

2014 - 2015

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΝΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



Πτυχιακή εργασία

‘Διερεύνηση του φαινομένου της αστικής διάχυσης στην  
Ελλάδα: η μελέτη περίπτωσης του Ηρακλείου’

Προπτυχιακή Φοιτήτρια: Ιουλία Μακρή

Επιβλέπων Καθηγητής: Α. Σαπουνάκης

## Περίληψη

Η παρούσα πτυχιακή εργασία έχει σκοπό αρχικά να μελετήσει το φαινόμενο της αστικής διάχυσης στον ελληνικό χώρο, καθώς τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται έντονη εξάπλωση των πόλεων, τόσο σε παγκόσμια κλίμακα όσο και σε ελλαδική. Στην συνέχεια η παρούσα εργασία εξετάζει το φαινόμενο της αστικής διάχυσης στο νέο Δήμο Ηρακλείου της Κρήτης, στο οποίο παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της εκτός σχεδίου και συνάμα της αυθαίρετης δόμησης, και αναλύονται οι τρόποι αντιμετώπισης του φαινομένου, που είναι ενταγμένοι στο ευρύτερο πλαίσιο πολιτικών που εφαρμόστηκαν στην Ευρώπη διαχρονικά. Ακολουθεί η πολεοδομική εξέλιξη της πόλης από τις αρχές του 20ου αιώνα μέχρι σήμερα, μέσα από την οποία προβάλλεται η αστική εξάπλωση του Δήμου. Τέλος, μετά από αυτή την ανάλυση προκύπτει η τελική πρόταση που βασίζεται στην πολιτική χρήσης των «περιβαλλοντικών διαδρόμων», που κύριο στόχο έχουν την αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και της ζωής των κατοίκων της περιοχής.

**Λέξεις κλειδιά:** αστική διάχυση, αυθαίρετη δόμηση, Ηράκλειο, πολεοδομική εξέλιξη, περιβαλλοντικοί διάδρομοι.

## Abstract

Aim of this dissertation is to examine the phenomenon of urban sprawl in Greek space, as the last decades, the expansion of cities observed all over the world as well as in Greece. Then this paper examines the phenomenon of urban sprawl in the city of Heraklion in Crete, which strongly observes the phenomenon of illegal construction and analyze the phenomenon's political responses, which are integrated within the broader context of the policies that have been implemented in Europe over the past decades. This study provides an analysis of the city's urban development from the 20th century onwards, through which Heraklion's urban sprawl is projected. Finally, once the analysis is complete, recommendations will be given based on the «environmental corridors» notion, which mainly focuses at improving the quality of urban environment and the lives of local residents.

**Key words:** urban sprawl, illegal building, Heraklion, urban development, environmental corridor.

## **Ευχαριστίες**

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Αριστείδη Σαπουνάκη, για την πολύτιμη βοήθεια και τις συμβουλές του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας πτυχιακής εργασίας.

Επιπλέον ευχαριστώ τους φίλους μου, για την κατανόηση που έδειξαν και την στήριξη που μου πρόσφεραν κατά τη διάρκεια υλοποίησης της εργασίας μου.

Τέλος, πάνω από όλα οφείλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, που με στήριξαν με κάθε δυνατό τρόπο σε όλα τα χρόνια των σπουδών μου.

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
1. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ .....	3
1.1. Χωρικές τυπολογίες της αστικής διάχυσης .....	5
1.2. Αίτια της αστικής διάχυσης.....	6
1.2.1. Οικονομικοί παράγοντες. ....	6
1.2.2. Δημογραφικοί παράγοντες. ....	8
1.2.3. Παρακμή κεντρικών περιοχών - Αναζήτηση καλύτερων συνθηκών ζωής. ....	9
1.2.4. Μεταφορές – Τεχνολογία. ....	10
1.2.5. Ρυθμιστικά πλαίσια. ....	11
1.3. Επιπτώσεις της αστικής διάχυσης .....	13
1.3.1. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις. ....	14
1.3.2. Κοινωνικές επιπτώσεις.....	16
1.3.3. Οικονομικές επιπτώσεις. ....	17
1.4. Τρόποι αντιμετώπισης της αστικής διάχυσης. ....	18
1.4.1. Συμπαγής πόλη (Compact city).....	19
1.4.2. Περιβαλλοντικοί διάδρομοι (Environmental Corridor).....	21
1.5. Συμπεράσματα.....	24
2. Η ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ. ....	25
2.1. Ιστορική αναδρομή.....	26
2.2. Εξέλιξη του Πολεοδομικού Σχεδιασμού. ....	31
2.3. Η εκτός σχεδίου δόμηση. ....	36
2.3.1. Επιπτώσεις της εκτός σχεδίου δόμησης. ....	37
2.3.2. Νομοθετικό πλαίσιο περί εκτός σχεδίου δόμησης. ....	38
2.4. Η αυθαίρετη δόμηση. ....	39
2.4.1. Κατηγορίες αυθαίρετης δόμησης. ....	41
2.3.3. Επιπτώσεις της αυθαίρετης δόμησης. ....	41
2.3.2. Νομοθετικό πλαίσιο περί αυθαίρετης δόμησης.....	42
2.5. Συμπεράσματα.....	49
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΚΡΗΤΗΣ. ....	51
3.1. Γεωγραφικά και Διοικητικά όρια του νέου Δήμου Ηρακλείου.....	52
3.2. Πολεοδομική εξέλιξη του νέου Δήμου Ηρακλείου.....	53
3.2.1. Δεκαετία 1900 έως 1949. ....	53

3.2.2. Δεκαετία 1950 έως 1999. ....	56
3.2.3. Δεκαετία 2000 έως σήμερα. ....	63
3.3. Δημογραφικά χαρακτηριστικά του νέου Δήμου Ηρακλείου. ....	66
3.3.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη. ....	66
3.3.2. Πληθυσμιακή σύνθεση. ....	68
3.4. Διαχρονική αποτύπωση των νέων οικοδομών. ....	70
3.4.1. Εξέλιξη των αυθαίρετων οικισμών. ....	73
3.5. Οικονομία χαρακτηριστικά του νέου Δήμου Ηρακλείου. ....	79
3.5.1. Οικονομική σύνθεση πληθυσμού. ....	79
3.5.2. Παραγωγικοί τομείς. ....	80
3.6. Χρήσεις γης του νέου Δήμου Ηρακλείου. ....	85
3.7. Ανάλυση Swot του νέου Δήμου Ηρακλείου. ....	93
4. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ ΣΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ. ....	101
4.1. Αίτια αστικής διάχυσης του νέου Δήμου Ηρακλείου. ....	101
4.1.1. Χωρική παράγοντες. ....	102
4.1.2. Οικονομικοί παράγοντες. ....	102
4.1.3. Κοινωνικοί παράγοντες. ....	103
4.1.4. Περιβαλλοντικοί παράγοντες. ....	103
4.1.5. Πολιτικοί παράγοντες. ....	103
4.2. Επιπτώσεις της αστικής διάχυσης του νέου Δήμου Ηρακλείου. ....	104
4.2.1. Παρακμή του ιστορικού κέντρου. ....	104
4.2.2. Έλλειψη δημόσιων χώρων. ....	105
4.2.3. Κυκλοφοριακά προβλήματα. ....	105
4.2.4. Υποβάθμιση του δομημένου χώρου. ....	105
4.2.5. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις. ....	106
4.3. Προτάσεις. ....	106
4.3.1. Πρώτη πρόταση. ....	106
4.3.2. Δεύτερη πρόταση. ....	113
4.4. Συμπεράσματα. ....	119
ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ. ....	120
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ. ....	122
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ. ....	133

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ**ΕΝΟΤΗΤΑ 1<sup>η</sup>

Εικόνα 1.1. Απεικόνιση των χωρικών μορφών της αστικής διάχυσης.....5

ΕΝΟΤΗΤΑ 2<sup>η</sup>

Εικόνα 2.1. Η Ελληνική πόλη.....26

Εικόνα 2.2. Πρότυπο πολεοδομική πολιτικής μέχρι τα τέλη το '80 αιώνα.....31

ΕΝΟΤΗΤΑ 3<sup>η</sup>

Εικόνα 3.1. Γεωφυσικός χάρτης Κρήτης.....51

Εικόνα 3.2. Αστική εξάπλωση του Ηρακλείου ανά δεκαετίες.....62

Εικόνα 3.3. Γενικοί στόχοι του Ρ.Σ.Η (2010).....66

Εικόνα 3.4. Περιοχές αυθαιρέτων του Δ. Ηρακλείου το 1984.....77

Εικόνα 3.5. Ποσοστιαία χωρική συμμετοχή απασχόλησης του νέου Δ. Ηρακλείου στον Πρωτογενή  
Τομέα.....81Εικόνα 3.6. Ποσοστιαία χωρική συμμετοχή απασχόλησης του νέου Δ. Ηρακλείου στον Δευτερογενή  
Τομέα.....82Εικόνα 3.7. Ποσοστιαία χωρική συμμετοχή απασχόλησης του νέου Δ. Ηρακλείου στον Τριτογενή  
Τομέα.....84

Εικόνα 3.8. Χρήσεις γης της δεκαετίας 1960.....89

Εικόνα 3.9. Χρήσεις γης της δεκαετίας 1972.....90

Εικόνα 3.10. Χρήσεις γης της δεκαετίας 2011.....90

Εικόνα 3.11. Εξέλιξη αστικής χρήσης από δεκαετία του 1960 έως 1972.....91

Εικόνα 3.12. Εξέλιξη αστικής χρήσης από δεκαετία του 1988 έως 1997.....91

Εικόνα 3.13. Απεικόνιση αστικής χρήσης έτους 2011.....92

ΕΝΟΤΗΤΑ 4<sup>η</sup>

Εικόνα 4.1. Απεικόνιση τμήματος των ενετικών τειχών.....103

Εικόνα 4.2.α. : Προτεινόμενες διαδρομές και προορισμοί εντός των τειχών.....110

Εικόνα 4.2.β. : Προτεινόμενη εδαφική κάλυψη εντός των τειχών.....110

Εικόνα 4.2.γ. : Προτεινόμενη διαδρομή υδάτων εντός των τειχών.....111

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ****ΕΝΟΤΗΤΑ 1<sup>η</sup>**

Πίνακας 1.1. Αίτια αστικής διάχυσης.....13

Πίνακας 1.2. Επιπτώσεις της αστικής διάχυσης.....18

**ΕΝΟΤΗΤΑ 2<sup>η</sup>**

Πίνακας 2.1. Νομικό καθεστώς δόμησης.....37

**ΕΝΟΤΗΤΑ 3<sup>η</sup>**

Πίνακας 3.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη και πρόβλεψη του νέου Δήμου Ηρακλείου.....67

Πίνακας 3.2. Κατανομή πληθυσμού νέου Δήμου Ηρακλείου κατά ομάδες ηλικιών.....68

Πίνακας 3.3. Ποσοστιαία σύνθεση του πληθυσμού του νέου Δήμου Ηρακλείου.....69

Πίνακας 3.4. Δημογραφικοί δείκτες νέου Δήμου Ηρακλείου.....70

Πίνακας 3.5. Απογραφή οικοδομικών κτιρίων.....71

Πίνακας 3.6. Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής άδειας: Νέες Οικοδομές.....72Πίνακας 3.7. Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής άδειας: Κατεδαφίσεις.....72Πίνακας 3.8. Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής άδειας: Νομιμοποιήσεις.....72

Πίνακας 3.9. Κατανομή του εργατικού δυναμικού του νέου Δήμου Ηρακλείου.....73

Πίνακας 3.10. Ανάλυση swot του νέου Δήμου Ηρακλείου.....93

**ΕΝΟΤΗΤΑ 4<sup>η</sup>**

Πίνακας 4.1. Διαστάσεις της αστικής διάχυσης του Δήμου Ηρακλείου.....101

Πίνακας 4.2. Όροι και περιορισμοί δόμησης εντός των Α' και Β' Ζωνών.....115

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ****ΕΝΟΤΗΤΑ 3<sup>η</sup>**

Χάρτης 3.1. Δημοτικές Ενότητες νέου Δήμου Ηρακλείου.....52

Χάρτης 3.2. Ρυμοτομικό Σχέδιο Ηρακλείου 1936.....56

Χάρτης 3.3. Ρυμοτομικό Σχέδιο Ηρακλείου 1958.....57

Χάρτης 3.4. Διαδοχικές επεκτάσεις Ηρακλείου έως το 1999.....66

**ΕΝΟΤΗΤΑ 4<sup>η</sup>**

Χάρτης 4.1. Αρχαιολογικές Ζώνες Κνωσού.....117

**ΑΡΤΙΚΟΛΕΞΑ**

ΑΠΕ	Ανανεώσιμη Πηγή Ενέργειας
ΒΙΟΠΗ	Βιομηχανική περιοχή Ηρακλείου
ΒΟΑΚ	Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης
ΓΟΚ	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΓΠΧΣΑΑ	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΔΔΜ	Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφοράς
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛ.ΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΟΠ	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος
ΕΠΣ	Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΕΣΧΠ	Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας & Περιβάλλοντος
ΕΧΠ	Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο
ΕΧΣ	Ειδικό Χωρικό Σχέδιο
ΖΟΕ	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
ΚΕΠΑ	Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΛΑΠ	Λειτουργική Αστική Περιοχή
ΜΜΜ	Μέσο Μαζικής Μεταφοράς
ΤΕΕ	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας
ΤΠΕ	Τεχνολογία Πληροφοριών & Επικοινωνίας
ΤΧΣ	Τοπικό Χωρικό Σχέδιο
ΠΕ	Πράξη Εφαρμογής
ΠΜ	Πολεοδομική Μελέτη
ΠΠΧΣΑΑ	Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΠΣ	Πολεοδομικό Συγκρότημα
ΠΧΠ	Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο
ΡΣ	Ρυθμιστικό Σχέδιο
ΡΣΕ	Ρυμοτομικό Σχέδιο Εφαρμογής
ΡΥΣ	Ρυμοτομικό Σχέδιο
ΣΔ	Συντελεστής Δόμησης
ΣΧΟΟΑΠ	Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης και Οικιστικής Ανάπτυξης Ανοικτής Πόλης
ΤΕΕ	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας
ΤΠΕ	Τεχνολογία Πληροφοριών & Επικοινωνίας
ΤΧΣ	Τοπικό Χωρικό Σχέδιο
ΕΕΑ	European Environmental Agency
ESPON	European Spatial Planning Observation Network
SEWRC	Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission
TEN-T	Trans - European Transport Network
USDA	United States Department of Agriculture



## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Σήμερα σε πολλές αστικές περιοχές καταγράφονται διαδικασίες χωρικής μεγέθυνσης με ρυθμούς ταχύτερους από αυτούς των προηγούμενων περιόδων. Οι περιαστικές ζώνες των σημερινών πόλεων χαρακτηρίζονται από έντονες διεργασίες, με χωροθέτηση ποικίλων αστικών χρήσεων, όπως για παράδειγμα οικιστικών περιοχών με στοιχεία διάσπαρτης και ασυνεχούς ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα στα κέντρα των παλαιότερων ελληνικών οικισμών διατηρείται ο παραδοσιακός ιστός, ενώ η εξάπλωσή τους συνεχίζεται, διάχυτη προς όλες τις κατευθύνσεις του οδικού δικτύου, το οποίο αποτελεί τους άξονες διάχυσης της δόμησης, δημιουργώντας σύνθετα αστικά κέντρα.

Στην Ελλάδα, η αστική διάχυση είναι ένα από τα κύρια προβλήματα που έχουν διαμορφώσει το χαρακτήρα και τη φυσιογνωμία των αστικών κέντρων. Η ανάπτυξη των περιαστικών ζωνών και η εξάπλωση των αστικών χρήσεων γης στην αγροτική ενδοχώρα είναι μια διαδικασία συνυφασμένη με την ιστορία των πόλεων, μια διαδικασία που παρατηρείται ήδη από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Η συνεχής επέκταση όμως των αστικών χρήσεων γης, καθιστά πλέον δυσδιάκριτα τα όρια μεταξύ των αστικών και αγροτικών περιοχών και προσδίδει μια αυξανόμενη σημασία στην μεταβατική ζώνη που τα χωρίζει.

Στην παρούσα εργασία επιχειρείται η μελέτη των επιπτώσεων της αστικής διάχυσης και η εύλογη αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου, καθώς είναι ευρέως γνωστό ότι οι οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές λειτουργίες επηρεάζουν τόσο την πόλη, όσο και την ύπαιθρο, συνεπώς ο ορθός σχεδιασμός, ως μια επαναληπτική, συμμετοχική και ευέλικτη διαδικασία, πρέπει να συμβάλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής καθώς και στην βιωσιμότητα της αστικής και αγροτικής ανάπτυξης.

Αναφορικά με τη δομή της εργασίας, στη πρώτη ενότητα γίνεται θεωρητική προσέγγιση του φαινομένου της αστικής διάχυσης, παραθέτοντας ορισμούς και απόψεις από διάφορους συγγραφείς και πολεοδόμους. Στη συνέχεια καταγράφονται οι χωρικές της τυπολογίες, τα αίτια που συμβάλλουν στην ανάδειξή της, καθώς και οι επιπτώσεις που επιφέρει το αρνητικό αυτό φαινόμενο στο περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Τέλος γίνεται λόγος στους τρόπους αντιμετώπισης του φαινομένου, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στο ευρύτερο πλαίσιο πολιτικών που

εφαρμόστηκαν διαχρονικά στην Ευρώπη και αφορούν τόσο την πολιτική της συμπαγούς πόλης όσο και την δημιουργία περιβαλλοντικών διαδρόμων και ζωνών.

Στη δεύτερη ενότητα αναλύεται η ιστορική αναδρομή του φαινομένου της αστικής διάχυσης στον ελληνικό χώρο, κάνοντας μια σύντομη αναφορά στην εξέλιξη του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ακολουθεί η ανάλυση της εκτός σχεδίου και αυθαίρετης δόμησης, (φαινόμενα τα οποία συναντάμε συχνά στις ελληνικές πόλεις και κυρίως στην παρούσα περιοχή μελέτης), και τέλος γίνεται λόγος για το νομοθετικό πλαίσιο και τις επιπτώσεις που αυτά επιφέρουν.

Στην τρίτη ενότητα παρουσιάζεται η περιοχή μελέτης, η οποία αποτελεί το νέο Δήμο Ηρακλείου, που σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτη, εμπεριέχει τις Δημοτικές Ενότητες Ηρακλείου, Νέας Αλικαρνασσού, Γοργολαΐνη, Παλιανή και Τεμένους. Αρχικά γίνεται αναφορά στην πολεοδομική εξέλιξη του Δήμου από την δεκαετία του 1900 έως και σήμερα, ακολουθούν τα δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά του και καταγράφεται η διαχρονική αποτύπωση των αυθαίρετων οικισμών και των χρήσεων γης. Τέλος παρουσιάζεται η ανάλυση swot, όπου παραθέτονται τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα, οι απειλές και οι κίνδυνοι της περιοχής μελέτης.

Στην τέταρτη και τελευταία ενότητα γίνεται ανάλυση του φαινομένου της περιοχής μελέτης καθώς επίσης μελετώνται τα αίτια και οι επιπτώσεις της. Στη συνέχεια παραθέτονται οι προτάσεις, οι οποίες έχουν στόχο να διαμορφώσουν μια νέα εικόνα για το Δήμο του Ηρακλείου, πιο βιώσιμη και πιο ελκυστική για τους ίδιους τους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες της. Η πρώτη πρόταση αφορά τη δημιουργία ενός περιβαλλοντικού διάδρομου περιμετρικά των τειχών τη πόλης του Ηρακλείου, με στόχο την προστασία του οχυρωματικού περιβόλου και την ανάδειξη της ιστορικού πλούτου της παλιάς πόλης και η δεύτερη αφορά την δημιουργία περιβαλλοντικής κυκλικής ζώνης, εύλογης διαμέτρου, με κέντρο το ανάκτορο της Κνωσού, με στόχο την προστασία και την ανάδειξη του, και με απώτερο σκοπό την ένταξη του μνημείου στον Κατάλογο της UNESCO.

Οι προτάσεις αυτές βασίζονται στον ίδιο τρόπο αντιμετώπισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης, οι οποίες ουσιαστικά αποσκοπούν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των περιοχών και στην μείωση της επέκτασής τους. Τέλος παραθέτονται τα συμπεράσματα, η βιβλιογραφία και το παράρτημα των εικόνων και των χαρτών.

## **1. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ.**

Οι μεταλλαγές των πόλεων σε παγκόσμιο επίπεδο, θέτουν τον αστικό χώρο στο επίκεντρο των εξελίξεων, όχι όμως ως μεμονωμένες πόλεις αλλά ως δίκτυα και συστήματα αστικών συγκροτημάτων. Ένα από τα ζητήματα που έχουν προκύψει, μέσα από τις μεταβολές αυτές είναι η «αστική διάχυση», ένα φαινόμενο αρκετά πολύπλοκο για να αποδοθεί με έναν μόνο ορισμό.

Ακόμα και μια απλή αναφορά στον όρο "εξάπλωση" είναι δύσκολο να αποδοθεί εν μέρει (Young, 1995). Αποτελεί λοιπόν, έναν γενικό όρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και να περιγράψει διάφορες καταστάσεις. Στη σύγχρονη χρήση του, ο όρος επινοήθηκε για πρώτη φορά το 1937 από τον Earle Draper, ο οποίος χρησιμοποίησε τον όρο "sprawling" σε μια διάσκεψη, για να χαρακτηρίσει ποιες κατά την γνώμη του ήταν οι αντιαισθητικές και αντικοινωνικές αλλαγές που δημιουργούνταν στα οικιστικά σχέδια των βορειοαμερικανικών πόλεων (Wassmer, 2002).

Δεν πέρασαν πολλά χρόνια και αρκετοί ερευνητές, πολεοδόμοι και οικονομολόγοι έδειξαν μεγάλο ενδιαφέρον για το φαινόμενο αυτό. Η έννοια της αστικής διάχυσης δεν είναι πρόσφατη και δεν απασχολεί μόνο τις χώρες του εξωτερικού, αλλά και την Ελλάδα. Η αστική διάχυση (urban sprawl), αποτελεί φαινόμενο που συναντάται παγκόσμια σε αστικούς χώρους με αυξανόμενες επιπτώσεις και δυναμικές.

Κάνοντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή, η αστική ανάπτυξη την περίοδο του μεσοπολέμου δεν ήταν αυστηρά προς μια κατεύθυνση, με την έννοια ότι, τα εύπορα στρώματα άλλοτε κατευθύνονταν προς τα έξω και άλλοτε παρέμεναν στο κέντρο των πόλεων. Οι συνέπειες όμως του πολέμου διαφοροποίησαν σημαντικά την μεταπολεμική αστική ανάπτυξη. Αμέσως μετά τον πόλεμο πολλές ευρωπαϊκές χώρες αναγκάστηκαν να αναδιαμορφώσουν τις πόλεις τους, οι οποίες είχαν καταστραφεί. Η πρόκληση αυτή έδωσε σε πολλούς πολεοδόμους, αρχιτέκτονες και μηχανικούς, την ευκαιρία να εφαρμόσουν τις πρωτοποριακές ιδέες που υποστήριζαν.

Συνεπώς η ευημερία, η αύξηση των πληθυσμών και η μεταβαλλόμενη δομή της οικογένειας διαμόρφωσαν τις αστικές μορφές ανάπτυξης μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Σύμφωνα με τον Bruegmann οι παράγοντες αυτοί κατέστησαν πιο εμφανή τα φαινόμενα της αστικής διάχυσης για μια μικρή χρονική περίοδο (Bruegmann, 2005).

Από την άλλη, ο Burchell, ισχυρίζεται ότι: «η έκρηξη των μεταπολεμικών αστικών περιοχών οφείλεται σε νόμους και κανονισμούς λειτουργίας, που ενθαρρύνουν την διάχυση». Πιο συγκεκριμένα αναφέρει ότι: «το ομοσπονδιακό πρόγραμμα ενυπόθηκων δανείων που καθιερώθηκε το 1949 και εγγυήθηκε τις νέες κατασκευές και την ασφάλεια κατά των πλημμύρων, κατέστησε ευκολότερη και ευνοϊκότερη την δυνατότητα οικοδόμησης σε απομακρυσμένες περιοχές», συμβάλλοντας έτσι στην δημιουργία του φαινομένου και στην εξάπλωση του οικιστικού ιστού (Burchell et al., 2005, Μπακαλάκος, 2011:13).

Σύμφωνα με τους Calthorpe και Fulton: «η αστική διάχυση, είναι ένα μοντέλο ανάπτυξης που ανήκει στο παρελθόν και ήταν μια μεταπολεμική στρατηγική για στέγαση της αναπτυσσόμενης μεσαίας τάξης σε περιοχές χαμηλής πυκνότητας που συνδέονται με το αυτοκίνητο. Παρείχε οικονομικά προσιτές μονοκατοικίες, χαμηλή εγκληματικότητα, ελεύθερο χώρο και ελεύθερη πρόσβαση για το αυτοκίνητο» (Calthorpe & Fulton, 2001).

Η παραπάνω θεωρία μιλάει για μια σχεδιασμένη αστική διάχυση, κάτι τελείως διαφορετικό με την ελληνική εμπειρία καθώς σύμφωνα με την ΕΣΥΕ: «η διάχυση των αστικών κέντρων, θεωρείται η εγκατάσταση μεγάλου αριθμού πληθυσμού και δραστηριοτήτων προς κάποιες, συνήθως περιαστικές ή εξωαστικές περιοχές, μετατρέποντας τις σχεδόν σε αστικά κέντρα ή σε περιοχές με χαρακτηριστικά προαστίων».

Πιο συγκεκριμένα, η αστική διάχυση είναι η επέκταση μιας πόλης και των προαστίων της σε όλο και περισσότερο αγροτικό έδαφος στην περιφέρεια μιας αστικής περιοχής. Αυτό περιλαμβάνει τη μετατροπή του ανοιχτού χώρου (αγροτικό έδαφος) σε κτισμένη, ανεπτυγμένη γη με την πάροδο του χρόνου. Καθώς μια περιοχή αναπτύσσεται η διάχυση υποδηλώνει ότι η αστικοποιημένη περιοχή είναι μεγαλύτερη από ότι θα έπρεπε να ήταν, επειδή μη αναπτυγμένες μεγάλες εκτάσεις γης παραμένουν διάσπαρτες ανάμεσα σε αναπτυγμένες. Η ανάπτυξη όμως της πόλης σημαίνει ταυτόχρονα και την ανάγκη για νέες υποδομές και κοινωνικές υπηρεσίες, για νέες μεταφορικές συνδέσεις.

Στις μέρες μας η αστική εξάπλωση σκιαγραφείται από την χαμηλή πυκνότητα ανάπτυξης στις παρυφές των πόλεων, καθώς και εκείνων των πόλεων οι οποίες είναι εξαρτημένες από το ιδιωτικό Ι.Χ. και οι οποίες έχουν σχεδιαστεί χωρίς να λαμβάνονται υπόψη περιβαλλοντικοί ή άλλοι παράμετροι.

Από την παραπάνω ανάλυση, προκύπτει ότι η αστική διάχυση είναι ένα από τα θέματα κλειδί που απασχολούν τις πόλεις σήμερα. Υπάρχει πλούσια βιβλιογραφία πάνω στο θέμα, και ιδιαίτερα από την δεκαετία του '80 και μετά, αλλά παρά την πληθώρα των στοιχείων, υπάρχουν αρκετές ασυμφωνίες ως προς τα χαρακτηριστικά και τις επιπτώσεις του φαινομένου.

Δικαιολογημένη ή όχι, η αστική διάχυση αποτελεί ένα αρνητικό φαινόμενο, το οποίο προκαλεί άναρχη οικιστική ανάπτυξη και επιφέρει προβλήματα τόσο στο περιβάλλον όσο και στον άνθρωπο. Οι παρατηρούμενες αρνητικές επιπτώσεις, όπως είναι οι μεγάλες αποστάσεις, η μείωση του ελεύθερου χρόνου, η μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία αυξάνει την κατανάλωση καυσίμων, η καθολική εξάρτηση από ΙΧ αυτοκίνητο, οι υψηλές δαπάνες για την κατασκευή υποδομών και δικτύων καθώς και ο περιορισμός της αγροτικής και φυσικής γης, χρήζουν επιτακτική την ανάγκη πολιτικής διαχείρισης της οικιστικής ανάπτυξης.

### **1.1. Χωρικές τυπολογίες της αστικής διάχυσης.**

Η διάχυση είναι ένα αποτέλεσμα αλληλένδετων κοινωνικών, οικονομικών, φυσικών και πολιτικών παραγόντων, για το λόγο αυτό, εμφανίζεται με διαφορετική μορφή από περιοχή σε περιοχή. Σύμφωνα με τους Couch et al., «η αστική διάχυση παρουσιάζει διάφορες και διακριτές χωρικές μορφές, που μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις βασικές κατηγορίες»:

(1) Η **διάσπαρτη ανάπτυξη**, η οποία εμφανίζεται χωρίς συγκεκριμένη μορφολογία, υπερβαίνει τα αστικά όρια και δημιουργεί οικισμούς ή συστάδες κτιρίων απομονωμένων από την πόλη. Από πολλές απόψεις μπορεί να θεωρηθεί ως η πιο επιβλαβής, μιας και δημιουργεί πλήθος περιβαλλοντικών κυρίως προβλημάτων (κατανάλωση γης, υποβάθμιση κλπ), καθώς η ασυνεχής αστική εξάπλωση μεγαλώνει την απόσταση από το κέντρο των πόλεων.

