δήμος διαιρείται σε 11 συνοικίες.

Στον Δήμο κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας με στοιχεία αναψυχής (εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης) κυρίως κατά μήκος των μεγάλων δρόμων όπως της Σοφούλης. Επίσης ξεχωρίζει η χρήση του αθλητισμού (υπαιθρια γήπεδα τένις, εγκαταστάσεις Ναυτικού Ομίλου Θεσσαλονίκης) στο νότιο άκρο του δήμου. Στην παραθαλάσσια ζώνη κυριαρχούν οι χρήσεις πρασίνου και αναψυχής. Επίσης ο Δήμος έχει πολλές αδόμητες εκτάσεις.

Ακόμη, ο Δήμος έχει πολλές Περιοχές Ειδικών Χρήσεων και πολλές από αυτές βρίσκονται στο παραλιακό μέτωπο καθώς περιλαμβάνουν αλιευτικά καταφύγια, στρατόπεδα, Μαρίνες, παραλιακή ζώνη και το αθλητικό κέντρο Μίκρας.

Τέλος, όσον αφορά το οδικό δίκτυο του Δήμου, στον Δήμο εκτός από τις τοπικές οδούς υπάρχουν πολλές υπερτοπικής σημασίας, μία εκ των οποίων ενώνει το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης με το αεροδρόμιο Μακεδονία. Ακόμη, το μετρό το οποίο

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

σχεδιάζεται ότι θα δοθεί σε λειτουργία τέλη του 2023, μία από τις γραμμές του θα έχει επέκταση η οποία θα διασχίζει τον Δήμο και θα καταλήγει στο αεροδρόμιο Μακεδονία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το αντικείμενο και ο στόχος του κεφαλαίου καλύπτει το σκέλος της πολεοδομικής πρότασης για το τμήμα της παράκτιας περιοχής του Δήμου Καλαμαριάς.

Η παράκτια περιοχή της Καλαμαριάς αποτελεί τοποθεσία απεριγράπτου κάλλους και χώρος με αρκετές λειτουργίες. Στην περιοχή εντοπίζονται οι χρήσεις του αθλητισμού, της αναψυχής, κατοικίες, το αλιευτικό καταφύγιο της Ν. Κρήνης και περιθαλψη. Δυστυχώς εντοπίζονται και πολλά αδιαμόρφωτα οικοπέδα. Η περιοχή έχει μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης λόγω της γειτνίασης με τη θάλασσα και λόγω των πολλών αδιαμόρφωτων οικοπέδων τα οποία μπορούν να λάβουν άλλη χρήση και να μετατραπούν σε κάτι πιο χρήσιμο εύκολα.

Το παραλιακό μέτωπο θα πρέπει να είναι προσβάσιμο τόσο φυσικά όσο και οπτικά για ντόπιους και τουρίστες κάθε ηλικίας και εισοδήματος ανά πάσα στιγμή. Η οπτική πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο ενισχύεται με την παροχή σειράς διαδρόμων θέασης. Η προσβασιμότητα για τους πεζούς μεγιστοποιείται με την παροχή φυσικών συνδέσεων από τις περιοχές του αστικού πυρήνα. Επίσης, οι δημόσιοι χώροι θα πρέπει να κατασκευάζονται σε υψηλή ποιότητα για να επιτρέπουν την εντατική χρήση (Giovinazzi, 2010). Καθώς η τεχνολογία αναπτύσσεται, η ίδια αποτελεί αντικείμενο χρήσης πολλών νέων ειδών υλικού σε αυτόν τον τομέα (Hou D., 2009). Επομένως, τα παραπάνω θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στη φάση του σχεδιασμού.

### 5.1. ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Οι κυρίαρχοι στόχοι της ανάπλασης, οι οποίοι προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής είναι οι εξής:

- Η αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου έχοντας ως στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων
- Η περιβαλλοντική ισορροπία έτσι ώστε να αυτό να συνεπάγεται στην αναβάθμιση του μικροκλίματος της περιοχής γενικά.
- Η βελτίωση, η προστασία και η αναβάθμιση της προσβασιμότητας προς την παραλία κυρίως, λόγω της υψομετρικής διαφοράς της παραλίας και της υπόλοιπης περιοχής.
- Επαναξιοποίηση της πρώην κλινικής «Παναγία»
- Δημιουργία συνεχόμενου άξονα περιπάτου και παράκτιας ζώνης αναψυχής
- Η ανεμπόδιστη κίνηση πεζού και ποδηλάτου στα όρια της περιοχής μελέτης
- Η δημιουργία αλιευτικού καταφυγίου με στόχο την εξυπηρέτηση της περιοχής από τη θάλασσα συγκοινωνία και ίσως μελλοντική σύνδεση με το αεροδρόμιο και τις επεκτάσεις του μετρό
- Εναρμονισμός με τους υφιστάμενους χώρους αναψυχής εστίασης και αθλητισμού και ενσωμάτωση και ανάδειξη όλων των καινούριων χρήσεων και επεμβάσεων
- Ενοποίηση όλης της περιοχής επέμβασης, ακόμα και με κοινά περάσματα στις πιο δύσκολες περιοχές, καταργώντας την ασυνέχεια.

Η χάραξη της κύριας πορείας του επισκέπτη προς την περιοχή επέμβασης θα είναι η ακόλουθη:

1. ο επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα να διασχίζει όλη την περιοχή μέσω μονοπατιών, τόσο με τα πόδια όσο και με το ποδήλατο. Η πορεία που θα ακολουθεί θα είναι παράλληλη προς τη θάλασσα έτσι ώστε να επιτευχθεί η σωστή σύνδεση του επισκέπτη με το υγρό στοιχείο.
2. Θα δημιουργηθούν κόμβοι, πλατείες και σημεία στάσεων για τους επισκέπτες σε πολλά σημεία της περιοχής
3. Ακόμα, το πράσινο θα είναι το κυρίαρχο στοιχείο της περιοχή επέμβασης καθώς θα επικρατεί σε όλη της έκταση. Άλλες χρήσεις θα είναι η αναψυχή, η εστίαση και ο αθλητισμός.

Οι παραπάνω κύριοι στρατηγικοί στόχοι έχουν ως στόχο να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα και τα αδύναμα σημεία που εντοπίστηκαν κατά την εξέταση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής και τα οποία αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο. Θα πρέπει να αξιοποιηθούν τα δυνατά σημεία και οι προοπτικές της περιοχής, όπως αυτά έχουν αναφερθεί, ώστε να καταστεί πιο ελκυστική και προσβάσιμη η περιοχή.

Η ανάπλαση του τμήματος του παραλιακού μετώπου της Καλαμαριάς και οι παρεμβάσεις που θα προταθούν, θα οδηγήσουν σε μία πιο βιώσιμη περιοχή για τους κατοίκους και πιο ελκυστικό τόπο για τους επισκέπτες.

## 5.2. ΑΡΧΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Κάποιες από τις αρχές ανάπλασης οι οποίες θα ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό είναι οι εξής:

- Αποκατάσταση της φυσικής και λειτουργικής συνέχειας της πόλης και του νερού
- Δημιουργία πόλων έλξης με παράλληλο άξονα το νερό
- Δημιουργία πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου ώστε να διασχίζει όλη την περιοχή μελέτης
- Αποκατάσταση των άδειων και αδόμητων οικοπέδων
- Εξασφάλιση δικτύου υπαίθριων χώρων πρασίνου
- Ανάδειξη της περιοχής με ήπιες παρεμβάσεις
- Απομάκρυνση κτηρίων και κατασκευών που βρίσκονται πάνω στη γραμμή αιγιαλού
- Επανααξιοποίηση της πρώην κλινικής «Παναγία», διατηρώντας τη χρήση γης του οικοπέδου ώστε να απομακρυνθεί μία ακόμα εστία μόλυνσεως στην περιοχή.
- Διαχωρισμός της περιοχής σε ζώνες, λόγω των ιδιαίτερων υφιστάμενων χρήσεων γης και των επιτρεπόμενων από το Π.Δ. χρήσεων γης, καθώς και των όρων και περιορισμών δόμησης.
- Σχεδιασμός της πρότασης λαμβάνοντας υπόψη τα όρια δόμησης (π.χ. Γραμμή Αιγιαλού, Γραμμή Παραλίας).
- Η δυνατότητα περιήγησης του πεζού οπουδήποτε στην περιοχή μελέτης.
- Οι ροές καθόδου του πεζού προς το παραλιακό μέτωπο



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Όπως προαναφέρθηκε, λόγω των διαφορετικών χρήσεων που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης, εκτός και εντός σχεδίου περιοχές, η περιοχή θα χωριστεί σε ζώνες (Χάρτης 14):

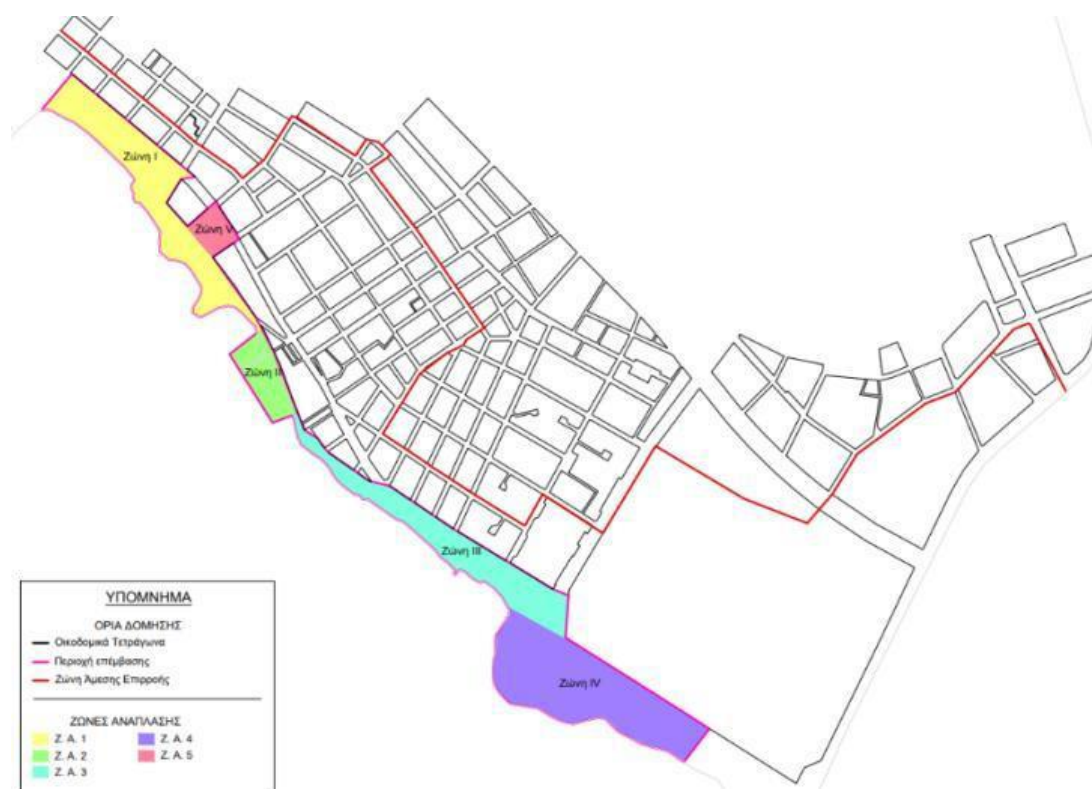
**Ζώνη Ανάπλασης I:** η οποία αφορά την περιοχή που εκτείνεται νότια της Μαρinas Αρετσούς και καταλήγει βόρεια του αλιευτικού καταφυγίου της περιοχής «Ρέμβη»

**Ζώνη Ανάπλασης II:** η οποία αφορά την περιοχή του αλιευτικού καταφυγίου της περιοχής «Ρέμβη»

**Ζώνη Ανάπλασης III:** η οποία αφορά την περιοχή νότια του αλιευτικού καταφυγίου της περιοχής «Ρέμβη» και καταλήγει βόρεια του αθλητικού κέντρου Μίκρας

**Ζώνη Ανάπλασης IV:** η οποία αφορά την περιοχή αθλητικού κέντρου Μίκρας

**Ζώνη Ανάπλασης V:** η οποία αφορά το οικοδομικό τετράγωνο της πρώην κλινικής «Παναγιά».



Χάρτης 14. Η διαφοροποίηση της περιοχής σε 5 Ζώνες Ανάπλασης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η διαφοροποίηση της περιοχής σε ζώνες έγινε και για τον λόγο ότι οι επιμέρους περιοχές της περιοχής μελέτης διαφέρουν μεταξύ τους, καθώς η Ζώνη Ανάπλασης I αποτελεί περιοχή ΠΕΠ, η Ζώνη Ανάπλασης II αποτελεί Ιδιαίτερη Χρήση Γης (Ι.Χ.Γ.) καθώς περιλαμβάνει το αλιευτικό καταφύγιο Νέας Κρήνης, η Ζώνη Ανάπλασης III αποτελεί κι αυτή περιοχή ΠΕΠ, η Ζώνη Ανάπλασης IV αποτελεί Οικιστική Περιοχή (ΟΙΚ. ΠΕ.) και τέλος η Ζώνη Ανάπλασης V αποτελεί ένα μοναδιαίο οικοδομικό τετράγωνο, είναι κι αυτό οικιστική περιοχή (ΟΙΚ. ΠΕ.).

Επίσης, θα ληφθούν υπόψιν κατά τον σχεδιασμό οι γραμμές αιγιαλού και παραλίας διότι όντας παράκτια η περιοχή μελέτης Οι δύο αυτές γραμμές είναι πολύ σημαντικές για τον σχεδιασμό. Αρχικά, σύμφωνα με το Άρθρο 1 του Ν. 2971/2001 που αφορά τον Αιγιαλό,

την παραλία και άλλες διατάξεις, «αιγιαλός ορίζεται η ζώνη ξηράς που βρέχεται από τη θάλασσα, από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της». Από την άλλη μεριά, «παραλία είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και πενήντα μέτρα μέχρι την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και το αντίστροφο» (Νόμος 2971/2001 - ΦΕΚ Α-285/19-12-2001 (Κωδικοποιημένος) - ΑΙΓΙΑΛΟΣ - ΠΑΡΑΛΙΑ, n.d.).

Οι γραμμές αιγιαλού και παραλίας είναι κοινόχρηστες περιοχές και ανήκουν εξ ολοκλήρου στο δημόσιο. Αυτό σημαίνει ότι το Δημόσιο είναι υπεύθυνο για την προστασία και τη διαχείριση τους και το Κράτος για την προστασία του οικοσυστήματος των περιοχών αυτών. Ο ρόλος τους είναι η «σωστή» επικοινωνία θάλασσας- ξηράς καθώς και η εύκολη και ελεύθερη διέλευση του κόσμου. Συνεπώς, αυτό που θα επιτευχθεί στην παρούσα πρόταση ανάπλασης είναι η εύκολη και ελεύθερη πρόσβαση του ανθρώπου καθώς και η ορθή επικοινωνία θάλασσας - ξηράς.

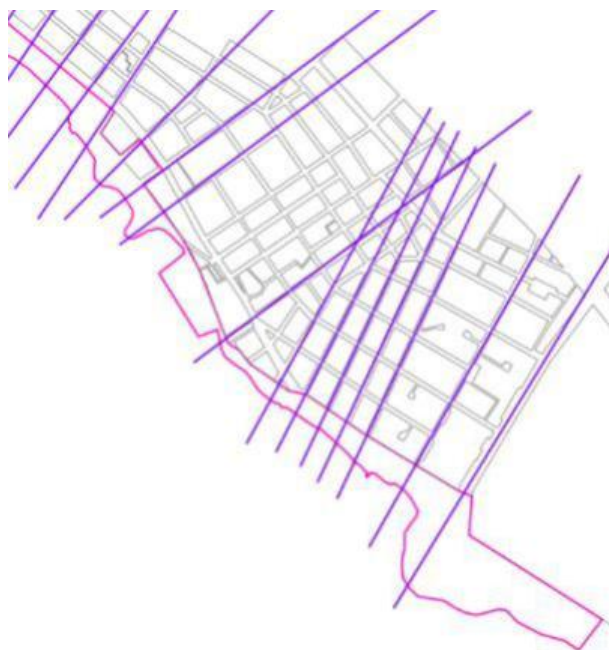
Σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του Άρθρου 2 του νόμου 2971/2001, στις περιοχές αυτές δεν επιτρέπεται η δημιουργία κτισμάτων, αλλά επιτρέπεται η απλή χρήση του αιγιαλού και της παραλίας, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Άρθρου 13, εφόσον δεν αλλοιώνονται τα φυσικά και βιοωτικά τους στοιχεία, καθώς και η ιδιότητά τους ως κοινόχρηστοι χώροι (Νόμος 2971/2001 - ΦΕΚ Α-285/19-12-2001 (Κωδικοποιημένος) - ΑΙΓΙΑΛΟΣ - ΠΑΡΑΛΙΑ, n.d.).

Στον Χάρτη 15 απεικονίζεται ο τρόπος ανάπτυξης της περιοχής μελέτης. Η περιοχή επιδιώκεται να συνδεθεί ακόμα περισσότερο με τη γύρω περιοχή. Η προσβασιμότητα για τους πεζούς δημιουργείται από τις περιοχές του αστικού πυρήνα με παροχή συνδέσεων τόσο με τα πόδια όσο και με το αυτοκίνητο.



Χάρτης 15. Χάρτης ανάπτυξης της περιοχής  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Με βάση τον παραπάνω χάρτη δημιουργείται ο επόμενος (Χάρτης 16), στον οποίο αποτυπώνονται οι ροές από και προς την περιοχή ανάπλασης. Επιθυμητό είναι η δημιουργία πόλων έλξης στην περιοχή (Χάρτης 17) για τους κατοίκους αλλά και για τους επισκέπτες ώστε να αναπτυχθεί κοινωνικά και τουριστικά η ζωή της πόλης. Αυτοί οι πόλοι έλξης μπορεί να είναι είτε κάποιο πάρκο, κάποια πλατεία, κάποια δραστηριότητα όπως ο αθλητισμός ακόμα και ένα αλιευτικό καταφύγιο το οποίο συγκεντρώνει κι άλλες χρήσεις όπως η εστίαση και ο πολιτισμός. Επίσης, δημιουργούνται πόλοι έλξης επισκεπτών και κατοίκων και σε σημεία που δεν υπήρχαν πριν ενισχύοντας τα ήδη υπάρχοντα εντείνοντας την επισκεψιμότητα της περιοχής.



Χάρτης 16: Οι ροές καθόδου του πεζού προς το παραλιακό μέτωπο  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Χάρτης 17: Χάρτης προτεινόμενων πόλων έλξης της περιοχής επέμβασης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Έτσι, λαμβάνοντας υπόψιν τις παραπάνω αρχές, η περιοχή αυτή, η οποία διαθέτει πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα, θα αλλάξει χαρακτήρα και θα μεταμορφωθεί από εγκαταλειμμένος κενός χώρος σε έναν ανοιχτό χώρο πρασίνου, εκπαίδευσης, άθλησης και αναψυχής.

### 5.3. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ

Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί η χωροθέτηση επεμβάσεων διαφορετικής έντασης, ανάλογα με τα υφιστάμενα προβλήματα καθώς και τις ανάγκες οι οποίες υπάρχουν. Εκτός αυτού, θα πραγματοποιηθεί σε μορφή χάρτη η κωδικοποίηση της περιοχής μελέτης, γεγονός που θα βοηθήσει σε περεταίρω γνωριμία μαζί της καθώς και σε καλύτερη ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης.

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, η υψομετρική διαφορά που εντοπίζεται, μεταξύ της παραλίας και της υπόλοιπης περιοχής μελέτης, στη Ζώνη Ανάπλασης 1, θεωρείται ένα από τα μειονεκτήματα και τα αδύνατα στοιχεία της περιοχής κυρίως λόγω της ελλιπούς σύνδεσής τους. Με την παρούσα διπλωματική θα επιτευχθεί η άριστη σύνδεση της παραλίας με την υπόλοιπη περιοχή μελέτης, καθώς η προσβασιμότητα θα βελτιωθεί, θα προστατευθεί και θα αναβαθμισθεί.

#### *5.3.1. ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ*

Στην Κ.Υ.Ε.Δ. (Κτηματική Υπηρεσία του Ελληνικού Δημοσίου) εντάσσεται εξ ολοκλήρου το τμήμα του παραλιακού μετώπου, από τις εγκαταστάσεις της Εθνικής Σχολής Δικαστών μέχρι και το Κυβερνείο (Εφημερίδα Αγγελιοφόρος, 2013).

Η προσβασιμότητα των πολιτών στην παραλία παρουσιάζει δυσκολίες σε πολλά τμήματα της, λόγω της ύπαρξης αυθαίρετων κτηρίων και εγκαταστάσεων, της εγγύτητας του δομημένου περιβάλλοντος και λόγω των περιφράξεων που φέρουν δημόσιοι και ιδιωτικοί χώροι.

Τα προαναφερόμενα οδηγούν στην υποβάθμιση της παραλιακής όψης της Καλαμαριάς, στην αδυναμία της προσέγγισης των πολιτών κατά μήκος της ακτογραμμής, στην υποβάθμιση του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος και κατά συνέπεια στην υποτίμηση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων που ζουν σε αυτή την περιοχή και ευρύτερα της πολεοδομικής μονάδας Θεσσαλονίκης.