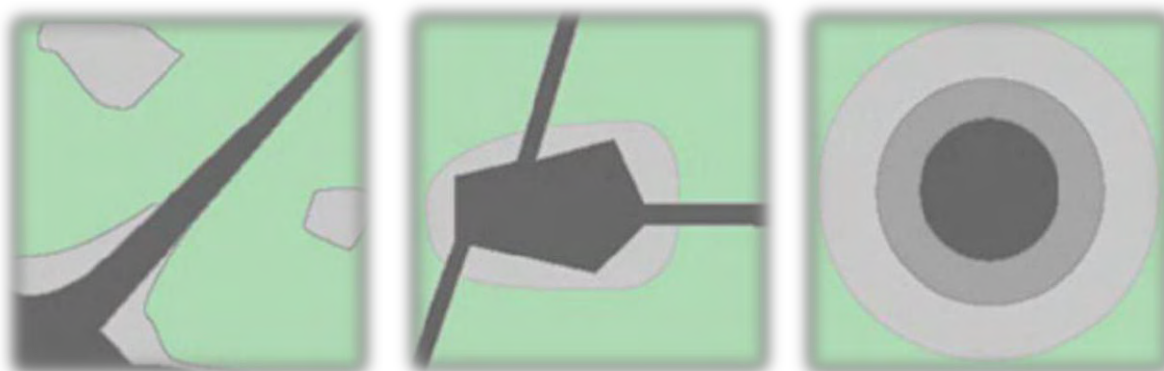
(2) Η **αποσπασματική ανάπτυξη**, η οποία χαρακτηρίζεται από μικρές κυρίως περιοχές δόμησης (θύλακες) εντός του αγροτικού και φυσικού χώρου. Μπορεί να διακριθεί από τις δορυφορικές πόλεις και τους οικισμούς, από τη χαμηλότερη πυκνότητα των πρώτων και από την σχεδόν αποκλειστική χρήση του αυτοκινήτου ως μέσου μεταφοράς και υποστηρίζεται από μικρές και αποσπασματικές επεκτάσεις των υποδομών.

(3) Η **γραμμική ή κατά λωρίδες ανάπτυξη**, που εμφανίζεται κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου και χαρακτηρίζεται επίσης από πολύ χαμηλή πυκνότητα και

εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Στην περίπτωση αυτή πρώτα αναπτύσσεται η γη που βρίσκεται σε επαφή με τους άξονες και ακολούθως μετατρέπονται σε αστικές μεγαλύτερες εκτάσεις κάθετα προς τους άξονες, καθώς αυξάνονται οι τιμές της γης και υλοποιούνται διάφορες υποδομές.

(4) Η **προαστιακή ανάπτυξη**, η οποία αφορά την οργανωμένη οικιστική ανάπτυξη περιοχών εκτός των πόλεων με χαμηλές πυκνότητες δόμησης (πχ μικρότερη των 25 κατ/Ha). Επιπλέον χαρακτηρίζεται από χαμηλής έντασης χρήσης γης για οικιστικούς λόγους γύρω από τα όρια των πόλεων.

Εικόνα 1.1. Απεικόνιση των χωρικών μορφών (2), (3) και (4) αντίστοιχα, της αστικής διάχυσης



Πηγή: Couch et al., 2005

## 1.2. Αίτια της αστικής διάχυσης.

Σύμφωνα με τον Ελληνικό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ), οι γενεσιουργοί παράγοντες που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του φαινομένου της αστικής διάχυσης διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: σε μακρό-οικονομικούς, μικρό-οικονομικούς, δημογραφικούς παράγοντες, στις προτιμήσεις των κατοίκων για καλύτερες συνθήκες στέγασης, στα έντονα ενδοαστικά προβλήματα, στις μεταφορές καθώς και στα κανονιστικά πλαίσια, τα οποία θα αναλυθούν παρακάτω (ΕΕΑ, 2006:17).

### 1.2.1. Οικονομικοί παράγοντες.

Η ενότητα αυτή χωρίζεται: (1) στους μακρό-οικονομικούς παράγοντες, όπου γίνεται λόγος για την Ευρωπαϊκή ενοποίηση και την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και (2) στους μικρό-οικονομικούς παράγοντες, όπου γίνεται λόγος για την οικονομία της γης και για τους δημόσιους οργανισμούς ανάπτυξης.

(1) Μακρό-οικονομικοί παράγοντες

Η **Ευρωπαϊκή ενοποίηση** αποτελεί σημαντικό παράγοντα καθώς συμβάλει τόσο στη δημιουργία οικονομίας κλίμακας των ευρωπαϊκών χωρών, όσο και στην ανάπτυξη του φαινομένου της αστικής διάχυσης. Η ΕΕ υποστηρίζει τις επενδύσεις των δικτύων μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις, μέσω της δημιουργίας των προτεινόμενων Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (TEN-T), τα οποία, από την μια θα διευκολύνουν την προσβασιμότητα και την κινητικότητα, από την άλλη θα επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την μελλοντική χωρική ανάπτυξη των αστικών περιοχών. Πιο συγκεκριμένα οι επενδύσεις σε νέους αυτοκινητόδρομους και σε άλλες οδικές συνδέσεις προσελκύει μεν νέες αναπτυξιακές δραστηριότητες κατά μήκος του οδικού δικτύου, επιδεινώνει δε, την άναρχη αστική επέκταση (EEA, 2006).

Επιπλέον, στα πλαίσια της **οικονομικής παγκοσμιοποίησης**, παραδοσιακοί παράγοντες όπως η γεωγραφική θέση και οι υποδομές που κάποτε επηρέαζαν σημαντικά την επιλογή τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων, εμφανίζονται σήμερα να έχουν ελάχιστη σημασία. Η δυνατότητα του κεφαλαίου και των επιχειρήσεων να μετακινούνται από τόπο σε τόπο και να μετεγκαθίστανται, έχει μετατρέψει όλες τις πόλεις σε "εναλλακτικές θέσεις" εγκατάστασης επιχειρήσεων (Γοσποδίνη, 2007:102).

Αναλυτικότερα, η παγκοσμιοποίηση έχει συμβάλει στη συγκέντρωση του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων στα κέντρα των πόλεων, τα οποία 'αναζητούν' νέες θέσεις εγκατάστασης για την ικανοποίηση των αστικών εξυπηρετήσεων (δημιουργία νέων επιχειρήσεων, κατοικιών και δικτύων). Συνεπώς η ραγδαία αύξηση και αποκέντρωση του πληθυσμού οδήγησε σταδιακά στην διάχυση των βασικών αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων, οι οποίες χωροθετούνται σε απομακρυσμένες τοποθεσίες του προαστιακού χώρου. (Γιαννακού, 2012, Λάμπρου & Κάνδης, 2012: 26).

## (2) Μικρό-οικονομικοί παράγοντες

Το γεγονός ότι η πόλη αποτελεί το κέντρο των κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων, δεν σημαίνει ότι μπορεί να αντιμετωπίζεται ανεξάρτητα από όσα διαδραματίζονται έξω από τα όρια της, καθώς είναι εμφανής η αλληλεξάρτηση ανάμεσα στις αστικές και αγροτικές περιοχές (Παλόγου, 2009:5).

Από τη σκοπιά της **οικονομίας της γης**, είναι γνωστό ότι η τιμή της γης στον πυρήνα της πόλης είναι υψηλότερη σε σχέση με την αξία γης στις απομακρυσμένες περιοχές, για τον λόγο αυτό η γεωργική γη γίνεται όλο και πιο ελκυστικός στόχος για τους επενδυτές. Συνεπώς τα προάστια θεωρούνται ο κατάλληλος προορισμός για την χωροθέτηση νέων επιχειρήσεων με στόχο την δημιουργία καλύτερων επενδύσεων ως προς την παροχή υψηλού επιπέδου διαβίωσης, καλύτερων ευκαιριών απασχόλησης αλλά και παροχών σε υπηρεσίες και αναψυχή (Λάμπρου & Κάνδης, 2012:29).

Παρά το γεγονός ότι οι οικοδομικές άδειες αυξάνουν την αξία της γεωργικής γης, ουσιαστικά η τιμή της παραμένει σε χαμηλά επίπεδα σε αντίθεση με την αξία των γηπέδων στα αστικά κέντρα (EEA, 2006:20). Σύμφωνα όμως με τους Couch, Karecha κ.α., αν και οι τιμές της γης στα προάστια είναι κατά κανόνα χαμηλότερες από αυτές των αστικών κέντρων, αναμένεται να αυξηθούν, μετατρέποντας την αγορά πρώτης ή και δεύτερης κατοικίας σε μια πολύ καλή επένδυση. Συνεπώς η αξία της γης λειτουργεί ως καθοριστικός παράγοντας όσον αφορά την επέκταση του αστικού ιστού.

Παράλληλα, οι **δημόσιοι οργανισμοί ανάπτυξης** παίζουν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της αστικής διάχυσης, καθώς συμβάλλουν στη διαδικασία μετατροπής των γεωργικών και φυσικών εκτάσεων σε περιοχές όπου θα χωροθετηθούν βιομηχανικές επιχειρήσεις, υπηρεσίες, νέα δίκτυα και χώροι για στέγαση (EEA, 2006: 20). Με αυτόν τον τρόπο ενδυναμώνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των δήμων, καθώς η εγκατάσταση νέων υπηρεσιών, συμβάλλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, οι οποίες παράγουν υψηλότερο εισόδημα.

### **1.2.2. Δημογραφικοί παράγοντες.**

Πριν από 40.000 χρόνια ο πληθυσμός ολόκληρης της Γης ήταν περίπου 500.000 άτομα, επομένως δεν υπήρχε καμία απειλή υπερπληθυσμού. Ο υπερπληθυσμός είναι μια έννοια μεταβλητής γεωμετρίας, η οποία συνδέεται στενά με το ζήτημα των διαθέσιμων πόρων. Στις πόλεις της αρχαίας Ελλάδας, το ανάγλυφο του εδάφους συνεπάγεται τον κατακερματισμό του χώρου: κάθε γεωγραφική λεκάνη οργανώνεται



σε αυτόνομη πόλη κράτος, όπου η πίεση και η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού να γίνεται έντονα αισθητή, με αποτέλεσμα τα δημογραφικά δεδομένα να αποτελούν σημαντικό παράγοντα αξιολόγησης της οικιστικής ανάπτυξης (Minois, 2012).

Οι κοινωνικό-δημογραφικές αλλαγές, οι εσωτερικές μεταναστευτικές κινήσεις και γενικότερα η μετανάστευση έχουν μετατρέψει την αστική δομή αρκετών Ευρωπαϊκών πόλεων. Συγκεκριμένα, η ροή της εσωτερικής μετανάστευσης, η οποία παρουσιάζει υψηλά επίπεδα κινητικότητας, έχει μεγαλύτερη σημασία ως καθοριστικός παράγοντας της αστικής ανάπτυξης και της αναδιανομής του πληθυσμού, σε σχέση με την φυσική αύξηση του πληθυσμού. Λόγω της μείωσης του συντελεστή στην φυσική αύξηση του πληθυσμού, η μετανάστευση έχει αποκτήσει μεγαλύτερη σημασία ως παράγοντας αλλαγής του πληθυσμού, καθώς παρατηρείται ότι τα ισχυρά μεταναστευτικά ρεύματα μετασχηματίζουν τις ευρωπαϊκές πόλεις και περιφέρειες σε πολυεθνικές και πολυπολιτισμικές κοινωνίες (King, 1993 & 1995, Hall, 1995, Graham, 1998, Γοσποδίνη, 2007:106).

Σημαντική διάσταση αυτού του μετασχηματισμού είναι πέρα από το φαινόμενο της αστικής διάχυσης και η ανάδειξη του φαινομένου του χωρικού διαχωρισμού των διαφορετικών εθνικών και πολιτισμικών ομάδων μέσα στις πόλεις και τις περιφέρειες ή του χωρικού αποκλεισμού αυτών των ομάδων (Sassen, 1994, Sandercock, 1998, Γοσποδίνη, 2007:106). Για το λόγο αυτό ο αστικός σχεδιασμός καλείται αν δημιουργήσει νέους χώρους οι οποίοι μπορούν ταυτόχρονα να ενσωματώσουν τις ετερογενείς και πολυεθνικές αστικές κοινωνίες, να επιτρέπουν την έκφραση όλων των πολυεθνικών τάσεων και να αναδείξουν την πολυπολιτισμική ταυτότητα του τόπου (Gospodini, 2004).

### **1.2.3. Παρακμή κεντρικών περιοχών - Αναζήτηση καλύτερων συνθηκών ζωής.**

Σε περιοχές στις οποίες αλλάζουν απότομα οι συνθήκες και εξελίσσονται λόγω ποικίλων κοινωνικών, οικονομικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών διαφοροποιήσεων, παρατηρούμε έντονες μεταλλαγές στην έκταση τους και στην δομή του αστικού ιστού. Τα μεγαλύτερα προβλήματα τα συναντάμε συχνά στα κέντρα των πόλεων. Παρά τη σπουδαιότητά τους, πολλά κέντρα πόλεων αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης του κτιστού περιβάλλοντος καθώς και κοινωνική και οικονομική εγκατάλειψη.

Το ανταγωνιστικό περιβάλλον, οι συγκεντρώσεις, συνενώσεις και μεγεθύνσεις των επιχειρήσεων, καθώς και η διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων, επέφεραν σοβαρές

αναδιαρθρώσεις στην παραγωγική δομή της πόλης. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι παραδοσιακές μονάδες εξαφανίστηκαν ή μετακινήθηκαν αναζητώντας φθηνότερη αξία γης στα προάστια των πόλεων, ενώ παράλληλα έκαναν την εμφάνισή τους νέες δυναμικές επιχειρήσεις με εντονότερη ανάγκη για σύγχρονες υπηρεσίες. Επιπλέον, η έμφαση στην κατανάλωση, οι νέες τεχνολογίες, οι επικοινωνίες και η κινητικότητα των καταναλωτών επηρέασαν τόσο τις συμπεριφορές των κατοίκων, όσο και τον τρόπο που «καταναλώνουν» την πόλη (Καραδήμου & Παναμάς, 2004:9).

Εξαιτίας της υποβάθμισης των πόλεων, η ανάγκη αναζήτησης καλύτερων συνθηκών ζωής με στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη τους και την βελτίωση της ποιότητας ζωής του ανθρώπου, έγινε επιτακτική. Οι στεγαστικές ανάγκες των κατοίκων των αστικών κέντρων έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του προαστιακού χώρου. Συχνά, οι περιορισμοί στη δόμηση και το χαμηλό διαθέσιμο απόθεμα γης σε κενά οικοπέδα προς ανοικοδόμηση αποτελούν σοβαρούς λόγους για τους οποίους ορισμένοι επιλέγουν τα προάστια για να στεγάσουν το νοικοκυριό τους. Άλλωστε, στις κοντινές εκτός των πόλεων περιοχές η μέση στεγαστική δαπάνη είναι πιο οικονομική από εκείνη στα κέντρα των πόλεων, διότι η γη δεν έχει αρχικά μεγάλη ζήτηση, συνεπώς το κόστος αγοράς προσεγγίζεται ευκολότερα (Τριανταφυλλίδη, 2010:325).

Έτσι, προκύπτει η τυχαία δομή του προαστιακού χώρου, χωρίς να είναι προϊόν μελέτης, αλλά αποτέλεσμα των ατομικών πρωτοβουλιών και αποφάσεων καθενός ιδιοκτήτη χωριστά. Η εξωτερική εικόνα των κατοικιών και η τοποθέτησή τους εντός του οικοπέδου είναι δυο σημαντικά στοιχεία που καθορίζουν τη μορφή και τη δομή ενός οικισμού. Αυτά, όμως, αποτελούν αποφάσεις του εκάστοτε μελετητή και συχνά αλλοιώνουν τη συλλογική θεώρηση του προαστιακού σχηματισμού (Τριανταφυλλίδη, 2010:326).

#### **1.2.4. Μεταφορές – Τεχνολογία.**

Από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και κυρίως κατά την διάρκεια του 20<sup>ου</sup>, οι αλλαγές και οι καινοτομίες στους τομείς των μεταφορών, της επικοινωνίας και γενικά της τεχνολογίας, οδήγησαν στη δημιουργία φυγόκεντρων δυνάμεων, οι οποίες έτειναν να διασκορπίσουν τον πληθυσμό και τις οικονομικές δραστηριότητες πέρα από τα όρια της πόλης, εντείνοντας έτσι το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Το φαινόμενο αυτό, στην μορφή που το συναντάμε την περίοδο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αναπτύχθηκε ως

αποτέλεσμα της δυνατότητας ανάπτυξης των πόλεων, μέσω των εξελίξεων των μεταφορών και σε συνδυασμό με τις μεταναστευτικές εισροές (Δανέλη, 2006:19).

Ο χαρακτήρας των περιαστικών περιοχών μεταβάλλεται καθώς χωροθετούνται νέες παραγωγικές δραστηριότητες κατά μήκος των οδικών αξόνων, έτσι εντάσσονται στο «παιχνίδι» της αστικής ανάπτυξης νέες περιοχές, χωρίς τις απαραίτητες υποδομές, ενώ η αγροτική και η δασική γη περιορίζονται συνεχώς. Την ίδια στιγμή βέβαια που η πόλη εξαπλώνεται ανεξέλεγκτα, δε συμβαίνει το ίδιο με τις υποδομές και τα δίκτυα μεταφορών, με αποτέλεσμα το ΙΧ αυτοκίνητο να γίνεται απαραίτητο και οι καθημερινές μετακινήσεις να επιβαρύνουν τις ήδη επιβαρυνμένες περιβαλλοντικές συνθήκες (Παλόγλου:13).

Στρεφόμενοι προς τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις χωρικές επιπτώσεις τους, παρατηρούμε ότι τα νέα δίκτυα μεταφορών όπως για παράδειγμα τα τρένα, οι προαστιακοί σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας και οι αστικοί αυτοκινητόδρομοι έχουν συμβάλει στη διάχυτη ανάπτυξη των παραγωγικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο των πόλεων, με αποτέλεσμα την βελτίωση της προσβασιμότητας από και προς τα σημεία όπου έχουν χωροθετηθεί καθώς και στην υψηλή κινητικότητα των ατόμων (Γοσποδίνη, 2007:104, Κουτσαυτούλη, 2008:45).

Πιο συγκεκριμένα, η μεταφορά από τους χώρους κατοικίας στους χώρους εργασίας είναι μια καθημερινή πραγματικότητα. Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης ενισχύθηκε καθώς η ραγδαία αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου οδήγησε στην κατασκευή οδικών αξόνων υψηλής ταχύτητας, η οποία αύξησε τις καθημερινές μετακινήσεις στους «διευρυμένους χώρους» των πόλεων. Συνεπώς, η ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων - υποδομών είναι ένας από τους λόγους όπου τα όρια του αστικού περιβάλλοντος μεταβάλλονται συνεχώς και η εξάπλωση προς τον εξωαστικό χώρο γίνεται με γρήγορους ρυθμούς, δίχως να έχει γίνει ο κατάλληλος σχεδιασμός (Ewing, 2008).

#### **1.2.5. Ρυθμιστικά πλαίσια.**

Με το πέρασμα του χρόνου η αστικοποίηση εξελίσσεται, οι ανθρώπινες ανάγκες διαφοροποιούνται, το παραγωγικό μοντέλο τροποποιείται, οι διαθέσιμοι πόροι μεταβάλλονται και συνακόλουθα οι ιστορικές πόλεις και τα λοιπά αστικά κέντρα μεταλλάσσονται. Το αποτέλεσμα των μεταλλαγών αυτών είναι να προκύπτουν συνεχώς ανάγκες είτε για περαιτέρω αστική ανάπτυξη και δημιουργία

εγκαταστάσεων νέων κοινωνικών και τεχνικών υποδομών (που δεν είχαν προβλεφθεί στον αρχικό σχεδιασμό τους), είτε ανάγκες για διαφοροποίηση, αλλαγές χρήσεων, αναβάθμιση και ανασχεδιασμό του ήδη κτισμένου χώρου. Παράλληλα τις τελευταίες δεκαετίες νέες προτεραιότητες εισάγονται στον αστικό σχεδιασμό σε παγκόσμια και ευρωπαϊκή κλίμακα όπως η αειφορία, η ενεργειακή επάρκεια και οικονομία καθώς και η βιώσιμη κινητικότητα.

Καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη λοιπόν των πόλεων παίζει και το νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τον τρόπο ανάπτυξης των πόλεων και την αυθαίρετη εκτός και εντός σχεδίου δόμηση, η οποία εξασφαλίζει τη συναίνεση πολιτών και αρχών. Η απουσία όμως ολοκληρωμένου σχεδιασμού και το έντονο φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης έχουν οδηγήσει στο σημερινό μοντέλο της ελληνικής πόλης, στο οποίο ευνοείται η άναρχη επέκταση της, εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος και της αγροτικής γης (Παλόγλου:13).

Σε πολεοδομικό επίπεδο στα τελευταία εικοσιπέντε χρόνια, η οικονομική άνοδος οδήγησε και οδηγεί τις ελληνικές πόλεις σε φαινόμενα έντονης προαστιοποίησης τόσο πληθυσμού (σε αναζήτηση βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων και ελαχιστοποίησης των αρνητικών επιπτώσεων από την έντονη οπτική, ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση των πυκνοδομημένων κεντρικών αστικών περιοχών), όσο και επαγγελματικών λειτουργιών. Συνεπώς η αστική διάχυση είναι το σημαντικότερο πρόβλημα του αειφορικού πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η βιώσιμη ανάπτυξη έχουν καθιερωθεί ήδη από τη δεκαετία του 1990 ως κυρίαρχη σχολή σκέψης στο σχεδιασμό του αστικού και του περιαστικού χώρου (Graham & Hunter, 1994, Van der Ryn & Cowan, 1995, Clark, 1996, Wheeler, 1998, Γοσποδίνη, 2007:107).

Συνεπώς στο πλαίσιο βελτίωσης της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και της αναπτυξιακής προοπτικής των πόλεων, ο πολεοδομικός και αστικός σχεδιασμός θα πρέπει να αναλάβει ένα νέο διευρυμένο ρόλο, συνδεδεμένο με την οικονομική ανάπτυξη των πόλεων. Ωστόσο ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού ως παράγοντας ανάπτυξης δεν είναι ο ίδιος για όλες τις κατηγορίες και θα πρέπει να προσαρμόζεται στις αντίστοιχες ομάδες πόλεων όπως τις μητροπόλεις, τις μεγάλες πόλεις, τις πόλεις μεσαίου ή μικρού μεγέθους κ.α. (Γοσποδίνη, 2006:109).

Εν κατακλείδι είναι καθολική η διαπίστωση ότι σε γενικές γραμμές το θεσμοθετημένο σύστημα κυρίως του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού της χώρας

μας, μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει οδηγηθεί σε γραφειοκρατική εμπλοκή και σχεδόν πλήρη αδράνεια καθώς αποτυγχάνει συστηματικά να ανταποκριθεί ποσοτικά, ποιοτικά και χρονικά στις ανάγκες του πληθυσμού όπως είναι οι πολεοδομήσεις που κρατούν δεκαετίες, η αδυναμία χρηματοδότησης ΠΜ, οι αντιφάσεις μεταξύ ΓΠΣ και ΠΜ, οι ακυρώσεις διαταγμάτων κ.α. (Αγγελίδης, Μακράκης κ.α., 2010:9).

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει συνοπτικά τις γενικές κατηγορίες παραγόντων εμφάνισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης καθώς και τις περιπτώσεις που συμβάλλουν στην εμφάνιση του.

Πίνακας 1.1. Αίτια αστικής διάχυσης

Παράγοντες	Περιπτώσεις
Μακρό-οικονομικοί	Ευρωπαϊκή ενοποίηση
	Παγκοσμιοποίηση
	Οικονομική ανάπτυξη
Μικρό-οικονομικοί	Τιμή γης
	Διαθεσιμότητα φτηνής αγροτικής γης
	Ανταγωνισμός γειτονικών δήμων/ περιοχών
Δημογραφικοί	Αύξηση πληθυσμού
	Μετανάστευση
Αναζήτηση καλύτερων συνθηκών κατοικίας	Αύξηση χώρου κατοικίας/ άτομο
	Προτιμήσεις της αγοράς κατοικίας
Παρακμή κεντρικών περιοχών	Περιβαλλοντικά προβλήματα (θόρυβος, ατμοσφαιρική ρύπανση)
	Κοινωνικά προβλήματα (εγκληματικότητα)
	Έλλειψη ελεύθερων χώρων
Μεταφορές	Κατασκευή νέων αυτοκινητόδρομων
	Αύξηση ιδιοκτησίας ΙΧ
	Κακή ποιότητα δημόσιων συγκοινωνιών
Ρυθμιστικά πλαίσια	Αδυναμία πολεοδομικού σχεδιασμού
	Αδυναμία εφαρμογής ρυθμίσεων
	έλλειψη δομών οριζόντιας & κάθετης ανάπτυξης

Πηγή: ΕΕΑ, 2006 & ίδια επεξεργασία

### 1.3. Επιπτώσεις της αστικής διάχυσης.

Τα προβλήματα που δημιουργούνται από την παρακμή των κέντρων των πόλεων και οι προσδοκίες των κατοίκων για περισσότερα τετραγωνικά στέγασης, καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και δημιουργίας περισσότερων χώρων πρασίνου, οδηγούν

πολλούς σε σπασμωδική φυγή προς τα προάστια και μη δίνοντας βάση στον αστικό σχεδιασμό, εντείνουν την άναρχη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων.

Η εμπειρία δείχνει ότι τα προβλήματα που δημιουργούνται εξαιτίας της επέκτασης των πόλεων και της άναρχης εξάπλωσης τους, εμφανίζουν τόσο περιβαλλοντικές, όσο και κοινωνικό - οικονομικές επιπτώσεις. Επιπλέον οι συνέπειες της οικιστικής εξάπλωσης είναι πλήρως συνδεδεμένες με τις έννοιες της αειφορίας, της βιώσιμης και της πράσινης ανάπτυξης, έννοιες σημαντικές για την ομαλή λειτουργία της πόλης και των γύρω περιοχών (EEA, 2006:28).

### **1.3.1. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις.**

Η αστική διάχυση συμβάλει **στην αλλοίωση και στο μετασχηματισμό του τοπίου** καθώς οι αλλαγές των χρήσεων γης, οι οποίες προκύπτουν, έχουν ως αποτέλεσμα να περιορίζεται η αγροτική - δασική έκταση, καθώς μεγάλο μέρος αγροτικών και γεωργικών εδαφών, διατίθεται για την χωροθέτηση νέων επιχειρήσεων - υπηρεσιών, δικτύων μεταφοράς, υποδομών και χώρων στέγασης. Πλέον είναι επιτακτική η ανάγκη, να διατηρούνται και να προστατεύονται οι γεωργικές και καλλιεργούμενες εκτάσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζονται οι πρώτες ύλες και η καλή ποιότητα των τοπικών προϊόντων - αγαθών.

**Οι φυσικοί πόροι** (νερό και πρώτες ύλες) **περιορίζονται**, εφόσον επηρεάζονται και αυτοί από την αλλαγή στη χρήση του εδάφους. Καθώς όμως υπάρχει πρόβλημα με την έλλειψη των φυσικών πόρων, η αντίστοιχη ζήτηση και κατανάλωση πόρων και αγαθών, ολοένα και αυξάνεται λόγω της πληθυσμιακής αύξησης και μεγέθυνσης των νοικοκυριών. Ο αριθμός των νοικοκυριών στην Ευρώπη σύμφωνα με την έκθεση του ΕΟΠ, αυξήθηκε κατά 11% τη δεκαετία 1990 και 2000 (EEA, 2006:28). Η αύξηση αυτή έχει αντίκτυπο στο απόθεμα του νερού. Η αστική χρήση ανέρχεται στο 11% της συνολικής ζήτησης, η βιομηχανική στο 2% και η ενεργειακή στο 1% της συνολικής ζήτησης νερού στη χώρα (Δίκτυο Μεσόγειος SOS).

Η κατανάλωση νερού στις μεγάλες πόλεις υπολογίζεται σε 300-600 λίτρα/ άτομο/ ημέρα, ενώ στις μικρές πόλεις 100-150λίτρα/ άτομο/ ημέρα. Όσο ανεβαίνει το βιοτικό επίπεδο, αλλάζουν οι χρήσεις και οι απαιτήσεις του κόσμου για νερό. Αυτό αποδεικνύεται, κυρίως, με την συνεχώς αυξανόμενη οικιακή χρήση νερού, ιδιαίτερα για την προσωπική υγιεινή κυρίως στις αναπτυγμένες χώρες. Η κατανάλωση νερού ανά άτομο και ανά ημέρα αλλάζει από χώρα σε χώρα και αυτό μπορεί να οφείλεται στην διαθεσιμότητα των υδατικών πόρων κάθε χώρας, στην συντήρηση των δικτύων,

αλλά και στην συμπεριφορά/ συνειδητοποίηση των πολιτών (Δίκτυο Μεσόγειος SOS:5).

Άλλη μια σημαντική επίπτωση της αστικής εξάπλωσης είναι και η **αυξημένη κατανάλωση ενέργειας**. Τα αγροτικά προάστια έχουν την τάση να καταναλώνουν περισσότερη ενέργεια από τα αστικά κέντρα. Οι αποστάσεις που διανύουν οι κάτοικοι στις εξωαστικές περιοχές είναι μεγαλύτερες από αυτές στον αστικό πυρήνα, και η χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων αποτελεί καθημερινό και απαραίτητο μέσο μεταφοράς. Παράλληλα η χρήση των ιδιωτικών ΙΧ, και η μη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), οδηγούν στην ολοένα και μεγαλύτερη εκπομπή ρυπογόνων αερίων στην ατμόσφαιρα.

Επιπλέον οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις έχουν **αντίκτυπο τόσο στην ποιότητα ζωής όσο και στην υγεία των ανθρώπων**. Η ταχεία ανάπτυξη των οδικών και εναέριων μεταφορών και κατ' επέκταση η αυξημένη κυκλοφορία των αυτοκινήτων, κυρίως εκτός του ορίων της πόλης, προκαλούν πέρα από ηχορύπανση και ατμοσφαιρική ρύπανση. Σύμφωνα με μελέτη, εκτιμάται ότι περίπου 20 εκατομμύρια Ευρωπαίοι υποφέρουν από αναπνευστικά προβλήματα τα οποία συνδέονται άμεσα με την ατμοσφαιρική ρύπανση (ΕΕΑ, 2006:35). Επιπλέον εξαιτίας της μεγάλης απόστασης μεταξύ κατοικίας, εργασίας, αλλά και άλλων υπηρεσιών, το περπάτημα ή η χρήση του ποδηλάτου είναι πρακτικά αδύνατη και η χρήση του αυτοκινήτου καθίσταται απαραίτητη, φυσικά το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ποσοστών παχυσαρκίας. Συνεπώς το αυτοκίνητο εξάλειψε όλους τους περιορισμούς στις μετακινήσεις, επεκτείνοντας την πόλη κατά μήκος των οδικών αξόνων και δημιουργώντας πυκνώσεις με κριτήρια οικονομικά.

Σύμφωνα με τον Mitchell: «η αστική επέκταση κρατά το άτομο στη θέση του οδηγού. Η προαστιακή οικογένεια, κατά μέσο όρο, κάνει δέκα ταξίδια - δρομολόγια με το αυτοκίνητο την ημέρα. Ο μετακινούμενος ζει μια ώρα οδήγησης από την εργασία του και δαπανά ετησίως 12 εβδομάδες εργασίας, ή 500 ώρες, σε ένα αυτοκίνητο. Οι καθυστερήσεις κοστίζουν πάνω από 72 δισεκατομμύρια δολάρια σε σπατάλη καυσίμων και παραγωγικότητας» (Mitchel, 2001, Ευτυχιάδου, 2013:25).

Τέλος περιβαλλοντική επίπτωση αποτελεί και η **αλλοίωση των προστατευόμενων περιοχών** (Περιοχές Απόλυτης Προστασίας της Φύσης, Περιοχές Προστασίας της Φύσης, Φυσικά Πάρκα, Περιοχές Οικοτόπων και Ειδών, Τοπία και Φυσικοί Σχηματισμοί). Παγκοσμίως, είναι ζωτικής σημασίας η διατήρηση και

προστασία του φυσικού τοπίου, η προστασία της χλωρίδας, της πανίδας, των δασών και των υγροτόπων. Η άναρχη εξάπλωση προς των εξωαστικό χώρο, επιδρούν καταλυτικά στη βιωσιμότητα αρκετών οικοσυστημάτων και προστατευόμενων περιοχών. Πολλά και σπάνια είδη έχουν αρχίσει να απειλούνται, καθώς ο ζωτικός τους χώρος μειώνεται συνεχώς εξαιτίας και αλόγιστης και ανεξέλεγκτης ανθρώπινης παρέμβασης.

### **1.3.2. Κοινωνικές επιπτώσεις.**

Οι Korff και Rothfuß μελετώντας την κοινωνική σκοπιά στο θέμα της αστικής διάχυσης, σημειώνουν ότι: «το μέγεθος αυτών των πόλεων καθιστάτε ευρέως ακυβέρνητο. Δεδομένου ότι τα κέντρα των μεταναστών αποτελούνται από διαφορετικά υπόβαθρα και ο κοινωνικός έλεγχος και η κοινωνική συνοχή είναι ανύπαρκτα, οδηγούμαστε στη διάλυση των κοινωνικών δεσμών» (Korff & Rothfuß, 2009).

Ο κοινωνικός διαχωρισμός μειώνει την κοινωνική συνοχή με την έννοια ότι αυξάνει την «κοινωνική απόσταση» μεταξύ των διαφορετικών τάξεων, διευκολύνει την όξυνση των αντιθέσεων και του κοινωνικού ρατσισμού και περιορίζει το αίσθημα του «ανήκειν σε μια κοινή ευρύτερη κοινότητα». Επιπλέον μειώνει τις ευκαιρίες κοινωνικής κινητικότητας και δευτερευόντως, μειώνει την κοινωνική συνοχή. Όσοι μεγαλώνουν σε αποκλειστικά χαμηλού εισοδήματος περιοχές αντιμετωπίζουν αφενός υποβαθμισμένες συνθήκες διαβίωσης και αρνητικές επιρροές από το άμεσο κοινωνικό περιβάλλον και αφετέρου στερούνται την ευκαιρία να έχουν πρόσβαση στα κοινωνικά δίκτυα και υποδομές που προσφέρονται σε εισοδηματικά καλύτερες ή πιο μικτές περιοχές (Εμμανουήλ, 2007:5).

Τα μεσαία και υψηλά εισοδήματα που παραδοσιακά κατοικούσαν σε κεντρικές αστικές περιοχές, τείνουν σήμερα να επιλέγουν ως τόπο κατοικίας τον περιαστικό χώρο σε μεμονωμένα κτίρια κατοικίας ή σε συγκροτήματα κατοικιών. Έτσι οι κεντρικές αστικές περιοχές εμφανίζουν αφενός δημογραφική μείωση και αφετέρου σταδιακά χάνουν την κοινωνική τους ταυτότητα και τείνουν να μετατρέπονται σε τόπους κατοικίας μονομελών νοικοκυριών, μονογονεϊκών οικογενειών, νοικοκυριών χαμηλών εισοδημάτων και οικονομικών μεταναστών (Gospodini, 2008).

Συμπερασματικά στα προάστια κατοικούν εύπορες ομάδες, οι οποίες έχουν την δυνατότητα να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις των περιοχών αυτών, καθώς μεγάλο ποσοστό ατόμων αποκλείεται. Έτσι εντείνεται η κοινωνική διάκριση, καθώς οι



ευκαιρίες για εργασία και απασχόληση, περιορίζονται σε μεγάλο βαθμό. Σύμφωνα με τον Munoz: «είναι χαρακτηριστικός ο τρόπος που αναπτύσσονται οι ανεξάρτητες κατοικίες, μακριά από τον αστικό πυρήνα, καθώς είναι καλά προστατευμένες από τα συστήματα ασφάλειας και παρακολούθησης» (Munoz, 2003:384).

### **1.3.3. Οικονομικές επιπτώσεις.**

Από οικονομικής άποψης, η αστική εξάπλωση αποτελεί μια πιο δαπανηρή μορφή της αστικής ανάπτυξης. Αρχικά, οι οικονομικές δραστηριότητες, όπως το εμπόριο, και άλλες υπηρεσίες, που παλαιότερα ήταν χωροθετημένες στα κέντρα των πόλεων, σήμερα χωροθετούνται και στον περιαστικό χώρο και μάλιστα διάσπαρτα δημιουργώντας νέα εξωαστικά επίκεντρα. Οι κενοί χώροι που δημιουργούνται στα κέντρα των πόλεων από τη μετεγκατάσταση των οικονομικών δραστηριοτήτων άλλοτε καταλαμβάνονται από δραστηριότητες πολιτισμού και αναψυχής και άλλοτε τα βιομηχανικά κελύφη στα κέντρα των πόλεων παραμένουν κενά και εγκαταλελειμμένα.

Επιπρόσθετα, η πόλωση είναι ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα των σύγχρονων πόλεων με τάσεις εξάπλωσης και οικονομικής μεγέθυνσης. Σε απομακρυσμένες περιοχές αποτελεί πρόσθετη δαπάνη η επέκταση των αστικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων κοινής ωφελείας και των σχετικών υπηρεσιών. Είναι γνωστό ότι οι επιχειρήσεις και οι βιομηχανίες έχουν μεγάλο κόστος μεταφοράς και ενέργειας, παράλληλα όμως και τα νοικοκυριά που διαμένουν σε αυτές τις περιοχές ξοδεύουν σημαντικό μέρος του ετήσιου προϋπολογισμού τους, στις μετακινήσεις, καθώς διανύουν και μεγαλύτερες αποστάσεις.

Σε γενικές γραμμές, οικονομικές συνέπειες της αστικής εξάπλωσης αποτελούν την αύξηση των τιμών της γης, τη κερδοσκοπία και τη προσέλκυση επενδυτών σε νέες αγορές στα νέα κράτη μέλη.

Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει συνοπτικά τις επιπτώσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης καθώς και παραδείγματα που δηλώνουν τις αρνητικές συνέπειες του.

Πίνακας 1.2. Επιπτώσεις της αστικής διάχυσης

Επιπτώσεις	Περιπτώσεις
Κοινωνικές	Αύξηση στεγαστικού διαχωρισμού
	Εξασθένηση κοινωνικών υποδομών
	Κοινωνικός αποκλεισμός
Οικονομικές	Κερδοσκοπία αξιών γης
	Κόστη δημιουργίας και συντήρησης υποδομών (μεταφορικών)
	Ανταγωνισμός γειτονικών δήμων/ περιοχών
Περιβαλλοντικές	Αυξημένη χρήση ΙΧ/ Ατμοσφαιρική Ρύπανση
	Αλλοίωση του φυσικού τοπίου
	Κατανάλωση φυσικών πόρων
	Αλλαγή χρήσεων γης/ Περιορισμός Αγροτικής γης
Αναζήτηση καλύτερων συνθηκών κατοικίας	Αύξηση χώρου κατοικίας/ άτομο
	Προτιμήσεις της αγοράς κατοικίας
Παρακμή κεντρικών περιοχών	Περιβαλλοντικά προβλήματα (θόρυβος, ατμοσφαιρική ρύπανση)
	Κοινωνικά προβλήματα (εγκληματικότητα)

Πηγή: Παγώνης, 2011 & ίδια επεξεργασία

#### 1.4. Τρόποι αντιμετώπισης της αστικής διάχυσης.

Τα κύρια ζητήματα της διεπιστημονικής προσέγγισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης για την αντιμετώπιση του αποσπασματικού χαρακτήρα της, περιστρέφονται γύρω από τους τρόπους διαβίωσης, της κοινωνικής ζωής και της διαμόρφωσης του φυσικού περιβάλλοντος και της πρόσβασης.

Αρχικά ως πολιτική αντιμετώπισης της εξωαστικής διάχυσης και του περιορισμού του μεγέθους των πολύ μεγάλων πόλεων αναλύεται το μοντέλου της συμπαγούς πόλης, το οποίο έχει ως πρότυπο «την παλιά παραδοσιακή ζωή της Ευρωπαϊκής πόλης, στην οποία η πυκνότητα, οι πολλαπλές χρήσεις, η κοινωνική καθώς και η πολιτιστική πολυμορφία είναι ιδιαίτερα τονισμένες» (ΕΕ, 1990:43).

Στην συνέχεια, αναλύεται η στρατηγική της βιώσιμης πόλης, η οποία έχει στόχο να συμπεριλάβει τον σχεδιασμό της, σύνδεσης ολόκληρης της πόλης με την ύπαιθρο, αλλά και εντός του αστικού ιστού, μέσω της δημιουργίας περιβαλλοντικών διαδρομών και πράσινων ζωνών.

#### 1.4.1. Συμπαγής πόλη (Compact city).

Σύμφωνα με το ΓΠΧΣΑΑ, ως προς τη χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου, το ρόλο των μητροπολιτικών και λοιπών σημαντικών αστικών κέντρων και τη σχέση τους με την ενδοχώρα, εκτιμάται ότι η εν λόγω αστική διάχυση έρχεται σε αντίθεση με τα πρότυπα της αειφόρου και της «συμπαγούς πόλης», καθότι αυξάνει το κόστος των υποδομών, την κυκλοφορία, και την κατανάλωση ενέργειας, ενώ παράλληλα υποβαθμίζει την ποιότητα του περιβάλλοντος. Συνεπώς, σύμφωνα με τις βασικές προτεραιότητες και τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου, στο άρθρο 10 (του ΦΕΚ 128 Α), με τίτλο «Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη τού εθνικού φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, καθώς και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων», όσον αφορά τις χωρικές κατευθύνσεις για την προστασία του τοπίου και της υπαίθρου από την άναρχη οικιστική ανάπτυξη, προτείνεται (α) η προώθηση της αρχής της «συμπαγούς πόλης» σε όλα τα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού, καθώς οι όποιες προτάσεις επεκτάσεων, θα πρέπει να αιτιολογούνται τεκμηριωμένα επί τη βάση αντικειμενικών αναγκών (δημογραφικών, οικιστικών και παραγωγικών), επιπλέον (β) να ληφθούν μέτρα για τις υπόλοιπες προστατευόμενες περιοχές, στο πλαίσιο Ρυθμιστικών-Πολεοδομικών Σχεδίων και τέλος (γ) όσον αφορά τον υπόλοιπο περιαστικό και αγροτικό χώρο προτείνεται περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης και ενίσχυση της συγκέντρωσης νέων παραγωγικών μονάδων σε οργανωμένους υποδοχείς (ΦΕΚ 128 Α, 2008:14, 67).

Ο Newman και ο Kenworthy θεμελίωσαν αυτό το μοντέλο, συγκρίνοντας διάφορες πόλεις χρησιμοποιώντας δύο παραμέτρους: (α) την πληθυσμιακή πυκνότητα και (β) την κατά κεφαλήν κατανάλωση καυσίμων. Η σχέση μεταξύ αυτών των παραμέτρων αναδεικνύει τους κατοίκους των πυκνοδομημένων περιοχών σαν τους πλέον αποτελεσματικούς καταναλωτές των φυσικών πόρων και οδηγεί σε μια πολιτική ενθάρρυνσης της υψηλής πυκνότητας δόμησης, της αναζωογόνησης των κέντρων των πόλεων και της ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας (Newman & Kenworthy 1989, Japareen, 2006:46).

Επιπλέον οι Haughton και Hunter υποστηρίζουν ότι: «αλλάζοντας το σχήμα, το μέγεθος, την πυκνότητα της κατοικίας, το σχεδιασμό και τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων στις πόλεις θα προκύψουν διαφοροποιήσεις στην ενεργειακή ζήτηση ακόμα και της τάξεως του 150%. Αυτά τα ενεργειακά κέρδη θα προέκυπταν από τη μείωση των μηχανοκίνητων μετακινήσεων, την αύξηση της αποδοτικότητας της

παραγωγής, τη διανομή και την κατανάλωση ενέργειας και γενικά την πιο ορθολογική αξιοποίηση των ανανεώσιμων και μη φυσικών πηγών» (Haughton & Hunter, 1994:13, Ιωαννίδου, 2011:35-36).

Ακόμα ο Lock προσδιορίζει την συμπαγή πόλη ως: «μια διαδικασία κατά την οποία διασφαλίζεται η πλήρης αξιοποίηση της υπάρχουσας αστικής γης πριν προχωρήσουμε σε νέα πολεοδόμηση της αγροτικής γης» (Lock, 1995:173). Επίσης ο Naess αναφέρει ότι: «το μοντέλο της συμπαγούς πόλης προσπαθεί να ικανοποιήσει τις μελλοντικές ανάγκες ανάπτυξης μέσω της αύξησης των πυκνοτήτων στην υπάρχουσα όμως οριοθετημένη αστική περιοχή» (Naess, 2001:508).

Τέλος ο Burgess αναφέρει ότι υπάρχει η δυνατότητα να δοθεί ένας γενικός ορισμός των σύγχρονων προσεγγίσεων για τη συμπαγή πόλη, τον οποίο διατυπώνει ως εξής: «η αύξηση του κτισμένου χώρου και των πυκνοτήτων κατοικίας προκειμένου να επιτευχθεί η εντεινόμενη ανάπτυξη των αστικών οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων». Επιπλέον τονίζει ότι: «μέσω της συγκέντρωσης των αστικών λειτουργιών επιχειρείται η χειραγώγηση του αστικού μεγέθους, της μορφής και της δομής των συστημάτων διακανονισμού για την επίτευξη των παγκόσμιων περιβαλλοντικών, κοινωνικών ωφελειών της αειφορίας» (Burgess, 2000:9).

Εν κατακλείδι, η μορφή προς την οποία συγκλίνουν αρκετοί ερευνητές είναι αυτή της «συμπαγούς πόλης», η οποία αποτελεί σήμερα κυρίαρχη πολιτική κατεύθυνση στην Ευρώπη. Η Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1990), στην έκθεσή της για το Αστικό Περιβάλλον, υιοθετεί με τη σειρά της το μοντέλο, με βάση το γεγονός ότι πολλές ιστορικές ευρωπαϊκές πόλεις που διαθέτουν πυκνούς πυρήνες με υψηλές πληθυσμιακές πυκνότητες, εμφανίζονται σαν πολύ επιτυχημένα παραδείγματα (Βουρεκάς, 2008:9, ΕΕ, 1990:43), και υποστηρίζει σθεναρά την πολιτική αυτή, καθώς υποθέτει ότι κάνει αστικές περιοχές περισσότερο περιβαλλοντικά βιώσιμες και βελτιώνει την ποιότητα της ζωής (Japareen, 2006:46).

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι μελετητές και οπαδοί της συμπαγούς αστικής ανάπτυξης δεν επικαλούνται μόνο περιβαλλοντικά οφέλη, αλλά υποστηρίζουν ότι η συμπαγή πόλη είναι και κοινωνικά βιώσιμη, καθώς οι τοπικές της λειτουργίες μπορούν να συντηρηθούν μέσα από τις υψηλές πυκνότητες και να είναι προσβάσιμες από όλες τις κοινωνικές ομάδες χωρίς να δημιουργούνται κοινωνικές ανισότητες. Οι

πληθυσμιακές και οικοδομικές πυκνότητες της συμπαγούς πόλης είναι μεγαλύτερες από αυτές που χαρακτηρίζουν τα προάστια, όμως η επαναπύκνωση της πόλης, υποστηρίζεται ότι θα ενισχύσει την κοινωνική συνοχή και την κοινωνικότητα και θα αποτρέψει φαινόμενα κοινωνικού διαχωρισμού και διακρίσεων που προκύπτουν συχνά κατά την αστική διάχυση.

#### **1.4.2. Περιβαλλοντικοί διάδρομοι (Environmental Corridor).**

Ορισμένοι οπαδοί του μοντέλου της συμπαγούς πόλης, πολύ συχνά στρέφοντας όλη τους την προσοχή στην πόλη, αποκλείουν από την οπτική τους, την σχέση της πόλης με την κοντινή ύπαιθρο, που αποτελεί την ευρύτερη περιφέρειά της. Το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμο υπό την οπτική γωνία της βιώσιμης ανάπτυξης. Σύμφωνα με τον Frey: «η βιώσιμη πόλη συνεπάγεται αλλαγή του γραμμικού μεταβολισμού, όπου η πόλη ξεφορτώνεται όλες τις εκροές της και σε κυκλικό μεταβολισμό, όπου όλες οι εκροές της πόλης ανακυκλώνονται και μετατρέπονται σε εισροές» (Frey, 1999: 30). Με άλλα λόγια, η πόλη πρέπει να μετατραπεί σε ένα οικοσύστημα έχοντας μια πιο συμβιωτική σχέση με την ύπαιθρο.

Στο πλαίσιο αυτό η στρατηγική της βιώσιμης πόλης μπορεί να συμπεριλάβει τον σχεδιασμό της σύνδεσης ολόκληρης της πόλης με την ύπαιθρο, αλλά και εντός του αστικού ιστού, μέσω της δημιουργίας περιβαλλοντικών διαδρομών (environmental corridor), σε περιοχές στο τοπίο οι οποίες περιέχουν κυρίως φυσικές, γραφικές, ιστορικές και ψυχαγωγικές δυνατότητες ανάπτυξης.

Ουσιαστικά οι περιβαλλοντικοί διάδρομοι, είναι περιοχές στο τοπίο που περιέχουν και συνδέουν φυσικές περιοχές, ανοιχτούς χώρους και γραφικούς ή άλλους πόρους. Συχνά βρίσκονται κατά μήκος ρυακιών, ποταμών ή άλλων φυσικών χαρακτηριστικών. Οι διάδρομοι είναι συνεχής συστήματα ανοιχτού χώρου που περιλαμβάνουν περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές και φυσικός πόρους που χρειάζονται προστασία από την ανθρώπινη δραστηριότητα και εκμετάλλευση (Pinto, Arenas & Carrascal, 2003).

Από τη δημιουργία περιβαλλοντικών διαδρόμων επωφελείται τόσο ο άνθρωπος, όσο και το περιβάλλον. Από τη μια η ψυχαγωγία των κατοίκων - επισκεπτών ενισχύεται από την συνεχή φύση των περιβαλλοντικών διαδρόμων, καθώς ευνοείται η πεζοπορία και περιοδείες με το ποδήλατο. Επιπλέον συμβάλει στην αισθητική του τοπίου καθώς περιέχει ιστορικά μνημεία και δομές που καθιστούν την θέα γραφική. Από την άλλη βελτιώνει τη ποιότητα του περιβάλλοντος καθώς συμβάλει στην

προστασία και την ορθή διαχείριση των πόρων που βρίσκονται στο εσωτερικό του καθώς και της προστασίας έναντι διάβρωση του εδάφους που εμφανίζεται με την απώλεια τους (Appendix, 2004:2).

Οι διάδρομοι εκτελούν διαφορετικές λειτουργίες σε διαφορετικά περιβάλλοντα, και οι ορισμοί των διαδρόμων ποικίλλουν. Το εγχειρίδιο του Υπουργείου Γεωργίας των Ηνωμένων Πολιτειών (USDA), όσον αφορά τη «διατήρηση και χάραξη σε επίπεδο Τοπίου» ορίζει διαδρόμους σύμφωνα με το μέγεθος και τον τύπο τους.

Όσον αφορά το μέγεθος, οι κατηγορίες χωρίζονται ως εξής: (1) Περιφερειακοί διάδρομοι, οι οποίοι συνδέουν μεγάλες περιοχές με διαφορετικά οικοσυστήματα. Οι διάδρομοι αυτοί διευκολύνουν σημαντικά μετακίνηση των άγριων ζώων. (2) Διάδρομοι λεκάνης απορροής, που είναι συνήθως μίλια πλάτος, και διευκολύνουν την κίνηση της άγριας ζωής μέσα σε μια καμπή. (3) Αγροτικοί διάδρομοι συχνά μετρούν μόνο εκατοντάδες πόδια σε πλάτος, και διευκολύνουν την τοπική κίνηση της άγριας ζωής.

Όσον αφορά τους τύπους των διαδρόμων, οι κατηγορίες χωρίζονται ως εξής: (1) Περιβαλλοντική διάδρομοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν φυσικές περιοχές, όπως αυτές κατά μήκος ρεύματα ή δασικές περιοχές. (2) Λωρίδες γης, όπου δημιουργούνται αριστερά των νέων χρήσεων γης που έχουν υλοποιηθεί σε μια περιοχή. Αυτές οι λωρίδες έχουν συνήθως κάποιο χαρακτηριστικό που εμποδίζει την περαιτέρω ανάπτυξη των χρήσεων γης. (3) Λωρίδες βλάστησης, όπου φυτεύονται συνήθως για σκοπούς διατήρησης και χρησιμεύουν ως ανεμοφράκτες και φίλτρα σε παρόχθιες περιοχές. (4) Διάδρομοι διαταραχής, οι οποίοι παράγονται από τις δραστηριότητες που διαταράσσουν τη βλάστηση σε μια δεδομένη λωρίδα γης. Τέλος (5) αναγεννημένοι διάδρομοι, οι οποίοι είναι αποτέλεσμα αναγέννησης σε μια προηγούμενος ανεπτυγμένη περιοχή, όπως ένα εγκαταλελειμμένο οδικό ή σιδηροδρομικό δίκτυο.

Σύμφωνα με την επιτροπή προγραμματισμού της περιφέρειας της Νοτιανατολικής Ουισκόνσιν (SEWRPC), χρησιμοποιείται ένα διαφορετικό σύστημα κατηγοριοποίησης, που καθορίζει τους διαδρόμους ως εξής: (1) Πρωτοβάθμια, που αντιστοιχούν οι διάδρομοι που περιέχουν συγκεντρώσεις των σημαντικών φυσικών πόρων και είναι τουλάχιστον 400 στρεμμάτων και στη (2) Δευτεροβάθμια, που αποτελούν διαδρόμους που έχουν μικρότερες συγκεντρώσεις των σημαντικών φυσικών πόρων και είναι τουλάχιστον 100 στρεμμάτων.

Ανεξάρτητα όμως από τους ορισμούς, κάθε τύπος διαδρόμου μπορεί να διαφέρει σε σχέση με το σκοπό δημιουργίας του, αλλά όλοι συμβάλουν σε κάποιο βαθμό στη βιοποικιλότητα και τη λειτουργικότητα της περιοχής (Church, 1999). Το ευρύ κοινό έχει πλέον επίγνωση των προβλημάτων που σχετίζονται με τον κατακερματισμό των αγροτικών και αστικών περιβαλλοντικών διαδρόμων, για το λόγο αυτό έχουν αρχίσει να αντιμετωπίζουν πιο συστηματικά τη διατήρηση και αποκατάσταση τους, μέσω προγραμμάτων που συμβάλλουν στην προστασία των γεωργικών εκμεταλλεύσεων σε αγροτικές περιοχές. Ένα από τα κορυφαία παραδείγματα του διαδρόμου προστασίας αποτελεί η ταχέως αναπτυσσόμενη νοτιοανατολική περιοχή του Ουισκόνσιν (Church, 1999).

Συμπερασματικά τα τελευταία χρόνια, πολλά άτομα και κοινότητες έχουν λάβει ενεργό ρόλο υπέρ της προστασίας των ανοιχτών χώρων και των φυσικών πόρων. Η προστασία και η διατήρηση των οικολογικών διαδρόμων είναι ένας τρόπος για να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα αυτών των προσπαθειών. Τέλος ενώ η προστασία του φυσικού χώρου μπορεί να παρέχει ορισμένα οφέλη, ο συνδυασμός τους με τους περιβαλλοντικούς διαδρόμους εκτός από περιβαλλοντικές αξίες, προσφέρει κοινωνικά και οικονομικά οφέλη.

### **1.5. Συμπεράσματα.**

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι η αστική διάχυση είναι ένα αρνητικό φαινόμενο, το οποίο εμφανίζεται με διαφορετικούς όρους και χαρακτηριστικά από περιοχή σε περιοχή, συνεπώς οι άμεσες δράσεις και ενέργειες, για την αντιμετώπιση του θα εξασφαλίσουν ένα υγιές περιβαλλοντικό, κοινωνικό και πολιτιστικό μέλλον, για τις επόμενες γενεές. Οι περιβαλλοντικές και οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις, οι οποίες προκύπτουν από την άναρχη επέκταση των πόλεων είναι σημαντικές και αξίζει να μελετηθούν και να αξιολογηθούν από επιστήμονες και ακαδημαϊκούς. Η ΕΕ καλείται να λάβει ενεργό δράση με νέες και καινοτόμες πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση τους (ΕΕΑ, 2006:36), καθώς η ορθή διαχείριση των περιβαλλοντικών και κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων, μπορεί να εξασφαλίσει την βιωσιμότητα και την αειφορία των πόλεων.

Καθώς λοιπόν οι επιπτώσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης είναι πλέον αισθητές, πρέπει να ληφθούν άμεσα τα κατάλληλα μέτρα και οι πολιτικές για την αντιμετώπιση τους. Για το λόγο αυτό, προβάλλεται το επιχείρημα ότι μια καλή ποιότητα ζωής μπορεί να είναι σταθερή, ακόμη και με υψηλές συγκεντρώσεις ανθρώπων, καθώς η πολιτική της συμπαγούς πόλης που μελετήθηκε παραπάνω, αναδεικνύεται ως η πιο αποδοτική μορφή αστικής ανάπτυξης και προωθείται ως μια συνιστώσα της στρατηγικής που σχηματίζεται για την αντιμετώπιση του φαινομένου της αστικής διάχυσης. Τέλος η δημιουργία περιβαλλοντικών διαδρόμων και πράσινων ζωνών, μπορούν να αποτελέσουν τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος της βιωσιμότητας και να συμβάλλουν στην ανάκτηση και ανάπλαση περιοχών και όχι στον εκ νέου σχεδιασμό.



## **2. Η ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ.**

Ο αστικός χώρος δημιουργείται, διαμορφώνεται και χρησιμοποιείται από την κοινωνία, αντικατοπτρίζει ταυτόχρονα την ίδια, τις ανάγκες της, τις αντιλήψεις της, τα οράματα αλλά και τον πολιτισμό της. Με αυτό τον τρόπο συγκροτείται ο αστικός ιστός και δημιουργείται έτσι ένα πλέγμα μοναδικό που δομεί την ίδια την πόλη, την ιεραρχεί δίνοντάς της μορφή, ζωή, διαφορετικότητα και νόημα (Καλαμιώτης & Καρύδη, 2014:3).

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι τα όρια μιας πόλης παρουσιάζουν μετασχηματισμούς και μετατοπίσεις καθώς ο αστικός ιστός επεκτείνεται πέραν των πολεοδομικών και διοικητικών ορίων της πόλης, συνεπώς τα όρια δεν σταματούν στην φυσική επέκταση των αστικοποιημένων περιοχών. (Portokalidis & Zygouri, 2011:2, Αρβανιτίδης & Δωρής, 2011:132).

Η δυναμική της πόλης συνέβαλε στη βελτίωση των αστικών και υπεραστικών μεταφορικών υποδομών, κυρίως με την αναβάθμιση παλαιών και την κατασκευή νέων οδικών αξόνων, κόμβων και μέσων μαζικών μεταφορών, όμως η αυξημένη χρήση ΙΧ αυτοκινήτου, ευνόησαν την ανάπτυξη περιαστικών ή και εξωαστικών οικιστικών πολεοδομικών σχηματισμών, καθώς ενισχύθηκαν οι συνθήκες που συμβάλλουν στην επέκταση των αστικών λειτουργιών σε μια ευρύτερη περιοχή.

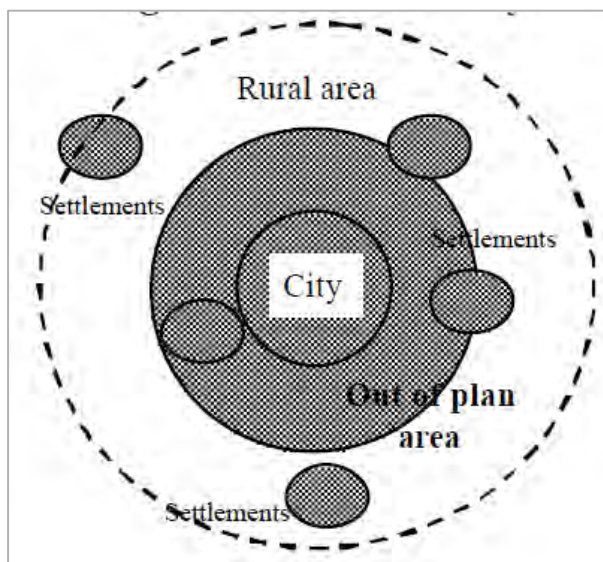
Το γεγονός αυτό αποτελεί ένα νέο στοιχείο που διαφέρει από τον "παραδοσιακό" χαρακτήρα της ελληνικής πόλης, η οποία διακρινόταν για τον πυκνό και συνεχή δομημένο ιστό της. Πολλές επομένως από τις νέες οικιστικές αναπτύξεις, εύλογα θα περιγράφονταν πλέον ως αραιοδομημένες και ημι-αστικοποιημένες μικτές περιοχές αγροτικής γης και κατοικίας, ή με άλλα λόγια θα χαρακτηρίζονταν, πολύ εύστοχα, ως «αστικοαγροτικά συνεχή» (Αραβαντινός, 2001, Ιωάννου & Σερράος, 2007:92).