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν εγκατεστημένα πολλά κτήρια όπως καφετέριες, δύο μικρά εκκλησάκια, το εγκαταλειμμένο νοσοκομείο «Παναγία», τα γήπεδα του αθλητικού κέντρου «Μίκρα» και άλλα μικρά κτήρια. Στην παρούσα διπλωματική εργασία προτείνεται η κατεδάφιση ορισμένων κτηρίων έτσι ώστε να μπορέσει να πραγματοποιηθεί ορθά η πρόταση.

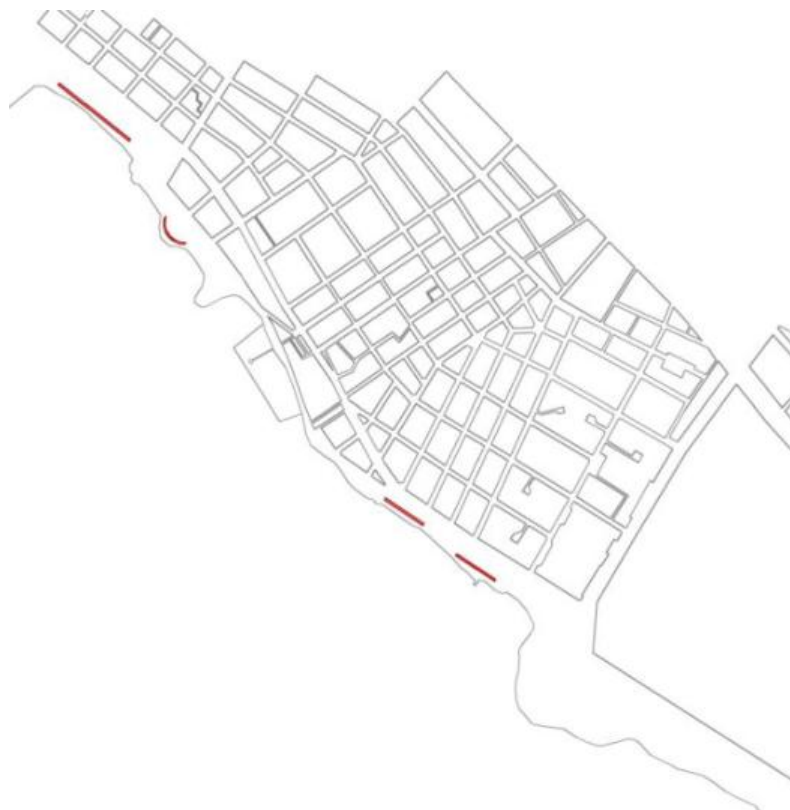
Προτού αναλυθεί η πρόταση της ανάπλασης θα ακολουθήσει μία σειρά από χάρτες - διαγράμματα - σκίτσα, τα οποία έχουν ως στόχο την κωδικοποίηση της περιοχής μελέτης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής που βρίσκεται σε άμεση αλληλεπίδραση με αυτήν. Θα αναλυθούν: οι στάσεις – οι οπτικές φυγές της περιοχής, τα Μέσα Μεταφοράς και οι χώροι Στάθμευσης, το Δίκτυο Υψηλού Πρασίνου και τέλος το Δίκτυο Διαδρομών.

Αρχικά, στον πρώτο χάρτη (Χάρτη 18) φαίνεται πως οι στάσεις και οι οπτικές φυγές είναι περιορισμένες. Αυτές περιορίζονται μόνο στην Ζώνη I, καθώς και στη Ζώνη III.

Στη συνέχεια, στον δεύτερο χάρτη (Χάρτης 19), που απεικονίζει τα Μέσα Μεταφοράς και τους χώρους στάθμευσης, φαίνεται πως υπάρχει μία στάση αστικού λεωφορείου

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

στην πρώτη Ζώνη. Επίσης, στην Ζώνη I υπάρχουν πολλά σημεία για στάθμευση, τόσο παρά την κεντρική οδό και βόρεια της περιοχής, όσο και στο μέσο της. Επίσης, άλλα σημεία στάθμευσης βρίσκονται στη Ζώνη III, και αυτές οι θέσεις στάθμευσης βρίσκονται επίσης, παρά την κεντρική οδό.



Χάρτης 18: Διάγραμμα στάσεων – οπτικών φυγών της περιοχής  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Χάρτης 19: Διάγραμμα με τα Μέσα Μεταφοράς και τους χώρους Στάθμευσης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

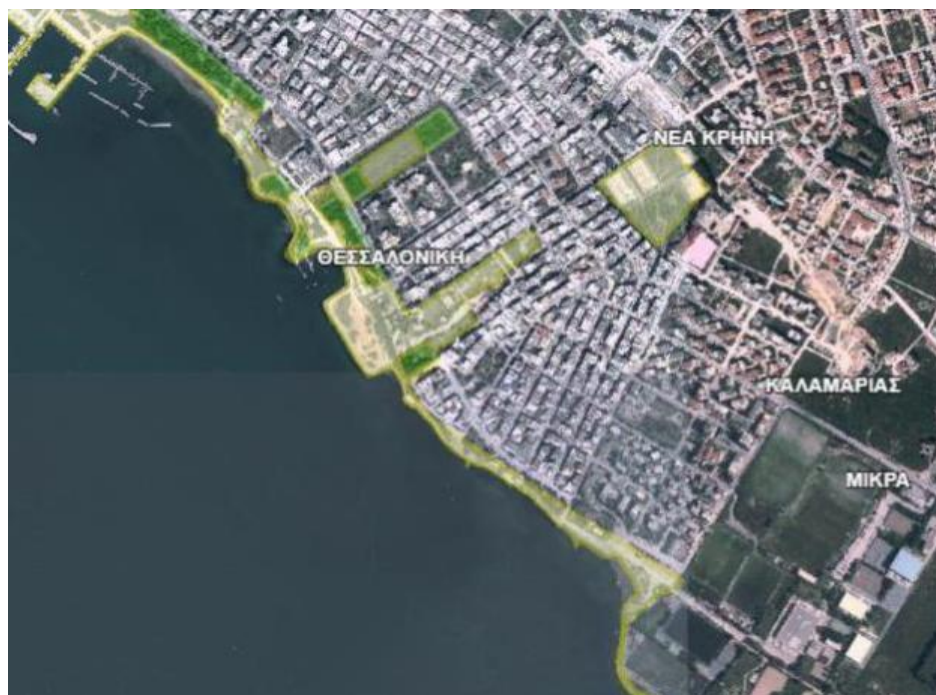
Παράλληλα, στον επόμενο χάρτη (Χάρτη 20) φαίνεται το Δίκτυο Υψηλού Πρασίνου. Αυτό εντοπίζεται, πάλι, στη Ζώνη Ανάπλασης I και Ζώνη Ανάπλασης III. Στη Ζώνη I το δίκτυο αυτό είναι το πάρκο «Μάκη Αλεξιάδη», ενώ στην Ζώνη Ανάπλασης III είναι το πάρκο «Νέας Κρήνης».



Στον Χάρτη 21 απεικονίζονται οι δασικές εκτάσεις της περιοχής επέμβασης, σύμφωνα με τα δεδομένα του Ελληνικού Κτηματολογίου. Φαίνεται πως οι δασικές εκτάσεις καλύπτουν αποκλειστικά μόνο την Ζώνη I.

Ακολούθως, ο επόμενος χάρτης (Χάρτης 22), που απεικονίζει το Δίκτυο Διαδρομών, φαίνεται η πορεία που μπορεί να ακολουθήσει ένας πεζός στην περιοχή μελέτης. Φαίνεται, επίσης, ότι η διαδρομή διακόπτεται σε αρκετά σημεία, προσφέροντας μία ασυνέχεια στην περιοχή. Επίσης, η κίνηση ποδηλάτου στην περιοχή είναι απωθητική καθώς οι διαδρομές είναι στενές και αποκλειστικά για τον πεζό.

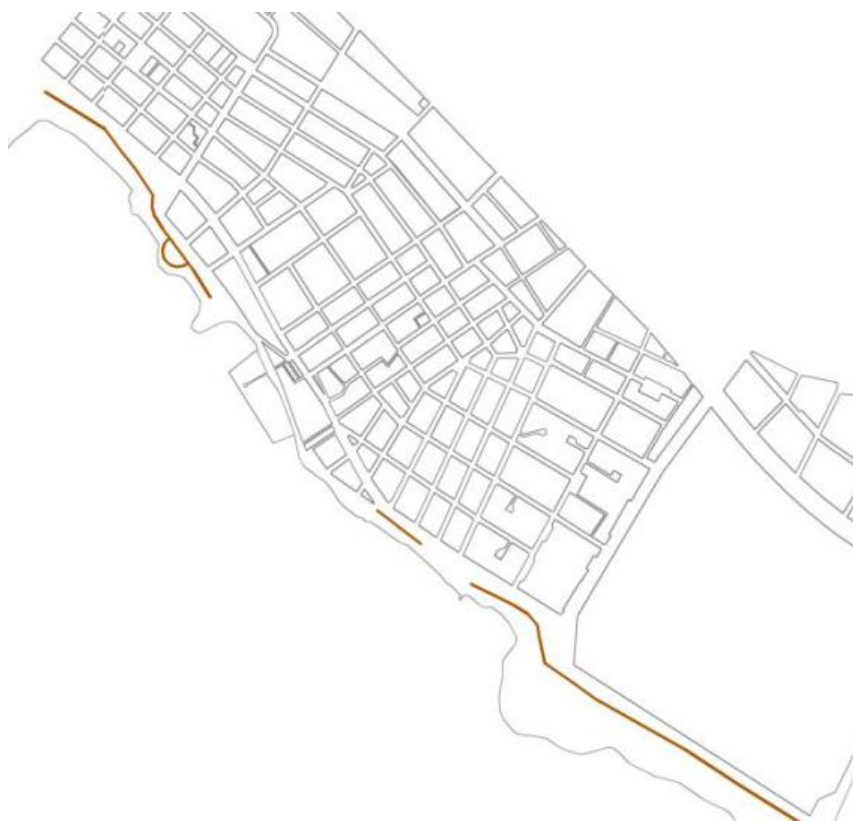


Χάρτης 20: Διάγραμμα Δικτύου Υψηλού Πρασίνου  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



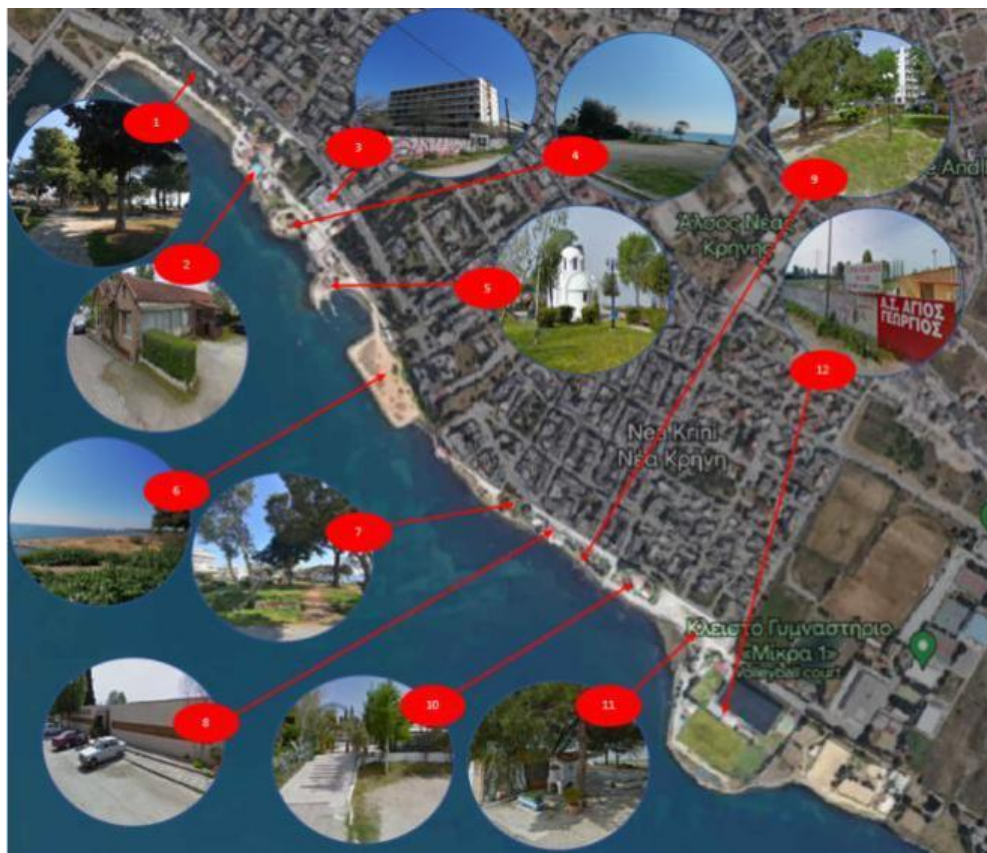
-  ΔΑΣΙΚΕΣ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡ. 1,2,3,4 ΚΑΙ 5 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 3 ΤΟΥ Ν. 998/1979 (Α' 289) ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΕΙ
-  ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΔΙΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΔΑΣΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Χάρτης 21. Δασικές εκτάσεις  
Πηγή: Ελληνικό Κτηματολόγιο



Χάρτης 22: Διάγραμμα του Δικτύου Διαδρομών  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στην Εικόνα 62 θα παρουσιαστούν σε μορφή διαγράμματος τα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής ανάπλασης. Ακόμα, στην Εικόνα 63 θα παρουσιαστούν οι παραλίες και οι χώροι στάθμευσης που εντοπίζονται στην περιοχή.



Εικόνα 62: Διαγραμματικός χάρτης σημείων ενδιαφέροντος  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία βασισμένη στο Google Maps και σε προσωπικό αρχείο

Ξεκινώντας από το βορρά προς τον νότο τα σημεία ενδιαφέροντος που εντοπίζονται είναι τα ακόλουθα:

1. Πάρκο «Μάκης Αλεξιάδης»
2. Τσιπουράδικο «ο Ψαράς» και τσιπουράδικο «Χαμόδρακας»
3. Πρώην Νοσοκομείο «Παναγία»
4. Πλατεία «Ιωάννου Κρίνου»
5. Παρεκκλησί Αγίου Νεομάρτυρος Γεωργίου εκ Κρήνης
6. Αλιευτικό καταφύγιο Νέας Κρήνης
7. Πάρκο Θέτιδος
8. Εστιατόριο «Μαϊάμι»
9. Πάρκο Νέας Κρήνης
10. Τσιπουράδικο «Χαρά»
11. Εκκλησάκι Κρήνη
12. Γήπεδο Ν. Κρήνης





Εικόνα 63: Διαγραμματικός χάρτης παραλιών και υπαίθριων χώρων στάθμευσης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία βασιζόμενη στο Google Maps και σε προσωπικό αρχείο

### 5.3.2. ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΙΔΕΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Κεντρική ιδέα του σχεδιασμού αποτέλεσε η δημιουργία συνεχόμενου άξονα περιπάτου και παράκτιας ζώνης αναψυχής, καθώς και η ανεμπόδιστη κίνηση πεζού και ποδηλάτου στα όρια της περιοχής μελέτης σε περιβάλλον όπου επικρατεί το πράσινο και η αναψυχή.

Αρχικά, πραγματοποιήθηκαν κάποιες παρεμβάσεις στο δίκτυο της υφιστάμενης κυκλοφορίας (Χάρτης 23). Αρχικά, όπως φαίνεται στους Χάρτες 23 και 24, καταργήθηκε ο δρόμος (με το μαύρο X) που εισέρχεται μέσα στο βόρειο κομμάτι της περιοχής μελέτης και αντικαταστάθηκε με έναν πεζόδρομο ο οποίος καταλήγει και συναντάει κάθετα τον δρόμο ήπιας κυκλοφορίας. Ακόμα, πεζοδρομήθηκαν κι δύο ακόμα δρόμοι νότια του αλιευτικού καταφυγίου, ώστε να επιτευχθεί η αδιάκοπη κίνηση του πεζού και του ποδηλάτη.

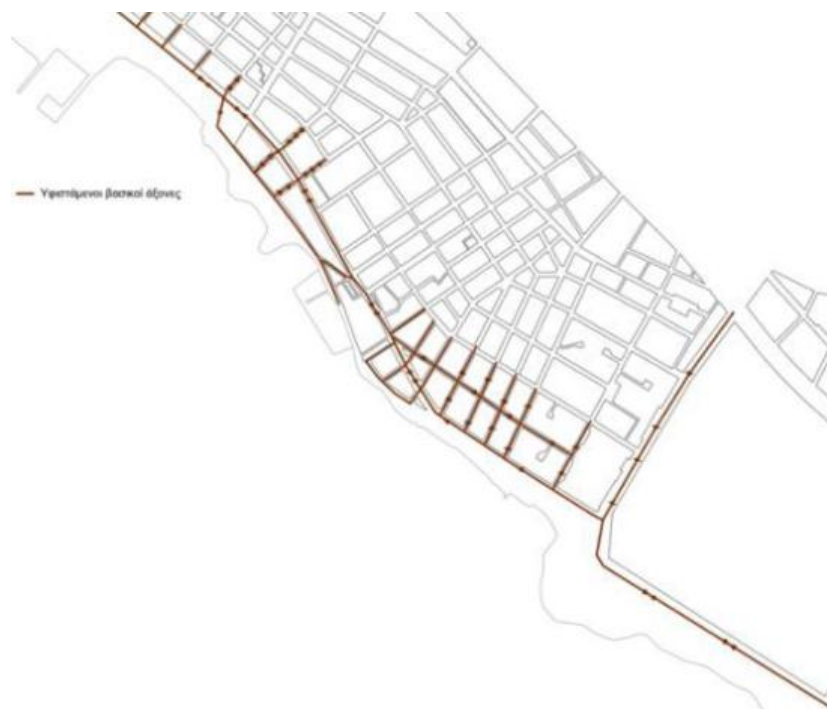
Στη συνέχεια, δημιουργήθηκε δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας σε κάποια σημεία μέσα στην περιοχή μελέτης, καθώς μέλημα είναι η ομαλή κίνηση των πεζών περιορίζοντας τις μεγάλες ταχύτητες των αυτοκινήτων. Οπότε, οι κάθετοι προς τη θάλασσα δρόμοι που περικλείουν το νοσοκομείο μετατράπηκαν σε οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Το ίδιο έγινε και στην οδό που είναι παράλληλη προς τη θάλασσα μέχρι και το αλιευτικό καταφύγιο.

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

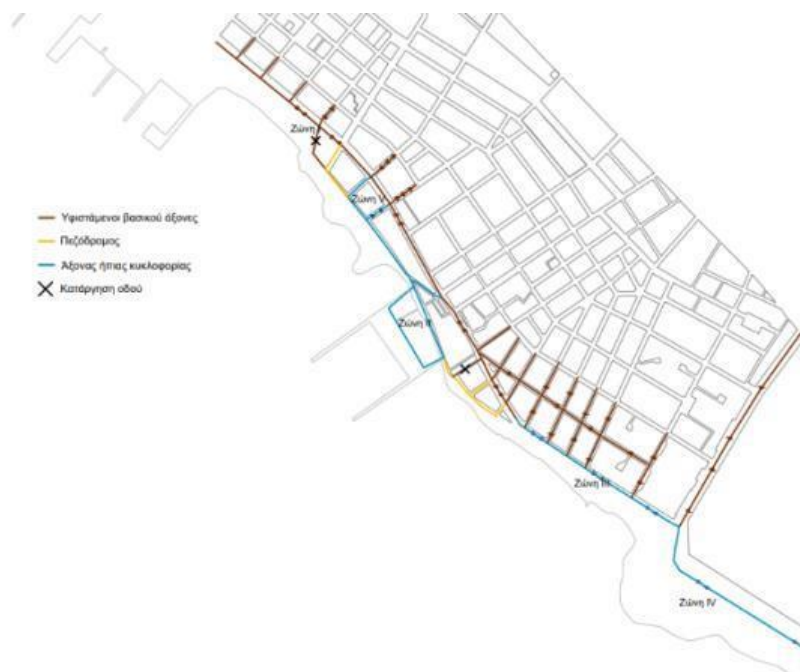
Ακόμα, δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας χαράχτηκε και στις πιο νότιες περιοχές, στις οδούς Θέτιδος και στην επόμενη που οδηγεί στο αθλητικό κέντρο της Μίκρας.

Ακόμη, στον χώρο του αλιευτικού καταφυγίου σχεδιάστηκε δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας καθώς θα εμπεριέχει κτήρια και χρήσεις στις οποίες επιτρέπεται η διέλευση του πεζού.

Τέλος, διατηρήθηκαν ως έχουν οι δρόμοι οι οποίοι βρίσκονται εκτός της περιοχής μελέτης, καθώς δεν αποτελούν σχεδιαστικό πρόβλημα και δεν χρήζουν κάποιας παρέμβασης.



Χάρτης 23: Διάγραμμα υφιστάμενης κυκλοφορίας  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Χάρτης 24: Διάγραμμα προτεινόμενης κυκλοφορίας  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



## Σύνδεση της περιοχής μελέτης με τη ΖΑΕ

Η εξασφάλιση της σωστής σύνδεσης της περιοχής μελέτης με τη Ζώνη Άμεσης Επιρροής είναι ένα ζητούμενο που πρέπει να εφαρμοστεί. Θα πρέπει να υπάρχει εναρμόνιση, ώστε οι πυκνοδομημένες γύρω περιοχές να γειτνιάζουν με τις απαραίτητες χρήσεις, όπως το πράσινο και η αναψυχή. Στον Χάρτη 25 φαίνονται οι χρήσεις γης της ΖΑΕ. Οι χρήσεις της ΖΑΕ είναι ποικίλες, με αποτέλεσμα η κάθε Ζώνη Ανάπλασης να γειτνιάζει με διαφορετική χρήση.

Η Ζώνη Ανάπλασης I και V γειτνιάζουν με τη χρήση του πολεοδομικού κέντρου, με τη γενική κατοικία και με την Περιοχή Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης – Αστικού και Φυσικού Τοπίου. Η Ζώνη Ανάπλασης II γειτνιάζει με την Περιοχή Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης – Αστικού και Φυσικού Τοπίου. Η Ζώνη Ανάπλασης II γειτνιάζει με τη χρήση της αμιγούς κατοικίας και του αθλητισμού και τέλος η Ζώνη Ανάπλασης IV γειτνιάζει με τη χρήση του αθλητισμού.

Επίσης, στον Χάρτη 25 φαίνεται το βασικό οδικό δίκτυο το οποίο γειτνιάζει μόνο με τη Ζώνη Ανάπλασης I και V.

Τέλος, με πράσινη διακεκομμένη γραμμή φαίνεται το δίκτυο ενοποίησης κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. Το δίκτυο αυτό εισέρχεται και στην περιοχή μελέτης διασχίζοντας τη μεγαλύτερη έκτασή της.



Χάρτης 25: Χρήσεις γης της ΖΑΕ

Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Καλαμαριάς

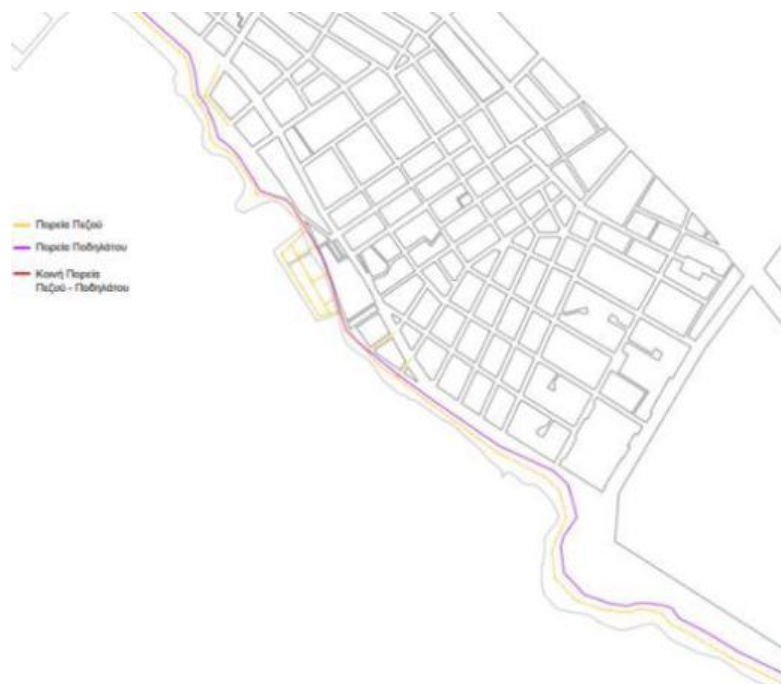
Με βάση την παραπάνω ανάλυση της ΖΑΕ, δημιουργήθηκε ο επόμενος Χάρτης 26. Στον χάρτη αυτόν φαίνεται η πρόταση της ανάπλασης της περιοχής μελέτης βασιζόμενη και στις χρήσεις και στις ανάγκες της ΖΑΕ. Οι πράσινοι χώροι είναι περιορισμένοι, καθώς επικρατεί η κατοικία σε μεγαλύτερο βαθμό. Γι' αυτό δημιουργήθηκε στην περιοχή επέμβασης μία όαση πρασίνου δίπλα στη θάλασσα. Το δίκτυο ενοποίησης κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων που διέσχισε την περιοχή μελέτης διατηρήθηκε και εμπλουτίστηκε με περισσότερο πράσινο και ενσωματώθηκαν και νέοι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι όπως στάσεις για ξεκούραση πάρκα και πλατείες. Το βασικό οδικό δίκτυο που περνάει κοντά από τη Ζώνη Ανάπλασης I ενισχύθηκε με χώρους στάθμευσης παράλληλα με την οδό ώστε να διευκολύνονται οι οδηγοί και οι κάτοικοι της περιοχής να βρουν εύκολα πάρκινγκ. Τέλος, ενσωματώθηκαν διαβάσεις για τους πεζούς στην Ζώνη Ανάπλασης I και II.

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"



Χάρτης 26: Πρόταση ανάπλασης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον επόμενο χάρτη (Χάρτης 27) φαίνεται πως η προτεινόμενη πορεία που θα ακολουθήσει ο πεζός αλλά και ο ποδηλάτης ενισχύεται. Η πορεία του πεζού είναι παράλληλη με τη θάλασσα, ώστε να του παρέχεται η δυνατότητα θέας προς τη θάλασσα καθ' όλη τη διάρκεια της πεζοπορίας του. Το ίδιο ισχύει και για τον ποδηλάτη. Ακόμα, τα δύο αυτά δίκτυα θα είναι ενωμένα και θα πορεύονται παράλληλα με το νερό.



Χάρτης 27: Διάγραμμα κίνησης πεζού – ποδηλάτη  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον Χάρτη 28 απεικονίζονται οι προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης στην περιοχή μελέτης. Αρχικά, διατηρούνται οι χώροι στάθμευσης στο βόρειο τμήμα της Ζώνης I. Η στάθμευση στο σημείο εκείνο γίνεται παρά την οδό. Στη Ζώνη Ανάπλασης II, που βρίσκεται το αλιευτικό καταφύγιο, δημιουργείται ένα υπαίθριο πάρκινγκ χωρητικότητας 52 αυτοκινήτων. Τέλος, στη Ζώνη Ανάπλασης III, δημιουργείται χώρος στάθμευσης, επίσης παρά την οδό, ώστε να γίνεται σωστή εξυπηρέτηση των λειτουργιών της περιοχής μελέτης.



Χάρτης 28: Διάγραμμα προτεινόμενων χώρων στάθμευσης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον Χάρτη 29 απεικονίζονται οι προτεινόμενοι χώροι στάσης πεζού αλλά και ποδηλάτη. Οι στάσεις αυτές περιλαμβάνουν παγκάκια αλλά και κιόσκια ελεύθερης χρήσης τόσο από τους επισκέπτες όσο και από τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής. Αυτά τοποθετούνται σχεδόν σε όλο το μήκος της περιοχής επέμβασης και σε σημεία ενδιαφέροντος όπως πάρκα, πλατείες, παιδικές χαρές κ.ά., και θα εξυπηρετούν στάση, ξεκούραση και απόλαυση της θέας.



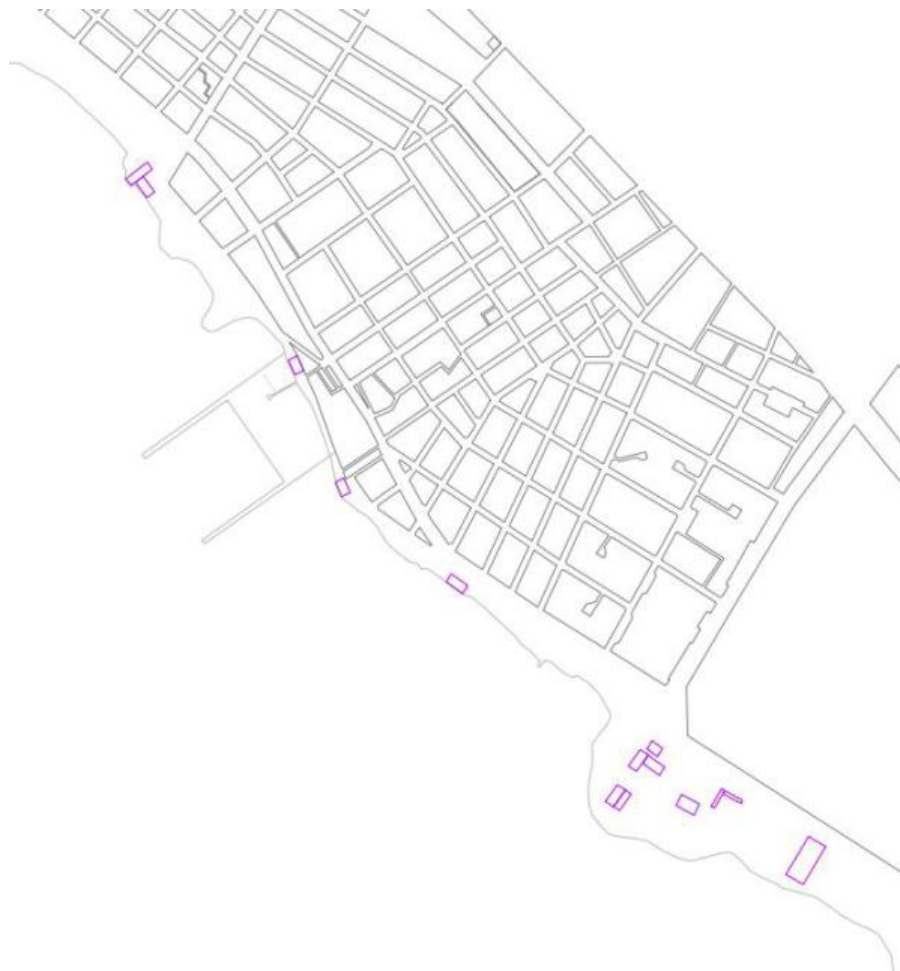
Χάρτης 29: Διάγραμμα προτεινόμενων χώρων στάσης πεζού  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον Χάρτη 30 απεικονίζεται το προτεινόμενο πράσινο της περιοχής επέμβασης. Προστέθηκε επιπλέον φυτικό υλικό ώστε να δημιουργηθούν πράσινες διαδρομές με ισχυρή σκίαση. Οι πράσινες διαδρομές διασχίζουν όλη την περιοχή επέμβασης προσφέροντας οπτική συνέχεια, οριοθέτηση χώρων καθώς και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής.



Χάρτης 30: Διάγραμμα προτεινόμενου πρασίνου  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον Χάρτη 31 απεικονίζονται τα κτήρια και κατασκευές προς κατεδάφιση. Θα κατεδαφιστούν τα κτήρια που βρίσκονται πάνω στη γραμμή αιγιαλού, καθώς αποτελεί μία από τις αρχές ανάπλασης της παρούσας εργασίας κι αποτελούν εμπόδιο στην χάραξη συνεχόμενης πορείας για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Ακόμα, κατεδαφίζονται τα κτήρια που βρίσκονται στη Ζώνη Ανάπλασης IV, στην περιοχή αθλητικού κέντρου Μίκρας, καθώς εμπόδιζαν στον σχεδιασμό. Κάποια από αυτά θα δημιουργηθούν εκ νέου σε άλλο σημείο της Ζώνης.



Χάρτης 31: Διάγραμμα προτεινόμενων κτηρίων προς κατεδάφιση  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

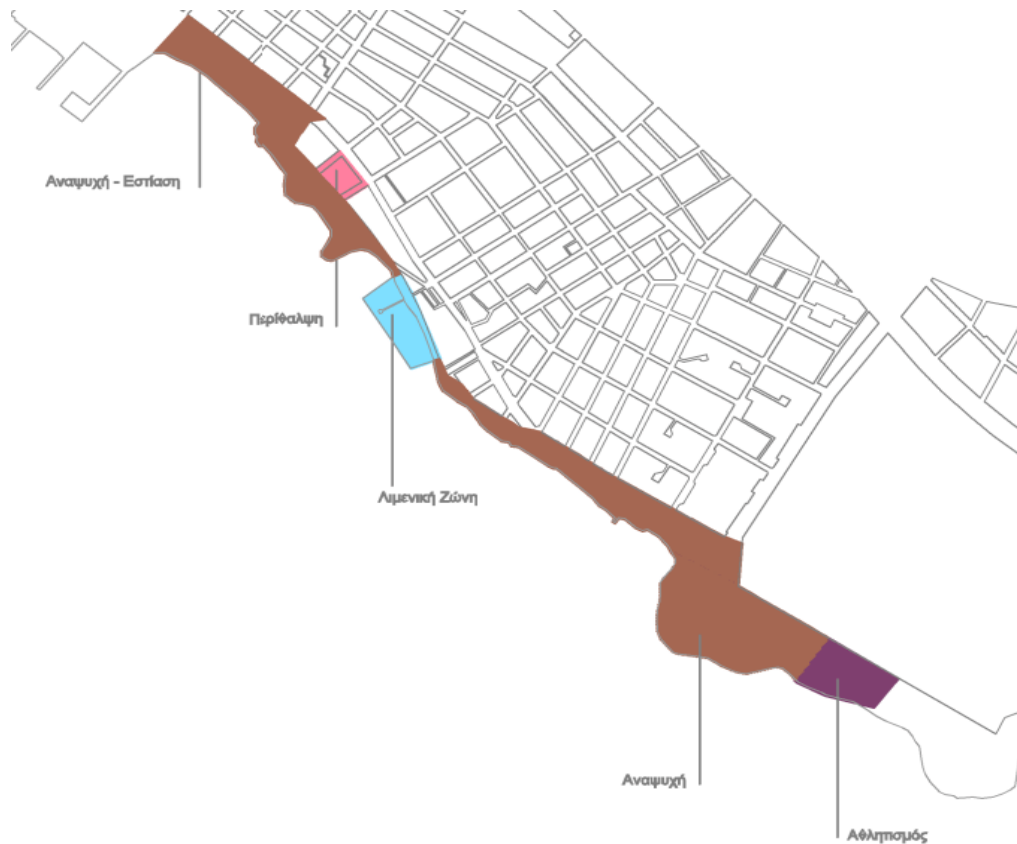
Τέλος, στον Χάρτη 32, παρατίθενται οι προτεινόμενες χρήσεις γης. Αναφορικά με τις Ζώνες Ανάπλασης, στην Ζώνη I θα επικρατεί η χρήση της αναψυχής έχοντας σε μικρό βαθμό τη χρήση της εστίασης. Στη συνέχεια, στη Ζώνη Ανάπλασης II, θα δημιουργηθεί το αλιευτικό καταφύγιο οπότε θα αφορά Λιμενική ζώνη επιβατικής, εμπορικής, αλιευτικής και τουριστικής δραστηριότητας. Παράλληλα, στη Ζώνη Ανάπλασης III θα επικρατεί η χρήση της αναψυχής. Στην επόμενη ζώνη, τη Ζώνη Ανάπλασης IV, θα χωριστεί στη μέση και θα περιλαμβάνει στοιχεία αθλητισμού αλλά και στοιχεία αναψυχής. Τέλος, η τελευταία ζώνη, η Ζώνη V, θα εμπεριέχει τη χρήση της περίθαλψης, καθώς διατηρείται το κτήριο του παλιού νοσοκομείου «Παναγία», όμως ανακαινίζεται και λαμβάνει νέα μορφή.

Στον Χάρτη 33 απεικονίζονται οι προτεινόμενες χρήσεις του παραλιακού μετώπου σε μορφή εικονιδίων. Φαίνεται πως οι περισσότερες χρήσεις βρίσκονται στο αλιευτικό καταφύγιο, καθώς έχει πλέον μετατραπεί σε εμπορικό τόπο και τόπο πολιτισμού και



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπτυξης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

εστίασης. Προστέθηκαν καινούριες χρήσεις και ενισχύθηκαν οι ήδη υπάρχουσες ανάλογα με τον χαρακτήρα τις ανάγκες και τις δυνατότητες της κάθε Ζώνης Ανάπτυξης.



Χάρτης 32: Διάγραμμα προτεινόμενων χρήσεων γης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Χάρτης 33: Διάγραμμα χρήσεων παραλιακού μετώπου  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### 5.3.3. MASTERPLAN ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ



Χάρτης 34: Σχέδιο ανάπλασης με γενική διάταξη των χρήσεων γης  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### 5.3.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ – ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΖΩΝΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Αρχικά στην **Ζώνη Ανάπλασης I**: η οποία αφορά την περιοχή που εκτείνεται νότια της Μαρίνας Αρετσού και καταλήγει βόρεια του αλιευτικού καταφυγίου της περιοχής «Ρέμβη», όπως προαναφέρθηκε θα επικρατήσει η αναψυχή έχοντας σε μικρό βαθμό τη χρήση της εστίασης (Χάρτης 35).



Χάρτης 35: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης I  
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Διατηρείται το δημοτικό αναψυκτήριο «Η Αρετσού», το οποίο βρίσκεται στο πιο βόρειο σημείο της περιοχής ανάπλασης. Ακολουθώντας, διατηρείται και το πάρκο «Μάκη Αλεξιάδη» αλλά εμπλουτίζεται με περισσότερα δρομάκια καθώς και με έναν ποδηλατοδρόμο. Το πάρκο διατηρείται γιατί θεωρείται από τους λίγους χώρους καταφυγής της περιοχής και επίσης θεωρείται δίκτυο υψηλού πρασίνου.

Η παιδική χαρά διατηρείται επίσης, όμως αναβαθμίζεται με νεότερο εξοπλισμό και πιο σύγχρονο. Βόρεια της παιδικής χαράς υπάρχει στάση αστικού λεωφορείου. Ο δρόμος Γαγγύλη Μανώλη που εκτείνεται μέχρι την Ποσειδώνος καταργείται και πεζοδρομείται ώστε να περιοριστεί η κυκλοφορία του αυτοκινήτου.

Ακόμα, στην περιοχή ανάπλασης κατεδαφίζονται τα 3 εστιατόρια – ουζερί που βρίσκονται πάνω στη γραμμή αιγιαλού, ώστε να επιτευχθεί η ομαλή συνέχεια του πεζοδρόμου και του ποδηλατοδρόμου.

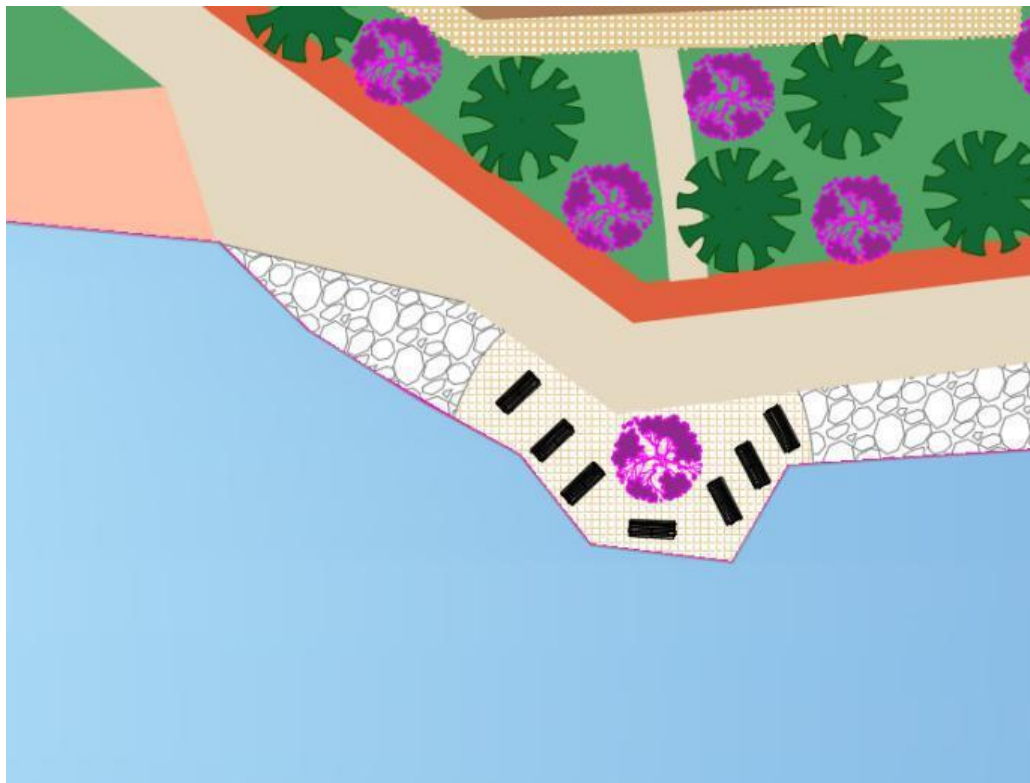
Στο σημείο μπροστά από την πρώην κλινική δημιουργήθηκε στοιχείο του νερού και εγκαταστάθηκαν κιόσκια ώστε οι επισκέπτες του νοσοκομείου να μπορούν να περιμένουν σε εκείνο το σημείο (Εικόνα 64).



Εικόνα 64: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης I  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η οδός Ποσειδώνος, καταργείται και στη θέση της γίνεται οδός ήπιας κυκλοφορίας και αντικαθιστά την προηγούμενη οδό. Καταλήγει μέχρι και το αλιευτικό καταφύγιο. Επίσης ήπιας κυκλοφορίας γίνεται και η Αντλαντίδος (οδός παράλληλη με την Ποσειδώνος).

Δημιουργείται μία μικρή πλατεία με παγκάκια δίπλα από τη θάλασσα προσφέροντας έτσι στον άνθρωπο την δυνατότητα ξεκούρασης (Εικόνα 65).