Σε μια προσπάθεια διατύπωσης ενός ενιαίου ορισμού για όλη την ευρωπαϊκή επικράτεια, το ESPON ορίζει τις λειτουργικές αστικές περιοχές (ΛΑΠ) ως χωρικές ενότητες οι οποίες αποτελούνται από έναν πυρήνα αστικών συγκεντρώσεων και μια περιαστική ζώνη (όχι απαραίτητα ίδιου αστικού χαρακτήρα) μέσα στα οποία λαμβάνουν χώρα καθημερινές μετακινήσεις με σκοπό κυρίως την εργασία, αλλά και το εμπόριο, τις αγορές, τη διασκέδαση ή την ψυχαγωγία.

Οι ΛΑΠ θεωρούνται αποτέλεσμα της εγκατάστασης είτε του αστικού εργατικού δυναμικού στα προάστια, είτε κάποιων οικονομικών δραστηριοτήτων (π.χ.

βιομηχανία) σε περιαστικές περιοχές. Αν μια ορισμένη μερίδα εργαζομένων διαμένουν στα προάστια και μετακινούνται καθημερινά προς το αστικό κέντρο, ή αντίστοιχα κατοικούν μέσα στο αστικό κέντρο και εργάζονται σε μια περιαστική περιοχή, τότε η συγκεκριμένη περιοχή θεωρείται ότι συνδέεται λειτουργικά με την πόλη και αποτελεί τμήμα της ΛΑΠ της (Αρβανιτίδης & Δωρής, 2011:135).

Εικόνα 2.1. Η Ελληνική πόλη



Στην Ελλάδα, ειδικότερα, τα χαρακτηριστικά της αστικής διάχυσης διαφέρουν σε κάποιο βαθμό από εκείνα των υπόλοιπων χωρών, εξαιτίας της «κατασκευής εκτός σχεδίου πόλεως», μια μορφή ανάπτυξης, η οποία είναι κοινή στο σύνολο της χώρας μας και μπορεί να οριστεί βάσει ειδικού πλαισίου, το οποίο θα αναλυθεί παρακάτω.

Πηγή: Portokalidis & Zygouri, 2011

## 2.1. Ιστορική αναδρομή.

Κάνοντας μία σύντομη ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη των ελληνικών πόλεων από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, μπορεί εύκολα να γίνει αντιληπτό ότι το σύνολο των ελληνικών πόλεων μέχρι τη δεκαετία του '50 δεν είχε κανένα στοιχείο που να μας οδηγεί σε περιπτώσεις αστικής διάχυσης. Επικρατούσε μια πολυκεντρική ανάπτυξη και οι πιέσεις αστικοποίησης και εκβιομηχανοποίησης ήταν αμελητέες. Ιστορικά, αυτό που μπορούμε να ισχυριστούμε είναι ότι οι βασικοί παράγοντες εμφάνισης του φαινομένου ήταν η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού και η εσωτερική μετανάστευση προς τις πόλεις.

Η διάσταση του φαινομένου της αστικής διάχυσης στην Ελλάδα έχει γίνει έντονα αντιληπτή μόλις τις τελευταίες δεκαετίες, κάτι το οποίο συμβαδίζει εν μέρει με το γεγονός ότι ο όρος «αστική διάχυση» δεν συναντάται συχνά στην ελληνική βιβλιογραφία, αντιθέτως χρησιμοποιούνται οι όροι «προαστιοποίηση» ή «περιαστικοποίηση». Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την αστικοποίηση του πληθυσμού, από τη δεκαετία του '70 εμφανίζεται μια γενικευμένη ανάπτυξη των

πόλεων σε ολόκληρη την χώρα. Την ίδια στιγμή ο αγροτικός και ημιαστικός πληθυσμός μένουν στάσιμοι, ενώ διογκώνεται ο αστικός πληθυσμός (Μαλούτας, 2000:15).

Αναλυτικότερα, ο πληθυσμός της Αττικής είναι αστικός κατά 99% και συγκεντρωμένος στο πολεοδομικό της συγκρότημα. Αντίστοιχα το ποσοστό στη Θεσσαλονίκη ανέρχεται στα 93.7% σε σχέση με το ποσοστό αστικού πληθυσμού της, πριν από 20 χρόνια που ήταν 90.6%, στο νομό Αχαΐας στο 70.7% (67.4%), στο νομό Μαγνησίας στο 76.6% (73.2), στο νομό Λαρίσης στο 69.9% (62%) και τέλος στο νομό Ηρακλείου στο 66.4% (55.9%) (Μπελαβίλας, 2012:309). Από τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία παρατηρούμε ότι συνεχίζεται η διόγκωση των ανεπτυγμένων περιφερειών

Όσον αφορά τη δόμηση, το 2000 καταγράφηκαν 3.990.970 κτίρια στην χώρα μας, εκ των οποίων το 48.9% εντοπίζεται σε αστικές περιοχές και το υπόλοιπο σε αγροτικές περιοχές. Τα στοιχεία αυτά δηλώνουν την έντονη παρουσία της εκτεταμένης δόμησης στον αγροτικό χώρο, όμως η μεγαλύτερη εμβάθυνση στην έρευνα των μεγεθών της οικοδομικής δραστηριότητας (όγκος, αριθμός ορόφων) είναι δυνατόν να δώσει την πραγματική εικόνα.

Συγκεκριμένα η πολυώροφη δόμηση συγκεντρώνεται κατά συντριπτική αναλογία στον αστικό χώρο, καθώς εννιά στα δέκα (9/10) κτίρια με ύψος μεγαλύτερο των δύο ορόφων βρίσκονται στις αστικές περιοχές, ενώ παράλληλα ο αστικός χώρος διαθέτει πολύ υψηλό απόθεμα χαμηλής δόμησης κτιρίων με ύψος έως δύο ορόφων της τάξης του 22.50%. Το γεγονός αυτό αντιστοιχεί στην αστική διάχυση γύρω από τις πόλεις με τη μορφή νέων επεκτάσεων και προαστίων (Μπελαβίλας, 2012:310).

Η εξέλιξη της δόμησης ακολουθεί, τις τελευταίες δεκαετίες, ρυθμούς σχετικούς με της αύξηση του πληθυσμού, καθώς το 1980 η χώρα είχε μισό εκατομμύριο λιγότερες κτιριακές κατασκευές απ' όσες το 2000. Συμπερασματικά την περίοδο 1950-80 παρατηρείται έντονη αστικοποίηση με την ανοικοδόμηση του μεγαλύτερου τμήματος των σημερινών πόλεων. Η μεταπολεμική οικιστική ανάπτυξη χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία της ατομικής ιδιοκτησίας, τον κατακερματισμό της αστικής γης, την επείγουσα ανάγκη για στέγαση του νέου αστικού πληθυσμού, την αδυναμία οργανωμένης κρατικής παρέμβασης και τέλος την ενεργοποίηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας μέσω του θεσμού της αντιπαροχής και την διοχέτευση σημαντικών κεφαλαίων στον κατασκευαστικό κλάδο με την ανάδειξη του ως την σημαντικότερη

οικονομική δραστηριότητα. Ο ελληνικός αστικός ιστός διαμορφώνεται με αποκλειστικό γνώμονα την ικανοποίηση των οικοδομικών αναγκών χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες ποιότητας ζωής για το κοινωνικό σύνολο (Γοσποδίνη & Μπεριάτος, 2006).

Σήμερα, ωστόσο, μια σειρά οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραγόντων επιδεινώνουν το συγκεκριμένο φαινόμενο. Χωρικά, η άναρχη δόμηση η οποία εμφανίζεται σε αρκετές περιοχές των ελληνικών πόλεων, εντοπίζεται σε περιοχές γύρω από σημαντικά αστικά κέντρα, κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων (π.χ. Μεσόγεια Αττικής – Αττική οδός), αλλά και σε παραθεριστικές ζώνες. Την συναντάμε λοιπόν, κυρίως σε περιοχές με υψηλή οικονομική δραστηριότητα και με ειδικά χαρακτηριστικά όπως είναι οι παράκτιες ζώνες με υψηλή συγκέντρωση τουριστικών δραστηριοτήτων και εξοχικές κατοικίες (Portokalidis & Zygouri, 2011:3).

Σε αρκετές περιπτώσεις, η υψηλή πυκνότητα καθώς και η νόμιμη ή και η καθ' υπέρβαση των όρων δόμησης, συμβάλλει στη μεγιστοποίηση της οικοδομικής εκμετάλλευσης της γης και διαμορφώνει νέους πυρήνες, στους οποίους αναπαράγεται μια αίσθηση αστικής πυκνότητας, χωρίς όμως ίχνος των πλεονεκτημάτων του "παραδοσιακού" συνεχούς και συμπαγούς ιστού.

Το ισχύον καθεστώς που επιτρέπει τη δόμηση εκτός των εγκεκριμένων Ρυμοτομικών Σχεδίων, αποτελεί με βεβαιότητα έναν επιπλέον σημαντικό λόγο που ενθαρρύνει αυτού του είδους την ανάπτυξη. Συνεπώς το φαινόμενο της εκτός σχεδίου δόμησης φαίνεται να επιδεινώνεται αντί να περιορίζεται, σε τέτοιο βαθμό ώστε η άναρχη δόμηση, να αποτελεί σήμερα ένα πολύ σημαντικό παράγοντα στο ελληνικό σύστημα του χωροταξικού σχεδιασμού, το οποίο επηρεάζει την ποιότητα της ευρύτερης περιοχής των πόλεων και προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (ΕΟΠ, 1995, Portokalidis & Zygouri, 2011:3).

Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, τα βασικά στοιχεία και κυρίως οι επιπτώσεις της αστικής διάχυσης στην Ελλάδα είναι τα ίδια με εκείνα των άλλων χωρών. Σίγουρα ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα συμπεράσματα, οι πολιτικές και οι στρατηγικές που προτείνονται από τον ΕΟΠ, προσαρμοσμένες στην Ελληνική πραγματικότητα, μας αφορούν. Είναι όμως χρήσιμο να υπάρχει ολοκληρωμένος και ουσιαστικός, χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός για τον ελληνικό χώρο, όχι σύμφωνα με όσα επιβάλλουν οι οικονομικές δυνάμεις, αλλά με σεβασμό στις ανάγκες όλων των

κοινωνικών ομάδων καθώς και του περιβάλλοντος, με άξονα την αναβάθμιση των κεντρικών περιοχών και τον περιορισμό της ανεξέλεγκτης επέκτασης της πόλης.

Σύμφωνα με την έκθεση του ΕΟΠ, οι νότιες ευρωπαϊκές πόλεις χαρακτηρίζονται έντονα από το συγκεκριμένο φαινόμενο, για το λόγο αυτό, η ελληνική πόλη που αναφέρεται είναι το Ηράκλειο. Για τη μελέτη όμως της αστικής διάχυσης στον ελληνικό χώρο το κυριότερο παράδειγμα αποτελεί η πρωτεύουσα της χώρας μας.

### ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Με βάση τον ορισμό της αστικής διάχυσης, «ως την επέκταση μιας πόλης και των προαστίων σε όλο και περισσότερο αγροτικό έδαφος στην περιφέρεια μιας αστικής περιοχής», το φαινόμενο αυτό χαρακτηρίζει και την Αττική.

Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού την περίοδο του 1960 – 1975, οδήγησε στην εξάπλωση της πόλης, η οποία εντοπίζεται κυρίως στις παρυφές του νότιου και ανατολικού Υμηττού, της Πεντέλης και του Ποικίλου όρους. Όμως την αμέσως επόμενη περίοδο, από το 1975 έως το 1987, οι επεκτάσεις της Αθήνας είναι ιδιαίτερα περιορισμένες (Burgel et al., 2001). Ενώ το γεγονός αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ‘την ωρίμανση’ της πόλης, κατά την δεκαετία του 2000 εμφανίζεται ένα νέο φαινόμενο, το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη ακόμα και σήμερα, καθώς το συγκρότημα επεκτείνεται εκτός του αττικού λεκανοπεδίου.

Σε ότι αφορά τα πολεοδομικά δεδομένα, η κατασκευή των νέων οδικών έργων (Αττική Οδός, ΠΑΘΕ) σε συνδυασμό με τη χωροθέτηση του αερολιμένα στα Μεσόγεια, συνέβαλαν στη γέννηση μιας νέας αθηναϊκής περιφέρειας, με αποτέλεσμα την ένταξη μεγάλων αποθεμάτων αγροτικής γης και δασικών εκτάσεων στις αστικές ζώνες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το παλαιό πολεοδομικό συγκρότημα των 57 δήμων, να τείνει τώρα σε ένα μέγεθος των 100 (Μπελαβίλας, 2012:317).

Πιο συγκεκριμένα, οι νέες επεκτάσεις συναντώνται σε δύο μορφές: (1) ως διόγκωση των μικρών κωμοπόλεων και πόλεων στο τόξο του νέου περιφερειακού οδικού άξονα της Αθήνας και του άξονα της ΠΑΘΕ, και (2) ως αστική διάχυση στον μεταξύ τους χώρο αλλά και κατά μήκος των ακτών ή εντός των δασικών ορεινών και ημιορεινών περιοχών.

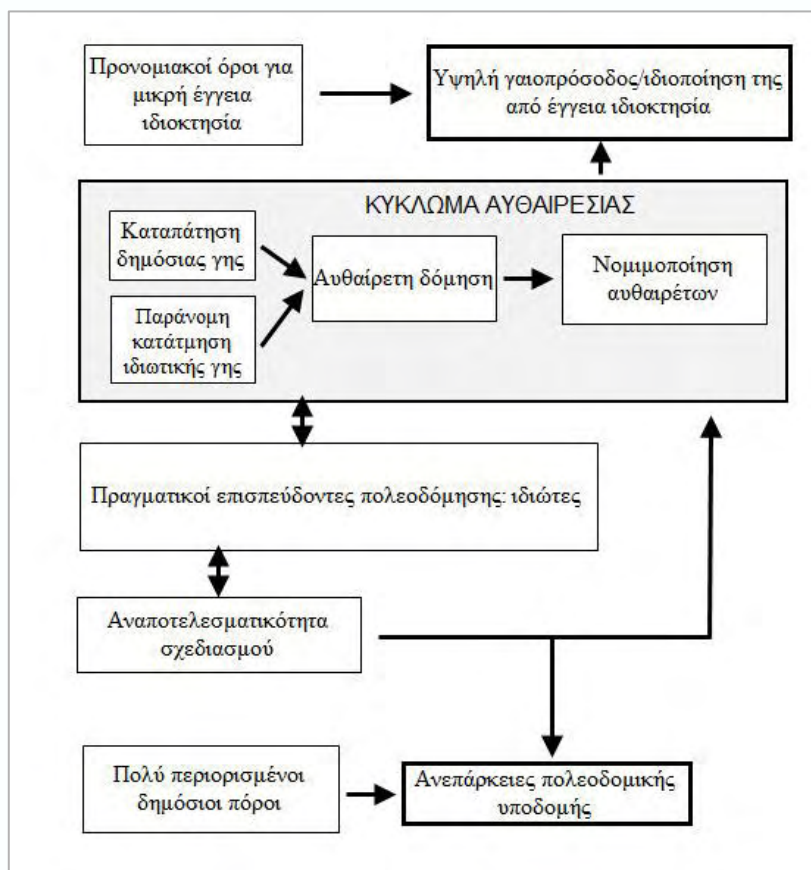
Οι διάχυτες χρήσεις οι οποίες αναπτύχθηκαν εκτός των νέων αστικών κέντρων κατηγοριοποιούνται ως εξής: (1) η κατοικία (κυρίως παραθεριστική) καταλαμβάνει της ακτές του Ευβοϊκού και ανατολικού Σαρωνικού, τις παρυφές των ορεινών όγκων της Πεντέλης, Πάρνηθας, του ανατολικού Υμηττού και της Λαυρεωτικής, (2) το εμπόριο και οι υπηρεσίες χωροθετούνται κυρίως στο κάμπο των Μεσογείων και τέλος (3) οι μεταφορές και η βιομηχανία στο κάμπο του Θριασίου και κατά μήκος του οδικού άξονα προς το βορρά.

Φυσικά καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή παίζει το νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα σε συνδυασμό με τον «παραδοσιακό» τρόπο ανάπτυξης των πόλεων και την αυθαίρετη δόμηση, που έχει εξασφαλίσει τη συναίνεση πολιτών και αρχών.

## 2.2. Εξέλιξη του Πολεοδομικού Σχεδιασμού.

Από τα μεταπολεμικά χρόνια μέχρι και σήμερα, σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες, οι πιέσεις που δέχονται οι πόλεις και η ύπαιθρος αυξάνονται συνεχώς, όχι μόνο λόγω της ραγδαίας αύξησης του πληθυσμού, αλλά και της ανάπτυξης του μεγέθους και της έντασης των χρήσεων που πηγάζουν από τις οικονομικές και κοινωνικές απαιτήσεις. Προκύπτει έτσι η ανάγκη ενός συστηματικού σχεδιασμού, πρόσφορου για την συντονισμένη ανάπτυξη και διαχείριση του χώρου. Ο χωρικός σχεδιασμός και προγραμματισμός έρχεται να αναιρέσει τις συγκρούσεις ανάμεσα στη διαφύλαξη των συμφερόντων του πρωτογενούς τομέα και τις θεμιτές διεκδικήσεις των άλλων λειτουργιών. Σε κάθε περίπτωση η διάχυτη, τυχαία ανάπτυξη δεν είναι αποδεκτή και η προστασία της υπαίθρου και η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων αποτελούν προτεραιότητα.

Εικόνα 2.2. Πρότυπο πολεοδομική πολιτικής μέχρι τα τέλη το '80 αιώνα



Πηγή: Οικονόμου & Πετράκος, 2004

Η νομοθετική παραγωγή στο πεδίο της πολεοδομικής πολιτικής στην Ελλάδα κατά τον 20<sup>ο</sup> και 21<sup>ο</sup> αιώνα οφείλεται κατά βάση στην ανάγκη αντιμετώπισης των

προβλημάτων και όχι για την πρόληψη αυτών. Βασικό αίτιο για την συγκεκριμένη πολιτική αποτελεί το ιδιοκτησιακό καθεστώς με την έγγεια μικροϊδιοκτησία και το «παραβατικό» κύκλωμα των καταπατήσεων, παράνομων κατατμήσεων και της αυθαίρετης δόμησης (Οικονόμου & Πετράκος, 2004).

Μέχρι το 1979, το σύστημα του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα περιελάμβανε μόνο ένα επίπεδο μελέτης, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ/γμα του 1923 ή άλλων ειδικών νομικών πλαισίων. Για πρώτη φορά καθορίστηκαν περισσότερα επίπεδα μελέτης με το ν.947/1979 «Περί οικιστικών περιοχών», ο οποίος προέβλεψε δύο ιεραρχημένα διαδοχικά σχέδια: τη «μελέτη της οικιστικής αναπτύξεως ή αναμορφώσεως», με την οποία θα γινόταν η αναγνώριση της καταλληλότητας μιας περιοχής για πολεοδόμηση, και την «πολεοδομική μελέτη», η οποία θα κάλυπτε το λεπτομερή σχεδιασμό της περιοχής (Οικονόμου, 2007).

Τελικά ο παραπάνω νόμος δεν εφαρμόστηκε στην πράξη και η συνεχιζόμενη επιδείνωση των συνθηκών του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος καθώς και η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα οδήγησε στην ανάληψη μιας πολυεπίπεδης προσπάθειας για ρύθμιση του δομημένου χώρου και της συνολικής αντιμετώπισης της επέκτασης των πόλεων, μέσω της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης και της ψήφισης του ν.1337/1983 με τίτλο «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». Ο νόμος αυτός υιοθέτησε ένα σύστημα τριών σχεδίων με ιεραρχική, χρονικά και θεματικά, σχέση: το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ), την Πολεοδομική Μελέτη (ΠΜ), και την Πράξη Εφαρμογής (ΠΕ).

Μέσω της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης επιχειρούνται μια σειρά ποιοτικές τομές στο πολεοδομικό και χωροταξικό γίγνεσθαι της χώρας και στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος. Το πλαίσιο παρέμβασης διευρύνεται για να καλύψει τμήματα του εξωαστικού χώρου μέσω της θεσμοθέτησης Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ZOE)<sup>1</sup>, των χωροταξικών εργαλείων, τα οποία περιορίζονται στη χωροταξία μικρής κλίμακας. Οι ρυθμίσεις που επιβάλλονται μέσω της ZOE αφορούν κυρίως τους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης. Πρόκειται συνεπώς για κανονιστικό εργαλείο που μπορεί να απαγορεύσει ή να επιτρέψει συγκεκριμένες χρήσεις του

---

<sup>1</sup> Οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου θεσπίστηκαν με το αρ29 του ν.1337/1983 και διακρίνονται σε: α) περιαστικές ZOE & β) ZOE προστασίας.



εδάφους αλλά δεν έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως ενεργητικός μηχανισμός προώθησης επιθυμητών χρήσεων (Οικονόμου, 2002:110).

Το εγχείρημα όμως αυτό δεν τελεσφόρησε, καθώς στηρίχθηκε, με τρόπο αποσπασματικό, στα παραδοσιακά, αδύναμα πολεοδομικά μέσα, χωρίς μακρόπνοο προγραμματισμό και χωρίς συντονισμό καταμερισμού των επιμέρους τοπικών προβλέψεων, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις προοπτικές του συνόλου του εθνικού χώρου (Βλαντού, 2008).

Εν συνεχεία ο ν.2508/1997 με τίτλο «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», τόλμησε θετικά βήματα διεύρυνσης του σχεδιασμού στην ύπαιθρο, μέσω των ΓΠΣ/ ΣΧΟΑΠ. Ο νόμος αυτός διαμόρφωσε το σύστημα σχεδιασμού, με τη ρητή πρόβλεψη δύο «επιπέδων» και τεσσάρων «βαθμίδων» πολεοδομικού σχεδιασμού.

Το πρώτο επίπεδο περιλαμβάνει το Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣ) (που ενσωματώνεται ευθέως στο σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού, και επεκτείνεται και στις σχετικά μεγάλες πόλεις πέραν των δύο μητροπόλεων) και, αφετέρου το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ)/Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης και Οικιστικής Ανάπτυξης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Το δεύτερο επίπεδο περιλαμβάνει την Πολεοδομική Μελέτη (ΠΜ) και την Πράξη Εφαρμογής (ΠΕ). Το ΣΧΟΟΑΠ ουσιαστικά ταυτίζεται με το «νέο» ΓΠΣ, με τη μόνη διαφορά ότι αυτό χρησιμοποιείται για το σχεδιασμό οικισμού που είναι μικρότερου των 2.000 κατοίκων, κατά τα άλλα, τα δύο σχέδια ταυτίζονται απολύτως (Οικονόμου, 2007).

Επιπλέον ο παραπάνω νόμος σε συνδυασμό με τα προωθούμενα Χωροταξικά Πλαίσια του ν.2742/1999 με τίτλο «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» επιχειρούν την εξάλειψη της παράδοξης διαίρεσης του χώρου σε εντός και εκτός σχεδίου.

Συμπερασματικά σε σχέση ειδικά με την εξάπλωση των αστικών κέντρων, παρατηρούμε ότι ο ν.947/1979 παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας νέων οικισμών και πόλεων, ο ν.1337/1983 επιτρέπει την επέκταση και την ένταξη σε σχέδια πόλεων, ενώ ο ν.2508/1997 δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις αναπλάσεις προβληματικών περιοχών εντός σχεδίων πόλεων προαναγγέλλοντας μια νέα αντιμετώπιση με στόχο τη μεγαλύτερη οικονομία των επεκτάσεων και εντάξεων.

Παρόλα αυτά στην Ελληνική Πολεοδομική πραγματικότητα, οι συνεχείς επεκτάσεις των υφιστάμενων αστικών κέντρων για την κάλυψη των αυξημένων

οικιστικών αναγκών αποτελούν ένα μόνιμο διαχρονικό φαινόμενο. Οι επεκτάσεις των πόλεων, άλλοτε βάσει σχεδίου και άλλοτε άτυπα, οδήγησαν στην δημιουργία του φαινομένου της αστικής διάχυσης. Στα εκτός σχεδίου όρια των υφισταμένων πόλεων αναπτύσσονται νέες περιοχές, συνήθως αυθαίρετες στην αρχή, που στη συνέχεια εντάσσονται στο σχέδιο πόλης και αποτελούν τις νέες αστικές περιοχές, για το λόγω αυτό κατατέθηκε στη Βουλή το σχέδιο νόμου του υπουργείου Περιβάλλοντος για τη χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση.

Σύμφωνα με δήλωση του κ. Ταγαρά, (Αναπληρωτής Υπουργός ΠΕΚΑ) «το νέο θεσμικό πλαίσιο αποτελεί βήμα για τον εκσυγχρονισμό της χώρας, καθώς καθορίζονται οι αρμοδιότητες, τα επίπεδα σχεδιασμού και ελέγχου και τέλος αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις. Ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός απλουστεύεται και μειώνονται τα επίπεδα σχεδιασμού από επτά σε τέσσερα. Ταυτόχρονα όλες οι διαδικασίες έχουν μια κεντρική αξιολόγηση, παρακολούθηση και δέσμευση ολοκλήρωσης σε συγκεκριμένο χρόνο και με οργανωμένο τρόπο. Συνεπώς το νέο πλαίσιο απαντά στις ανάγκες της σημερινής Ελλάδας και θέτει τις βάσεις για την πραγματική προστασία του ανθρωπογενούς, φυσικού, πολιτιστικού και οικιστικού περιβάλλοντος, με γνώμονα μια ανάπτυξη προς όφελος των επόμενων γενεών».

Ο χωρικός σχεδιασμός ασκείται σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και διακρίνεται, ανάλογα με το περιεχόμενό του, σε στρατηγικό ή ρυθμιστικό. Σύμφωνα με το ν.4269/2014, στην κατηγορία του στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού υπάγονται τα Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια (ΕΧΠ), και τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (ΠΧΠ). Στην κατηγορία του ρυθμιστικού χωρικού σχεδιασμού υπάγονται τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ), τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια (ΕΧΣ) και τα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής (ΡΣΕ).

Συνοπτικά, το σχέδιο προβλέπει τα εξής:

1. Καταργείται το εθνικό χωροταξικό πλαίσιο και αντικαθίσταται από ένα γενικό πλαίσιο πολιτικής που ονομάζεται «εθνική στρατηγική». Πρόκειται για «κείμενο αρχών που περιλαμβάνει τους βασικούς άξονες και τους μεσοπρόθεσμους στόχους χωρικής ανάπτυξης στο επίπεδο της γενικής κυβέρνησης και των φορέων της, καθώς και τα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις».
2. Στην κορυφή της πυραμίδας του σχεδιασμού παίρνουν τα ειδικά χωροταξικά τα οποία μετονομάζονται σε «εθνικά χωροταξικά πλαίσια». Σήμερα τέτοια ειδικά

- πλαίσια υφίστανται για τις φυλακές, τον τουρισμό, τη βιομηχανία, τις ΑΠΕ και τις υδατοκαλλιέργειες. Θα αφορούν τόσο τη διάρθρωση τομέων και παραγωγικών κλάδων, όπως ισχύει σήμερα, όσο και οικιστικά δίκτυα ή περιοχές που έχουν ιδιαίτερη σημασία. Θα έχουν πενταετή διάρκεια, αλλά θα μπορούν να τροποποιηθούν ανά πάσα στιγμή με μια απλή υπουργική απόφαση.
3. Ακολουθούν τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια που, όπως σήμερα, θα αποτυπώνουν τις βασικές κατευθύνσεις σε επίπεδο περιφέρειας. Τα υφιστάμενα περιφερειακά χωροταξικά βρίσκονται υπό αναθεώρηση τα τελευταία τρία χρόνια. Θα έχουν πενταετή διάρκεια, αλλά θα μπορούν να τροποποιηθούν ανά πάσα στιγμή με υπουργική απόφαση.
  4. Τα ΓΠΣ - ΣΧΟΟΑΠ μετονομάζονται σε «Τοπικά Χωρικά Σχέδια» (ΤΧΣ). Δεν θα καταρτίζονται απαραίτητα σε επίπεδο δήμου: θα μπορούν να περιλαμβάνουν μόνο μία δημοτική ενότητα ή να είναι διαδημοτικά. Αξιοσημείωτο είναι ότι θα υπέρκεινται των ΖΟΕ και άλλων ειδικών διαταγμάτων ή διατάξεων οι οποίες θα καταργηθούν.
  5. Τα Ρυμοτομικά Σχέδια και οι Πράξεις Εφαρμογής θα συγχωνευθούν σε ένα στάδιο, στα «Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής» (ΡΣΕ), προκειμένου να επιταχυνθεί η ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού και θα εγκρίνονται πλέον με απόφαση Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης.
  6. Τέλος, για πρώτη φορά, καθορίζονται ανώτατα όρια συντελεστών δόμησης ανάλογα με την επιλεγείσα χρήση: για περιοχές κύριας κατοικίας έως 0,8, για πολεοδομικά κέντρα έως 1,2, για περιοχές τουρισμού έως 0,6, για περιοχές β' κατοικίας έως 0,4.

Παρόλο το πλήθος των νέων νομοθετημάτων, η προσπάθεια επίλυσης των πολεοδομικών ζητημάτων δεν κρίνεται επαρκής σε σχέση με τους σύγχρονους στόχους του αειφορικού χωρικού σχεδιασμού. Η απαγόρευση της δόμησης χρησιμοποιείται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις ενώ η αύξηση της αρτιότητας που προτάσσεται στην πλειονότητα των περιπτώσεων δεν έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα λόγω έντονων κοινωνικών αντιδράσεων.

Η αγροτική γη στην Ελλάδα εκλαμβάνεται ως «εν δυνάμει» οικιστικά αξιοποιήσιμη έκταση, χαρακτηριστικό που υποκρύπτει μια υπεραξία που χάνεται με τις απαγορευτικές ρυθμίσεις. Στο σημείο αυτό, η πολιτεία αδυνατεί να εφαρμόσει τις νέες πολιτικές και τα σχέδια τα οποία σε σημαντικό ποσοστό των περιπτώσεων είναι απλά ασκήσεις επί χάρτου (Πορτοκαλίδης & Ζυγούρη, 2011).