Εικόνα 65: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης I  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

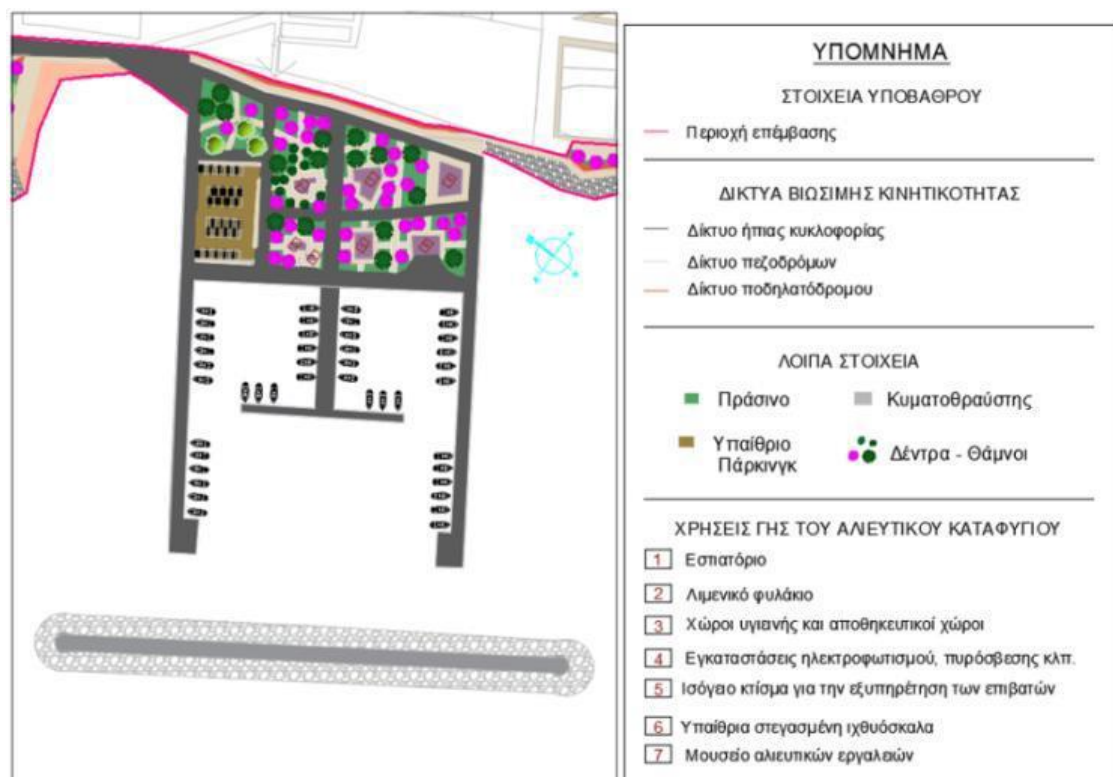
Επίσης, στην περιοχή θα εγκατασταθεί ένα περίπτερο ενημέρωσης. Θα ενημερώνεται ο κόσμος για θέματα που αφορούν το περιβάλλον, τα κοινωνικά δρόμους που θα λαμβάνουν χώρα στην περιοχή (π.χ. συναυλίες, φεστιβάλ, παραστάσεις κ.ά.). Επίσης, ο κόσμος θα ενημερώνεται για τις υπηρεσίες που θα παρέχει το αλιευτικό καταφύγιο καθώς στις εγκαταστάσεις του θα περιλαμβάνει μουσείο και εστιατόριο, μέρη που είναι ελεύθερα προς όλους.

Η σύνδεση της παραλίας με την υπόλοιπη περιοχή επιτυγχάνεται αρχικά στα σημεία που υπάρχει υψομετρική διαφορά με τρεις σειρές από σκαλοπάτια τα οποία προσφέρουν και θέα στον άνθρωπο καθώς είναι αρκετά μεγάλα σε πλάτος ώστε να μπορέσει κάποιος να αποθανάτισει την θέα προς τη θάλασσα χωρίς να εμποδίζει.

Τέλος, σε πολλά σημεία της περιοχής εγκαταστάθηκαν κιόσκια καθώς και παγκάκια ώστε ο επισκέπτης να έχει τη δυνατότητα ξεκούρασης όποτε επιθυμεί. Θα πραγματοποιηθεί φύτευση δέντρων όπως πεύκα, κυπαρίσσια, μουριές και κουτσουπιές, τα οποία θα προσφέρουν σκίαση.



Στη συνέχεια, στη **Ζώνη Ανάπλασης II**: η οποία αφορά την περιοχή του αλιευτικού καταφυγίου της περιοχής «Ρέμβη», μελετώντας τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης, επιλέχθηκε να δημιουργηθεί φυσικά αλιευτικό καταφύγιο. Θα περιλαμβάνει επιβατικές, εμπορικές, αλιευτικές και τουριστικές δραστηριότητες (Χάρτης 36).



Χάρτης 36: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης II  
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Το αλιευτικό καταφύγιο αυτό θα εμπεριέχει τα εξής:

- Έναν κυματοθραύστη (προσήνεμο μόλο) ο οποίος θα έχει: μήκος στέψης στη ΜΣΘ περίπου 300 μέτρα και θα τοποθετηθεί σε απόσταση 195 μέτρα μακριά από τα κρηπιδώματα της χερσαίας επιχωμάτωσης.
- Δύο υπήνεμους μόλους εγκάρσια προς την ακτή. Ο κάθε ένας μόλος θα έχει μήκος 155 μέτρα και πλάτος 8 μέτρα. Οι μόλοι επίσης θα είναι κρηπιδότοιχοι και θα είναι κατασκευασμένοι από τεχνητούς ογκόλιθους.
- Έναν εσωτερικό υπήνεμο μόλο σε σχήμα «T», έχοντας μήκος πέλματος 94 μέτρα και μήκος κορμού 70 μέτρα.
- Δύο εσωτερικά κρηπιδώματα εγκιβισμού της δημιουργούμενης χερσαίας ζώνης. Το κάθε κρηπιδώμα θα έχει μήκος 76 μέτρα. Συνολικά θα έχει μήκος 152 μέτρα και θα είναι κατασκευασμένα από τεχνητούς ογκόλιθους.
- Η χερσαία ζώνη θα έχει επιφάνεια 15,3 στρέμματα ώστε να εξυπηρετήσει ανάγκες των έργων της ξηράς.

Οι εγκαταστάσεις του αλιευτικού καταφυγίου θα είναι οι ακόλουθες (Εικόνες 66 και 67):

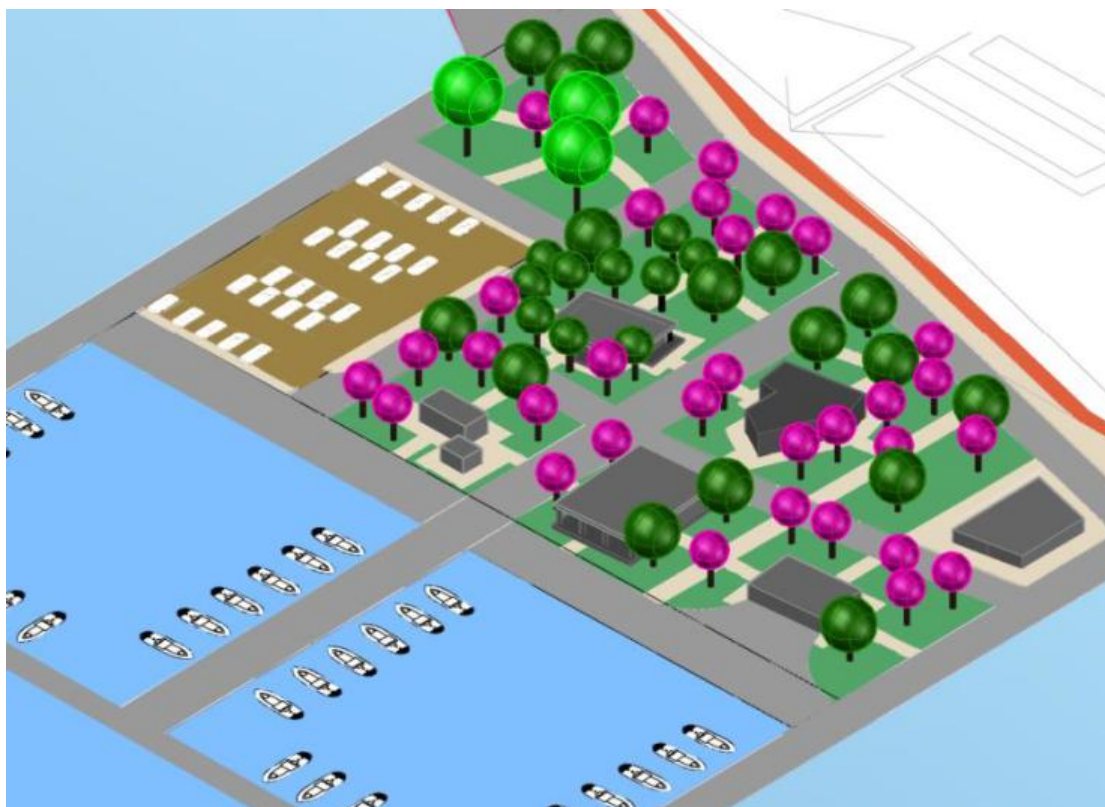
- ✚ (1) Εστιατόριο συνολικού εμβαδού 200 τ.μ.
- ✚ (2) Μικρό γραφείο (λιμενικό φυλάκιο) συνολικού εμβαδού 20 τ.μ.
- ✚ (3) Χώροι υγιεινής και αποθηκευτικοί χώροι συνολικού εμβαδού 50 τ.μ.



- ✚ (4) Εγκαταστάσεις ηλεκτροφωτισμού, πυρόσβεσης, ύδρευσης και αποχέτευσης, δεξαμενή συλλογής ελαιωδών καταλοίπων – σεντινόνερων και πυργίσκιοι παροχής νερού και ρεύματος συνολικού εμβαδού 220 τ.μ.
- ✚ (5) Ισόγειο κτίσμα εμβαδού 150 τ.μ. για την εξυπηρέτηση των επιβατών
- ✚ (6) Υπαίθρια στεγασμένη ιχθυόσκαλα τοπικής κλίμακας συνολικού εμβαδού 150 τ.μ.
- ✚ (7) Μικρό μουσείο αλιευτικών εργαλείων εμβαδού 100 τ.μ.
- ✚ Χώρος στάθμευσης χωρητικότητας 52 αυτοκινήτων



Εικόνα 66: Νέα κτήρια αλιευτικού καταφυγίου  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



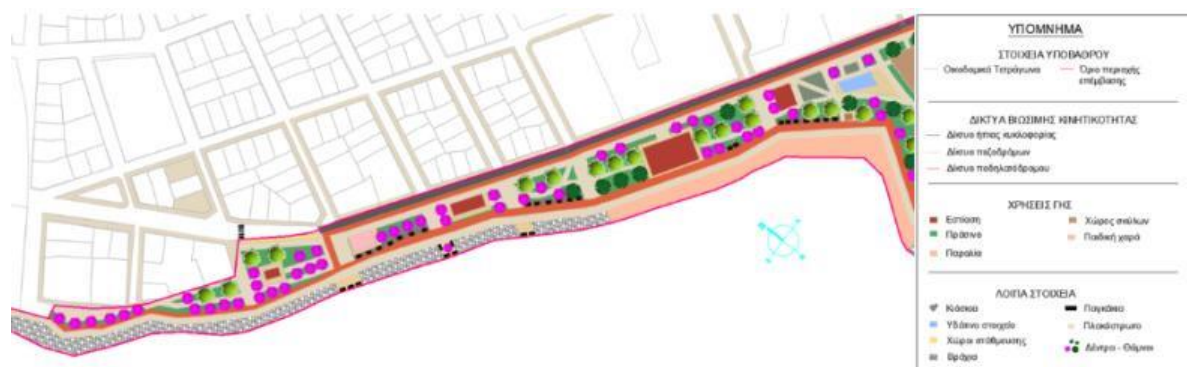
Εικόνα 67: Τρισδιάστατη απεικόνιση του αλιευτικού καταφυγίου  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Το αλιευτικό καταφύγιο θα έχει χωρητικότητα 83 επαγγελματικά σκάφη. Από αυτά τα 35 θα είναι σκάφη παράκτιας αλιείας συνολικού μήκους 9 μέτρων, τα 10 θα είναι καταμαράν συνολικού μήκους 18 μέτρων, τα 20 θα είναι τουριστικές βάρκες 9 μέτρων, τα 8 θα είναι γρι-γρι συνολικού μήκους 8 μέτρων και 10 επιβατικά σκάφη μήκους 16 μέτρων.

Τέλος, θα επιτρέπεται η είσοδος στο αλιευτικό καταφύγιο σε όλους τους ανθρώπους, έχοντας κάποια σχετική δουλειά ή όχι καθώς θα εμπεριέχονται και κάποια χρήσεις η οποίες θα είναι προς όλους, όπως είναι το μουσείο και το εστιατόριο. Το πάρκινγκ θα είναι υπαίθριο και δωρεάν προς όλους, έχοντας όμως προτεραιότητα οι εργαζόμενοι και οι επισκέπτες του μουσείου, του εστιατορίου και του ευρύτερου χώρου. Ακόμη, το βόρειο τμήμα του θα το διασχίζει πεζόδρομος και ποδηλατόδρομος ώστε να υπάρχει μία ομαλή σύνδεση όλης της περιοχής μελέτης.

Θα φυτευτούν δέντρα κατάλληλα στην περιοχή ώστε να εναρμονίζονται με τις ανάγκες της Ζώνης. Δέντρα όπως πεύκα, κυπαρίσσια, μουριές και κουτσουπιές, τα οποία θα προσφέρουν σκίαση και παρουσιάζουν ανθεκτικότητα στην αλμύρα.

**Ζώνη Ανάπλασης III:** η οποία αφορά την περιοχή νότια του αλιευτικού καταφυγίου της περιοχής «Ρέμβη» και καταλήγει βόρεια του αθλητικού κέντρου Μίκρας (Χάρτης 37).



Χάρτης 37: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης III  
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Ξεκινώντας από το πιο βόρειο κομμάτι της Ζώνης αυτής, φαίνεται πως συνδέεται με το αλιευτικό καταφύγιο μέσω μίας ζώνης όπου η κυκλοφορία πεζού και ποδήλατου πραγματοποιείται ταυτόχρονα. Αυτό έγινε λόγω της μικρής έκτασης της συγκεκριμένης περιοχής και για να επιτευχθεί η σύνεση των περιοχών. Στη συνέχεια που φαρδύνει η περιοχή και το κάθε δίκτυο λαμβάνει διαφορετική πορεία, πραγματοποιείται η πεζοδρόμηση των 2 πρώτων που συναντάμε, εντός περιοχής μελέτης, προχωρώντας από τον βορρά προς τον νότο, κάθετων προς τη θάλασσα οδών. Αυτές είναι οι Λυσίου και η Μανώλη Γαγύλη. Επίσης πεζοδρομείται και η παράλληλη προς τη θάλασσα Μανώλη Γαγύλη (Εικόνα 68).



Εικόνα 68: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στη συνέχεια, το πάρκο «Θέτιδος» διατηρείται, όμως προστίθενται πεζόδρομος, ποδηλατόδρομος, και μία καφετέρια – αναψυκτήριο. Παράλληλα, το εστιατόριο «Μαιάμι» απομακρύνεται, καθώς βρίσκεται πάνω στις γραμμές αιγιαλού και παραλίας γεγονός απαγορευτικό για τον υφιστάμενο σχεδιασμό. Τη θέση του την παίρνει ο πεζόδρομος και ο ποδηλατόδρομος που συνεχίζει παραλιακά καθώς και το στοιχείο του πρασίνου.

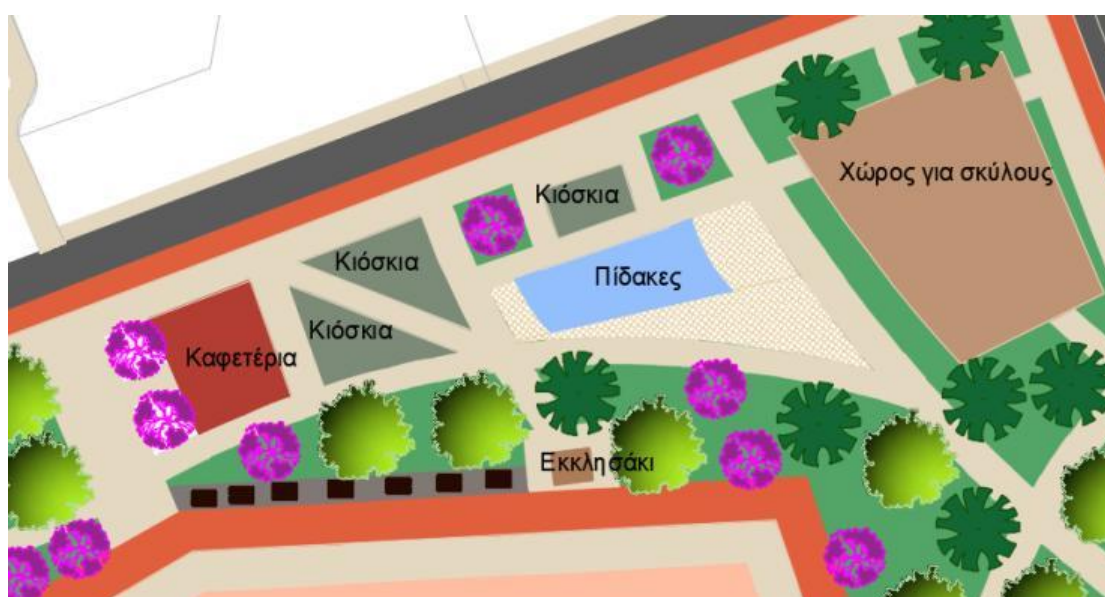
Ακόμα, δημιουργείται άλλη μία καφετέρια – αναψυκτήριο ώστε να υπάρχουν αρκετές επιλογές για τους κατοίκους της περιοχής καθώς και μία μεγάλης έκτασης παιδική χαρά



για τα παιδιά. Το πάρκο Νέας Κρήνης διατηρείται καθώς κι αυτό θεωρείται ένας από τους λίγους χώρους καταφυγής.

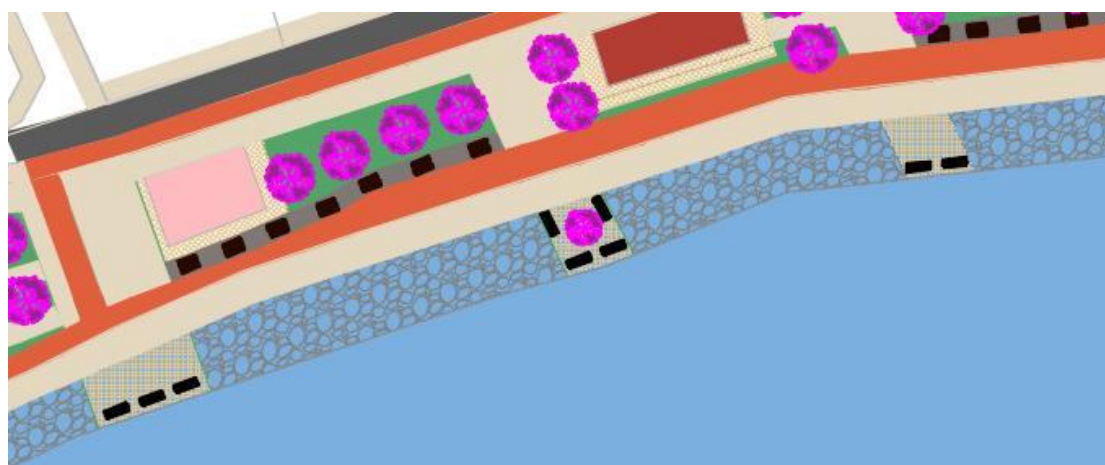
Ακολουθώντας, διατηρήθηκε το εστιατόριο «Χαρά Seaside», όμως άνοιξε δρόμος βόρεια από αυτό για να μπορέσει να συνεχιστεί το δίκτυο ήπιας κινητικότητας. Διατηρήθηκε και το «εκκλησάκι Κρήνη» τοποθετώντας κοντά σε αυτό παγκάκια για ξεκούραση. Τοποθετήθηκαν παγκάκια σε σειρά παράλληλα με τη θάλασσα προσφέροντας στον πεζό ή και στον ποδηλάτη την δυνατότητα ξεκούρασης σε ένα από αυτά.

Επίσης, στην πιο νότια περιοχή της ζώνης, δημιουργήθηκε μια μικρή πλατεία με κεντρικό στοιχείο το υδάτινο στοιχείο τοποθετώντας πίδακες νερού. Περιμετρικά των πιδάκων υπάρχει πλακόστρωση και διάφορα κιόσκια για ξεκούραση. Ακόμα, δημιουργήθηκε ένας χώρος για σκύλους στον οποίο θα κινούνται ελεύθερα (Εικόνα 69).



Εικόνα 69: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Τέλος, δημιουργούνται τρεις χώροι επεκταμένοι προς τη θάλασσα με παγκάκια για θέαση και ξεκούραση (Εικόνα 70).



Εικόνα 70: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Και σε αυτή τη ζώνη θα φυτευτούν δέντρα κατάλληλα στην περιοχή ώστε να εναρμονίζονται με τις ανάγκες της περιοχής. Δέντρα όπως πεύκα, κυπαρίσσια, μουριές και κουτσουπιές, τα οποία θα προσφέρουν σκίαση και παρουσιάζουν ανθεκτικότητα στην αλμύρα.

**Ακόμα, στη Ζώνη Ανάπλασης IV:** η οποία αφορά την περιοχή αθλητικού κέντρου Μίκρας (Χάρτης 38).



Χάρτης 38: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης IV  
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Η κυρίαρχη χρήση θα είναι το πράσινο και η αναψυχή. Επίσης, θα υπάρχει και η χρήση του αθλητισμού στο υπόλοιπο μισό της περιοχής. Πιο αναλυτικά, ο πεζός θα εισέρχεται στη ζώνη αυτή μέσω του πεζοδρόμου που θα υπάρχει και θα ακολουθεί είτε την πορεία παραλιακά, είτε εκείνη που θα τον κατευθύνει προς έναν κυκλικό κόμβο. Στον κυκλικό κόμβο αυτόν θα συναντήσει μία μικρή πλατεία στο κέντρο της οποίας υπάρχει το στοιχείο του νερού (σιντριβάνι) καθώς και πολλά παγκάκια ξεκούρασης. Βγαίνοντας από τον κόμβο, η μία έξοδος οδηγεί στον παράκτιο πεζόδρομο, η άλλη οδηγεί βόρεια στον δρόμο και η τρίτη οδηγεί στο τμήμα του αθλητισμού που υπάρχει στην περιοχή. Στην περιοχή υπάρχει μία καφετέρια καθώς και μία παιδική χαρά, προσφέροντας ψυχαγωγία σε μικρά παιδιά (Εικόνα 71).





Εικόνα 71: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η περιοχή του αθλητισμού περιλαμβάνει 1 γήπεδο ποδοσφαίρου 7x7 διαστάσεων 30μ x 50μ, 2 γήπεδα τένις με διαστάσεις αγωνιστικού χώρου 23μ x 10μ, σύμφωνα με τη διεθνή ομοσπονδία αντισφαίρισης και 2 γήπεδα βόλεϊ με διαστάσεις αγωνιστικού χώρου 9μ x 18μ το κάθε ένα, σύμφωνα με τη διεθνή ομοσπονδία πετοσφαίρισης (Εικόνα 72).



Εικόνα 72: Απόσπασμα από την ανάπλαση της Ζώνης Ανάπλασης III  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

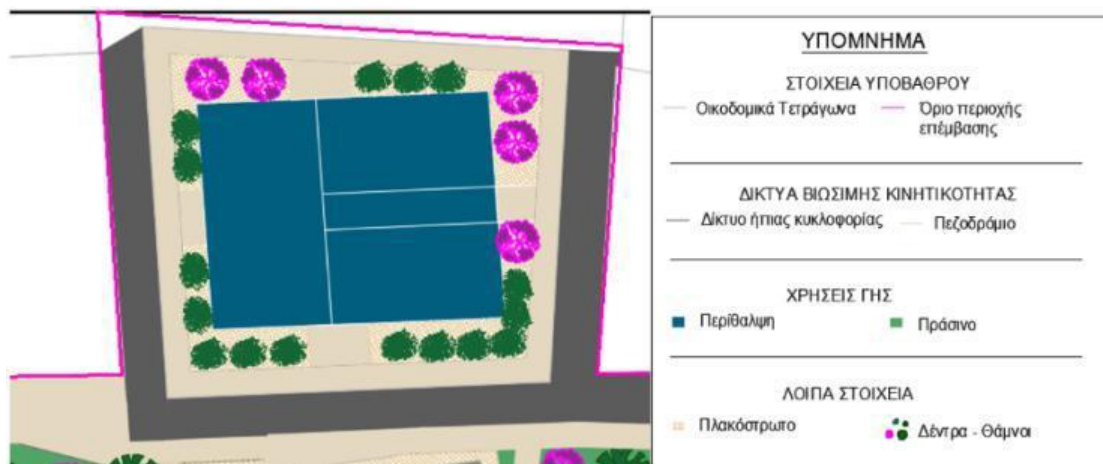
Στις αθλητικές εγκαταστάσεις θα υπάρχουν αποδυτήρια με ντους για τους αθλητές, καθώς και χώρος με WC. Ακόμα, υπάρχει η δυνατότητα διοργάνωσης πρωταθλημάτων ερασιτεχνικών ομάδων, φιλικά παιχνίδια κ.ά. Τέλος, τα γήπεδα θα φωτίζονται με προβολείς ώστε να μπορούν να διοργανωθούν και νυχτερινοί αγώνες.

Ακόμα, σε πολλά σημεία της περιοχής θα ενταχθούν κιόσκια καθώς και παγκάκια ώστε ο επισκέπτης να έχει τη δυνατότητα ξεκούρασης όποτε επιθυμεί.

Θα φυτευτούν δέντρα κατάλληλα στην περιοχή ώστε να εναρμονίζονται με τις ανάγκες της περιοχής. Δέντρα όπως πεύκα, κυπαρίσσια, μουριές και κουτσουπιές, τα οποία θα προσφέρουν σκίαση και παρουσιάζουν ανθεκτικότητα στην αλμύρα.

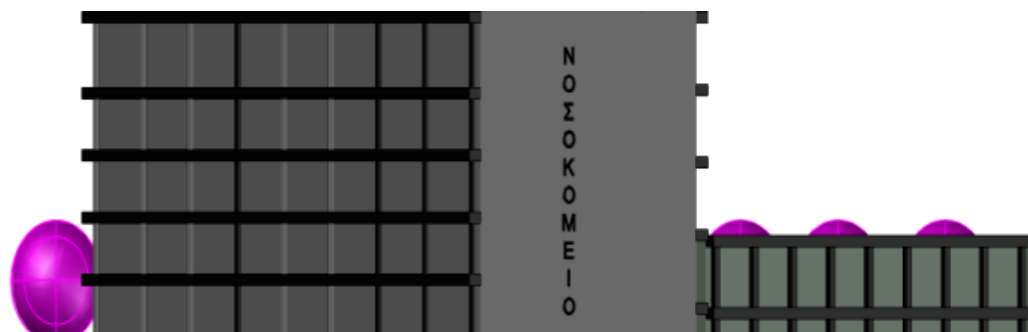
Τέλος, την περιοχή θα τη διασχίζει στο βόρειο μέρος της οδός ήπιας κυκλοφορίας η οποία θα συνεχίζει εκτός περιοχής και θα καταλήγει στην περιοχή του αθλητικού κέντρου Μίκρας η οποία γειτνιάζει με την περιοχή επέμβασης.

Τέλος, στη **Ζώνη Ανάπλασης V**: η οποία αφορά το οικοδομικό τετράγωνο της πρώην κλινικής «Παναγιά» (Χάρτης 39).

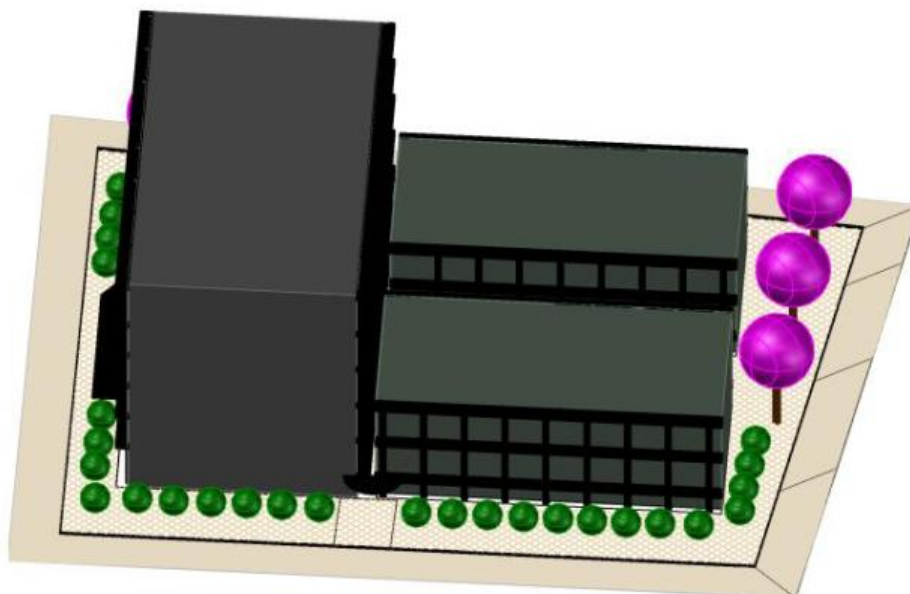


Χάρτης 39: Αποτύπωση της πρότασης στη Ζώνη Ανάπλασης V  
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Η χρήση που θα έχει το οικοδομικό τετράγωνο αυτό θα είναι η περιθαλψη. Προτείνεται η ανακαίνιση και η συντήρηση του κτηριακού αποθέματος ώστε να είναι ασφαλές για επανάχρηση. Οι κτηριακές εγκαταστάσεις του νοσοκομείου έχουν επιφάνεια 8.806,26 τ.μ. (Εικόνες 73 και 74).



Εικόνα 73: Τρισδιάστατη απεικόνιση του οικοδομικού τετραγώνου που περιλαμβάνει το νοσοκομείο  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Εικόνα 74: Τρισδιάστατη απεικόνιση του νοσοκομείου  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Το κτήριο της πρώην κλινικής είναι χρόνια εγκαταλειμμένο με αποτέλεσμα να αποτελεί πηγή εστίας μόλυνσεων και βρωμιάς. Επίσης, στο εγκαταλελειμμένο αυτό κτήριο αποτελεί καταφύγιο περιθωριοποιημένων ανθρώπων, καθώς μαζεύονται σε αυτό για να βρουν μία στέγη. Ακόμα, το κτήριο έχει πέσει θύμα βανδαλισμών και πλιάτσικου ουκ ολίγες φορές εγκυμονώντας κινδύνους τόσο για την σωματική ασφάλεια όσο και για την υγιεινή της ευρύτερης περιοχής.

Οι οδοί αριστερά και δεξιά του νοσοκομείου και κάθετα προς τη θάλασσα γίνονται ήπιας κυκλοφορίας ώστε να μην εισέρχονται στην περιοχή μελέτης τα αυτοκίνητα με μεγάλες ταχύτητες.

Περιμετρικά του νοσοκομείου τοποθετούνται δέντρα και θάμνοι τα οποία θα συμβάλλουν στον καλλωπισμό του και θα παρέχουν πλεονεκτήματα όπως η δημιουργία σκιάς για τους διερχόμενους, καθώς και θα απελευθερώνουν οξυγόνο για τους κατοίκους της περιοχής αλλά και για τους επισκέπτες.

Γενικά στην παρούσα διπλωματική εργασία έχει δοθεί έμφαση στη διατήρηση του υπάρχοντος πρασίνου αλλά και στη δημιουργία επιπλέον χώρων έχοντας ως στόχο τη βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής και της αισθητικής αναβάθμισής του.

Η περιοχή επέμβασης θα διασχίζεται από δίκτυα ήπιας κινητικότητας. Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο υποκεφάλαιο, το δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας θα διασχίζει την περιοχή σε κάποια σημεία μόνο, ώστε να διευκολύνεται και η κίνηση του αυτοκινήτου. Το πλάτος της κάθε λωρίδας θα είναι 2,5 μέτρα. Σε πολλά σημεία θα υπάρχει σταντ ποδηλάτου ώστε ο ποδηλάτης να μπορεί να το αφήνει και να το κλειδώνει με λουκέτο.

Από την άλλη, ο πεζόδρομος θα διασχίζει όλη την περιοχή και το πλάτος του θα είναι κυμαινόμενο από 5 έως και 7 μέτρα ανάλογα την περιοχή. Ακόμα, δημιουργήθηκαν μεγάλη σε πλάτος διάδρομοι, από τους οποίους θα εισέρχεται ο πεζός στην περιοχή

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

ανάπλασης. Παράλληλα με τον πεζόδρομο κινείται ο ποδηλατόδρομος κυμαινόμενου πλάτους από 3 έως και 5 μέτρα ο οποίος κι αυτός διασχίζει παραλιακά όλη την περιοχή προσφέροντας στον ποδηλάτη όμορφη θέα και άνεση στις κινήσεις του. Ο χώρος του πεζόδρομου και του ποδηλατοδρόμου θα είναι γραμμικός και δεν θα τον διακόπτει κάθε είδους εμπόδια.

Σημαντικό ρόλο στον σχεδιασμό της πρότασης διαδραματίζουν η σκίαση και ο φωτισμός. Όσον αφορά τον φωτισμό της περιοχής επέμβασης, θα τοποθετηθούν στήλες φωτισμού με ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά συλλέγοντας την ενέργεια από το φως του ηλίου. Η σκίαση επιτυγχάνεται με τη φύτευση δέντρων τα οποία θα δημιουργήσουν μία φυσική σκιά στην περιοχή και με τη τοποθέτηση κιосκιών που προσφέρονται για ξεκούραση.



## 5.4. ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ – ΥΛΙΚΑ ΔΑΠΕΔΟΥ

### 5.4.1. ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Αναφορικά με τον αστικό εξοπλισμό, στόχος του είναι η ενίσχυση και ο εμπλουτισμός της λειτουργικότητας της περιοχής και η ενίσχυση της δραστηριότητας του χρήστη. Η διαλογή του αστικού εξοπλισμού έγινε με τέτοιο τρόπο ώστε να μην αποτελούν παράφωνα αντικείμενα στον χώρο αλλά να εισέλθουν σε αυτόν με διακριτικό τρόπο. Ενδεικτικά θα αναφερθούν παρακάτω κάποιοι από τους εξοπλισμούς που θα ενταχθούν στην περιοχή μελέτης.

Αστικός εξοπλισμός:



Εικόνα 75: Καθιστικά παγκάκια

Πηγή: [https://www.parcotechniki.gr/cat\\_prd/astikos-exoplismos/](https://www.parcotechniki.gr/cat_prd/astikos-exoplismos/)



Εικόνα 76: Κάδοι απορριμμάτων

Πηγή: [https://www.parcotechniki.gr/cat\\_prd/astikos-exoplismos/](https://www.parcotechniki.gr/cat_prd/astikos-exoplismos/)



Εικόνα 77: Αριστερά stand ποδηλάτου, Δεξιά κίосκι ξεκούρασης

Πηγή: [https://www.parcotechniki.gr/cat\\_prd/astikos-exoplismos/](https://www.parcotechniki.gr/cat_prd/astikos-exoplismos/)



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ΑΝΝΑ. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"



Εικόνα 78: Αριστερά ταμπέλα πληροφόρησης κοινού, δεξιά στάση λεωφορείου  
Πηγή: <https://octopus.com.gr/astikos-exoplismos>



Εικόνα 79: στήλη φωτισμού με ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά  
Πηγή: <https://787.gr/tekhnologia-and-energeia/fotismos/iliaka-fotistika/>

### Εξοπλισμός Παιδικής Χαράς:



Εικόνα 80: Εξοπλισμός παιδικής χαράς  
Πηγή: [https://www.parcotechniki.gr/cat\\_prd/exoplismos-paidikis-xaras/](https://www.parcotechniki.gr/cat_prd/exoplismos-paidikis-xaras/)

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"



Εικόνα 81: Εξοπλισμός παιδικής χαράς

Πηγή: [https://www.parcotechniki.gr/cat\\_prd/exoplismos-paidikis-xaras/](https://www.parcotechniki.gr/cat_prd/exoplismos-paidikis-xaras/)

### Εξοπλισμός Άθλησης:



Εικόνα 82: εξοπλισμός άθλησης μονόζυγα

Πηγή: [https://www.parcotechniki.gr/cat\\_prd/exoplismos-athlisis/](https://www.parcotechniki.gr/cat_prd/exoplismos-athlisis/)



Εικόνα 83: εξοπλισμός άθλησης

Πηγή: <https://octopus.com.gr/athlitikos-exoplismos>

#### 5.4.2. ΕΙΔΗ ΔΑΠΕΔΟΥ

**Χυτό δάπεδο:** Το δάπεδο στις παιδικές χαρές. Το χυτό δάπεδο βοηθάει ώστε να δημιουργηθεί ένα ασφαλές μέρος για τα παιδιά (Εικόνα 84).



Εικόνα 84: Χυτό δάπεδο παιδικής χαράς

Πηγή: <https://www.parcotechniki.gr/prd/surface-%cf%87%cf%85%cf%84%cf%8c-%ce%b4%ce%ac%cf%80%ce%b5%ce%b4%ce%bf-epdm/>

**Ακρυλική Ρητίνη:** Το δάπεδο για τον ποδηλατόδρομο. Αποτελεί την κατάλληλη τελική ακρυλική επίστρωση για την επένδυση των τελικών επιφανειών του ποδηλατοδρόμου (Εικόνα 85).



Εικόνα 85: Ακρυλική ρητίνη

Πηγή: <https://akasimatis.gr/athlitika-dapeda/akrylika-dapeda-podhlatodromwn/akrylika-dapeda-podhlatodromwn-MAPEI-MAPECOAT-TNS-URBAN-0-WHITE>

**Κυβόλιθος:** αποτελεί το σημαντικότερο είδος επίστρωσης καθώς αυτό επικρατεί στο μεγαλύτερο κομμάτι της πρότασης. Επιλέχθηκε ο κυβόλιθος καθώς αποτελεί υλικό που δεν παραμορφώνεται από έντονες καιρικές συνθήκες και δημιουργεί μία έντονη αντιολισθητική επιφάνεια. Ο κυβόλιθος θα επιστρωθεί στα πεζοδρόμια, στους πεζόδρομους καθώς και στον χώρο στάθμευσης της περιοχής μελέτης. Ακόμα, λόγω της ανθεκτικότητάς του σε μεγάλα φορτία θα χρησιμοποιηθεί και για την επίστρωση του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας (Εικόνα 86).



Εικόνα 86: Επίστρωση με κυβόλιθο

Πηγή: <https://www.tsekourasgroup.com/kybolithoi-ena-praktiko-iliko-epistrosis-dapedon/>

**Πλακόστρωση:** Χρησιμοποιείται λόγω της ανθεκτικότητάς του στις καιρικές συνθήκες και στην καταπόνηση στους εξωτερικούς χώρους όπως οι πλατείες και τα πατώματα που βρίσκονται κοντά σε κτήρια λειτουργιών ώστε να υποδηλώσει την αλλαγή λειτουργίας (Εικόνα 87).



Εικόνα 87: Πλακόστρωση

Πηγή: <https://www.marmarakataro.gr/erga/plakostrosi-aulis/>

#### 5.4.3. ΕΙΔΗ ΔΕΝΤΡΩΝ – ΘΑΜΝΩΝ

Τα δένδρα που επιλέχθηκαν στην πρόταση ανάπλασης είναι κατάλληλα για πάρκα εντός πόλεως όπου μπορεί να σχηματίσουν δενδροστοιχίες παρέχοντας σκίαση και μια καλή αισθητική στον χώρο. Αυτό συμβαίνει επειδή τα δέντρα αυτά προτιμούν ηλιόλουστες τοποθεσίες όπου μπορεί να αξιοποιήσει χώρους που έχουν ανάγκη από σκίαση τους ζεστούς μήνες του καλοκαιριού. Άλλη μία ιδιότητά τους είναι ότι έχουν μεγάλη ανθεκτικότητα στους ρύπους από τα καυσαέρια των αυτοκινήτων. Επιπλέον λόγω της αντοχής αυτών των δέντρων σε ισχυρούς ανέμους και στα υδροσταγονίδια της θάλασσας είναι κατάλληλα για δημοτικά και κοινοτικά πάρκα σε παραθαλάσσιες περιοχές. Επίσης, τα δέντρα αυτά όπως και όλα τα δέντρα βοηθάνε στον εμπλουτισμό της πανίδας μιας πόλης. Ακόμη σημαντικό για την χρήση των συγκεκριμένων δέντρων είναι ότι δεν χρειάζονται ιδιαίτερες καλλιεργητικές φροντίδες. Τέλος, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σκίαση σε παραλίες διότι παρουσιάζουν ανθεκτικότητα στην αλμύρα. Παρακάτω θα αναφερθούν τα δέντρα και οι θάμνοι που θα ενταχθούν στην περιοχή ανάπλασης. Τα δέντρα αυτά είναι καλλωπιστικά και εκτός από τις παραπάνω ιδιότητες επιλέχθηκαν για να ομορφύνουν περαιτέρω την περιοχή.



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

🌳 Κουτσουπιά

Αναμενόμενο ύψος: 6-10 μέτρα

Διάμετρος: 6-8 μέτρα



Εικόνα 88: Η κουτσουπιά

Πηγή: [https://www.issaris.gr/49\\_1p696/Koytsoypia](https://www.issaris.gr/49_1p696/Koytsoypia)

🌳 Μουριά

Αναμενόμενο ύψος: 6 – 8 μέτρα

Μέγιστη διάμετρος κόμης: 8 – 10 μέτρα



Εικόνα 89: Η μουριά

Πηγή: [https://www.agromarket-hellas.gr/c/%CE%94%CE%AD%CE%BD%CE%B4%CF%81%CE%B1-941/Agromarket-Hellas-Kolovos-1/%CE%9A%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CF%89%CF%80%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE\\_%CE%9C%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CE%AC-1057](https://www.agromarket-hellas.gr/c/%CE%94%CE%AD%CE%BD%CE%B4%CF%81%CE%B1-941/Agromarket-Hellas-Kolovos-1/%CE%9A%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CF%89%CF%80%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%9C%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CE%AC-1057)

🌳 Πεύκο

Αναμενόμενο ύψος: 15-25 μέτρα

Μέγιστη διάμετρος κόμης: 10-15 μέτρα



Εικόνα 90: Το πεύκο

Πηγή: <https://todoarboles.com/el/%CF%80%CE%AD%CF%84%CF%81%CE%B9%CE%BD%CE%BF-%CF%80%CE%B5%CF%8D%CE%BA%CE%BF/>



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

#### 🌿 Κυπαρίσσι

Αναμενόμενο ύψος: 20-30 μέτρα

Μέγιστη διάμετρος κόμης: 5-6 μέτρα.