Συμπερασματικά ο πολεοδομικός σχεδιασμός προσπαθεί να ελέγξει και να προσδιορίσει καταλλήλως την οικιστική εξάπλωση, αλλά η αστική διάχυση στις διάφορες μορφές της, βασιζόμενη σε πολλές περιπτώσεις στη λογική αυθαιρεσίας (η οποία θα αναλυθεί παρακάτω), υπερτερεί και «προκαλεί» το σχεδιασμό. Με άλλα λόγια, ένα μέρος του σχεδιασμού εξάπλωσης μίας πόλης προκαθορίζεται, αντί να αποτελεί τον κανόνα πάνω στον οποίο θα λάβει χώρα η μελλοντική οικιστική δραστηριότητα.

### **2.3. Η εκτός σχεδίου δόμηση.**

Στην Ελλάδα κυριαρχούσα πολεοδομική πολιτική είναι η κάλυψη των αναγκών στέγασης καθώς και των παραγωγικών, κοινωνικών και κοινωφελών λειτουργιών που συνδέονται με τον αστικό χώρο. Η ύπαιθρος δεν νοείται ως αυτόνομη χωρική ενότητα, ότι δεν είναι δάσος (στο βαθμό που αυτό προστατεύεται) και αγροτική γη υψηλής απόδοσης, εκλαμβάνεται ως απόθεμα γης για την ικανοποίηση ποικίλων αναγκών δόμησης και επέκτασης του σχεδίου πόλεως.

Συνεπώς η ύπαιθρος (τμήμα της επικράτειας το οποίο είναι έξω από τις πόλεις και τους οικισμούς) προορίζεται για μη-αστικές δραστηριότητες, οι οποίες συνήθως απαιτούν κτηριακή υποδομή, αλλά αυτό δεν ισχύει πάντα. Το φαινόμενο βέβαια αυτό, του αστικού τύπου δραστηριότητες, οι οποίες χωροθετούνται στην ύπαιθρο, ωθείται από μια σειρά παραγόντων, όπως είναι οι χαμηλότερες τιμές γης, η μεγαλύτερη διαθεσιμότητα χώρου καθώς και οι περιβαλλοντικές και πολεοδομικές διατάξεις, που δυσκολεύουν ή απαγορεύουν την χωροθέτηση τους, μέσα στον οικιστικό- αστικό ιστό. Οι δραστηριότητες αυτές χρήζουν αναγκαία την άσκηση πολιτικής, η οποία θα ορίζει τους όρους αυτής της δόμησης στην ύπαιθρο (Οικονόμου, 2002:69).

Πίνακας 2.1. Νομικό καθεστώς δόμησης

	Νομικό καθεστώς δόμησης	Όροι δόμησης	Χρήσεις γης
Υπαιθρος (95% της επικράτειας)	Γενική νομοθεσία περί εκτός σχεδίου δόμησης (~ 47%)	Ναι	Όχι
	Δασική νομοθεσία (~ 42%)	Ναι	Ναι
	Περιοχές με όρους δόμησης χωρίς χρήσεις γης (~ 5%)	Ναι	Όχι
	Περιοχές με σχέδια χρήσεων γης (~ 6%)	Ναι	Ναι

Πηγή: Οικονόμου, 2007 (σ.71) & ίδια επεξεργασία

Από τον παραπάνω πίνακα συμπεραίνουμε ότι στην Ελλάδα ο εξωαστικός χώρος καλύπτει περίπου το 95% της ελληνικής επικράτειας, και το μεγαλύτερο μέρος του υπάγεται σε καθεστώς περί εκτός σχεδίου δόμησης. Οι εξωαστικές περιοχές με σχέδια χρήσεως γης (που διαθέτουν κατά τεκμήριο και ειδικούς όρους δόμησης), ανέρχονται σε ένα ποσοστό της τάξης του 6%, σε αντίθεση με την κατάσταση που επικρατεί στο διεθνή χώρο, όπου το ποσοστό των περιοχών που καλύπτονται από σχέδια χρήσεων γης είναι πολύ μεγαλύτερο και επιπλέον έξω από τα σχέδια αυτά, οι δυνατότητες της εκτός σχεδίου δόμησης είναι από μηδενικές έως ελάχιστες (Οικονόμου, 2002:71).

Συμπερασματικά οι μορφές και τα χαρακτηριστικά της αστικής εξάπλωσης των ελληνικών πόλεων δε διαφέρουν από αυτά των άλλων Ευρωπαϊκών πόλεων, όμως η ελληνική ιδιαιτερότητα εντοπίζεται κυρίως στην εκτός σχεδίου δόμηση.

### 2.3.1. Επιπτώσεις της εκτός σχεδίου δόμησης.

Στις μέρες μας η εκτός σχεδίου δόμηση, νόμιμη και αυθαίρετη, αποτελεί μια μορφή αστικής διάχυσης, χωρίς να υπάρχει η παραμικρή οικιστική πίεση ή κάποια ραγδαία αύξηση του πληθυσμού, η οποία να ωθεί αυτή την κατεύθυνση. Κατά αυτό τον τρόπο, ένα αστικό κέντρο είναι δυνατό να επεκτείνεται διαρκώς προς την περιφέρεια του μέσω της αυτόβουλης δόμησης και στη συνέχεια να ακολουθείται μια

πολιτική νομιμοποίησης της νέας πολεοδομικής συγκέντρωσης (Τριανταφυλλίδη, 2010:116).

Παράλληλα η χαλαρότητα και η ανυπαρξία ελεγκτικών μηχανισμών και η ατελής θεσμική προσέγγιση του ζητήματος των κατατμήσεων γης, ωθούν στην εξάπλωση κατατμήσεων σε μικρές ιδιοκτησίες, στις καταπατήσεις και στην αυθαίρετη δόμηση. Σήμερα εξακολουθούν να είναι παγιωμένες οι αντιλήψεις περί απόκτησης γης με σκοπό τη διασφάλιση οικονομικού οφέλους και της τόνωσης της οικοδομικής δραστηριότητας, ως πυλώνα της οικονομικής ζωής του τόπου.

Τέλος, οι αγροτικές χρήσεις εγκαταλείπονται, οι ευαίσθητες περιοχές του εθνικού χώρου βάλλονται, η ποιότητα περιβάλλοντος υποβαθμίζεται και η υλοποίηση ουσιαστών χωρικών ρυθμίσεων δυσχεραίνεται. Όλα προς χάριν του ιδιόμορφου ελληνικού πολεοδομικού μοντέλου της εκτός σχεδίου δόμησης, που απειλεί σοβαρά την ισόρροπη χωρική διάρθρωση και την αισθητική του περιβάλλοντος της χώρας μας. Συνεπώς πέρα από τη συμβολή της στη διευκόλυνση της αυθαίρετης δόμησης, η εκτός σχεδίου δόμηση αποτελεί από μόνη της ένα μηχανισμό που αλλοιώνει και υποβαθμίζει σημαντικά τον εξωαστικό χώρο.

### **2.3.2. Νομοθετικό πλαίσιο περί εκτός σχεδίου δόμησης.**

Το φαινόμενο της «εκτός σχεδίου δόμησης» καλλιεργήθηκε με το ξεκίνημα της πολεοδομικής νομοθεσίας και γιγαντώθηκε σταδιακά. Με το ν.δ/γμα της 17.7.1923 καθορίζονται στην Ελλάδα, αρχές και διαδικασίες του πολεοδομικού σχεδιασμού. Πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 9 του πρωτοποριακού για την εποχή νομοθετήματος επιτρέπεται η επιβολή όρων για λόγους υγιεινής, ασφάλειας και αισθητικής, προς την ανέγερση οικοδομών σε οικοπέδα «είτε στις πόλεις, κώμες, κλπ. είτε εκτός τούτων». Ο όρος «εκτός τούτων» ήταν η γένεση του φαινομένου που υπονομεύει έκτοτε τη χωροταξική, πολεοδομική, περιβαλλοντική εξυγίανση της χώρας.

Εν συνεχεία το π.δ/γμα του 1925, «περί τρόπου διορθώσεως ασυμφωνιών υφισταμένων μεταξύ εγκεκριμένου σχεδίου και του επί του εδάφους εφαρμοσθέντος τοιούτου», άνοιξε δυνατότητες δόμησης εντός ζώνης πέριξ των ορίων των οικισμών, ενώ το π.δ./γμα της 23.10.1928, «περί καθορισμού των όρων και περιορισμών της εντός και εκτός της ζώνης των πόλεων κλπ. του Κράτους ανεγέρσεως οικοδομών», ενδυνάμωσε τη δόμηση «εντός και εκτός της ζώνης των πόλεων, κωμοπόλεων και συνοικισμών του Κράτους...». Είναι γνωστό πως το πνεύμα του νομοθέτη του 1928 ήταν η δυνατότητα δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές αποκλειστικά για χρήσεις

που εξυπηρετούν τη γεωργία, ή αρμόζει να βρίσκονται έξω από οικισμούς (βιομηχανία, νοσοκομεία, αποθήκες, εξοχικά ξενοδοχεία).

Τέλος, το π.δ/γμα της 6.10.1978, «περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δόμησης των γηπέδων των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφιστάμενων προ του έτους 1923 οικισμών» και στη συνέχεια τα π.δ/γμα των 1984, 1985 τα οποία αποτελούν τροποποίηση και συμπλήρωση του π.δ/γματος του 1978, θεμελίωσαν την κυριαρχία της εκτός σχεδίου δόμησης για κάθε κατηγορία χρήσεων, από κατοικία μέχρι εμπορικά κέντρα.

Η γενική νομοθεσία περί εκτός σχεδίου δόμησης (για την ακρίβεια: δόμησης εκτός σχεδίων πόλεων και ορίων οικισμών) περιλαμβάνει αφενός τις γενικές διατάξεις, που ισχύουν για όλες τις δραστηριότητες, και αφετέρου τις ειδικές διατάξεις, που ισχύουν για κάθε τύπο δραστηριότητας.

Συμπεραίνουμε λοιπόν το γεγονός, ότι για οτιδήποτε δεν μπορούσε να χωροθετηθεί μέσα σε σχέδιο (λόγω όρων δόμησης, ακριβής γης, ή άλλων), η πολιτεία αντί να επανεξετάσει τους πολεοδομικούς όρους, τα μέτρα και μέσα, ώστε αυτά να ανταποκρίνονται στις τρέχουσες εξελίξεις, έδινε λύση προσφεύγοντας στην εκτός σχεδίου δόμηση, προσαρμόζοντας ανάλογα το οικείο Δ/γμα.

## **2.4. Η αυθαίρετη δόμηση.**

Καίριο και πολυδιάστατο για τη χώρα μας, αποτελεί το πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης, το οποίο είναι ένα φαινόμενο αρνητικό για την κοινωνία, την οικονομία, το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Φαινόμενο που επί δεκαετίες στηρίζεται και στηρίζει την κατάλυση της έννομης τάξης, διεισδύοντας παρασιτικά στην οργάνωση και ορθολογική ανάπτυξη του χώρου (Βλαντού, 2011).

Σύμφωνα με το άρθρο 22 του ΓΟΚ./85, όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει με το Ν. 2831/00 κάθε κατασκευή, που εκτελείται (α) χωρίς οικοδομική άδεια (όπως προβλέπεται από την παρ.1 του παραπάνω νόμου) ή (β) καθ' υπέρβαση της αδείας ή (γ) με βάση άδεια που ανακλήθηκε ή (δ) κατά παράβαση των σχετικών διατάξεων, χαρακτηρίζεται ως αυθαίρετη.

Η αυθαίρετη δόμηση, στην εξέλιξή της διαφοροποιείται έτσι που μπορούν να διακριθούν σήμερα πολλοί τύποι ανάλογα με τα νομικά ή κοινωνικά κριτήρια που τη χρησιμοποιούν. Συνολικά, πάντως η αυθαίρετη δόμηση όλων των τύπων ενσωματώθηκε στη διαδικασία οικοδόμησης κατοικιών και την κρατική-

πολεοδομική, οικιστική και δημοσιονομική πολιτική. Το γεγονός λοιπόν, ότι το Κράτος στην Ελλάδα, αποδέχθηκε την αυθαίρετη δόμηση και την ενσωμάτωση της, στην πολιτική του, συνέβαλε σημαντικά στην ενσωμάτωση των αστικοποιούμενων πληθυσμών στην ζωή της πόλης. Για τον λόγο αυτό, οι «αυθαίρετες νέες πόλεις» που αναπτύχθηκαν στις παρυφές των αστικών κέντρων ενσωματώθηκαν σταδιακά στον αστικό ιστό, υποβαθμίζοντας βέβαια, συνολικά την οργάνωση του χώρου.

Όπως ισχυρίζονται οι Μαντουβάλου και Μαυρίδου: «Η αυθαίρετη δόμηση στην Ελλάδα υποκατέστησε μια κρατική κοινωνική πολιτική κατοικίας. Πρόκειται, δε, για ένα τύπο αντιμετώπισης της στέγασης των πλατειών λαϊκών στρωμάτων που διαφέρει και από τους δυο βασικούς τύπους που κάλυψαν το ζήτημα αυτό στο διεθνή χώρο: την οργανωμένη δόμηση, που αποτέλεσε τον άξονα της κοινωνικής πολιτικής κατοικίας στις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες, και τις αυτοκατασκευές μέσω των οποίων στεγάζονται οι αστικοποιούμενοι πληθυσμοί στις υπόλοιπες χώρες» (Μαντουβάλου & Μαυρίδου: 2).

Απόλυτα κατανοητά τα αρχικά αίτια γένεσής του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης, στο βαθμό που ανάγονται σε πραγματικές στεγαστικές ανάγκες κρίσιμων για το έθνος εποχών (πρόσφυγες Μικράς Ασίας, εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση και ανάγκες για παραγωγικές χρήσεις) κάτω από συνθήκες έλλειψης κοινωνικής πρόνοιας και πολιτικής χωρικών παρεμβάσεων. Πλέον όμως, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι τα αίτια εμφάνισης του φαινομένου δεν αποτελούν πραγματικές κοινωνικές ανάγκες αντιθέτως ανάγκες πλασματικές, που προτάσσονται ως πραγματικές, όσο παγιώνεται η κοινωνική αντίληψη συμμόρφωσης προς τους νόμους μόνον όταν, όπως και αν «μας βολεύει».

Τα αρχικά αίτια έχουν από καιρού εκλείψει και η απόκτηση β' κατοικίας, καθίσταται ως ένας και μοναδικός παράγοντας. Είναι γνωστό πως το κέρδος από τη σίγουρη επένδυση στη γη υπερβαίνει το ύψος των προστίμων που μπορούν να επιβληθούν και ενδεχομένως να καταβληθούν. Έτσι το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης οξύνεται σε έκταση και ένταση και εκτρέφεται από την Πολιτεία και τους πολίτες. Το παραπάνω έχει ως απόρροια: οι παραλιακές ζώνες να καταστρέφονται (εξαιτίας της παραθεριστικής κατοικίας), ο κορεσμός στα αστικά κέντρα να εντείνεται, τα δάση και οι δασικές εκτάσεις να καταπατώνται και τέλος η ελεύθερη γη και ο πολύτιμος φυσικός πόρος να καταναλώνεται ανεξέλεγκτα, με ότι αυτά συνεπάγονται στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής.



#### 2.4.1. Κατηγορίες αυθαίρετης δόμησης.

«Αυθαίρετη» λοιπόν, χαρακτηρίστηκε η δόμηση που πραγματοποιείται κατά παράβαση διατάξεων της κειμένης πολεοδομικής και οικοδομικής νομοθεσίας, όπως η δόμηση εκτός σχεδίου πόλεως και κατά παράβαση των κανονισμών που ισχύουν γι' αυτήν, ή η δόμηση καθ' υπέρβαση των συντελεστών εκμετάλλευσης και κάλυψης του εδάφους, η δόμηση κατά παράβαση των διατάξεων του Γ.Ο.Κ. ή διαταγμάτων χρήσεων γης. Ο όρος, δηλαδή, αναφέρεται σε πολλές κατηγορίες «αυθαιρεσίας», που μπορούν να διακριθούν, ανάλογα με τα κριτήρια που κάθε φορά ενδιαφέρουν, όπως π.χ. το είδος των νομικών διατάξεων που παραβιάζονται, οι μηχανισμοί που την συγκροτούν, η κοινωνική θέση των βασικών ενδιαφερομένων.

Πιο συγκεκριμένα οι αυθαίρετες κατασκευές θα μπορούσαν να ταξινομηθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

- Πολεοδομικά Αυθαίρετες κατασκευές: είναι οι κατασκευές χωρίς οικοδομική άδεια ή υπέρβαση αυτής που παραβιάζει τους όρους δόμησης του οικοδομικού τετραγώνου (για εντός σχεδίου πόλεως) ή τους όρους δόμησης του οικισμού ή της περιοχής για εκτός σχεδίου. Χαρακτηριστικές παραβάσεις είναι η υπέρβαση της επιτρεπόμενης δόμησης, κάλυψης, ύψους και χρήσεων γης.
- Κτιριολογικά Αυθαίρετες κατασκευές: είναι τμήματα του κτιρίου ή εγκαταστάσεις του, που παραβιάζουν τον κτιριοδομικό κανονισμό, όπως ελάχιστες διαστάσεις κοινόχρηστων χώρων κλπ (Κτιριοδομικός Κανονισμός, 1989).
- Περιβαλλοντικά Αυθαίρετη κατασκευή: κτίριο κατασκευασμένο σε δημόσια γη, σε ρέματα, σε αρχαιολογικό χώρο, στη ζώνη αιγιαλού, σε δασική περιοχή κλπ.

(Χατζηβασιλείου, 2013:10)

#### 2.3.3. Επιπτώσεις της αυθαίρετης δόμησης.

Η αυθαίρετη δόμηση στη χώρα μας ούτε αποτελεί εξαιρετική περίπτωση, ούτε υπόκειται σε αυστηρές κυρώσεις. Πρόκειται, δυστυχώς, για μια καθιερωμένη πρακτική με μακρά παράδοση. Όπως προείπα, η αυθαίρετη δόμηση προέκυψε ως λύση του σοβαρού κοινωνικού προβλήματος της εξεύρεσης στέγης από μεγάλο αριθμό προσφύγων και εσωτερικών μεταναστών, το οποίο προέκυψε σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους. Όμως, η πρακτική αυτή συνεχίστηκε και καθιερώθηκε ακόμη και όταν η επιτακτική ανάγκη στέγασης εξέλιπε, ενώ το κράτος κλιμάκωνε την ανοχή του απέναντι σ' αυτήν, προχωρώντας σε συνεχείς

νομιμοποιήσεις αυθαιρέτων οικοδομών, επιβεβαιώνοντας με κάθε ευκαιρία την έλλειψη πολιτικής στον τομέα αυτόν και ανεχόμενο την κατά τον τρόπο αυτόν προσβολή όχι μόνο του φυσικού ή πολιτιστικού περιβάλλοντος, αλλά και αυτού καθ' εαυτού του Κράτους Δικαίου (Πολίτης, 2004:11).

Η ιδιαιτερότητα λοιπόν των άμεσων συνεπειών εντοπίζεται στη σχέση μεταξύ νόμιμης και αυθαίρετης εκτός σχεδίου δόμησης, καθώς μεγάλο ποσοστό κτισμάτων στον εξωαστικό χώρο, περίπου 45% - 55%, έχει προέλθει με την έκδοση οικοδομικής άδειας με βάση τη νόμιμη εκτός σχεδίου δόμηση. Η διαδικασία αυτή αποτελεί κίνητρο για μια σειρά νέων παρεμβάσεων, οι οποίες γίνονται με υπέρβαση άδειας, οπότε θεωρούνται αυθαίρετες κατασκευές (Οικονόμου, 2002:81).

### **2.3.2. Νομοθετικό πλαίσιο περί αυθαίρετης δόμησης.**

Η αυθαίρετη δόμηση στην Ελλάδα ιστορικά αποτελεί ένα φαινόμενο που έχει αρχίσει να επισημαίνεται ως κοινωνικό και πολεοδομικό ζήτημα από το 1923 και φτάνει έως τις μέρες μας. Μετά την Μικρασιατική καταστροφή το Ελληνικό κράτος επιχειρεί να δημιουργήσει μια πολεοδομική νομοθεσία, η οποία μέχρι τότε ήταν ανύπαρκτη. Ο Οικιστικός Νόμος του 1923, ήταν ο πρώτος που ανέφερε θέματα διαχείρισης της γης στον ελλαδικό χώρο, όμως μέχρι τη θέσπιση του, τα σχέδια πόλης έχουν τυπική μόνο αξία και μόνο η οικοδομική γραμμή τηρείται, με αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες να ανεγείρουν τις οικοδομές κατά το δοκούν. Τα βασικά προβλήματα της υφιστάμενης τότε νομοθεσίας αποδίδονται στην έλλειψη ελέγχου από τις αστυνομικές αρχές και στην έλλειψη αποτελεσματικών μέσων ελέγχου (Μέλισσας, 2012:6) Δυστυχώς όμως, η υλοποίησή του ήταν σχεδόν αδύνατη, λόγω έλλειψης πόρων για την εφαρμογή των εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων.

#### **Έτος 1968 έως 1978**

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά «περί αυθαιρέτων οικοδομικών κατασκευών», στον αναγκαστικό ν.410/1968, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 1, δεν επιτρέπει την κατεδάφιση των αυθαίρετων κτισμάτων, εφόσον η διατήρησή τους δεν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της κατασκευής, ούτε αποβαίνει υπέρμετρα εις βάρος της πόλης. Τον παραπάνω νόμο έρχεται να συμπληρώσει το β.δ/γμα 758/1968, «περί καθορισμού του τρόπου βεβαίωσης και είσπραξης της κατά το άρθρο 2 του αναγκαστικού ν.410/1968 «περί αυθαίρετων οικοδομικών κατασκευών εισφοράς ως και του χρόνου καταβολής της».

Ακολουθεί το ν.δ/γμα349/1974, «περί κατεδαφίσεως αυθαιρέτως ανεγειρόμενων κτισμάτων και επιβολής κυρώσεων στους άνευ αδείας οικοδομούντες», ο οποίος καταργείται σύντομα από το άρθρο 1 του ν.651/1977. Για πρώτη φορά εισάγονται κυρώσεις για την μεταβίβαση μη οικοδομήσιμων γηπέδων. Επίσης η οικοδομησιμότητα του γηπέδου είναι με ευθύνη του μελετητή μηχανικού, κάτι που ισχύει μέχρι σήμερα, επιπλέον κάθε συμβόλαιο που αφορά οικόπεδο – αγροτεμάχιο θα πρέπει να συνοδεύεται από τοπογραφικό διάγραμμα (Χατζηβασιλείου, 2013:25).

Επιπρόσθετα ο ν.720/1977, «περί εξαιρέσεως από την κατεδάφιση αυθαιρέτων κτισμάτων, επιβολής ειδικών τελών επί οικοδομικών εργασιών εκτελούμενων κατά τις διατάξεις του άρθρου 102 του ν.δ/γατος του 1973 και του άρθρου 1 του αναγκαστικού ν.395/1968 και ρυθμίσεως ετέρων πολεοδομικών θεμάτων», νομιμοποιεί όλες τις αυθαίρετες κατασκευές που είχαν κατασκευαστεί μέχρι και τις 27/7/1976. Κρίθηκε όμως αντισυνταγματικός και δεν εφαρμόστηκε.

Συμπεραίνουμε ότι η ανεξέλεγκτη, από τη δεκαετία του '60, ανοικοδόμηση της χώρας μας οφείλεται σε μια πληθώρα νομοθετημάτων, που νομιμοποιούν τις εκάστοτε αυθαιρεσίες και αναιρούν το βασικό πυρήνα των εκάστοτε νομοθετημάτων και νομοθετικών σχεδιασμών (Μέλισσας, 2012:17).

### **Έτος 1979 έως 1989**

Δυο χρόνια μετά, με το ν.947/79, «περί Οικιστικών Περιοχών», ορίζονται για πρώτη φορά οι έννοιες «εισφορά σε γη» και η «εισφορά σε χρήμα». Δύο βασικές προϋποθέσεις για τις περιοχές που πρόκειται να ενταχθούν στο σχέδιο πόλεως. Τρίτη προϋπόθεση για τις περιοχές προς ένταξη είναι η νομιμοποίηση των αυθαιρέτων που μπορούν να νομιμοποιηθούν. Ο παραπάνω νόμος ξεσήκωσε θύελλα αντιδράσεων, λόγω του μεγάλου ποσοστού εισφοράς σε γη (30%), με αποτέλεσμα να μην εφαρμοστεί ποτέ αν και ισχύει μέχρι σήμερα (Χατζηβασιλείου, 2013:26). Την ίδια χρονιά με τον ν.998, «περί προστασίας των δασών και των δασικών εν γένει εκτάσεων της χώρας», το κράτος καταβάλλει μια προσπάθεια για να σταματήσει η καταπάτηση των δασών από την κατασκευή των αυθαιρέτων κτισμάτων μέσα σε αυτά.

Αργότερα ο ν.1337/83, «περί επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» (γνωστός και ως νόμος Τρίτη), στα κεφάλαια Β και Γ με τίτλους «Αυθαίρετες Κατασκευές» και «Διάφορες άλλες πολεοδομικές ρυθμίσεις» αντίστοιχα, στοχεύει στη νομιμοποίηση αυθαιρέτων. Με το νόμο αυτό

έγινε μια προσπάθεια να μην είναι καθαρά εισπρακτική η εξαίρεση από την κατεδάφιση αυθαίρετων, εισάγοντας μια πολεοδομική οπτική για το όλο θέμα και προβλέποντας προσωρινή αναστολή της κατεδάφισης για τα προ του 1983 αυθαίρετα, μέχρι αυτά να κριθούν από τη Διοίκηση. Για τα μεταγενέστερα του 1983 παρέμειναν οι ποινές, οι κατεδαφίσεις και τα υπόλοιπα μη εφαρμόσιμα «δρακόντεια» μέτρα και μάλιστα για όλες τις θεωρούμενες κατά τον ορισμό του ΓΟΚ/85 αυθαίρετες κατασκευές και όχι μόνο για παραβιάσεις των σημαντικών πολεοδομικών παραμέτρων (κάλυψη, εκμετάλλευση, ύψος, αποστάσεις), όπως – αντίθετα – προβλεπόταν στο ΓΟΚ/73 και γενικά στους προγενέστερους του 1337/83 νόμους που αφορούσαν νομιμοποιήσεις αυθαιρέτων (Βαρελίδης & Βαρελίδης, 2012:8).

Ακολουθεί ο ν.1512/85, ο οποίος αποτελεί συμπλήρωση του ν.1337/83 και λοιπές ρυθμίσεις με τα άρθρα 8 και 9. Ένα χρόνο μετά ο ν.1650/86, αποτελεί τον πρώτο νόμο για την προστασία του περιβάλλοντος (ποινές για την προσβολή του περιβάλλοντος) και περιέχει κυρίως ρυθμίσεις διοικητικού δικαίου και έθεσε τις βασικές αρχές και κατευθύνσεις της εθνικής μας περιβαλλοντικής πολιτικής. Την ίδια χρονιά ο ν.1647, με τίτλο «Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφήσεων (ΟΚΧΕ) και άλλες διατάξεις», αποτελεί το ιδρυτικό θεσμικό πλαίσιο της Ελλάδας για το Εθνικό Κτηματολόγιο (Χατζηβασιλείου, 2013:28). Δύο χρόνια μετά έρχεται ο ν.1772/88 περί «τροποποίηση των διατάξεων του Ν.1557/85 "Γενικός Οικοδομικός κανονισμός και άλλες διατάξεις».

Εν συνεχεία στο άρθρο 17 του ν.1849/89 με τίτλο «Επέκταση και συμπλήρωση των στεγαστικών προγραμμάτων του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας και άλλες διατάξεις», δίνεται παράταση υποβολής δικαιολογητικών στους ιδιοκτήτες αυθαιρέτων που δηλώθηκαν με το ν. 1337/83. Επιπλέον ο νόμος αυτός δίνει τη δυνατότητα σύνδεσης με τα δίκτυα κοινής ωφέλειας αρκεί α) να έχουν ήδη ανεγερθεί πριν τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, β) να έχουν χρήση κατοικίας, γ) να βρίσκονται μέσα σε ρυμοτομικά σχέδια, ήδη εγκεκριμένα με τις διατάξεις του ν. 1337/83 (Χατζηβασιλείου, 2013:28).

**Έτος 1990 έως 2000**

Ο ν.1892/1990, «Περί ρυθμίσεων αρμοδιότητας Υπουργείου Γεωργίας για το συγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλων διατάξεων», στο κεφάλαιο Κ, στο άρθρο 114, με τίτλο «Απαγόρευση ανοικοδόμησης δασικών εκτάσεων» και σε συνδυασμό με το ν. 998/1979 που αναφέρθηκε παραπάνω και με τον ν. Ν.2145/93 (άρθρα 45 & 46), θεσπίζει ένα ενιαίο πλαίσιο αντιμετώπισης της αυθαίρετης ανέγερσης κτισμάτων σε δάση, δασικές και αναδασωτέες εκτάσεις. Ο νόμος δεν αναφέρεται μόνο στην απαγόρευση ανέγερσης κτισμάτων αλλά και στην κατεδάφιση των υφιστάμενων κτισμάτων, προβλέποντας ποινικές διώξεις κατά των ιδιοκτητών τους (Χατζηβασιλείου, 2013:28). Ακολουθεί ο ν.2052/92 ο οποίος προσδιορίζει μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις και σύμφωνα με το άρθρο 5 παραθέτονται νέες ρυθμίσεις πάνω στον ν.1337/83.

Δύο χρόνια μετά ο ν.2242/94, περί «Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις» (σύμφωνα με τα εξής: άρθρο 3 παρ. 5, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 και 23 και άρθρο 4 παρ. 2), καταργούνται οι ρυθμίσεις για τα αυθαίρετα στις περιοχές παραθεριστικής κατοικίας καθώς και η διάκρισή τους σε πυκνοδομημένες και μη περιοχές, αντιμετωπίζοντάς τα ως ενιαία περιοχή σε δύο φάσεις σχεδιασμού. Τέλος προβλέπονται ποινικές κυρώσεις σε πρόσωπα που οικοδομούν αυθαίρετα σε δάση, αιγιαλούς και παραλίες. Την ίδια χρονιά σύμφωνα με ν.2218/94, με επιστολή στους νομάρχες στα πλαίσια του προαναφερθέντος Νόμου, ζητείται η διευκόλυνση για τους αυθαιρετούχους, οι οποίοι πάσχουν από ανίατη ασθένεια και οι οικίες τους χρειάζονται σύνδεση με τα δίκτυα κοινής ωφέλειας. Δυστυχώς η εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου ήταν πολύ κακή, ενώ δεν εισπράχτηκε τίποτε, ούτε καταγράφηκε κάποιο αυθαίρετο (Χατζηβασιλείου, 2013:29).