Εικόνα 91: Το κυπαρίσσι

Πηγή:

<https://www.alithia.gr/politismos/fidi-kai-kyparissi>

#### 🌿 Πυξός

Το πυξάρι ή αλλιώς πυξός, είναι ένας διακοσμητικός θάμνος,

Αναμενόμενο ύψος: 2 έως 6 μέτρα

Μέγιστη διάμετρος κόμης: 2 έως 6 μέτρα.



Εικόνα 92: Ο πυξός

Πηγή: <https://www.antemisarigroup.gr/fyta/thamnoi/pyxari-i-pyxos-buxus-sempervirens-72657/>

## 5.5. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα παρουσιαστεί λεπτομερειακά η Χρηματοοικονομική ανάλυση της πρότασης ανάπλασης. Πιο συγκεκριμένα, θα αναλυθεί η κοστολόγηση των προτεινόμενων έργων, ο χρονικός προγραμματισμός των έργων αυτών και η κατανομή του κόστους των έργων στα έτη κατασκευής. Στη συνέχεια, θα αναλυθεί το χρηματοδοτικό πλάνο και η ετήσια κατανομή του αναφέροντας και πιθανές επιχορηγήσεις. Ακολουθεί το πλάνο αποπληρωμής δανεισμού με σταθερό μόνο επιτόκιο σε βάθος λιγότερο των δέκα χρόνων μετά το τέλος της κατασκευής και 3 εναλλακτικά σενάρια. Ακόμα, θα αναλυθούν τα απαιτούμενα ετήσια έσοδα μετά την περίοδο κατασκευής για χρονικό διάστημα 20 έως 30 χρόνια για δείκτη απόδοσης 10%, παραθέτοντας 2 εναλλακτικά σενάρια από τα οποία επιλέχθηκε το ένα. Τέλος, με βάση το επικρατέστερο και πιο αποδοτικό σενάριο θα αναφερθεί εάν η επένδυση θεωρείται κερδοφόρα ή εάν καταλήγει σε ζημία.

### 5.5.1. ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Στον Πίνακα 22 καταγράφονται τα κτήρια προς κατεδάφιση – απομάκρυνση της περιοχής μελέτης. Αναγράφεται το εμβαδόν σε τετραγωνικά μέτρα για το καθένα κτήριο ξεχωριστά. Τα κτήρια αυτά εντοπίζονται διάσπαρτα σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης. Τα συνολικά τετραγωνικά των κτηρίων προς κατεδάφιση είναι 5980 τ.μ., ενώ η συνολική κοστολόγηση των κτηρίων αυτών ανέρχεται στα 1.794.000,00€.

Πίνακας 22: Κοστολόγηση των κτηρίων προς κατεδάφιση

Κτήρια προς κατεδάφιση - απομάκρυνση	Εμβαδόν (τ.μ.)	Κοστολόγηση κτηρίων προς κατεδάφιση (σε €)
Εστιατόριο ψαριών «Χαμόδρακας»	670,00	201.000,00 €
Ψαροταβέρνα «ο Ψαράς»	590,00	177.000,00 €
Εστιατόριο με θαλασσινά «Χάρκας»	490,00	147.000,00 €
Εστιατόριο με ψάρια «Βράχος»	478,00	143.400,00 €
Εστιατόριο με θαλασσινά «Μαϊάμι»	932,00	279.600,00 €
Σύλλογος αγωνιστικών ταχυδρομικών περιστεριών Καλαμαριάς	270,00	81.000,00 €
Κτήρια Μίκρας 1	410,00	123.000,00 €
Κτήριο Μίκρας 2	400,00	120.000,00 €
Κτήριο Μίκρας 3	120,00	36.000,00 €
Ιππικός όμιλος	220,00	66.000,00 €
Ιππικός όμιλος	600,00	180.000,00 €
Ιππικός όμιλος	800,00	240.000,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>5980,00</b>	<b>1.794.000,00 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στον Πίνακα 23 καταγράφονται τα νέα κτήρια που θα ενταχθούν σε διάφορα σημεία της περιοχής μελέτης. Αναγράφεται το εμβαδόν σε τετραγωνικά μέτρα για το καθένα κτήριο ξεχωριστά. Τα συνολικά τετραγωνικά των νέων κτηρίων που θα δημιουργηθούν είναι 2.271 τ.μ., ενώ η συνολική κοστολόγηση των κτηρίων αυτών ανέρχεται στα 1.135.500,00 €

Πίνακας 23: Κοστολόγηση των νέων κτηρίων

Σύνολο νέων κτηρίων	Εμβαδόν (τ.μ.)	Κοστολόγηση νέων κτηρίων (σε €)
Μικρό γραφείο (λιμενικό φυλάκιο)	20,00	10.000,00 €
Χώροι υγιεινής και αποθηκευτικοί χώροι	50,00	25.000,00 €
Μικρό μουσείο αλιευτικών εργαλείων	100,00	50.000,00 €
Εστιατόριο	200,00	100.000,00 €
Ισόγειο κτίσμα για την εξυπηρέτηση των επιβατών	150,00	75.000,00 €
Υποδομή: ηλεκτροφωτισμού, πυρόσβεσης, ύδρευσης – αποχέτευσης κλπ.	220,00	110.000,00 €
Υπαίθρια στεγασμένη ιχθυόσκαλα τοπικής κλίμακας	150,00	75.000,00 €
Περίπτερο Ενημέρωσης	60,00	30.000,00 €
Αναψυκτήριο	60,00	30.000,00 €
Καφετέρια 1	186,00	93.000,00 €
Καφετέρια 2	182,00	91.000,00 €
Καφετέρια 3	308,00	154.000,00 €
Αθλητικές υποδομές	585,00	292.500,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>2271,00</b>	<b>1.135.500,00 €</b>

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στον Πίνακα 24 αναφέρει ότι το κτήριο προς ανακαίνιση, Πρώην Κλινική "Παναγία" εμβαδού 8.806,26 τ.μ. κοστολογείται 4.403.130,00 €. Επίσης τα φωτοβολταϊκά που θα ενταχθούν στο σχέδιο ανάπλασης έχουν τιμή 100.000,00 €.

Πίνακας 24: Κοστολόγηση του κτηρίου προς ανακαίνιση

Κτήριο προς ανακαίνιση	Εμβαδόν (τ.μ.)	Κοστολόγηση κτηρίου (σε €)
Πρώην Κλινική "Παναγία"	8.806,26	4.403.130,00 €

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 25: Κοστολόγηση των φωτοβολταϊκών

<b>Φωτοβολταϊκά</b>	100.000,00 €
---------------------	--------------

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 26) φαίνονται τα επιμέρους εμβαδά της περιοχής μελέτης. Αρχικά, η περιοχή έχει συνολικό εμβαδόν 147144,21 τ.μ. Αφαιρώντας τα τετραγωνικά της παραλίας, των νέων κτηρίων και του κτηρίου προς ανακαίνιση υπολογίζεται ο υπαίθριος χώρος έκτασης 130289,74 τ.μ., στον οποίο θα δημιουργηθούν ο πεζόδρομος, ο ποδηλατόδρομος, το πράσινο, τα δέντρα και άλλα. Ο προϋπολογισμός για τον υπαίθριο χώρο αγγίζει τα 65.144.870,00 €.

Παράλληλα, η δημιουργία του αλιευτικού καταφυγίου στη II Ζώνη Ανάπλασης, κοστολογείται 6.600.000,00 €.

Πίνακας 26: Κοστολόγηση του υπαίθριου χώρου

Περιοχή	Εμβαδόν (τ.μ.)
Συνολική περιοχή επέμβασης	147144,21
Περιοχή χωρίς την παραλία	141367,00
Υπαίθριος Χώρος (δρόμο-πεζόδρομο-ποδηλατόδρομο-φωτισμό- πράσινο-δέντρα)	130289,74
Σύνολο νέων κτηρίων	2271,00
Κτήριο προς ανακαίνιση	8806,26

Κοστολόγηση υπαίθριου χώρου	65.144.870,00 €
Κοστολόγηση δημιουργίας Αλιευτικού καταφυγίου	6.600.000,00 €

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

#### 5.5.2. ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 27) αναγράφεται ο χρονικός προγραμματισμός των προτεινόμενων έργων ανάπλασης για την περιοχή μελέτης. Οι εργασίες κατασκευής θα διαρκέσουν 3 χρόνια, δηλαδή θα ξεκινήσουν την 1/09/2023 και θα ολοκληρωθούν την 1/09/2026. Η πρώτη εργασία αφορά την Κατεδάφιση - Απομάκρυνση – Αποκομιδή των ανεπιθύμητων κτηρίων και έχει διάρκεια 1 μήνα. Ακολουθεί η εργασία της ανακαίνισης, η οποία θα διαρκέσει 6 μήνες. Στη συνέχεια, πραγματοποιείται για 1 χρόνο η δημιουργία του αλιευτικού καταφυγίου. Έπειτα, η τοποθέτηση των φωτοβολταϊκών για 1 μήνα και τέλος πραγματοποιείται η διαμόρφωση του υπαίθριου χώρου (δρόμοι-πεζόδρομοι-ποδηλατόδρομοι-φωτισμός- πράσινο-δέντρα) για 1 χρόνο. Κάποιες από τις εργασίες, όπου είναι εφικτό, πραγματοποιούνται ταυτόχρονα (Πίνακας 28 και Διάγραμμα 1).

Πίνακας 27: Χρονικός προγραμματισμός των έργων

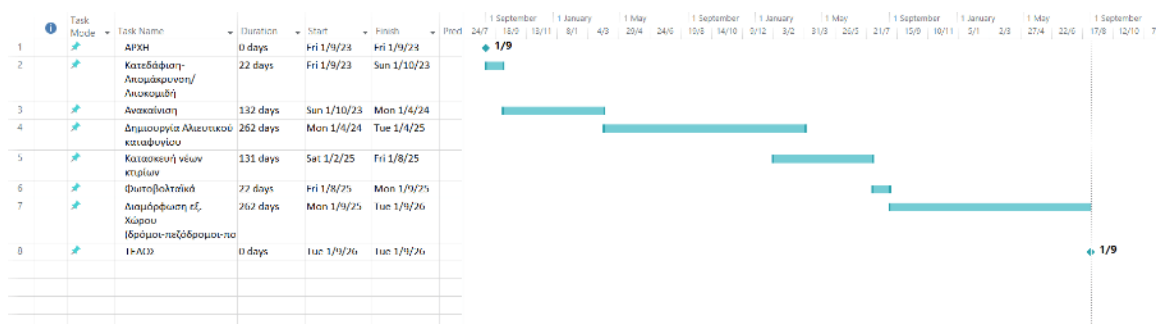
ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ			
	Διάρκεια	Αρχή	Τέλος
<b>Αρχή</b>			
Κατεδάφιση- Απομάκρυνση/ Αποκομιδή	1 μήνα	1/9/2023	1/10/2023
Ανακαίνιση	6 μήνες	1/10/2023	1/4/2024
Δημιουργία Αλιευτικού καταφυγίου	1 χρόνο	1/4/2024	1/4/2025
Κατασκευή νέων κτιρίων (ύδρευση-αποχέτευση-ηλεκτρολογικά)	6 μήνες	1/2/2025	1/8/2025
Φωτοβολταϊκά	1 μήνα	1/8/2025	1/9/2025

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Διαμόρφωση υπαίθριου χώρου (δρόμοι-πεζόδρομοι-ποδηλατόδρομοι-φωτισμός-πράσινο-δέντρα)	1 χρόνο	1/9/2025	1/9/2026
<b>Τέλος</b>			
<b>Σύνολο</b>	<b>3 χρόνια</b>	<b>1/9/2023</b>	<b>1/9/2026</b>

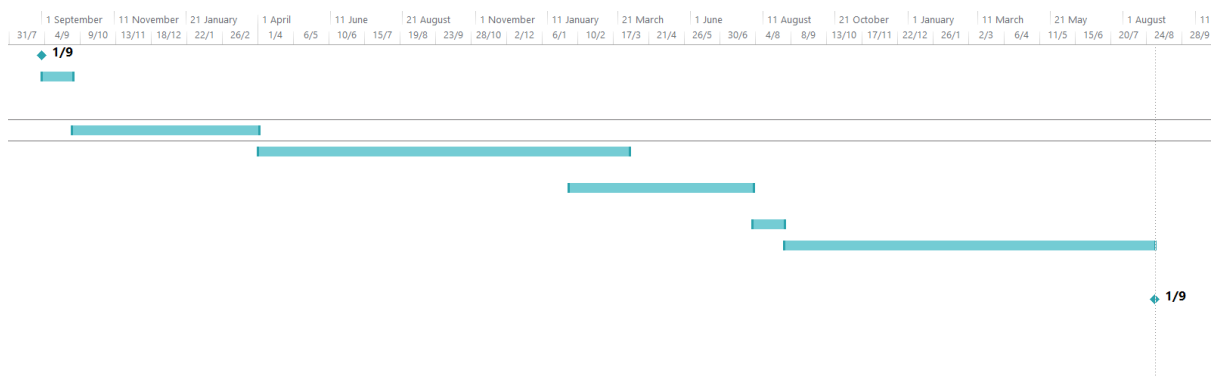
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 28: Χρονικός προγραμματισμός των έργων στα έτη κατασκευής



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 1: Χρονικός προγραμματισμός των έργων στα έτη κατασκευής



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



### 5.5.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΑ ΕΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

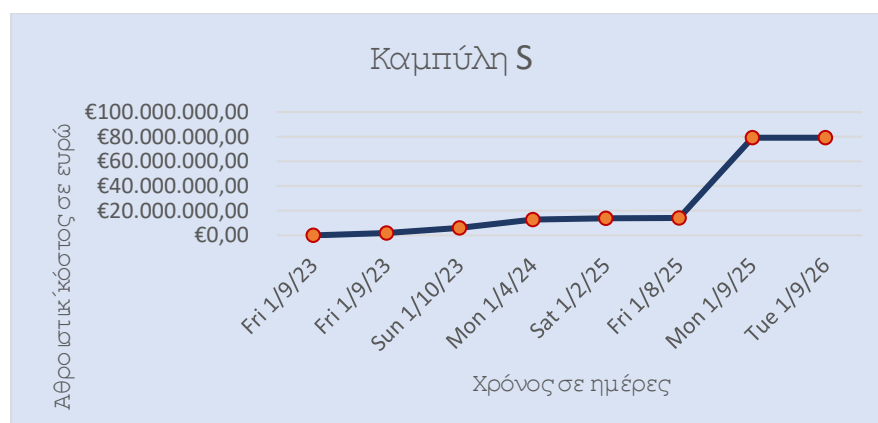
Στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 29) πραγματοποιείται η κατανομή του κόστους στα 3 έτη κατασκευής. Φαίνεται πως ο πρώτος χρόνος θα είναι ο πιο οικονομικός με κόστος 6.197.130,00€. Στον δεύτερο χρόνο το κόστος των εργασιών αυξάνεται και ανέρχεται στα 7.835.500,00€. Τέλος, στον τρίτο χρόνο το κόστος των εργασιών υπερβαίνει κατά πολύ τα δύο προηγούμενα έτη, με το ποσό να ανέρχεται στα 65.144.870,00€ (Διάγραμμα 2).

Πίνακας 29: Κατανομή του κόστους στα έτη κατασκευής

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΑ ΕΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ					
	Κόστη	Διάρκεια	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος
<b>Αρχή</b>					
Κατεδάφιση-Απομάκρυνση/Αποκομιδή	1.794.000,00 €	1 μήνα	1.794.000,00 €	-	-
Ανακαίνιση	4.403.130,00 €	6 μήνες	4.403.130,00 €	-	-
Δημιουργία Αλιευτικού καταφυγίου	6.600.000,00 €	1 χρόνο	-	6.600.000,00 €	-
Κατασκευή νέων κτιρίων (ύδρευση-αποχέτευση-ηλεκτρολογικά)	1.135.500,00 €	6 μήνες	-	1.135.500,00 €	-
Φωτοβολταϊκά	100.000,00 €	1 μήνα	-	100.000,00 €	-
Διαμόρφωση εξ. Χώρου (δρόμοι-πεζόδρομοι-ποδηλατόδρομοι-φωτισμός-πράσινο-δέντρα)	65.144.870,00 €	1 χρόνο	-	-	65.144.870,00 €
<b>Τέλος</b>					
<b>Σύνολο</b>	<b>79.177.500,00 €</b>	<b>3 χρόνια</b>	<b>6.197.130,00 €</b>	<b>7.835.500,00 €</b>	<b>65.144.870,00 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 2: Καμπύλη S, Κατανομή του κόστους στα έτη κατασκευής



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

#### 5.5.4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΛΑΝΟ ΚΑΙ ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ

Στον Πίνακα 30 αναλύονται τα ποσά μετά την επιδότηση. Σύμφωνα με τον Πίνακα για την αποπληρωμή του κόστους υλοποίησης της ανάπλασης, επιδοτήθηκε το 50% του συνολικού ποσού της ανακαίνισης του νοσοκομείου, δηλαδή τα 2.201.565,00€ καθώς και για τα έργα πρασίνου επιδοτήθηκε το 50%, δηλαδή τα 32.572.435,00€. Ακόμα, επιδοτήθηκε το 100% του ποσού της δημιουργίας του αλιευτικού καταφυγίου από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας.

Από την άλλη μεριά, δόθηκε το 20% του συνολικού ποσού ύστερα από την επιδότηση, από ίδια κεφάλαια του φορέα και το 80% του ίδιου ποσού από τραπεζικό δανεισμό. Στον Πίνακα 31 φαίνεται το χρηματοδοτικό πλάνο καθώς και η ετήσια κατανομή του. Τα ίδια κεφάλαια του φορέα φτάνουν τα 7.560.700,00 €, ενώ ο τραπεζικός δανεισμός αγγίζει τα 30.242.800,00 € συνολικά.

Πίνακας 30: Χρηματοδοτικό πλάνο και ετήσια κατανομή του

ΠΟΣΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ	
Κατεδάφιση- Απομάκρυνση/ Αποκομιδή	1.794.000,00 €
Ανακαίνιση	2.201.565,00 €
Κατασκευή νέων κτιρίων (ύδρευση-αποχέτευση-ηλεκτρολογικά)	1.135.500,00 €
Φωτοβολταϊκά	100.000,00 €
Διαμόρφωση εξ. Χώρου (δρόμοι-πεζόδρομοι-ποδηλατόδρομοι-φωτισμός- πράσινο-δέντρα)	32.572.435,00 €
Επιδότηση για το αλιευτικό καταφύγιο	0,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>37.803.500,00 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 31: Χρηματοδοτικό πλάνο και ετήσια κατανομή του

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΛΑΝΟ-ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ					
	Ποσοστά	Σύνολο	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος
Ίδια Κεφάλαια του Φορέα	20%	7.560.700,00 €	2.520.233,33 €	2.520.233,33 €	2.520.233,33 €
Τραπεζικός Δανεισμός	80%	30.242.800,00 €	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €
Επιδότηση για την ανακαίνιση κτηρίων	50%	2.201.565,00 €	2.201.565,00 €	-	-
Επιδότηση για τα έργα πρασίνου	50%	32.572.435,00 €	-	-	32.572.435,00 €
Επιδότηση για το αλιευτικό καταφύγιο	100%	6.600.000,00 €	-	6.600.000,00 €	-
<b>Σύνολο</b>		<b>79.177.500,00 €</b>	<b>14.802.731,67 €</b>	<b>19.201.166,67 €</b>	<b>45.173.601,67 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

### 5.5.5. ΠΛΑΝΟ ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ ΜΕ ΣΤΑΘΕΡΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ

Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα αναλυθεί το πλάνο αποπληρωμής δανεισμού με σταθερό επιτόκιο παραθέτοντας 3 εναλλακτικά σενάρια. Στο πρώτο σενάριο (Πίνακας 32) ο δανεισμός πραγματοποιείται τα πρώτα 3 χρόνια και η αποπληρωμή του ξεκινάει μετά την ολοκλήρωση της φάσης της κατασκευής. Με σταθερό επιτόκιο  $r=5\%$ , οι δόσεις αποπληρώνονται σε 15 χρόνια. Η κάθε δόση ανέρχεται στα 3.061.771,61€ ετησίως.

Πίνακας 32: 1<sup>ο</sup> Εναλλακτικό Σενάριο Αποπληρωμής του δανείου

1ο Σενάριο	0	1	2	3	4
Τραπεζικός Δανεισμός	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	-	-
Επιτόκιο: 5%					
Συντελεστής αναγωγής	1	0,95238	0,90703	0,86384	0,82270
Δάνειο	10.080.933,33 €	9.600.888,89 €	9.143.703,70 €		
Άθροισμα των συντελεστών αναγωγής				9,41	
Άθροισμα δανείου	28.825.525,93 €				
Δόσεις δανείου				3.061.771,61 €	3.061.771,61 €

5	6	7	8	9	10
0,78353	0,74622	0,71068	0,67684	0,64461	0,61391
3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €

11	12	13	14	15	16	17
0,58468	0,55684	0,53032	0,50507	0,48102	0,45811	0,43630
3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €	3.061.771,61 €

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Το 2<sup>ο</sup> εναλλακτικό σενάριο το επιτόκιο αυξάνεται και γίνεται  $r = 8\%$ . Οι δόσεις πάλι αποπληρώνονται σε 15 χρόνια. Η κάθε δόση ανέρχεται στα 3.823.450,37€ (Πίνακας 33).

Πίνακας 33: 2<sup>ο</sup> Εναλλακτικό Σενάριο Αποπληρωμής του δανείου

2ο Σενάριο	0	1	2	3
Τραπεζικός Δανεισμός	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	
Επιτόκιο: 8%				
Συντελεστής αναγωγής	1	0,92593	0,85734	0,79383
Δάνειο	10.080.933,33 €	9.334.197,53 €	8.642.775,49 €	
Άθροισμα των συντελεστών αναγωγής				7,34
Άθροισμα δανείου	28.057.906,36 €			
Δόσεις δανείου				3.823.450,37 €

4	5	6	7	8	9
0,73503	0,68058	0,63017	0,58349	0,54027	0,50025
3.823.450,37 €	3.823.450,37 €	3.823.450,37 €	3.823.450,37 €	3.823.450,37 €	3.823.450,37 €

10	11	12	13
0,46319	0,42888	0,39711	0,36770
3.823.450,37 €	3.823.450,37 €	3.823.450,37 €	3.823.450,37 €

14	15	16	17
0,34046	0,31524	0,29189	0,27027

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

3.823.450,37 €	3.823.450,37 €	3.823.450,37 €	3.823.450,37 €

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο 3<sup>ο</sup> εναλλακτικό σενάριο το επιτόκιο είναι  $r=5\%$ . Οι δόσεις αποπληρώνονται σε 20 χρόνια με ετήσια δόση 2.550.120,84 € (Πίνακας 34).

Πίνακας 34: 3<sup>ο</sup> Εναλλακτικό Σενάριο Αποπληρωμής του δανείου

3ο Σενάριο	0	1	2	3
Τραπεζικός Δανεισμός	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	-
Επιτόκιο: 5%				
Συντελεστής αναγωγής	1	0,95238	0,90703	0,86384
Δάνειο	10.080.933,33 €	9.600.888,89 €	9.143.703,70 €	
Άθροισμα των συντελεστών αναγωγής				11,30
Άθροισμα δανείου	28.825.525,93 €			
Δόσεις δανείου				2.550.120,84 €

4	5	6	7	8	9
0,82270	0,78353	0,74622	0,71068	0,67684	0,64461
2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €

10	11	12	13	14	15
0,61391	0,58468	0,55684	0,53032	0,50507	0,48102
2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

16	17	18	19	20	21	22
0,45811	0,43630	0,41552	0,39573	0,37689	0,35894	0,34185
2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €	2.550.120,84 €

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τέλος, στο 4<sup>ο</sup> εναλλακτικό σενάριο το επιτόκιο είναι  $r=5\%$ . Οι δόσεις αποπληρώνονται σε 12 χρόνια με ετήσια δόση 3.585.607,59 € (Πίνακας 35).

Πίνακας 35: 4<sup>ο</sup> Εναλλακτικό Σενάριο Αποπληρωμής του δανείου

4ο Σενάριο	0	1	2	3
Τραπεζικός Δανεισμός	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	10.080.933,33 €	-
Επιτόκιο: 5%				
Συντελεστής αναγωγής	1	0,95238	0,90703	0,86384
Δάνειο	10.080.933,33 €	9.600.888,89 €	9.143.703,70 €	
Άθροισμα των συντελεστών αναγωγής				8,04
Άθροισμα δανείου	28.825.525,92 €			
Δόσεις δανείου				3.585.607,59 €

4	5	6	7	8	9	10
-						
0,82270	0,78353	0,74622	0,71068	0,67684	0,64461	0,61391
3.585.607,59 €	3.585.607,59 €	3.585.607,59 €	3.585.607,59 €	3.585.607,59 €	3.585.607,59 €	3.585.607,59 €

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

11	12	13	14
0,58468	0,55684	0,53032	0,50507
3.585.607,59 €	3.585.607,59 €	3.585.607,59 €	3.585.607,59 €

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Το επικρατέστερο σενάριο για την πρόταση ανάπλασης είναι το τέταρτο, καθώς τα έσοδα είναι αρκετά με αποτέλεσμα να υπάρχει η δυνατότητα αποπληρωμής μεγαλύτερου ποσού σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα με χαμηλό επιτόκιο  $r=5\%$ .

#### 5.5.6. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Τα απαιτούμενα ετήσια έσοδα του έργου ανάπλασης προκύπτουν από τις δραστηριότητες που θα χωροθετηθούν στην περιοχή, μέσω της ενοικίασης των χώρων. Πιο συγκεκριμένα, τα ετήσια έσοδα ανέρχονται στα 22.243.164,00€ και προέρχονται από τα ακόλουθα (Πίνακες 36, 37 και 38):

Πίνακας 36: Απαιτούμενα ετήσια έσοδα μετά την περίοδο κατασκευής

Ετήσια Έσοδα	Τετραγωνικά μέτρα/Άτομα	Τιμή	Σύνολο
Μικρό μουσείο αλιευτικών εργαλείων	4000 άτομα	7,00 €	28.000,00 €
Εστιατόριο	200 τ.μ.	50/τ.μ.	120.000,00 €
Ισόγειο κτίσμα για την εξυπηρέτηση των επιβατών	150 τ.μ.	50/τ.μ.	90.000,00 €
Υπαίθρια στεγασμένη ιχθυόσκαλα τοπικής κλίμακας	150 τ.μ.	60/τ.μ.	108.000,00 €
Περίπτερο Ενημέρωσης	60 τ.μ.	20/τ.μ.	14.400,00 €
Αναψυκτήριο	60 τ.μ.	20/τ.μ.	14.400,00 €
Καφετέριες	676 τ.μ.	20/τ.μ.	162.240,00 €
Αθλητικές υποδομές	585 τ.μ.	50/τ.μ.	351.000,00 €
Νοσοκομείο	8806,26 τ.μ.	200/τ.μ.	21.135.024,00 €
Αλιευτικό καταφύγιο			83.100,00 €
Ενοικίαση γηπέδων για αγώνες και άλλες διοργανώσεις			41.000,00 €
Μικρό γραφείο (λιμενικό φυλάκιο)	20,00	20/τ.μ.	4.800,00 €
Χώροι υγιεινής και αποθηκευτικοί χώροι	50,00	20/τ.μ.	12.000,00 €
Κτήριο παροχής: ηλεκτροφωτισμού, πυρόσβεσης, ύδρευσης – αποχέτευσης κλπ.	220,00	30/τ.μ.	79.200,00 €
<b>Σύνολο</b>			<b>22.243.164,00 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 37: Απαιτούμενα ετήσια έσοδα μετά την περίοδο κατασκευής από την ενοικίαση θέσεων ελλιμενισμού

Ενοικίαση θέσεων ελλιμενισμού	Αριθμός σκαφών	Τιμή Ετησίως	Σύνολο
Σκάφη παράκτια αλιείας 9μ.	35	800,00 €	28.000,00 €
Καταμαράν 18μ.	10	2.500,00 €	25.000,00 €
Τουριστικές βάρκες 9μ.	20	1.000,00 €	20.000,00 €
Γρι – γρι	8	450,00 €	3.600,00 €
Επιβατικά σκάφη μήκους 16μ.	10	650,00 €	6.500,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>83</b>	<b>5.400,00 €</b>	<b>83.100,00 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 38: Απαιτούμενα ετήσια έσοδα μετά την περίοδο κατασκευής από την ενοικίαση των γηπέδων

Ενοικίαση γηπέδων	Τιμή ανά ώρα	Ετησίως (ώρες)	Σύνολο
1 Γήπεδο ποδοσφαίρου 7x7	30	600	18.000,00 €
2 Γήπεδα τένις	50	300	15.000,00 €
2 γήπεδα βόλεϊ	40	200	8.000,00 €
<b>Σύνολο</b>			<b>41.000,00 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στον Πίνακα 39 αναφέρονται τα ετήσια λειτουργικά έξοδα τα οποία ανέρχονται στα 1.071.775,00 € και είναι εμφανώς πολύ λιγότερα από τα ετήσια έσοδα. Είναι άξιο αναφοράς η ΔΕΗ η οποία είναι μηδενική, καθώς όπως έχει αναλυθεί και προηγουμένως, θα υπάρχουν φωτοβολταϊκά στις ταράτσες των κτηρίων και στήλες φωτισμού στον υπαίθριο χώρο με ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά συλλέγοντας την ενέργεια από το φως του ηλίου.

Πίνακας 39: Λειτουργικά Έξοδα Ανά Έτος

Λειτουργικά Έξοδα Ανά Έτος	
Νερό	1.000,00 €
ΔΕΗ	-
20 άτομα προσωπικό	280.000,00 €
Συντήρηση του υπαίθριου χώρου	724.775,00 €
Συντήρηση του αλιευτικού καταφυγίου	66.000,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>1.071.775,00 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 40) ερμηνεύει κατά πόσο η επένδυση έχει όφελος ή θα προκαλέσει ζημιά στον επενδυτή. Αυτό το καταλαβαίνουμε από την τιμή που παίρνει η Συνολική ΚΠΑ. Αν η Συνολική ΚΠΑ βγει μηδενική, τότε τα έσοδα από το έργο αποπληρώνουν την αρχική επένδυση και δεν δημιουργούν ούτε όφελος αλλά ούτε και ζημιά στον επενδυτή. Αν βγει θετική, τότε η επένδυση θεωρείται κερδοφόρα, ενώ αν βγει αρνητική τότε η επένδυση καταλήγει σε ζημιά. Στη προκύπτουσα περίπτωση η συνολική ΚΠΑ βγαίνει θετική (113.267.957,10€), με αποτέλεσμα η επένδυση να θεωρείται κερδοφόρα.

Πίνακας 40: Λειτουργικά Έξοδα Ανά Έτος

12 χρόνια αποπληρωμή δανείου +5 χρόνια Λειτουργία	0	1	2	3
Κεφάλαιο Φορέα	-2.520.233,33 €	-2.520.233,33 €	-2.520.233,33 €	
Δάνειο	-	-	-	-3.585.607,59 €
Έσοδα	-	-	-	22.243.164,00 €
Έξοδα	-	-	-	-1.071.775,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>-2.520.233,33 €</b>	<b>-2.520.233,33 €</b>	<b>-2.520.233,33 €</b>	<b>17.585.781,41 €</b>
Συντελεστής αναγωγής	1	0,909090909	0,826446281	0,751314801
<b>ΚΠΑ</b>	<b>-2.520.233,33 €</b>	<b>-2.291.121,21 €</b>	<b>-2.082.837,47 €</b>	<b>13.212.457,86 €</b>
<b>ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΚΠΑ</b>	<b>113.267.957,10 €</b>			

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

4	5	6	7	8
-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €
22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €
-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €
17.585.781,41 €	17.585.781,41 €	17.585.781,41 €	17.585.781,41 €	17.585.781,41 €
0,683013455	0,620921323	0,56447393	0,513158118	0,46650738
<b>12.011.325,33 €</b>	<b>10.919.386,66 €</b>	<b>9.926.715,15 €</b>	<b>9.024.286,50 €</b>	<b>8.203.896,82 €</b>

9	10	11	12	13	14
-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €	-3.585.607,59 €
22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €
-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €
17.585.781,41 €	17.585.781,41 €	17.585.781,41 €	17.585.781,41 €	17.585.781,41 €	17.585.781,41 €
0,424097618	0,385543289	0,350493899	0,318630818	0,28966438	0,263331254
<b>7.458.088,01 €</b>	<b>6.780.080,01 €</b>	<b>6.163.709,10 €</b>	<b>5.603.371,91 €</b>	<b>5.093.974,46 €</b>	<b>4.630.885,88 €</b>

15	16	17	18	19
-	-	-	-	-
22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €	22.243.164,00 €
-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €	-1.071.775,00 €
21.171.389,00 €	21.171.389,00 €	21.171.389,00 €	21.171.389,00 €	21.171.389,00 €
0,239392049	0,217629136	0,197844669	0,17985879	0,163507991
<b>5.068.262,20 €</b>	<b>4.607.511,09 €</b>	<b>4.188.646,45 €</b>	<b>3.807.860,41 €</b>	<b>3.461.691,28 €</b>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η έννοια της ανάπλασης στην ελληνική νομοθεσία εισήχθη χρονικά καθυστερημένα σε σχέσεις με τις εξελίξεις στον ευρωπαϊκό χώρο, έτσι θεωρείται σχετικά νέος θεσμός και δεν έχει διανύσει μεγάλη πορεία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι στις ελληνικές πόλεις έχουν εφαρμοστεί λίγα παραδείγματα ανάπλασης ακόμα κι αν αντιμετωπίζουν αντίστοιχα σοβαρά αστικά προβλήματα. Κατά συνέπεια, υπάρχει έλλειψη τεχνογνωσίας για τις αναπλάσεις στην ελληνική επικράτεια.

Η περιοχή μελέτης επιλέχθηκε στα πλαίσια της εκπόνησης την παρούσας διπλωματικής. Είναι τμήμα του παράκτιου μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς. Αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου σχεδιασμού, του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου που έχει συνταχθεί για το Παραλιακό Μέτωπο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από μεγάλο ποσοστό ελεύθερων χώρων με μεγάλες δυνατότητες σχεδιασμού, υψηλή ποιότητα θέας προς τη θάλασσα, καλή κατάσταση του οδικού δικτύου (ασφαλτόστρωση) και κτηριακού δυναμικού και τακτική εξυπηρέτηση από τις αστικές συγκοινωνίες. Κάποια από τα αδύναμα στοιχεία της περιοχής είναι οι αδιαμόρφωτοι ελεύθεροι χώροι, το ανεκμετάλλευτο κτηριακό δυναμικό και τα αδόμητα οικοπέδα, η έλλειψη ποδηλατοδρόμου που να διασχίζει την περιοχή, η έλλειψη πεζόδρομου, καθώς τα ήδη υπάρχοντα μονοπάτια δεν διασχίζουν όλη την περιοχή και διακόπτονται σε πολλά σημεία. Το εγκαταλελειμμένο νοσοκομείο «Παναγία» αποτελεί αδύναμο στοιχείο, το οποίο βρίσκεται σε ένα πολύ μεγάλο οικοδομικό τετράγωνο αδιαμόρφωτο και είναι πηγή μόλυνσεων για την περιοχή. Ακόμα, αδύναμο στοιχείο αποτελεί σε κάποια σημεία, η δύσκολη πρόσβαση στην παραλία λόγω του υψόμετρου και της γεωτεκτονικής της περιοχής. Τέλος, κάποια ανίσχυρα στοιχεία αποτελούν η μολυσμένη θάλασσα καθώς και ο μολυσμένος ατμοσφαιρικός αέρας.

Επιλέχθηκε αυτή η περιοχή λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της, βασιζόμενη στην ανάλυση, κι έτσι κρίθηκε σκόπιμη η προσπάθεια αναστροφής της παρακμής βελτιώνοντας τη φυσική δομή των προβληματικών σημείων της περιοχής.

Όσον αφορά τη συγκεκριμένη πρόταση ανάπλασης έγινε μία προσπάθεια βελτίωσης και ανάπτυξης του τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς, επιλύοντας τα υφιστάμενα προβλήματα και αδυναμίες μέσω της εφαρμογής των αρχών ανάπλασης που ορίστηκαν για την περιοχή. Κάποιες από τις αρχές είναι η αποκατάσταση και η φυσική και λειτουργική συνέχεια της πόλης και του νερού, η δημιουργία πόλου έλξης με παράλληλο άξονα το νερό, η δημιουργία πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου ώστε να διασχίζει όλη την περιοχή μελέτης, η απομάκρυνση κτηρίων και κατασκευών που βρίσκονται πάνω στη γραμμή αιγιαλού, η αποκατάσταση των άδειων και αδόμητων οικοπέδων, η εξασφάλιση δικτύου υπαίθριων χώρων πρασίνου, η επανααξιοποίηση της πρώην κλινικής «Παναγία», διατηρώντας τη χρήση γης του οικοπέδου ώστε να απομακρυνθεί μία ακόμα εστία μόλυνσεως στην περιοχή. Ακόμα, ο διαχωρισμός της περιοχής σε ζώνες, λόγω των ιδιαίτερων υφιστάμενων χρήσεων γης και των επιτρεπόμενων από το Π.Δ. χρήσεων γης, καθώς και των όρων και περιορισμών δόμησης, καθώς και ο Σχεδιασμός της πρότασης λαμβάνοντας υπόψη τα όρια δόμησης (π.χ. Γραμμή Αιγιαλού, Γραμμή Παραλίας).

Οι παρεμβάσεις που προτείνονται επιδιώκουν την καθολική αναβάθμιση της αισθητικής και λειτουργίας του παράκτιου μετώπου, προσφέροντας στους κατοίκους καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και προσέλκυση τουριστών. Ορίστηκαν με σεβασμό προς την ευρύτερη περιοχή και τις συνδέσεις που δημιουργεί καθώς η περιοχή προσαρμόστηκε



με τις απαιτήσεις τους και τη χωρική κλίμακα της πόλης, του δήμου και της ευρύτερης περιοχής.

Η παρούσα ανάπλαση ευελπιστεί να αλλάξει ουσιαστικά την εικόνα του δήμου και να επιτύχει τους στόχους που έχουν οριστεί για εκείνη. Αναλυτικότερα, μέσω της ανάπλασης αναβαθμίζεται το παραλιακό μέτωπο βελτιώνοντας έτσι την ποιότητα ζωής και το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων. Ακόμα, αξιοποιούνται οι κτηριακές εγκαταστάσεις της πρώην κλινικής «Παναγία», καθώς το κτήριο ανακαινίζεται και παύει να αποτελεί πηγή εστίας μόλυνσεων και βρωμιάς. Στη συνέχεια, αξιοποιώντας τα παραδείγματα ανάπλασης που έγιναν εκτός αλλά και εντός Ελλάδας, ενσωματώθηκαν κάποιες ιδέες που ταίριαζαν στη φυσιογνωμία της περιοχής (λ.χ. ανάδειξη πρασίνου, ποδηλατόδρομος κ.ά.). Επίσης, δημιουργήθηκε αλιευτικό καταφύγιο στο οποίο ενσωματώνονται και άλλες χρήσεις όπως ο πολιτισμός και ο τουρισμός και παύει πλέον να αποτελεί ένα ακόμα αστικό κενό στο παραλιακό μέτωπο. Με τη βελτίωση και την ενίσχυση των ήδη υπάρχοντων μονοπατιών και τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμου και ποδηλατοδρόμου τα οποία θα διασχίζουν όλη την περιοχή θα επιτευχθεί η σύνδεση της και η συνοχή όλων των χρήσεων.

Πέραν από την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής και τη λειτουργική βελτίωσή της, με την παρούσα πρόταση ανάπλασης επιτυγχάνονται στόχοι όπως η δημιουργία νέων ευκαιριών εργασίας σε θέσεις όπως την εστίαση, τον πολιτισμό και άλλα και θα οδηγήσει σε μείωση της ανεργίας και στην παραμονή των νέων στην περιοχή.

Οι αναπτύξεις μικτής χρήσης μεγάλης κλίμακας προσφέρουν πολλές επιχειρηματικές ευκαιρίες. Αυτά τα έργα επιχειρούν να αποκαταστήσουν τη ζωτικότητα μιας πόλης. Τα πάρκα, οι πεζοδρόμοι δίπλα στο νερό και η προστασία του περιβάλλοντος προσθέτουν στο πολιτιστικό τοπίο τα προαναφερόμενα οφέλη.

Αναφορικά με τις πιέσεις στο περιβάλλον που μπορεί να δημιουργήσει η ανάπλαση θα είναι περιορισμένες. Κυριότερη και μοναδική αναμένεται να είναι η πίεση που αφορά τις εργασίες στη φάση κατασκευής του αλιευτικού καταφυγίου και κυρίως πιθανή διαταραχή της θαλάσσιας βλάστησης και η πιθανή προσωρινή ενόχληση των ειδών ιχθυοπανίδας κατά τις διαδικασίες εκβάθυνσης. Επιπτώσεις στο περιβάλλον και στον θαλάσσιο χώρο λόγω της αύξησης της κινητικότητας των σκαφών θεωρούνται περιορισμένες, λόγω πιθανής απόρριψης υλικών. Η ενίσχυση της περιοχής με ποδηλατόδρομο θα ενθαρρύνει τους κατοίκους να μειώσουν τη χρήση του αυτοκινήτου και να χρησιμοποιούν το ποδήλατο δημιουργώντας θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον και μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και παραγωγής αέριων ρύπων.

Η ανθρώπινη υγεία βελτιώνεται καθώς προσφέρεται ελεύθερος χώρος για περπάτημα και ποδήλατο, καθώς και εξειδικευμένο μέρος για γυμναστική, τόνωση και άσκηση (λ.χ. υπαίθριο γυμναστήριο, γήπεδα ποδοσφαίρου, βόλεϊ και τένις).

Η ανάπλαση της περιοχής θα οδηγήσει σε αύξηση της τιμής και της αξίας των παρακείμενων ιδιοκτησιών.

Ακόμα, η ανάπλαση θα οδηγήσει στην ανάδειξη και αναβάθμιση του τοπίου προσελκύνοντας όλο και περισσότερους επισκέπτες. Η παρουσία του κόσμου μπορεί να προκαλέσει αυξημένη όχληση, όμως ο σχεδιασμός το λαμβάνει υπόψιν και επιδιώκει την όσο πιο μικρή πιθανότητα υποβάθμισης σημαντικών στοιχείων της περιοχής.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

2019 Η ΕΤΕπ με μια ματιά. (n.d.).