Τρία χρόνια μετά εγκρίνεται και ο ν.2503 «περί διοίκησης, οργάνωσης και στελέχωσης της Περιφέρειας καθώς και ρύθμιση διαφόρων θεμάτων που αφορούν την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις» (βλ. κεφάλαιο Β, άρθρο 5 παρ. 6β). Ακολουθεί, ο ν.2508/97 με τίτλο «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», όπου μέχρι την ψήφισή του τα κτίσματα αντιμετωπίζονταν με βάση τις διατάξεις του 1337/83. Με τον παρόν νόμο εισάγεται η ορθολογική πολεοδομική οργάνωση των περιοχών της χώρας για την βιώσιμη οικιστική της ανάπτυξη.

Στη συνέχεια ο ν.2742/99 με τίτλο «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», δημιούργησε ένα συστηματικό πλαίσιο όσον αφορά το χωροταξικό πλαίσιο, για όλη την επικράτεια, αποτελούμενη από τρία επίπεδα. Στο ανώτερο επίπεδο υπάγεται το γενικό πλαίσιο, ακολουθούν τα ειδικά πλαίσια, τα οποία συμπληρώνουν το Γενικό πλαίσιο σε ορισμένες περιοχές και τέλος τα Περιφερειακά Πλαίσια, τα οποία καλύπτουν τον σχεδιασμό, καταρτίζονται για κάθε περιφέρεια την χώρας.

Ένα χρόνο μετά έρχεται ο ν.2831/00 «περί τροποποίησης των διατάξεων του ν.1577/1985 Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός και άλλες Πολεοδομικές Διατάξεις», όπου στην ουσία στο άρθρο 22, παρ.3 αναφέρεται τότε μία κατασκευή είναι αυθαίρετη (παράρτημα Α-12). Επίσης με το άρθρο 19 συμπληρώθηκε ο τρόπος νομιμοποίησης των αυθαιρέτων με έκδοση ή αναθεώρηση οικοδομικής αδείας και μόνον όταν στο σύνολό τους οι κατασκευές είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις ή με τις διατάξεις που ίσχυαν κατά το χρόνο κατασκευής τους, με την προϋπόθεση ότι δεν παραβιάζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης της περιοχής και δε βρίσκονται μέσα στους χώρους που ορίζονται στην παρ.2 του άρθρου 15 του ν.1337/83, με επιβολή των προστίμων του άρθρου 17 του ν.1337/83 (Χατζηβασιλείου, 2013:30).

### **Έτος 2001 έως 2010**

Το 2001 σύμφωνα με το ν.2971/01, με τίτλο «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις», οι διαδικασίες για τον καθορισμό του παλαιού αιγιαλού και της παραλίας παρέμειναν οι ίδιες με τον ν. 2344/40. Μέχρι τη δημοσίευση του νέου νόμου, τα θέματα σχετικά με τον αιγιαλό και την παραλία ρυθμιζόνταν από τον ν. 2344/1940. Ο νέος όμως νόμος δεν έδωσε λύσεις σε ζητήματα που τους απασχολούσαν όλα αυτά τα χρόνια λόγω ελλείψεων.

Εν συνεχεία ο ν.3208/03 περί «προστασίας των δασικών οικοσυστημάτων, κατάρτιση δασολογίου, ρύθμιση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί δασών και δασικών εν γένει εκτάσεων και άλλες διατάξεις», αποτελεί την τροποποίηση του ν.998/79. Βασικό σημείο του νόμου είναι η αλλαγή του ορισμού του δάσους. Με τον προηγούμενο νόμο ως «δάσος», χαρακτηριζόταν μια έκταση που είχε κάλυψη 15% της επιφάνειας σε δασικά είδη, ενώ σύμφωνα με τον καινούργιο νόμο το ποσοστό αυξήθηκε στο 25%, δημιουργώντας το σκεπτικό «μειώνουμε τα δάση για να τα κτίσουμε».

Την ίδια χρονιά ο ν.3212 περί «άδεια δόμησης, πολεοδομικές και άλλες διατάξεις θεμάτων αρμοδιότητας υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΠΕΧΩΔΕ)», όπου βάσει του άρθρου 9 κεφ. Β, κάθε αυθαίρετο μπορεί να συνδεθεί με δίκτυα κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ, ΟΤΕ) με μία απλή αίτηση του ιδιοκτήτη. Επίσης έγινε καθορισμός προστίμων ανέγερσης και διατήρησης των αυθαιρέτων κατασκευών μετά της 31. 12.03. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι ενώ η ηλεκτροδότηση εξαγγέλλεται τέλος του 2003, η τελική υπουργική απόφαση εκδίδεται αρχές του 2004 (Υ.Α. 9732/2004), με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια έκρηξη αυθαιρέτων κατασκευών (Χατζηβασιλείου, 2013:31). Επίσης, προβλεπόταν ότι με την ολοκλήρωση της διαδικασίας ηλεκτροδοτήσεων, οι Δήμοι όφειλαν να ενημερώσουν τις Πολεοδομίες, οι οποίες έπρεπε να κάνουν αυτοψία εντός 3ετίας για τη σύγκριση δηλωθέντων και πραγματικότητας, όμως το τελευταίο στάδιο πρακτικά δεν υλοποιήθηκε ποτέ.

Αρκετά χρόνια μετά σύμφωνα με το ν.3843/10 περί «ταυτότητας κτιρίων, υπερβάσεις δόμησης και αλλαγές χρήσης, μητροπολιτικές αναπλάσεις και άλλες διατάξεις», ρυθμίζονται για 40 χρόνια οι αυθαιρεσίες εντός του εγκεκριμένου περιγράμματος του κτιρίου. Περιλαμβάνοντας την μετατροπή των ημιυπαίθριων χώρων, υπογείων και άλλων χώρων σε χώρους κυρίας χρήσης, καθώς και τις προσθήκες χώρων εντός του εγκεκριμένου όγκου του κτιρίου (πατάρια, σοφίτες) (Χατζηβασιλείου, 2013:31).

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το περιεχόμενο των διατάξεων όλων αυτών των νομοθετημάτων επικεντρώνεται κυρίως: (α) στην εννοιολογική αποσαφήνιση του αυθαιρέτου, (β) στην αναποτελεσματικότητα του προγενέστερου καθεστώτος για τον έλεγχο των αυθαιρέτων, (γ) στο χρονικό περιορισμό που είναι επιδεκτική η νομιμοποίηση και στον προσδιορισμό του τιμήματος, (δ) στις συνέπειες για το ακίνητο από την νομιμοποίηση (αναστολή κατεδάφισης, συμψηφισμός προστίμων, ένταξη στον πολεοδομικό σχέδιο), (ε) στις κατασκευές που είναι ανεπίδεκτες νομιμοποίησης, και τέλος (στ) στη θέσπιση νέων μέτρων που θα αποτρέψουν την ανοικοδόμηση και άλλων αυθαιρέτων κατασκευών (Μέλισσας, 2012:17).

**Έτος 2011 έως σήμερα**

Φτάνοντας προς το τέλος, σύμφωνα με το ν.4014/11 με τίτλο «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας υπουργείου περιβάλλοντος», πραγματοποιείται άλλη μια απόπειρα του κράτους να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης. Βάσει του νόμου «ρυθμίζεται» κάθε αυθαίρετο κτίσμα που έχει κατασκευαστεί μέχρι τον Ιούλιο του 2011.

Επίσης ο νόμος αυτός απαγορεύει τη μεταβίβαση ή τη σύσταση εμπράγματου δικαιώματος σε ακίνητο, στο οποίο έχει εκτελεστεί αυθαίρετη κατασκευή ή αλλαγή χρήσης, όπως ειδικότερα ορίζεται στα άρθρα 5 παρ. 2 και 22 παρ. 3 του ν.1577/1985 (Α' 210). Επιπλέον αλλάζει τον τρόπο έκδοσης των οικοδομικών αδειών, τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό και θεσμοθετεί βασικούς μορφολογικούς κανόνες δόμησης σε κάθε δήμο της χώρας.

Τέλος ο ν.4178/13 για την «Αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης – Περιβαλλοντικό ισοζύγιο και άλλες διατάξεις», αποσκοπεί τόσο στην οριστική αντιμετώπιση του προβλήματος ανέγερσης νέων αυθαιρέτων κατασκευών όσο και στην ρύθμιση και διευθέτηση αυτών που έχουν ανεγερθεί μέχρι 28-7-2011. Ταυτόχρονα γίνεται προσπάθεια οριστικής καταγραφής και ελέγχου του δομημένου περιβάλλοντος με την υιοθέτηση «της ηλεκτρονικής ταυτότητας των κτιρίων», τόσο για τα ιδιωτικά όσο και για τα κτίρια του Δημοσίου, που θα πρέπει εντός δέκα ετών να έχει ολοκληρωθεί.

Επιπλέον με τον νόμο αυτό, η πολιτεία δίνει την δυνατότητα για τελευταία φορά στους ιδιοκτήτες αυθαιρέτων να τακτοποιήσουν τα υπάρχοντα παράνομα κτίσματα, προκειμένου να αποφύγουν στο μέλλον πρόστιμα ή ακυρότητα μεταβιβάσεων. Παράλληλα με την ψήφιση των νέων νόμων, με τους οποίους θεσπίστηκαν οι «Ελεγκτές Δόμησης» σύμφωνα με το ν. 4030/2011 και η «Ηλεκτρονική Ταυτότητα Κτιρίων» σύμφωνα με το ν.3843/2010, θεωρείται ότι μπαίνει οριστικά τέλος στην δημιουργία της «νέας γενιάς αυθαιρέτων».

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι από το 1923 μέχρι σήμερα οι ελληνικές κυβερνήσεις προσπαθούν να “ρυθμίσουν”-“τακτοποιήσουν” την αυθαίρετη δόμηση. Αποτέλεσμα της παραπάνω προσπάθειας είναι η δημιουργία ενός αχανούς συνόλου νόμων, και διαταγμάτων καθώς και η πληθώρα των ερμηνειών, υπουργικών αποφάσεων,



δικαστικών αποφάσεων και εγκυκλίων, όπου τις περισσότερες φορές ο επόμενος ακυρώνει εν μέρει τον προηγούμενο. (Βαρελίδης & Βαρελίδης, 2012).



Πηγή: Μέλλισας, 2012

Εν κατακλείδι μέχρι το 2021 σε όλους τους δήμους στους οποίους δηλώνονται αυθαίρετες κατασκευές και χρήσεις πρέπει να ολοκληρωθεί και να τροποποιηθεί ο Γενικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός και κάθε άλλος σχεδιασμός και να καθοριστούν οι ζώνες όπου επιτρέπεται η δόμηση στις εκτός σχεδίου περιοχές και εκτός ορίων των οικισμών (Μέλλισας, 2012).

## 2.5. Συμπεράσματα.

Στην Ελλάδα, η εκ των υστέρων παρέμβαση που συνήθως πραγματοποιείται προκειμένου να αναστρέψει έστω και αποσπασματικά μια ήδη διαμορφωμένη κατάσταση έχει οδηγήσει στη συνεχόμενη μεγέθυνση της αστικής διάχυσης. Το μικρότερο κόστος κατασκευής σε περιοχές μη αστικές αλλά κοντά σε αστικά κέντρα, σε συνδυασμό με την εκτός σχεδίου δόμηση, έχουν οδηγήσει σε Ελληνικές πόλεις που επεκτείνονται διαρκώς, κατασπαταλώντας το χώρο και το φυσικό περιβάλλον (Κριτσωταλάκη, 2013:20).

Η έλλειψη ωστόσο ελεγκτικών μηχανισμών, η απουσία σχεδιασμού αλλά και οι ευνοϊκές από τη Νομοθεσία ρυθμίσεις που υφίστανται, έχουν διαχρονικά οδηγήσει σε πόλεις που εξαπλώνονται με όλα τα αποτελέσματα που αυτό συνεπάγεται. Πλέον η αστική διάχυση στην Ελλάδα είναι έντονη και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι δεν έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα για την ανάσχεση της ή παραβιάζονται τα μέχρι τώρα θεσμικά πλαίσια (Σαπουνάκης, 2012). Αυτό το φαινόμενο της εξάπλωσης έχει

οδηγήσει στην κατασπατάληση του χώρου, στην αλλοίωση του φυσικού τοπίου και στη δημιουργία περιοχών που στερούνται ακόμα και σήμερα των βασικότερων υποδομών.

Επομένως, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ελληνικός χώρος από την αστική διάχυση δεν μπορούν να θεωρηθούν αμελητέα. Είναι εμφανής η καταστροφή και η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, ενώ η μετατροπή του σε αστικό περιβάλλον αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα, αφού γίνεται χωρίς τις απαιτούμενες μελέτες. Άρα, είναι χρήσιμο να μελετηθούν σε βάθος συγκεκριμένες περιοχές της Ελλάδας οι οποίες εμφανίζουν αστικές εξαπλώσεις και αυθαιρεσίες και να διατυπωθούν προτάσεις για το σκοπό για την διόρθωση της κατάστασης τους.

### 3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΚΡΗΤΗΣ.

Η Κρήτη είναι το μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας και το 5<sup>ο</sup> μεγαλύτερο στην Μεσόγειο. Βρίσκεται 160χλμ νότια της ελληνικής ηπειρωτικής χώρας, εκτεινόμενη κατά διεύθυνση Ανατολή- Δύση, νότια του Αιγαίου πελάγους, το οποίο αποτελεί και το νότιο φυσικό όριο και βόρεια του Λιβυκού πελάγους. Αποτελεί τμήμα της περιφερειακής διοίκησης της Ελλάδας που χωρίζεται σε τέσσερις περιφερειακές ενότητες: Ηρακλείου, Χανίων, Λασιθίου και Ρεθύμνης. Η μεγαλύτερη πόλη και πρωτεύουσα του νησιού είναι το Ηράκλειο, το οποίο αποτελεί και την περιοχή μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Η συνολική έκταση ανέρχεται στα 8.336τ.χλμ. και καλύπτει το 6,3% της συνολικής έκτασης της χώρας. Στην Περιφέρεια Κρήτης ανήκουν επίσης και αρκετά μικρά νησιά όπως Γαύδος, Ντία, Κουφονήσι, Γαϊδουρονήσι ή Χρυσή, Διονυσάδες, Σπιναλόγκα και Παξιμάδι, εκ των οποίων τα περισσότερα είναι ακατοίκητα.

Η μορφολογία της Κρήτης χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη τριών βασικών ζωνών: (α) την ζώνη με υψόμετρο 400μ. και άνω (υψηλή ή ορεινή), (β) τη ζώνη από 200-400μ. (μέση) και (γ) την χαμηλή ζώνη που αφορά τις περιοχές που εκτείνονται από την επιφάνεια της θάλασσας έως τα 200μ. υψόμετρο. Οι δύο πρώτες ζώνες καταλαμβάνουν σχεδόν τα 3/5 της νήσου και αποτελούν μια συνεχή οροσειρά από τα δυτικά προς τα ανατολικά, διακοπτόμενη από μικρές κοιλάδες και φαράγγια. Η οροσειρά αυτή έχει έξι κορυφές που ξεπερνούν τα 2.000μ.

Εικόνα 3.1. Γεωφυσικός χάρτης Κρήτης

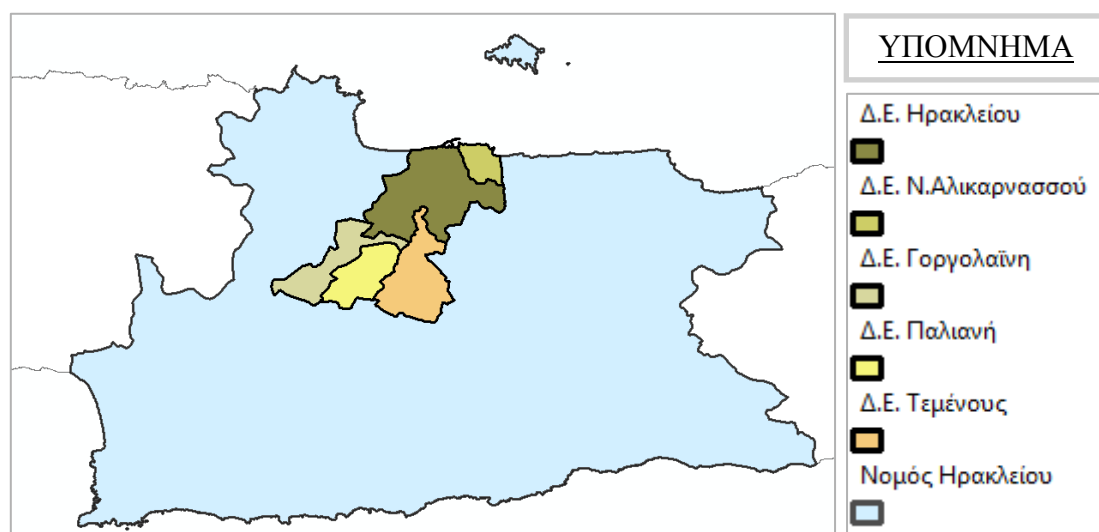


Πηγή: <http://web-server.math.uoc.gr/>

### 3.1. Γεωγραφικά και Διοικητικά όρια του νέου Δήμου Ηρακλείου.

Το Ηράκλειο υπάγεται διοικητικά στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ηρακλείου και αποτελεί το διοικητικό κέντρο του Νομού Ηρακλείου και της Περιφέρειας Κρήτης, καθώς και έδρα της Αρχιεπισκοπής Κρήτης. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν.3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης» ο νέος Δήμος Ηρακλείου διαιρείται σε πέντε (5) Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε. Ηρακλείου, Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού, Δ.Ε. Γοργολαΐνη, Δ.Ε. Τεμένους, Δ.Ε. Παλιανής). Οι πέντε Δημοτικές Ενότητες απαρτίζονται από πέντε (5) Δημοτικές Κοινότητες (πρώην Δημοτικά Διαμερίσματα) και δεκαεννέα (19) Τοπικές Κοινότητες (πρώην Τοπικά Διαμερίσματα).

Χάρτης 3.1. Δημοτικές Ενότητες νέου Δήμου Ηρακλείου



Πηγή: [www.googlemaps.gr](http://www.googlemaps.gr) & ίδια επεξεργασία

Η οικιστική ανάπτυξη του ΠΣ κατά τον άξονα Δύσης - Ανατολής οριοθετείται λειτουργικά από τη Βιομηχανική περιοχή Λινοπεραμάτων δυτικά και από τις χρήσεις του αεροδρομίου και της Βιομηχανικής περιοχής ανατολικά. Κατά τον άξονα Βορρά - Νότο, το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί το φυσικό προς το βορρά όριο, σε αντίθεση με τη νέα Εθνική οδό, η οποία δεν αποτελεί πλέον το νότιο όριο του ΠΣ, καθώς σημαντικές λειτουργίες της πόλης εξαπλώνονται πέραν των οικιστικών ορίων.

Ο Δήμος Ηρακλείου αποτελεί το σημαντικότερο από κάθε άποψη οικιστικό κέντρο της Περιφέρειας Κρήτης καθώς κατέχει εξέχουσα θέση στο Νομό ως πρωτεύουσα και είναι η μεγαλύτερη πόλη της Κρήτης και η 5η μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας. Βρίσκεται στο κέντρο της βόρειας ακτής του νησιού και αποτελεί κεντρικό κόμβο αφού διαθέτει το δεύτερο διεθνές αεροδρόμιο της χώρας, “Νίκος Καζαντζάκης” και το θαλάσσιο λιμάνι το οποίο αποτελεί κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου και

διακίνησης μεγάλου αριθμού επιβατών και τοπικών προϊόντων από την ενδοχώρα προς όλη την Ελλάδα και το εξωτερικό (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου, 2011-2014:12).

Πρόκειται για μια σύγχρονη πόλη που συνδυάζει τα χαρακτηριστικά μιας μεγαλούπολης και όπου το ιστορικό της κέντρο συγκεντρώνει ένα μεγάλο αριθμό μόνιμων κατοίκων αλλά και σχεδόν το σύνολο των διοικητικών υπηρεσιών.

### **3.2. Πολεοδομική εξέλιξη του νέου Δήμου Ηρακλείου.**

Από την περίοδο της Κρητικής Πολιτείας ξεκινάει μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού των αστικών κέντρων και αλλαγής της όψης του τόπου μέσα από μια σειρά σχεδιασμών ενός ευρύτερου προγράμματος δημόσιων έργων και νομοθετημάτων (Βαγιωνά, Κάκια κ.α., 2010:7).

#### **3.2.1. Δεκαετία 1900 έως 1949.**

Η πρώτη προσπάθεια ρύθμισης των πολεοδομικών θεμάτων της περιοχής μελέτης πραγματοποιείται τον Απρίλιο του 1901, όταν δημοσιεύτηκε ο ν.332, «περί σχεδίου πόλεων, κωμοπόλεων και χωριών», στην Επίσημη Εφημερίδα της Κρητικής Πολιτείας. Σύμφωνα με τον νόμο καθορίζονται οι βασικές αρχές οργάνωσης και ανάπτυξης των πόλεων, ο τρόπος έκδοσης των οικοδομικών αδειών καθώς και ο τρόπος κατασκευής των κτιρίων (Ασημινάκη, 2007:6).

Τον Αυγούστου του 1901, δημοσιεύεται ο ν.335 «περί του σχεδίου της πόλεως Ηρακλείου», το οποίο αποτελεί το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο του Ηρακλείου και συντάχθηκε από το μηχανικό Πρωτοπαπαδάκη. Προέβλεπε την απαραίτητη εφαρμογή του για τις οδούς Βεζίρ Ταρσι (νυν 25<sup>η</sup> Αυγούστου), την κεντρική αγορά Μειντάνι και την πλατεία Πρίγκηπος Γεωργίου (Βαγιωνά, Κάκια κ.α., 2010:7, Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:2).

Η Κρητική Πολιτεία λαμβάνοντας δράση, κατορθώνει να ανανεώσει και να επιτύχει μερική ανάπτυξη του «αστικού περιβάλλοντος». Κατασκευάζοντας σημαντικά δημόσια έργα με στόχο την καλαισθητή εικόνα του κέντρου και τον εκσυγχρονισμό της πόλης, εκτελούνται έργα υποδομής πρωτόγνωρα για την πόλη. Όμως η εξέλιξη και η πρόοδος είχαν ως απόρροια μια σειρά από καταστροφικές επεμβάσεις στο ενετικό φρούριο, στο ενετικό λιμάνι καθώς και σε μεμονωμένα μνημεία και κτίσματα της πόλης.

Εν τω μεταξύ, τα προβλήματα εντός των τειχών της πόλης οξύνονται, καθώς εισβάλλει το σημαντικότερο νεωτεριστικό στοιχείο της εποχής, η άμαξα και στη συνέχεια το αυτοκίνητο. Προκειμένου λοιπόν να χρησιμοποιηθεί το μεταφορικό μέσο της εποχής, αποφασίζεται η κατεδάφιση τμημάτων των τειχών, οι οποίες καταλήγουν πλέον σε βασικές οδικές αρτηρίες. Συνολικά δημιουργούνται τρία ρήγματα: νότια από τον Προμαχώνα Παντοκράτορα, ανατολικά από τον Προμαχώνα Ιησού και βόρεια από την πύλη του Αγίου Γεωργίου (βλ. Παράρτημα Εικόνων).

Οι κατεδαφίσεις ξεκίνησαν ήδη από το 1900 και τελείωσαν το 1917 με σκοπό την επέκταση του παλιού λιμένα και την διάνοιξη οδικών αξόνων (Βαγιονά, Κάκια κ.α., 2010:8). Με το «άνοιγμα αυτό της πόλης αναπτύσσονται καινούριες συνοικίες στα άδεια οικόπεδα γύρω από τα τείχη, ακολουθώντας τους παλιούς όρους δόμησης (Ασημινάκη, 2007:6).

Με το τέλος του «ελληνοτουρκικού πολέμου» (Μικρασιατική Καταστροφή του 1918 -1922), μεγάλο κύμα προσφύγων κατέφτασε για να εγκατασταθεί στο Ηράκλειο και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο πληθυσμός του Ηρακλείου διπλασιάστηκε από το 1913 (28.278 κάτοικοι) έως το 1925 (42.304 κάτοικοι) (ΕΛ.ΣΤΑΤ). Επιπρόσθετα ο μεγάλος σεισμός του 1926 είχε ως απόρροια την καταστροφή μεγάλου αριθμού κτισμάτων. Οι δύο αυτοί παράγοντες έχουν ως άμεσο επακόλουθο την ανάγκη αύξησης της αστικής γης. Όμως, κανένα μέχρι τότε σχέδιο δεν είχε προβλέψει αυτή την ανάγκη, καθώς τα 107 εκτάρια αστικής γης εντός των τειχών έμοιαζαν αρκετά για την εγκατάσταση του τότε πληθυσμού (Βαγιονά, Κάκια κ.α., 2010:9).

Δέκα χρόνια μετά τον καταστροφικό σεισμό και την έλευση του προσφυγικού πληθυσμού δημοσιεύεται με β.δ/γμα 31-10/3-11-1936 (ΦΕΚ 488 Α), το νέο Ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης «περί καθορισμού ελάχιστων ορίων κλπ. των οικοπέδων του Ηρακλείου Κρήτης». Το σχέδιο εφαρμόζεται εντός των τειχών και σε μικρές περιοχές εκτός των τειχών (γύρω από τους Προμαχώνες).

Το ρυμοτομικό σχέδιο του 1936 σε συνδυασμό με το ν.3741/1929 «περί οριζόντιας ιδιοκτησίας» (ο οποίος συντάχθηκε με βάση τη νομοθεσία του 1923 «περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών» και ο οποίος επέτρεψε την κατάτμηση του κτίσματος σε ανεξάρτητες εμπορικές μονάδες (τα διαμερίσματα)), οδήγησαν την πόλη στην απώλεια του ιστορικού της κέντρου και άνοιξαν τον δρόμο για την κατασκευή υψηλών κτιρίων εντός των τειχών, έτσι λοιπόν

οι πολυκατοικίες αντικατέστησαν σε ένα βαθμό τα παλαιότερα κτίσματα, αλλοιώνοντας την εικόνα του κέντρου της παλιάς πόλης.

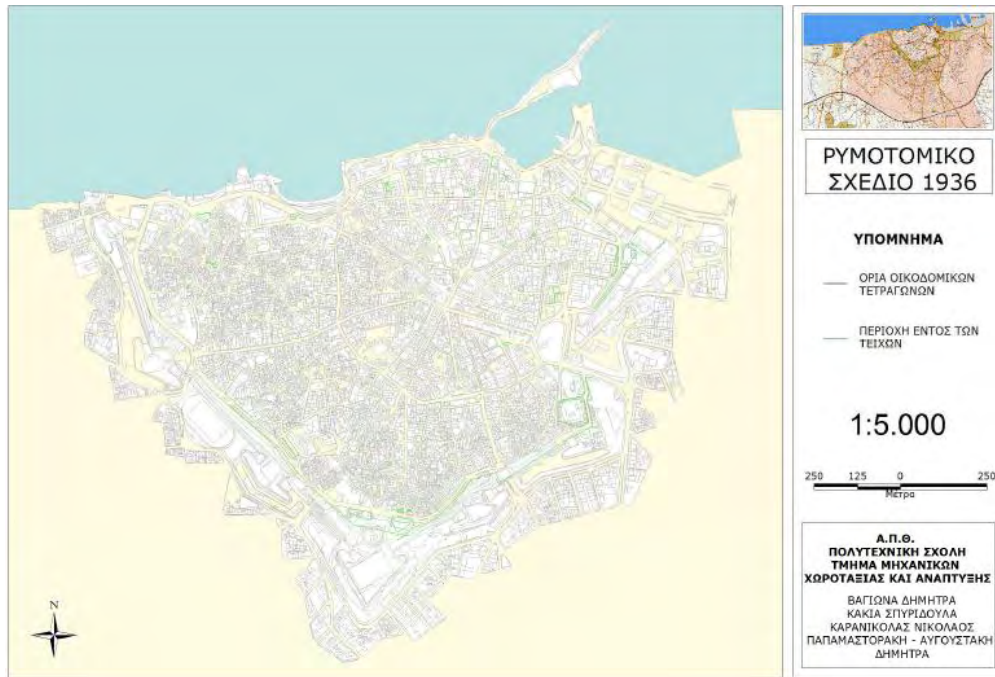
Το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1936 προέβλεπε τα εξής:

- Αύξηση της χωρητικότητας της πόλης εντός των τειχών όπου συγκεντρώνονται όλες οι κεντρικές λειτουργίες.
- Επανασχεδίαση των οικοδομικών τετραγώνων για να είναι δυνατή η διέλευση του αυτοκινήτου και οικοπεδοποίηση περιοχών στην περιφέρεια των τειχών.
- Οικοπεδοποίηση περιοχών μετά την τάφρο.
- Χάραξη λεωφόρων και εκτός των τειχών, του περιφερειακού των τειχών (Πλαστήρα), του παραλιακού δρόμου και ακτινωτά λεωφόρων που οδηγούν στις πύλες της πόλης.
- Αρτιότητα 11 μ. βάθος, 200 τ.μ. εμβαδόν ή 7 μ. πρόσωπο, 10 μ. βάθος και 100 τ.μ. εμβαδόν ενώ για την παλιά πόλη 4 μ. πρόσωπο, 6 μ. βάθος και 50 τ.μ. εμβαδόν.
- Τέλος ισχυροποίηση του κέντρου με κεντρικές λειτουργίες (εμπόριο, διοίκηση), ενώ οι εκτός των τειχών περιοχές απευθύνονται για κατοικία.

(Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:6).