Adair, A. , B. J. , & M. S. (1996). *Regeneration processes in Northern Ireland: the public sector and partnership structures. European Planning Studies.*

Aydinöz, G. (1998). *The revitalization and redevelopment of urban waterfronts. Izmir Institute of Technology.*

Bardon, J. (1982). *Belfast: an illustrated history. Blackstaff Press.*

Beswick, C. (2001). *Public-private partnerships in urban regeneration: the case of the London Docklands .* (Unpublished master's thesis). University of Calgary, Calgary, AB.

*BMWK - European energy policy.* (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from <https://www.bmwk.de/Redaktion/EN/Artikel/Energy/european-energy-policy.html>

Brasili. (2011). *Conference Paper: Local and Urban Development in the European Union.*

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

Brownill, S. , & O. 'Hara, G. (2015). *From planning to opportunism? Re-examining the creation of the London Docklands Development Corporation. Planning Perspectives: Vol. 30(4).*

*Building Europe's largest urban regeneration project with ECOPact.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.holcim.com/who-we-are/our-stories/ellinikon>

Church A. (1990). *Transport and urban regeneration in London Docklands: a victim of success or a failure to plan? Vol. 7(4).*

Colquhoun, I. (1994). *Urban Regeneration.*

Couch, C. , & F. C. (2003). *Introduction: The European context and theoretical framework. Urban regeneration in Europe.*

Couch, C., Fraser, C., & Percy, S. (2003). *Urban Regeneration in Europe Chris Couch Blackwell Science.*

Department of the Environment (NI). (1988). *Shaping Our Future: Draft Regional Strategic Framework for Northern Ireland. The Stationery Office.*

*Department of Transport press releases.* (1990).

Drewe, P. , K. J. L. , H. E. (2008). *The Challenge of Social Innovation in Urban revitalization. Techne press.*

*ektenepol / Ενωτική Παρέμβαση Μηχανικών Θράκης.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://epamth.wordpress.com/2006/11/23/ektenepol/>

*European Commission Directorate-General for Regional Policy The intensity of research and development varies greatly from one region to another.* (n.d.). Retrieved June

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

23, 2023, from

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm) Commissioner Danuta Hübner: [http://europa.eu.int/comm/commission\\_barroso/hubner/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/commission_barroso/hubner/index_en.htm) [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/debate/forum\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/debate/forum_en.htm)

*European Investment Bank – EIB | European Union.* (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from [https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-investment-bank-eib\\_en](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-investment-bank-eib_en)

*European Regional Development Fund (ERDF) | Fact Sheets on the European Union | European Parliament.* (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/95/el-fondo-europeo-de-desarrollo-regional-feder->

*European Union (EU) | Urban Agenda Platform.* (n.d.-a). Retrieved June 21, 2023, from [https://www.urbanagendaplatform.org/european\\_union](https://www.urbanagendaplatform.org/european_union)

*European Union (EU) | Urban Agenda Platform.* (n.d.-b). Retrieved June 22, 2023, from [https://www.urbanagendaplatform.org/european\\_union](https://www.urbanagendaplatform.org/european_union)

*European Union (EU) | Urban Agenda Platform.* (n.d.-c). Retrieved June 22, 2023, from [https://www.urbanagendaplatform.org/european\\_union](https://www.urbanagendaplatform.org/european_union)

*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration | ISPI.* (n.d.-a). 2020. Retrieved June 22, 2023, from <https://www.ispionline.it/en/publication/europes-recovery-plans-unique-opportunity-urban-regeneration-28280>

*Europe's Recovery Plans: A Unique Opportunity for Urban Regeneration | ISPI.* (n.d.-b). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.ispionline.it/en/publication/europes-recovery-plans-unique-opportunity-urban-regeneration-28280>

Giovinazzi, O. , M. M. (2010). Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities. *TeMALab Journal* , 57–64.

Grasso. (2011). *ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.*

*Greece | urbact.eu.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://urbact.eu/taxonomy/term/95>

Hall P. and U. Pfeiffer. (2000). *Urban Future 21.* FMTBH/E & FN SPON.

*Handbook of Sustainable Urban Development Strategies | European Commission.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://urban.jrc.ec.europa.eu/urbanstrategies/introduction#the-chapter>

Home R. (1990). *Planning around London's megaproject: Canary Wharf and the Isle of Dogs: Vol. 7(2).*

*Homepage - Μητροπολιτικό Πάρκο Αντώνης Τρίτσης.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://parkotritsis.gr/>

*Horizon Europe.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from [https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe\\_en](https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe_en)

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

- Hou D. (2009). *Urban Waterfront Landscape Planning* Master thesis. Blekinge Institute of Technology Karlskrona.
- Hussein M. (2015). *Urban Regeneration and the Transformation of the Urban Waterfront. A Case Study of Liverpool Waterfront Regeneration.*
- Ildefons Cerdà - Wikipedia.* (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from [https://en.wikipedia.org/wiki/Ildefons\\_Cerd%C3%A0](https://en.wikipedia.org/wiki/Ildefons_Cerd%C3%A0)
- Inforegio - Cohesion Fund.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/cohesion-fund\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en)
- Inforegio - European Regional Development Fund.* (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/erdf\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en)
- Infrastructure Fund of Funds – Greece.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.eib.org/en/products/mandates-partnerships/shared-management-funds/greece.htm>
- Ledgerwood G. (1985). *Urban Innovation: The Transformation of London's Docklands, 1968-84.* (Gower Publishing Company., Ed.).
- London Docklands; A History | Anderson Rose.* (n.d.). Retrieved June 23, 2023, from <https://andersonrose.co.uk/blog/london-docklands-a-history/435>
- María Francisca González. (2018). Antalya Konyaalti Coastline Urban Rehabilitation. *Archdaily.* [https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects?ad\\_source=search&ad\\_medium=projects\\_tab](https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-ozger-urger-architects?ad_source=search&ad_medium=projects_tab)
- Matthew, R. (1963). *Belfast Regional Survey and Plan.* HMSO, Belfast.
- McKay, S. (2003). *Urban Regeneration in Belfast. Urban regeneration in Europe, .*
- Meegan, R. (1993). *Urban Development Corporations; Urban Entrepreneurialism and Locality.* In: IMRIE, R. & THOMAS, H. (eds.) *British Urban Policy and the Urban Development Corporations.* . Pual Chapman Publishing.
- Meegan, R. (1999). *Urban Development Corporations, Urban Entrepreneurialism and Locality: the Merseyside Development Corporation.*
- Menchawy, A. E. (2008). *Urban regeneration in Mediterranean cities: an integrated urban development of Brownfield sites.*
- Millet, Ll. (1990). "Las áreas olímpicas" in *Barcelona, la ciutat i el 92.* HOLSA. Olimpiada Cultural.
- Monclus F.J. (2003). *The Barcelona model: From reconstruction to strategic urban projects* (Vol. 18).
- "Next Generation EU" Ελλάδα 2.0 EUROPEAN UNION. (n.d.).
- Oikonomou D. (2004). *Urban regeneration and urban reforms.* Texnika xronika.
- Oriol, N. (1998). *The transformation of Barcelona's waterfront.*
- Parkinson, M. , F. B. & J. D. R. (1988). *Regenerating the Cities: The UK Crisis and the US Experience.* Manchester University Press.

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

(PDF) *FAILURE TO IMPLEMENT THE INSTITUTIONAL TOOL OF REGENERATION. THE CASE OF VOLOS* / Vassia Lianopoulou - Academia.edu. (n.d.). Retrieved June 28, 2023, from [https://www.academia.edu/21338021/FAILURE\\_TO\\_IMPLEMENT\\_THE\\_INSTITUTIONAL\\_TOOL\\_OF\\_REGENERATION\\_THE\\_CASE\\_OF\\_VOLOS](https://www.academia.edu/21338021/FAILURE_TO_IMPLEMENT_THE_INSTITUTIONAL_TOOL_OF_REGENERATION_THE_CASE_OF_VOLOS)

Pearson, L. , N. P. and R. P. (2014). *Resilient Sustainable Cities*. Routledge.

Pereira. (2010). *URBAN RENAISSANCE: THE ROLE OF URBAN REGENERATION IN EUROPE'S URBAN DEVELOPMENT FUTURE* .

*Questions and answers: InvestEU Programme*. (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_22\\_1549](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_22_1549)

*Renovation wave*. (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from [https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-efficient-buildings/renovation-wave\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-efficient-buildings/renovation-wave_en)

Roberts, P. (2000). *The evolution, definition and purpose of urban regeneration*.

Roberts, P., & Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook* - Google Books. [https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=oR70O6MayFAC&oi=fnd&pg=PP1&dq=Roberts,+P.+and+Sykes,+H.+\(eds\)+\(2000\).+Urban+Regeneration,+A+Handbook,+London:+Sage+Publication.&ots=8WDTdg80q3&sig=T5nByp\\_gVSmkO7\\_IR\\_psQofw5Do&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=oR70O6MayFAC&oi=fnd&pg=PP1&dq=Roberts,+P.+and+Sykes,+H.+(eds)+(2000).+Urban+Regeneration,+A+Handbook,+London:+Sage+Publication.&ots=8WDTdg80q3&sig=T5nByp_gVSmkO7_IR_psQofw5Do&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)

Robson, B. (1995). *Paying for it', Journal of Planning and Environmental Law, Special Issue on Politics and Planning*.

Rodwell D. (2008). *Urban Regeneration and the Management of Change Liverpool and the Historic Urban Landscape*.

Rodwell, D. (2014). Urban Regeneration and the Management of Change. [Http://Dx.Doi.Org/10.1080/13556207.2008.10785025](http://Dx.Doi.Org/10.1080/13556207.2008.10785025), 14(2), 83–106. <https://doi.org/10.1080/13556207.2008.10785025>

Stavridou, K., & Lianopoulou, V. (n.d.). *FAILURE TO IMPLEMENT THE INSTITUTIONAL TOOL OF REGENERATION. THE CASE OF VOLOS*.

*Territorial Agenda 2030 | Territorial Agenda 2030 | A future for all places*. (n.d.). Retrieved June 28, 2023, from <https://territorialagenda.eu/ta2030/>

*The European Urban Initiative | UIA - Urban Innovative Actions*. (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from <https://www.uia-initiative.eu/en/eui/european-urban-initiative>

Tsoukala A. (2005). *Implementation problems of urban tool planning*.

Tsukio, Y. (1984). *Waterfront. Tokyo: Process Architecture*.

*UIA - Urban Innovative Actions*. (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from <https://www.uia-initiative.eu/en>

*URBACT - Homepage | urbact.eu*. (n.d.-a). Retrieved June 21, 2023, from <https://urbact.eu/>



ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

*URBACT - Homepage* / *urbact.eu*. (n.d.-b). Retrieved June 22, 2023, from <https://urbact.eu/>

*Urban Agenda for the EU*. (n.d.-a). Retrieved June 21, 2023, from [https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu\\_en#better-regulation](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_en#better-regulation)

*Urban Agenda for the EU*. (n.d.-b). Retrieved June 21, 2023, from [https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu\\_en#better-regulation](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_en#better-regulation)

*What is Horizon 2020?* / *Horizon 2020*. (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://wayback.archive-it.org/12090/20220124080607/https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/what-horizon-2020>

## Ελληνική Βιβλιογραφία

Ανδρικοπούλου, Ε. , Γ. Α. , Κ. Γ. & Π. Μ. (2014). *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές: για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*. Κριτική.

Αραβαντινός, Α. (1997). *Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*. Συμμετρία.

Αραβαντινός Α. (2002). *Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών—προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα;*» (Vol. 1:). Αειχώρος.

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

Αρβανιτάκη, Α. (2005). *Οι αναπλάσεις επτά χρόνια μετά τον Ν. 2508/97*.

Ασπρογέρακας, Ε. (2016). Προσεγγίσεις ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων στην Ελλάδα: Εργαλεία και στοιχεία διακυβέρνησης. *Αειχώρος: Κείμενα Χωροταξίας, Πολεοδομίας Και Ανάπτυξης*, 26, 4-36.

*Αττάλεια - Βικιπαίδεια*. (n.d.). Retrieved June 20, 2023, from <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%84%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B1>

Γετιμής Π. (1989). *Οικιστική Οολιτική στην Ελλάδα*. εκδ. Οδυσσέας.

Γετιμής Π. (1999). *Αστικές πολιτικές και κοινωνικά κινήματα στις πόλεις*.

Γεωργαράκης Ν. (2017). *Αποτίμηση και σχεδιασμός δημόσιων πολιτικών στον τομέα των Αστικών Αναπλάσεων*.

Δέφνερ Α. (1999). *Πολιτιστικός τουρισμός και δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου: η επίδραση στις λειτουργίες των πόλεων*.

Δημαράς Γ. (2019). *ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ. Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των θεσμικών εργαλείων και διαδικασιών για τον σχεδιασμό - επανασχεδιασμό και την υλοποίηση*

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

*ολοκληρωμένων προγραμμάτων ανάπλασης με στόχο την αειφορία και ανθεκτικότητα των οικισμών.*

*Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια – Delta Engineering.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.deltaengineering.gr/%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%B1/>

*ΕΠΑνεΚ – ΕΣΠΑ 2014-2020 – Ταμείο Κεφαλαίου JEREMIE.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <http://www.antagonistikotita.gr/greek/prokResultsFull.asp?id=91>

*Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή | Ευρωπαϊκή Ένωση.* (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from [https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-economic-and-social-committee-eesc\\_el](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-economic-and-social-committee-eesc_el)

Ζηβάς Δ. (1977). *Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών. Το παρόν και το μέλλον της Πλάκας.* ΥΔΕ.

Ιατριδου Μ. (2006). *Φαληρικός Όρμος.*

[https://scholar.google.com/scholar?hl=en&as\\_sdt=0%2C5&q=%CE%99%CE%B1%CF%84%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%BF%CF%85%2C+%CE%9C.+%282006%29+%CE%A6%CE%B1%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82+%CE%8C%CF%81%2%B5%CE%BF%CF%82%3A+%CE%97+%CE%9F%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE+%CE%94%CF%8C%CE%BC%CE%B7%CF%83%CE%B7+%CE%BA%CE%B1%CE%B9+%CE%B7+%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%AC+%CE%9F%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE+%CE%95%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7.+%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%AD%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B1%CF%82.+&btnG=](https://scholar.google.com/scholar?hl=en&as_sdt=0%2C5&q=%CE%99%CE%B1%CF%84%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%BF%CF%85%2C+%CE%9C.+%282006%29+%CE%A6%CE%B1%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82+%CE%8C%CF%81%2%B5%CE%BF%CF%82%3A+%CE%97+%CE%9F%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE+%CE%94%CF%8C%CE%BC%CE%B7%CF%83%CE%B7+%CE%BA%CE%B1%CE%B9+%CE%B7+%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%AC+%CE%9F%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE+%CE%95%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7.+%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%AD%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B1%CF%82.+&btnG=)

*Ιστορία – Δήμος Καλαμαριάς.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from:

<https://kalamaria.gr/%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%86%CE%AF%CE%BB-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B4%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%85/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1/>

Καραλής, Σ. (2000). Και Πάλι Αμμουδιά Φλοίσβος και Φάληρο. *Άρθρο Εφ. Καθημερινή.*

Μάινα, Α. (2006). *Μελέτη των Επιρροών στην Μορφή και την Λειτουργία της Πόλης της Αθήνας με Άξονα την Διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων.: Έμφαση στην Μετά Ολυμπιακή Χρήση με Αφορμή τον Φαληρικό όρμο.* ΔΠΜΣ Πολεοδομία- Χωροταξία. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Ματά, Ε. (2021). *Ανάπλαση παραλιακού μετώπου Λουτρών Αιδηψού.*

*Νέα Παραλία – Κέντρο Αρχιτεκτονικής.* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://centre-architecture.thessaloniki.gr/nea-paralia/>

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

*ΝΟΜΟΣ 1003/71* . (n.d.). Retrieved June 23, 2023, from [http://www.e-polykatoikein.gr/Downloads/Law%20Files/%CE%A6%CE%95%CE%9A%20198%CE%91%2012-10-1971%20\(%CE%9D%CE%94%201003\).pdf](http://www.e-polykatoikein.gr/Downloads/Law%20Files/%CE%A6%CE%95%CE%9A%20198%CE%91%2012-10-1971%20(%CE%9D%CE%94%201003).pdf)

*ΝΟΜΟΣ 1337/1983 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 33/14.03.1983*. (n.d.-a). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/286147/nomos-1337-1983>

*ΝΟΜΟΣ 1337/1983 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 33/14.03.1983*. (n.d.-b). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/286147/nomos-1337-1983>

*ΝΟΜΟΣ 1577/1985 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 210/18.12.1985*. (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/270852/nomos-1577-1985>

*ΝΟΜΟΣ 2508/1997 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 124/13.06.1997*. (n.d.). Retrieved June 11, 2023, from <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/207014/nomos-2508-1997>

*Νόμος 2971/2001 - ΦΕΚ Α-285/19-12-2001 (Κωδικοποιημένος) - ΑΙΓΙΑΛΟΣ - ΠΑΡΑΛΙΑ*. (n.d.). Retrieved June 22, 2023, from <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aigialos-paralia/n-2971-2001.html>

*Νόμος 4759/2020 - ΦΕΚ 245/Α/9-12-2020 (Κωδικοποιημένος) - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΟΙΚΟΔΟΜΕΣ*. (n.d.). Retrieved June 11, 2023, from <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/nomos-4759-2020-phek-245a-9-12-2020.html>

*ΝΟΜΟΣ 4759/2020 (Κωδικοποιημένος) - ΦΕΚ Α 245/09.12.2020*. (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/659119/nomos-4759-2020>

Οικονόμου Δ. (2001). *Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας*. Οργανισμός Αθήνας, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21. (2005). *Η Ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου: η Ανάγκη Ολοκλήρωσης των Έργων στη Μετά Ολυμπιακή Εποχή*.

Παπαδημητρίου-Ολιβγέρη, Ζ. (2014). *Ανάπτυξη οικιστικής ενότητας Ναυπάκτου με ειδική αναφορά στο παραλιακό μέτωπο Γριμπόβου*. <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/bitstream/handle/11615/51218/12342.pdf?sequence=1>

*Προφίλ του Δήμου – Δήμος Καλαμαριάς*. (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://kalamaria.gr/%cf%80%cf%81%ce%bf%cf%86%ce%af%ce%bb-%cf%84%ce%bf%cf%85-%ce%b4%ce%ae%ce%bc%ce%bf%cf%85/>

Στεφάνου, Ι. Χ. Α. και Ν. Σ. (1995). *Αστική Ανάπλαση – Πολεοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία*. ΤΕΕ.

*Τροποποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης του Ταμείου "Jeremie."* (n.d.). Retrieved June 21, 2023, from <https://www.capital.gr/oikonomia/3475542/tropoipoisi-tis-sumfonias-xrimatodotisis-tou-tameiou-jeremie/>

ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ ANNA. "Σχέδιο αστικής ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη"

Χατζοπούλου - Τζίκα Α. (1979). *Οι νέες ρυθμίσεις για τις οικιστικές περιοχές και τα προβλήματα που δημιουργούν.*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



Το Πάρκο Μάκης Αλεξιάδης



Αλιευτική Προβλήτα Αρετσούς



Η χρήση της αναψυχής (εστιατόρια, αναψυκτήρια) στο ισόγειο και της κατοικίας στους ορόφους εκατέρωθεν της οδού Πλαστήρα





Η οδός Πλαστήρα



Στάση λεωφορείου του ΟΑΣΘ στην οδού Πλαστήρα



Ο αδιαμόρφωτος χώρος της παραλίας



Ο αδιαμόρφωτος χώρος της παραλίας



Ο αδιαμόρφωτος χώρος του πρώην νοσοκομείου «Παναγία»



Το πρώην νοσοκομείο «Παναγία»



Το πρώην νοσοκομείο «Παναγία»

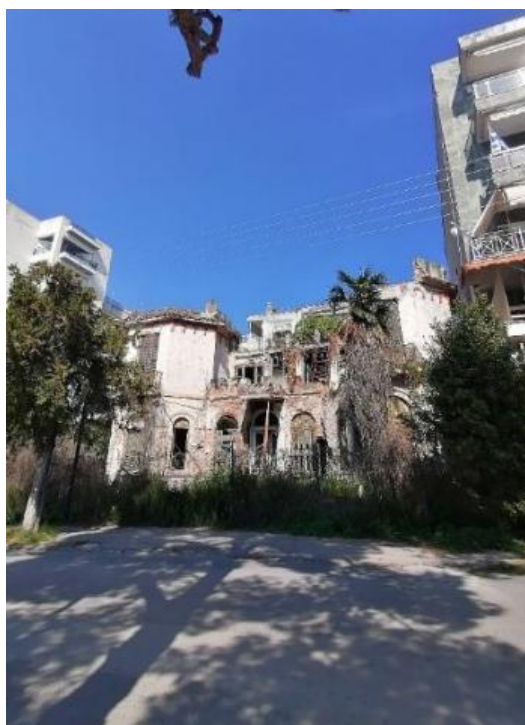




Το Πάρκο Ιωάννου Κρίνου



Το Πάρκο Ιωάννου Κρίνου



Η έπαυλη Χατζηγώγου



Αδιαμόρφωτος χώρος του αλιευτικού καταφυγίου



Το δομικό στοιχείο της περιοχής ΖΑΕ



Αδόμητος χώρος κοντά στις αθλητικές εγκαταστάσεις Μίκρας



Οι αθλητικές εγκαταστάσεις Μίκρας