Με βάση την παραπάνω νομοθεσία σχεδιάστηκε και η Αλικαρνασσός, η οποία αποτελεί την ανατολική προέκταση του Ηρακλείου, με σκοπό να εγκατασταθεί στην περιοχή αυτή μεγάλος αριθμός προσφύγων. Ένα χρόνο μετά κατασκευάζεται στην περιοχή αυτή και το αεροδρόμιο της πόλης (όπου εγκαινιάστηκε το 1937), το οποίο θα αποτελέσει σημαντικό παράγοντα στην εξέλιξη του ρόλου της πόλης.

Χάρτης 3.2. Ρυμοτομικό Σχέδιο Ηρακλείου 1936



Πηγή: Βαγιονά, Κάκια & Καρανικόλας, 2010 (σσ.11)

Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή την περίοδο αγνοείται η έννοια του νεότερου μνημείου με αποτέλεσμα την καταστροφή αξιόλογων δειγμάτων αρχιτεκτονικής. Το γεγονός αυτό συντέλεσε στη διαμόρφωση της σημερινής εικόνας του Ηρακλείου και ιδιαίτερα της εικόνας της παλιάς πόλης όπου συνυπάρχουν μεμονωμένα κτήρια και μνημεία της ενετικής περιόδου με αδιάφορες αρχιτεκτονικά πολυώροφες πολυκατοικίες.

### 3.2.2. Δεκαετία 1950 έως 1999.

Η δεκαετία του '50 χαρακτηρίζεται ως περίοδος ανασυγκρότησης για την πόλη του Ηρακλείου. Με το τέλος του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου οι στεγαστικές ανάγκες πολλαπλασιάζονται εξαιτίας της εσωτερικής μετανάστευσης και το φαινόμενο της αστυφιλίας που χαρακτηρίζει την εποχή εκείνη καθώς σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία το 1940 ο πληθυσμός ανέρχεται στους 46.917 κατοίκους ενώ το 1951 φτάνουν τους 57.745 (ΕΛ.ΣΤΑΤ). Έτσι την περίοδο αυτή πραγματοποιείται οικοπεδοποίηση των εξωτερικών οχυρώσεων με αποτέλεσμα να εξαφανιστεί η περιμετρική ζώνη πρασίνου και ελεύθερου χώρου μεταξύ εντός και εκτός των τειχών, η οποία θα είχε στόχο την προστασία και τον διαχωρισμό του ιστορικού κέντρου από τις επερχόμενες παρεμβάσεις.



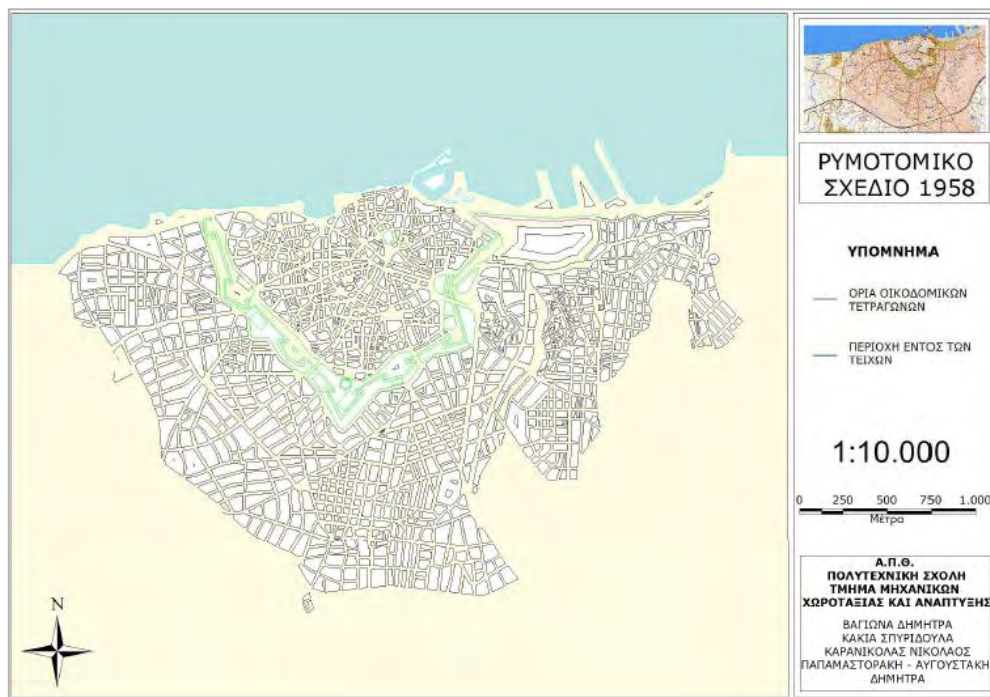
Στα τέλη της δεκαετίας το Ηράκλειο αρχίζει να αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς και έτσι συντάσσεται ένα νέο ρυμοτομικό σχέδιο το 1958, με σκοπό να διευθετηθούν τα προβλήματα που είχαν προκύψει από την άνοδο του πληθυσμού.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1958 προέβλεπε τα εξής:

- Επαναπροσδιορίζει το προηγούμενο αποτυπώνοντας την ήδη διαμορφωμένη κατάσταση.
- Διευρύνει τα όρια της πόλης προς το νότο, τα δυτικά και τα ανατολικά (ενιαία οικιστική περιοχή Ν. Αλικαρνασσού και γειτονιάς Κατσαμπά).
- Αυξάνει το επιτρεπόμενο ύψος των κτηρίων 14μ.
- Ορίζει αρτιότητα 7μ πρόσωπο, 10μ βάθος και 100τ.μ. εμβαδόν, κάλυψη 80%.
- Τέλος για τα εντασσόμενα οικόπεδα ορίζει 8μ πρόσωπο 14μ βάθος και 200τ.μ. εμβαδόν, κάλυψη 60%, έως 11μ ύψος.

(Ασημινάκη, 2007:7, Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:7).

Χάρτης 3.3. Ρυμοτομικό Σχέδιο Ηρακλείου 1958



Πηγή: Βαγιωνά, Κάκια & Καρανικόλας, 2010 (σ.12)

Η δεκαετία του 60 χαρακτηρίζεται από μεταρρυθμιστικό κλίμα. Την περίοδο αυτή ενδυναμώνεται ο χαρακτήρας της πόλης ως οικονομικού κέντρου και πραγματοποιείται ραγδαία ανάπτυξη. Το σχέδιο του 1958 έχει ήδη κορεστεί στα τέλη της δεκαετίας, λόγω της εγκατάστασης στην πόλη πληθυσμού από την επαρχία. Έτσι

το Ηράκλειο επεκτείνεται αυθαίρετα πάνω στους οδικούς άξονες Ηράκλειο - Κνωσός, Ηράκλειο - Χανιά. Η επέκταση αυτή γίνεται περιαστικά, σε συνεχές σύστημα, πάνω στον οριακό δρόμο του σχεδίου και πίσω από αυτόν, βάση του αγροτικού δικτύου, περιλαμβάνοντας κατοικίες, βιοτεχνίες και αποθήκες (Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:15). Αυτή η απρογραμματίστη και χωρίς σχεδιασμό εξέλιξη οδηγεί σε κυκλοφοριακά προβλήματα, ηχορύπανση και ανάμειξη οχλούσας βιοτεχνίας με κατοικία, κυρίως στις αυθαίρετες περιοχές.

Παράλληλα στην Ευρώπη, οι πολεοδόμοι έχουν κατανοήσει ότι τα ρυμοτομικά σχέδια δεν ευνοούν την κατάσταση, καθώς δεν επιλύουν, αντιθέτως αναπαράγουν τα προβλήματα του αστικού χώρου, έτσι αναζητούν διεξόδους, με στόχο την καλύτερη οργάνωση και ρύθμιση των λειτουργιών της πόλης. Συνεπώς μετά το ρυμοτομικό σχέδιο του 1958 ακολουθούν άλλα δύο ρυθμιστικά.

Αρχικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο του Ηρακλείου ανατίθεται στον Α. Προβελέγγιου το 1968, ο οποίος προδιέγραψε ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης για μια μελλοντική πόλη των 250.000 κατοίκων, την οποία θεώρησε ως μεσογειακό κέντρο διεθνούς ακτινοβολίας. Χωρίς όμως το αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο, η μελέτη αυτή δεν θεσμοθετείται, συνεπώς και δεν εφαρμόζεται (Ασημινάκη, 2007:7, Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:15, Βαγιωνά, Κάκια κ.α., 2010:12). Με το ΡΥΣ του '68, προτείνεται προγραμματισμένη αναπτυξιακή πολιτική βάση σχεδίου ελέγχου των χρήσεων γης και επίλυσης των συγκρούσεων χρήσεων γης. Συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

- Τη δημιουργία εμπορικού κέντρου έξω από τα τείχη και την χωροθέτηση βιομηχανικής περιοχής με προοπτικές επέκτασης.
- Την θέση για βιοτεχνία που να είναι στενά συνδεδεμένη με το εμπόριο και την κατοικία και περιοχές κατοικίας συνδεδεμένες με τις κεντρικές λειτουργίες και συγχρόνως μακριά από το θόρυβο του κέντρου.
- Την ίδρυση πανεπιστημίου στην πόλη του Ηρακλείου και σε άλλες πόλεις της Κρήτης, καθώς και τη διασπορά των σχολών κατά ενότητες στην περιφέρεια της πόλης με στόχο την οργάνωση νέων πολεοδομικών κέντρων μεταξύ πόλης και σχολών.
- Την αξιοποίηση και ανάδειξη του ιστορικού συνόλου (τείχη, τάφος), εξαιτίας της πυκνότητας της πόλης και της έλλειψης ελεύθερων χώρων.
- Όσον αφορά τις μεταφορές, την επέκταση των δραστηριοτήτων του λιμανιού και την ανεξάρτητη σύνδεσή του με τη βιομηχανική περιοχή (ΒΙΟΠΗ), τη

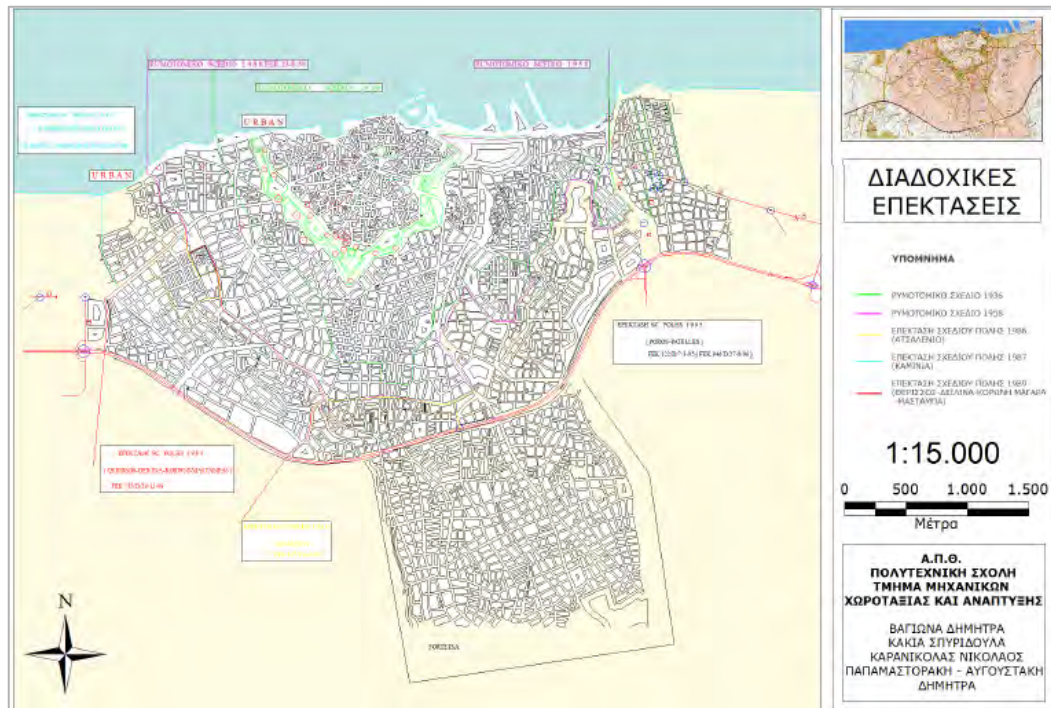
δημιουργία εθνικού, χωροταξικού προγραμματισμού αεροπορικών μεταφορών με στόχο την πλήρη ανάπτυξη του Κρητικού χώρου.

- Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, τη δημιουργία του βόρειου οδικού άξονα Κρήτης (BOAK) και τον καθορισμό, διαχωρισμό του βασικού οδικού δικτύου της πόλης από το δίκτυο εξυπηρέτησης των συνοικιών.
- Τέλος τη δημιουργία «ενός ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων, το οποίο θα εξυπηρετεί και θα εκφράσει τις ημερήσιες λειτουργίες των συνοικιών, νηπιαγωγεία, δημοτικά σχολεία, καταστήματα, ψυχαγωγία» (ΡΥΣ68).

Ωστόσο παρόλη την ενδυνάμωση των αναπτυξιακών έργων τα οποία είναι σύμφωνα με το πνεύμα του ΡΥΣ του 1968 απουσιάζει ο συνολικός σχεδιασμός. Το γεγονός αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση του χώρου λίγα χρόνια αργότερα. Επιπλέον κατασκευάζονται μεγάλα πολυτελή ξενοδοχειακά συγκροτήματα στο δυτικό παραλιακό μέτωπο (Αμμουδάρα) και στην εκτεταμένη ζώνη ανατολικά της πόλης από τον Καρτερό μέχρι τη Χερσόνησο, όμως η αναπτυξιακή αυτή πολιτική αυξάνει την παραγωγική δύναμη και ισχυροποιεί τη θέση του Ηρακλείου ως οικονομικό κέντρο (Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:16).

Στη συνέχεια το Ηράκλειο ορίζεται μεταξύ των έξι αστικών περιοχών που αποτέλεσαν «Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης» (ΚΕΠΑ) και έτσι η μελέτη οικιστικών περιοχών ανατίθεται το 1979, στον πολεοδόμο Π. Λουκάκη. (Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:18, Βαγιονά, Κάκια κ.α., 2010:12). Σύμφωνα με το σχέδιο του, με τίτλο «Ηράκλειο, Οργάνωση Οικιστικής Περιοχής», προτείνεται η ανάπτυξη περιμετρικών οικισμών και η δημιουργία μιας πρώτης γραμμής «άμυνας», η οποία θα περικλύπτει την πληθυσμιακή επέκταση στα γύρω από την πόλη αγροτεμάχια. Η μελέτη αυτή θεσμοθετήθηκε με την Απόφαση 16/81 του ΕΣΧΠ, «περί εγκρίσεως του συστήματος οργάνωσης των οικιστικών περιοχών του ΠΣ Ηρακλείου και της ευρύτερης περιοχής». Δύο χρόνια μετά τη θεσμοθέτηση του ν.1337/83, η ισχύς της Απόφασης 16/81 ατονεί και επανέρχεται με το έτος του 1991, τροποποιημένη κατά το σκέλος που αφορούσε τις εγκαταστάσεις του δευτερογενούς τομέα της παραγωγής με την ΚΥΑ 22292/49156.9.99 (Ασημινάκη, 2007:8).

Χάρτης 3.4. Διαδοχικές επεκτάσεις Ηρακλείου έως το 1999



Πηγή: Βαγιονά, Κάκια & Καρανικόλας, 2010

Ο ν.1337 είναι ένας μεταβατικός νόμος ο οποίος ψηφίστηκε με την προϋπόθεση ότι θα ψηφιζόταν νέος αργότερα. Θεσπίζει πάλι τις εισφορές σε χρήμα αλλά με ευνοϊκότερους όρους, αυτή τη φορά, για τα χαμηλού εισοδηματικού επιπέδου στρώματα. Θεσπίζεται, επίσης και η διαδικασία επέκτασης των πόλεων, βάση του ΓΠΣ, Πολεοδομικού Σχεδίου και της Πράξης Εφαρμογής. Παράλληλα τίθενται όροι προστασίας της αγροτικής γης, των ρεμάτων, των αρχαιολογικών χώρων και των ακτών από τον κίνδυνο οικοπεδοποίησης. Η σημαντικότερη καινοτομία είναι ότι με τις αποφάσεις αυτές γίνεται προσπάθεια να δοθεί μια λύση στο οικιστικό θέμα που αφορούσε την αυθαίρετη δόμηση.

Επιπλέον η νέα οικιστική πολιτική στηρίζεται μέσω της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης των πόλεων (ΕΠΑ), η οποία συντάσσει για τις μεγαλύτερες πόλεις, ΓΠΣ και ΠΣ, με σκοπό να εντάξουν τις ήδη πυκνοδομημένες περιοχές εκτός σχεδίου και με την άμεση εφαρμογή τους να εξυγιάνουν τις ήδη αυθαίρετα αναπτυγμένες περιοχές. Για να πετύχει την άμεση εφαρμογή των πολεοδομικών διατάξεων που αφορούσαν τις χρήσεις γης, θεσπίζει τις Ζώνες Ειδικών Κινήτρων, η οποίες ανεξαρτητοποιήθηκαν από το ΓΠΣ και έχουν στόχο να ψηφίζονται ανεξάρτητα.

Έτσι το 1983 ο Α. Χουρδάκης αναλαμβάνει την σύνταξη του πρώτου ΓΠΣ του Ηρακλείου. Ο σχεδιασμός επικεντρώνεται κυρίως στην ένταξη μόνο

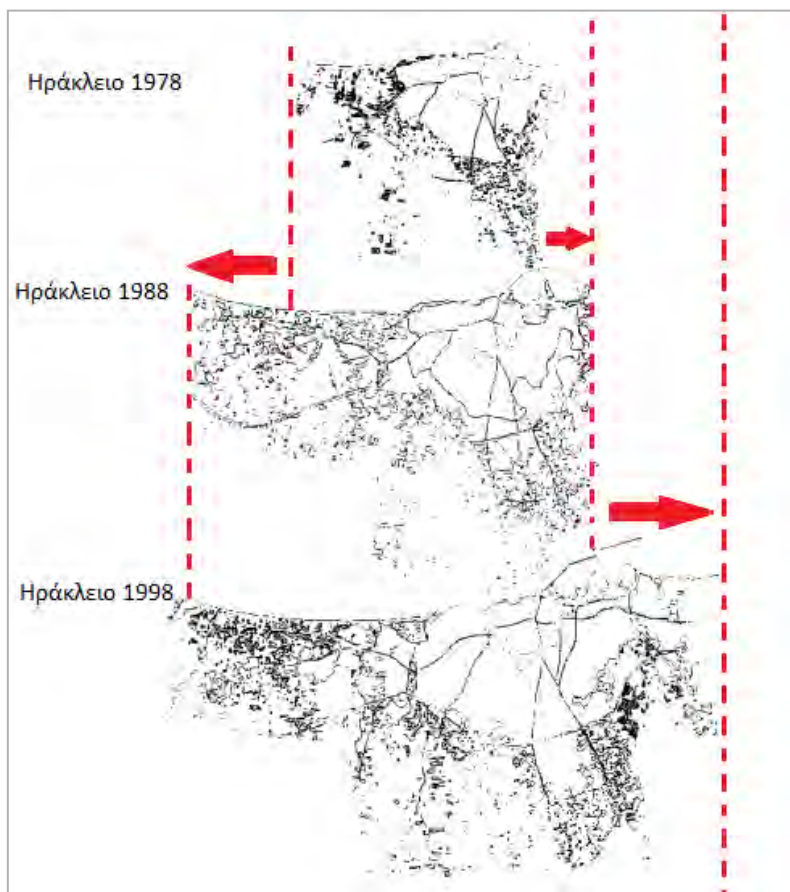
πυκνοδομημένων περιοχών στον οργανισμό της πόλης και πραγματοποιείται κατ' εφαρμογή του ν.1337/83 και στα πλαίσια της ΕΠΑ. Η μελέτη αυτή εγκρίνεται αρχικά με την Απόφαση 26968/1271/88 (ΦΕΚ 458/τ.Δ' / 29.6.88) ως «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του οικισμού Ηρακλείου του Δήμου Ηρακλείου, του οικισμού της Νέας Αλικαρνασσού της κοινότητας Νέας Αλικαρνασσού και των οικισμών Γαζίου και Αγίας Μαρίνας της κοινότητας Γαζίου». Τα βασικά σημεία του ΓΠΣ είναι τα εξής:

- Εκτιμώμενος πληθυσμός κορεσμού είναι 130.000 κάτοικοι.
- Εντάσσονται στο σχέδιο της πόλης 11.000 στρέμματα πυκνοδομημένων και αδόμητων περιοχών.
- Ορίζονται 22 πολεοδομικές ενότητες εκ των οποίων οι 7 είναι νέες περιοχές και οι δυο υφιστάμενοι οικισμοί (Γάζι, Αγ. Μαρίνα).
- Ορίζεται η χωροθέτηση τοπικών κέντρων σε κάθε πολεοδομική ενότητα. Επιπλέον καθορίζει όλες τις ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων καθώς και ΖΟΕ, όπως ορίζονται από τον 1337/83.
- Τέλος προτείνεται μια σειρά αναπτυξιακών έργων και διορθωτικών κινήσεων. (Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:24).

Εν τέλει το σχέδιο αυτό παρ' ότι παρείχε καινοτόμες ιδέες σχεδιασμού, δεν εφαρμόστηκε, καθώς οι περισσότερες προτάσεις δεν υλοποιήθηκαν και κάποια ζητήματα δεν ελήφθησαν υπόψη. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα, τη διαιώνιση και διόγκωση των προβλημάτων που μέχρι και σήμερα ταλαιπωρούν την πόλη.

Καθώς λοιπόν το ΠΣ του Ηρακλείου μεγαλώνει με ταχύτερους ρυθμούς, τόσο σε έκταση όσο και σε πληθυσμό και σε συνδυασμό με τη θεσμοθέτηση του ν2507/97 περί «Βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», προκύπτει η ανάγκη επικαιροποίησης, συμπλήρωσης και αναθεώρησης ορισμένων διατάξεων του ΓΠΣ Ηρακλείου. Έτσι το 1997-1998 ανατίθεται στην Ε. Σιόλα η μελέτη για την τροποποίηση του εγκεκριμένου ΓΠΣ του Ηρακλείου, η οποία ολοκληρώνεται 5 χρόνια μετά (βλ. Παράρτημα Χαρτών). Παράλληλα το 1998 ο Δήμος Ηρακλείου αναθέτει σε τέσσερα γραφεία τη σύνταξη της Μελέτης για την Προστασία και Ανάδειξη της Παλιάς Πόλης του Ηρακλείου. Η προκαταρκτική πρόταση της μελέτης συντάσσεται το Φεβρουάριο του 1999, ενώ η τελική πρόταση κατατίθεται τελικά μετά από 4 χρόνια

Εικόνα 3.2. Αστική εξάπλωση του Ηρακλείου ανά δεκαετίες



Πηγή: Κριτσωτάλακη, 2013 (σφ. 33)

Συμπερασματικά από το 1960 έως το 1990 ασκείται μια σειρά αναπτυξιακών πολιτικών οι οποίες χαρακτηρίζονται ως βραχυπρόθεσμες και ορίζονται οι τρόποι εκμετάλλευσης των πόρων του Ηρακλείου (φυσικών, ιστορικών, ανθρωπίνων) με μόνη βάση την οικονομική ανάπτυξη και το επιχειρηματικό κέρδος. Οι τομείς που αναπτύσσονται είναι οι μεταφορές, η μικρή και μέση μεταποίηση, ο τουρισμός καθώς και η τριτοβάθμια εκπαίδευση. Όμως ο τρόπος εφαρμογής των πολιτικών είναι αποσπασματικός και αντιφατικός ως προς τους κύριους άξονες ανάπτυξης (Ανδρουλακάκη & Χαρμαλιά, 2007-2008:19).

Επιπλέον, τα ΡΥΣ παρόλο που αποτελούσαν ευοίωνα σχέδια για την πόλη, δεν θεσμοθετήθηκαν, ενώ το ΓΠΣ που εφαρμόστηκε μερικώς αρκετά χρόνια αργότερα, κατέστησε αδύνατη την εφαρμογή των στόχων του. Για όλη αυτήν την περίοδο η μόνη, ουσιαστικά, διέξοδος απόκτησης κατοικίας είναι το αυθαίρετο, γεγονός που διαμόρφωσε μια κατάσταση που βόλευε τους περισσότερους στην πόλη του Ηρακλείου.

### 3.2.3. Δεκαετία 2000 έως σήμερα.

Όπως προείπα το νέο ΓΠΣ, ολοκληρώνεται το 2003 και αντικείμενο της μελέτης είναι ο υπολογισμός της επιφάνειας και η χωροθέτηση των νέων οικιστικών επεκτάσεων του ΠΣ και των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Επιπλέον επιδιώκεται η ορθολογική πολεοδομική οργάνωση των περιοχών αυτών, έτσι ώστε να αντιμετωπίζεται η πόλη ως ενιαίο οικιστικό σύνολο. Το νέο ΓΠΣ θεσμοθετείται με την Απόφαση 26882/03 (ΦΕΚ 696/ τ. Δ' / 8.7.03) και έχει στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα τα βασικά σημεία είναι τα εξής:

- Εκτιμώμενος πληθυσμός κορεσμού είναι 130.000 κάτοικοι.
- Παραθέτονται νέες ρυθμίσεις, οι οποίες επηρεάζουν τα προτεινόμενα όρια των Πολεοδομικών Ενοτήτων όσο και τις χρήσεις γης εντός των ορίων του τροποποιημένου ΓΠΣ.
- Εκπονούνται μελέτες συνοδευτικού χαρακτήρα (Μελέτες Γεωλογικής Καταλληλότητας).
- Επιπλέον προτείνει την ένταξη 12 οικιστικών περιοχών στα νότια όρια της πόλης και κυρίως στα δυτικά. Επίσης στο σχέδιο εντάσσονται οργανωμένοι οικισμοί, όπως Γούρνες και Βασιλειές, αρκετά απομακρυσμένοι από το κέντρο της πόλης.
- Εντάσσονται όλες οι περιοχές (από Λινοπεράματα μέχρι Αεροδρόμιο και από τη θάλασσα μέχρι τις προτεινόμενες επεκτάσεις) εντός των ορίων του νέου ΓΠΣ.
- Όσον αφορά τη συνολική επιφάνεια εντός των ορίων ανέρχεται στα 40.400στρ, εκ των οποίων: (α) εντός των Πολεοδομικών Ενοτήτων (εγκεκριμένων και νέων) περιλαμβάνονται 35.180στρ., (β) εντός των ορίων του τροποποιημένου ΓΠΣ του Π.Σ. Ηρακλείου, αλλά εκτός των Πολεοδομικών Ενοτήτων περιλαμβάνονται 2.200στρ.. Στην περιοχή αυτή χωροθετείται η ΒΙ.ΠΕ Ηρακλείου, ο χώρος των Τ.Ε.Ι. και η νέα Λαχαναγορά. Επιπλέον (γ) εντός των ορίων του ΓΠΣ, αλλά εκτός σχεδίου παραμένουν 2.740στρ. τα οποία αφορούν ζώνες πρασίνου κατά μήκος των ρεμάτων και άλλες ζώνες προστασίας των οικοσυστημάτων (περιοχή Καρτερού στα ανατολικά, περιοχή Αλμυρού στα δυτικά και ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσού στα νότια) και τέλος (δ) εκτός σχεδίου, παραμένει η περιοχή της Αμμουδάρας όπου χωροθετούνται μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα, συνολικής έκτασης 280στρ.

- Τέλος καθορίζονται Ζώνες Αστικών Αναπλάσεων με βάση το ν.2507/97. (Ασημινάκη, 2007:9).

Τα νέα ζητούμενα που τίθενται είναι η προστασία των ευαίσθητων οικολογικά περιοχών αλλά και η ένταξη της μελέτης της παλιάς πόλης στα σύγχρονα δεδομένα. Το σχέδιο προσπαθεί να απαντήσει σε όλα τα διογκωμένα, λόγω της πολιτικής του παρελθόντος, προβλήματα της πόλης. Βέβαια, παραμένουν βασικές συγκρούσεις χρήσεων (ΔΕΗ - τουριστική ζώνη - κατοικία, αεροδρόμιο - κατοικία, ΒΟΑΚ - κατοικία), στις οποίες μάλλον ο σχεδιασμός δεν είχε τα περιθώρια να επέμβει, ενώ το οικιστικό φαίνεται ότι τίθεται σε δεύτερη μοίρα.

Συμπερασματικά παρατηρείται ότι η πολεοδομική εξέλιξη της πόλης δεν έχει να επιδείξει κάποιο αξιόλογο παράδειγμα σχεδιασμού, καθώς η επέκταση του αστικού ιστού χαρακτηρίζεται από την άναρχη δόμηση και την απουσία οργανωμένων προσπαθειών εξυγίανσης του πολεοδομικού ιστού. Η κατάσταση που περιγράφεται παραπάνω για την ανάπτυξη της εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως συνεχίζεται ακόμα και σήμερα. Τέλος ωφέλιμες ενέργειες, με στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, μπορούν να θεωρηθούν τα έργα που υλοποιήθηκαν την περίοδο 1996-2006, λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων, εκ των οποίων τα περισσότερα ανήκουν στον τομέα των μεταφορών και τα οποία διευκόλυναν την καθημερινή μετακίνηση εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Επιπρόσθετα, πέρα από τις παραπάνω ρυθμίσεις, το 2003 θεσμοθετείται το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) της Περιφέρειας Κρήτης, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1486/ τ.Β' / 10.10.2003. Στόχος του είναι η εξασφάλιση κατευθύνσεων για την ανάπτυξη του αστικού συγκροτήματος του Ηρακλείου, εφόσον κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη ρυθμιστικού σχεδίου για την οικιστική του οργάνωση και την προστασία του περιβάλλοντος (Ασημινάκη, 2007:11).

Τρία χρόνια μετά, σύμφωνα με τα άρθρα 203-206 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Ν.3463/2006) θεσπίστηκε για πρώτη φορά η υποχρέωση κατάρτισης Επιχειρησιακών Προγραμμάτων από τους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ. Είναι το πρώτο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα που καταρτίζεται μετά την εφαρμογή του Προγράμματος Καλλικράτης και συνεπώς η πρώτη προσπάθεια να παρουσιαστεί η περιοχή ως ενιαίος Δήμος ο οποίος επιπρόσθετα αναλαμβάνει καινούργιες αρμοδιότητες από την πρώην Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηρακλείου. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του

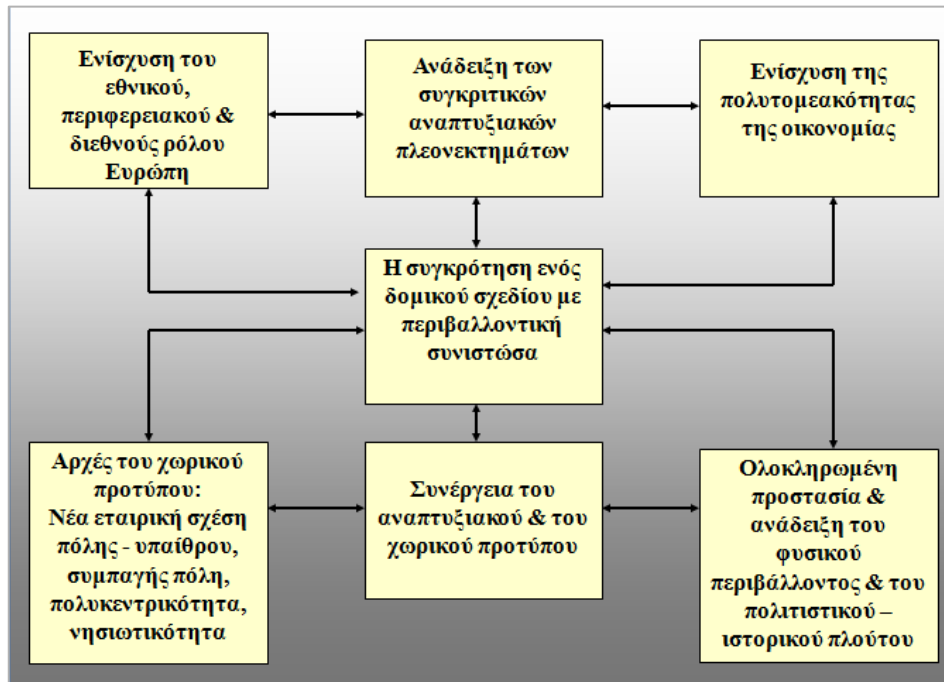


νέου Δήμου Ηρακλείου συνιστά ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα τοπικής και οργανωτικής - λειτουργικής ανάπτυξης για την περίοδο 2011-2014, σε εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις αναπτυξιακού σχεδιασμού σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Ειδικότερα, αποτελεί ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων που εξειδικεύονται σε δράσεις με ορίζοντα τριετίας, για την προώθηση της τοπικής ανάπτυξης και την αναβάθμιση της οργάνωσης των υπηρεσιών του Δήμου (Δήμος Ηρακλείου).

Λίγα χρόνια μετά ανατέθηκε η μελέτη με τίτλο «Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος οικιστικού Συγκροτήματος Ηρακλείου» από το πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ (νυν ΥΠΕΚΑ) στο μελετητικό γραφείο ΧΩΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ – Έφη Καραθανάση και Συν.Ε.Ε, και η σύμβαση ανάθεσης υπογράφηκε στις 04/05/2010. Το ΡΣ αποτελεί εργαλείο χωρικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού για το Ηράκλειο, το οποίο μαζί με την περιοχή αναφοράς αποτελεί τον έναν από τους πέντε κύριους αστικούς πόλους ανάπτυξης της χώρας, σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ΓΠΧΣΑΑ (ΦΕΚ 128/Α' /3.7.2008).

Επιπλέον το ΡΣ θα εξειδικεύει τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού εναρμονιζόμενο με τις ρυθμίσεις και κατευθύνσεις του στην ιδιαιτερότητα της περιοχής εμβέλειάς του και προβλέπει κατευθύνσεις προς τα υποκείμενα επίπεδα (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ). Στις αρμοδιότητες του εντάσσονται οι κατευθύνσεις για τους αστικούς, περιαστικούς και τις όλες κατηγορίες του εξωαστικού χώρου, με χρήση των μέσων σχεδιασμού του Ν.2742/99 όπως ΠΕΧΠ, ΠΟΑΠ, ΕΣΟΑΠ (ΡΣΗ, 2010:36).

Εικόνα 3.3. Διαγραμματική παρουσίαση των γενικών στόχων του Ρ.Σ.Η (2010)



Πηγή: Ρ.Σ. Ηρακλείου, Στάδιο Β1, 2010

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων προσδιορίζονται δράσεις και κατευθύνσεις, οι οποίες αφορούν κυρίως τον υποκείμενο σχεδιασμό (ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ και στη συνέχεια ΠΜ, ΕΠΜ) και τις σημειακές αδειοδοτήσεις (Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων κ.α.), και σε ορισμένες περιπτώσεις υπερκείμενες ή/και παράλληλες μορφές προγραμματισμού (χωροταξικός, αναπτυξιακός) ή αναγκαίες νομοθετικές ρυθμίσεις τοπικής ή γενικότερης εμβέλειας.

### 3.3. Δημογραφικά χαρακτηριστικά του νέου Δήμου Ηρακλείου.

Τα δημογραφικά χαρακτηριστικά αφορούν τόσο την ανάλυση της πληθυσμιακής εξέλιξης του νέου Δήμου και της πρόβλεψης του πληθυσμού για το τρέχον έτος αλλά του έτους 2021, όσο και την μελέτη της πληθυσμιακής σύνθεσης του πληθυσμού ανά δημοτική ενότητα.

#### 3.3.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη.

Βάσει της τελευταίας απογραφής του 2011 ο πληθυσμός του νέου Δήμου Ηρακλείου ανέρχεται σε 174.950 κατοίκους και αντιστοιχεί στο 57% (54,38% το 2001) του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου, στο 28% (26,46% το 2001) της Περιφέρειας Κρήτης και στο 1,60% (1,45% το 2001) της χώρας (ΕΛ.ΣΤΑΤ).

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει την πληθυσμιακή εξέλιξη και πρόβλεψη του νέου Δήμου Ηρακλείου έως το 2021 σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Ηρακλείου.

Πίνακας 3.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη και πρόβλεψη του νέου Δήμου Ηρακλείου

Δ.Ε. \ ΕΤΟΣ	1981	1991	2001	2011	2015	2021
<b>ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b>	<b>123.449</b>	<b>140.256</b>	<b>159.046</b>	<b>174.950</b>	<b>181.314</b>	<b>191.966</b>
Δ.Ε. ΓΟΡΓΟΛΑΪΝΗ	3.256	<b>3.124</b>	<b>3.171</b>	3.488	3.615	<b>3.573</b>
Δ.Ε. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	106.058	120.563	137.711	151.482	156.991	166.499
Δ.Ε. ΝΕΑΣ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ	9.006	11.338	12.542	13.796	14.298	15.350
Δ.Ε. ΠΑΛΙΑΝΗΣ	2.151	<b>2.130</b>	2.404	2.644	2.741	2.818
Δ.Ε. ΤΕΜΕΝΟΥΣ	2.978	3.101	3.218	3.540	3.669	3.726

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου 2011-2014 (Φάση Α),  
ΕΛ.ΣΤΑΤ & ίδια επεξεργασία

Παρατηρούμε ότι στο διάστημα της τελευταίας τριαντακονταετίας (1981-2011) ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού του Δήμου Ηρακλείου βαίνει συνεχώς ανοδικά με την ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού στα διαστήματα 1981-1991 (13,61%), 1991-2001 (13,39%) και 2001-2011 (9,06%) να είναι πολύ μεγαλύτερη απ' ό τι σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Ανάλογη είναι και η αύξηση του πληθυσμού των δημοτικών ενοτήτων που συνιστούν τον νέο Δήμο Ηρακλείου. Συγκεκριμένα η προβλεπόμενες αυξήσεις για τη Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού είναι 10% (2001-2011), 3,6% (2011-2015) και 7,3% (2015-2021), για τη Δ.Ε. Τεμένους 10% (2001-2011), 3,6% (2011-2015) και 1,5% (2015-2021).

Αρνητικές δημογραφικές τάσεις, είτε στασιμότητα, παρατηρούνται κυρίως στους αγροτικούς δήμους με ορεινό, ημιορεινό χαρακτήρα σε σχέση με το Ηράκλειο, λόγω της συρρίκνωσης των απασχολουμένων στον αγροτικό τομέα στον οποίο εξειδικεύεται η τοπική τους οικονομία. Για το λόγο αυτό από το διάστημα 2015 έως 2021 προβλέπεται μείωση της τάξεως 1,1% για την Δ.Ε. Γοργολαΐνη.

**3.3.2. Πληθυσμιακή σύνθεση.**

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, τον μόνιμο πληθυσμό του Δήμου Ηρακλείου αποτελούν 49,1% άνδρες και 51,9% γυναίκες, ποσοστά αντίστοιχα της χώρας 49,2% και 51,8%. Τα αντίστοιχα ποσοστά σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου είναι αντίστοιχα 49,6% και 51,4%, σε επίπεδο Περιφέρειας Κρήτης είναι 49,7% και 51,3% (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011). Όσο αναφορά στην πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού, φαίνεται να αντιστοιχούν στο Δήμο Ηρακλείου 709 άτομα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, σημαντικά υψηλότερο από τα αντίστοιχα της Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου (115,20 άτομα/ τ.χλμ.), της Περιφέρειας Κρήτης (74,54 άτομα ανά τ.χλμ) (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου, 2011-2014:66).

Η μελέτη της δομής του πληθυσμού (κατά ηλικία) είναι ιδιαίτερα χρήσιμη καθώς επιτρέπει τη εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με τις δημογραφικές προοπτικές. Επιπλέον, συμβάλει στην εκτίμηση του επιπέδου της κοινωνικής ανάπτυξης με τη σύνθεση και το μέγεθος του γεροντικού πληθυσμού και παρέχει πληροφορίες για τις προοπτικές της οικονομικής ανάπτυξης και για τα αναγκαία μέτρα κοινωνικής και οικονομικής πολιτικής, δίδοντας ενδείξεις για το εργατικό δυναμικό, την έκταση και τη σύνθεση της αγοράς εργασίας κλπ.

Για τον λόγο αυτό ακολουθούν πίνακες οι οποίοι παρουσιάζουν την ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού ανά δημοτική ενότητα (ποσοστιαία), σύμφωνα με την απογραφή του 2001.

Πίνακας 3.2. Κατανομή πληθυσμού νέου Δήμου Ηρακλείου κατά ομάδες ηλικιών

<b>Δ.Ε.</b> \ <b>ΗΛΙΚΙΕΣ</b>	<b>0-14</b>	<b>15-24</b>	<b>25-44</b>	<b>45-64</b>	<b>65+</b>
<b>ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b>	<b>28.450</b>	<b>26.802</b>	<b>51.318</b>	<b>34.042</b>	<b>18.434</b>
Δ.Ε. ΓΟΡΓΟΛΑΪΝΗ	525	480	799	744	623
Δ.Ε. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	24.520	23.216	44.755	29.488	15.732
Δ.Ε. Ν.ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ	2.452	2.278	4.208	2.523	1.081
Δ.Ε ΠΑΛΙΑΝΗΣ	344	304	674	561	521
Δ.Ε. ΤΕΜΕΝΟΥΣ	609	524	882	726	477

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου 2011-2014 (Φάση Α),  
ΕΛ.ΣΤΑΤ & ίδια επεξεργασία

Πίνακας 3.3. Ποσοστιαία σύνθεση του πληθυσμού του νέου Δήμου Ηρακλείου

Δ.Ε. \ ΗΛΙΚΙΕΣ	0-14	15-24	25-44	45-64	65+	
<b>ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b>	<b>17.9%</b>	<b>16.9%</b>	<b>32.3%</b>	<b>21.4%</b>	<b>11.6%</b>	
Δ.Ε. ΓΟΡΓΟΛΑΪΝΗ	16.6%	15.1%	25.2%	23.5%	19.6%	
Δ.Ε. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	17.8%	16.9%	32.5%	21.4%	11.4%	
Δ.Ε. Ν.ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ	19.6%	18.2%	33.6%	20.0%	8.6%	
Δ.Ε. ΠΑΛΙΑΝΗΣ	14.3%	13.7%	28.0%	23.3%	21.7%	
Δ.Ε. ΤΕΜΕΝΟΥΣ	18.9%	16.3%	27.4	22.6%	14.8%	
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ</b>	<b>16.96%</b>	<b>14.79%</b>	<b>30.25%</b>	<b>21.74%</b>	<b>16.26%</b>	100%
<b>ΣΥΛΟΛΟ ΧΩΡΑΣ</b>	<b>15.18%</b>	<b>14.28%</b>	<b>30.03%</b>	<b>23.81</b>	<b>16.71%</b>	100%

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου 2011-2014 (Φάση Α),  
ΕΛ.ΣΤΑΤ & ίδια επεξεργασία

Από τους παραπάνω πίνακες παρατηρούμε ότι ο νεότερος πληθυσμός κυριαρχεί στην Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού, όπου οι ηλικίες μεταξύ 0-14 ετών αποτελούν το 19,6% και από 15-24 ετών το 18,2% όταν το ποσοστό της Δ.Ε. Ηρακλείου από 0-14 είναι 17,8%, της Περιφέρειας Κρήτης 16,96% και στο σύνολο της χώρας 15,18%.

Επίσης ο γηραιότερος πληθυσμός εντοπίζεται στις Δ.Ε. Παλιανή και Γοργολαϊνή με ποσοστά πληθυσμού άνω των 65 ετών 21,7% και 19,6% αντίστοιχα, όταν τα ποσοστά της Περιφέρειας Κρήτης 16,26 % και στο σύνολο της χώρας 16,71%, ενώ στις Δ.Ε. Αλικαρνασσού και Ηρακλείου εμφανίζονται τα μικρότερα ποσοστά ηλικίας άνω των 65 ετών, 8,6% και 11,4% αντίστοιχα.

Τέλος σε επίπεδο νέου Δήμου Ηρακλείου παρατηρούμε ότι τα ποσοστά του πληθυσμού που αντιστοιχεί σε ηλικίες μεταξύ 0-44 ετών είναι ελαφρώς υψηλότερα από τα ποσοστά της Περιφέρειας Κρήτης και του συνόλου της χώρας, ενώ το αντίθετο ακριβώς συμβαίνει για τις ηλικίες άνω των 45 ετών.

Προκειμένου όμως να συμπληρωθεί το δημογραφικό προφίλ του νέου Δήμου υπολογίζονται τρεις δημογραφικοί δείκτες όπως, Δείκτης Γήρανσης, Δείκτης Νεανικότητας και Δείκτης Εξάρτησης.

Πίνακας 3.4. Δημογραφικοί δείκτες νέου Δήμου Ηρακλείου

Δ.Ε.	ΔΕΙΚΤΕΣ	Δείκτης Γήρανσης	Δείκτης Νεανικότητας	Δείκτης Εξάρτησης
<b>ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b>		<b>91.34</b>	<b>17.43</b>	<b>48.88</b>
Δ.Ε. ΓΟΡΓΟΛΑΪΝΗ		118.67	16.56	56.75
Δ.Ε. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ		64.16	17.81	41.30
Δ.Ε. Ν.ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ		44.09	19.55	39.22
Δ.Ε ΠΑΛΙΑΝΗΣ		151.45	14.31	56.21
Δ.Ε. ΤΕΜΕΝΟΥΣ		78.33	18.92	50.94

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου 2011-2014 (Φάση Α),  
ΕΛ.ΣΤΑΤ & ίδια επεξεργασία

Από το παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι ο Δήμος Ηρακλείου δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα γήρανσης καθώς η τιμή του σχετικού δείκτη βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα (91,34%) συγκριτικά με το επίπεδο, της Περιφέρειας και της χώρας.

Όσον αφορά το δείκτη γήρανσης η τιμή του δείκτη για το Δήμο χαρακτηρίζεται αρκετά ικανοποιητική (17,43%) και μάλιστα είναι ελαφρά υψηλότερη από εκείνη του συνόλου της Περιφέρειας (16,96%) και της χώρας (15,18%) και τέλος η τιμή του δείκτη εξάρτησης ανέρχεται στο 48,88% και είναι χαμηλότερος από τον αντίστοιχο δείκτη σε επίπεδο Περιφέρειας Κρήτης (49,76%) (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου, 2011-2014:68).

### 3.4. Διαχρονική αποτύπωση των νέων οικοδομών.

Το Ηράκλειο ως οικιστικό κέντρο 1<sup>ου</sup> επιπέδου του Νομού, σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας Κρήτης, δέχεται τις πιο έντονες οικιστικές πιέσεις. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, το Ηράκλειο είναι μια περιοχή που υπέστη βίαιη αστικοποίηση, καθώς ο νομός Ηρακλείου, συγκεντρώνει 124.374 κτίρια από το σύνολο των 287.268 του συνόλου των τεσσάρων (4) νομών της Κρήτης. Εν ολίγοις, ένα στα τέσσερα (1/40 κτίρια από το σύνολο του νησιού είναι κτισμένο εντός ή γύρω από το πολεοδομικό συγκρότημα του Ηρακλείου. Συνεπώς η εξέλιξη δόμησης των κτισμάτων στο Δήμο Ηρακλείου επιβεβαιώνει τις έντονες οικιστικές εξαπλώσεις (Μπελαβίλας, 2012:310.)

Σε επίπεδο νομού το αντίστοιχο ποσοστό μέσου όρου αύξησης των κανονικών κατοικιών ανέρχεται περίπου στο 25%. Από τα ίδια στοιχεία προκύπτει ότι η Δ.Ε. Ηρακλείου το 1991 συγκέντρωνε το 42,6% (48.576) των κανονικών κατοικιών του Νομού και το 2001 το 44,5% (63.585) (ΕΛ.ΣΤΑΤ).

Πιο συγκεκριμένα, κατά την περίοδο 1991-2001 οι κανονικές κατοικίες στο Δήμο αυξήθηκαν κατά 30,9% (48.576 το 1991 έναντι 63.585 το 2001). Το Δημοτικό Διαμέρισμα Ηρακλείου συγκεντρώνει το 1991 το 96,2% (46.739) των κανονικών κατοικιών του Δήμου και το 2001 το 96% (61.059). Το αμέσως επόμενο Δημοτικό Διαμέρισμα σε τάξη μεγέθους κανονικής κατοικίας είναι το Δ.Δ Ν. Αλικαρνασσού (ΕΛ.ΣΤΑΤ).

Τα δεδομένα αυτά τεκμηριώνουν ότι η πόλη του Ηρακλείου, παρουσιάζει τη μεγαλύτερη οικιστική δραστηριότητα εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Ηρακλείου. Συμπερασματικά, προκύπτει ότι η τάση δόμησης πρώτης κατοικίας συγκεντρώνεται κυρίως γύρω από το Πολεοδομικό Συγκρότημα Ηρακλείου και κατά μήκος της βόρειας ακτής και του Βόρειου Οδικού Άξονα με παραμέτρους ελκυστικότητας όπως η προσπελασιμότητα των περιοχών (χρονοαπόσταση) και η γειτνίαση με τις βασικές μεταφορικές περιφερειακές υποδομές.

Πίνακας 3.5. Απογραφή οικοδομικών κτιρίων

	Σύνολο κτιρίων	Χρονική Περίοδος Κατασκευής								
		Προ του 1919	1919 έως 1945	1946 έως 1960	1961 έως 1970	1971 έως 1980	1981 έως 1985	1986 έως 1990	1991 έως 1995	1996 και μετά
<b>Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b>	<b>124.374</b>	<b>4.920</b>	<b>14.717</b>	<b>21.398</b>	<b>23.406</b>	<b>21.748</b>	<b>12.082</b>	<b>10.277</b>	<b>7.864</b>	<b>5.011</b>
Αστικές περιοχές	53.865	1.158	2.856	7.178	10.443	12.114	6.770	5.434	4.072	2.319
Αγροτικές περιοχές	70.509	3.762	11.861	14.220	12.963	9.634	5.312	4.843	3.792	2.692
ΓΟΡΓΟΛΑΪΝΗ	1.683	200	373	317	279	173	105	62	69	77
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	34.022	1.085	2.149	4.264	6.658	7.764	4.327	2.999	2.325	1.622
.ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ	3.641	4	21	686	860	867	379	488	174	103
Δ.Ε ΤΕΜΕΝΟΥΣ	1.674	43	90	418	463	262	149	98	47	81

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ & ίδια επεξεργασία

Ενδιαφέροντα συμπεράσματα προκύπτουν και από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ για την έκδοση αδειών για νέες οικοδομές, για κατεδαφίσεις και νομιμοποιήσεις στην πόλη και τα δημοτικά διαμερίσματα του Δήμου Ηρακλείου, την περίοδο 2000-2007, όπως παρουσιάζονται στους επόμενους πίνακες.

Πίνακας 3.6. Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής άδειας: Νέες Οικοδομές

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
N. Ηρακλείου		1.869	994	1.148	1.255	1.315	1.647	1.336	1.416
Δ. Ηρακλείου		619	342	407	409	401	576	370	409
Δ.Ε. Ηρακλείου	Δ.Κ. Ηρακλείου	577	325	343	350	339	540	356	396
	Τ.Κ. Βασιλειές	0	0	1	1				
	Τ.Κ. Βούτες	10	7	31	25	18	10	4	2
	Τ.Κ. Δαφνές	8	4	7	4	11	6	1	1
	Τ.Κ. Σκαλάνι	13	3	14	14	17	4	9	8
	Τ.Κ. Σταυράκια	11	3	11	15	16	16		2

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου (σσ. 88)  
& ίδια επεξεργασία

Πίνακας 3.7. Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής άδειας: Κατεδαφίσεις

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
N. Ηρακλείου		146	77	73	83	103	189	116	99
Δ. Ηρακλείου		86	46	40	47	62	138	90	80
Δ.Ε. Ηρακλείου	Δ.Κ. Ηρακλείου	81	42	37	45	59	135	90	79
	Τ.Κ. Βασιλειές	0	0	1	0				
	Τ.Κ. Βούτες	1	1	0	2	0	1	0	0
	Τ.Κ. Δαφνές	2	2	0	0	1	2	0	1
	Τ.Κ. Σκαλάνι	1	0	1	0	0	0	0	0
	Τ.Κ. Σταυράκια	1	1	1	0	2	0		0

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου (σσ. 89)  
& ίδια επεξεργασία

Πίνακας 3.8. Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής άδειας: Νομιμοποιήσεις

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
N. Ηρακλείου		180	98	62	63	60	61	65	67
Δ. Ηρακλείου		74	44	14	24	30	26	25	14
Δ.Ε. Ηρακλείου	Δ.Κ. Ηρακλείου	71	42	9	23	30	26	25	14
	Τ.Κ. Βασιλειές	0	0	0	0				
	Τ.Κ. Βούτες	0	0	2	0	0	0	0	0
	Τ.Κ. Δαφνές	0	0	1	0	0	0	0	0
	Τ.Κ. Σκαλάνι	2	1	0	1	0	0	0	0
	Τ.Κ. Σταυράκια	1	1	2	0	0	0		0

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου (σσ. 99)  
& ίδια επεξεργασία



Οι άδειες για την κατασκευή νέων οικοδομών, στον πρώην Δήμο Ηρακλείου, αυξήθηκαν κατά 40% περίπου κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, με σημαντικότερη χρονιά το 2000, όταν σημειώθηκε έξαρση αδειών συγκριτικά με τα επόμενα χρόνια. Στο σύνολο του Νομού Ηρακλείου την ίδια περίοδο οι συγκεκριμένες άδειες αυξήθηκαν κατά 35,6%. Το 2007 στον πρώην Δήμο Ηρακλείου εκδόθηκε το 29% των οικοδομικών αδειών του νομού.

Διαχρονικά σημειώνεται μια διαρκής αύξηση των οικοδομικών αδειών σε επίπεδο Δήμου, με το μεγαλύτερο όγκο να καταγράφεται καταρχήν στην πόλη του Ηρακλείου και δευτερευόντως στις Βασιλειές, τις Βούτες και το Σκαλάνι. Από το 2003 και έπειτα οι περισσότερες οικοδομικές άδειες έχουν εκδοθεί, εκτός Ηρακλείου, στο Σκαλάνι, τις Βούτες και τα Σταυράκια (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δ. Ηρακλείου, 2011-2014:87).

Το σύνολο σχεδόν των αδειών για κατεδαφίσεις και νομιμοποιήσεις καταγράφεται στην πόλη του Ηρακλείου. Το 2005 εκδόθηκαν οι περισσότερες άδειες για κατεδάφιση, ενώ την τελευταία πενταετία εκδίδονται, στο Ηράκλειο, σε ετήσια βάση 81 άδειες κατεδάφισης και 24 περίπου άδειες νομιμοποίησης (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου, 2011-2014:87).

Συμπερασματικά οι οικοδομικές κατασκευές αποτελούν συχνά μια αργή αλλά σταθερή συσσώρευση αλλοιώσεων μικρής κλίμακας, οι οποίες όμως σε βάθος χρόνου δύναται να προκαλέσουν ανεπανόρθωτες βλάβες στο τοπίο (Μπεριάτος, 2007). Οι βλάβες αυτές γίνονται ιδιαίτερα αισθητές στον εξωαστικό χώρο όπου η διάχυση αστικών δραστηριοτήτων οδηγεί στην παραγωγή υβριδικών χώρων, δηλαδή περιοχών που δεν δύναται να χαρακτηριστούν ούτε ως αστικές ούτε ως φυσικές, αποτελώντας μια ενδιάμεση κατηγορία (Οικονόμου, 2010).

#### **3.4.1. Εξέλιξη των αυθαίρετων οικισμών.**

Η μεγάλη ζήτηση της οικοδομικής γης και ειδικότερα η ζήτηση της φτηνής κατοικίας αποτελεί το βασικό κίνητρο που οδήγησε στην δημιουργία περιοχών αυθαίρετης δόμησης σε όλη την Ελλάδα. Είναι γεγονός ότι το Ηράκλειο αποτελεί την πρώτη επαρχιακή πόλη με μεγάλο ποσοστό αυθαίρετων κτισμάτων, τα οποία παρουσιάζονται εξίσου και σε περιοχές εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, και αφορούν συνήθως την προσθήκη κατ' επέκταση και καθ' ύψους καθώς και την παράνομη λειτουργία καταστημάτων σε αρκετές περιοχές.

Αυθαίρετοι οικισμοί έως την δεκαετία το '50

Οι αυθαίρετοι οικισμοί που αναπτύχθηκαν έως την δεκαετία του '50 ήταν από στρώματα χαμηλού εισοδηματικού επιπέδου, και δημιουργήθηκαν την περίοδο όπου το κράτος δεν μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες των άστεγων ανθρώπων που κατέφθαναν στην πόλη.

Την περίοδο εκείνη έγιναν εκτεταμένες καταλήψεις δημόσιας αστικής γης στα όρια των ήδη αναπτυγμένων προσφυγικών συνοικιών ή σε κατά μήκος των τμημάτων των ενετικών οχυρών (τείχη, προμαχώνας, τάφος), για το λόγο αυτό, η πολιτεία για να μην έρθει σε σύγκρουση με του καταληψίες, τους παραχωρεί κομμάτια γης έναντι χαμηλού ή καθόλου ενοικίου για περιορισμένο χρόνο (Περουλιού – Σεργάκη, 2009-2011:16). Έτσι δημιουργήθηκαν οι ακόλουθοι οικισμοί:

- (1) Ο οικισμός Ανάλυψη, ο οποίος αποτελεί τμήμα του Πόρου και του Κατσαμπιά.
- (2) Ο οικισμός Χρυσοπηγή, που βρίσκεται στα όρια των οργανωμένων οικισμών του ενετικού τείχους.
- (3) Ο οικισμός Καράβαλος, που βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο της πόλης.
- (4) Ο οικισμός Εφόδου, που βρίσκεται δίπλα σε προμαχώνες του ενετικού τείχους.
- (5) Ο οικισμός Καμίνια, που βρίσκεται δίπλα κοντά στα Σφαγεία της Νέας Αλικαρνασσού.
- (6) Τέλος αυθαίρετοι οικισμοί κατέλαβαν και μια ιδιωτική περιοχή στα Νταμάρια.

Οι παραπάνω οικισμοί κρίνονται ακατάλληλοι για κατοίκηση καθώς η περιοχή της Χρυσοπηγής είναι χτισμένη πάνω στο ρέμα της μονής Πρεβέλης, ο Καράβαλος πάνω στην ακτή, η Ανάλυση και η Εφόδου πάνω στον προμαχώνα του Αγίου Ανδρέα και τέλος τα Νταμάρια δίπλα στα καμίνια ασβέστου. Παρόλα αυτά η πολιτεία δεν άσκησε οποιαδήποτε μορφή δίωξης στους οικιστές αφού η οικονομική και κοινωνική τους θέση οφειλόταν σε ιστορικές συγκυρίες (Περουλιού – Σεργάκη, 2009-2011:16).

Αυθαίρετοι οικισμοί την δεκαετία του '60

Καθώς η πόλη του Ηρακλείου αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς, το σχέδιο του 1958 δεν προβλέπει τίποτα για αυτό και η πολιτεία δεν μπορεί να προλάβει την

ανάπτυξη, μέχρι το τέλος του '60, η πόλη επεκτείνεται αυθαίρετα Ηρακλείου – Κνωσού και η Ηρακλείου – Χανίων. Πιο συγκεκριμένα:

(1) Δυτικά στην 62 Μαρτύρων, συγκεντρώνεται πληθυσμός από την επαρχία Μαλεβιζίου και Μυλοπόταμου.

(2) Επιπλέον, νότια προς την Κνωσό, συγκεντρώνεται πληθυσμός από την επαρχία Μονοφατσίου.

Την περίοδο εκείνη οι αυθαίρετοι οικισμοί αναπτύσσονται περιιαστικά, συνήθως κατά μήκος των οδικών αξόνων (συνεχές σύστημα) και στις περιοχές αυτές συγκεντρώνονται τόσο κατοικίες, όσο και βιοτεχνίες και αποθήκες. Η απρογραμματίστη αυτή εξέλιξη δημιούργησε πλήθος προβλημάτων, για το λόγο αυτό, το 1968 συντάσσεται το Ρυθμιστικό Σχέδιο του Ηρακλείου από τον Α. Προβελέγγιου, το οποίο όμως δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ (Περουλιού – Σεργάκη, 2009-2011:17).

#### Αυθαίρετοι οικισμοί την δεκαετία του '70

Σημαντικά έργα για την περαιτέρω ανάπτυξη της πόλης πραγματοποιούνται την περίοδο της επταετίας (1967 – 1974). Όμως παρά την ενδυνάμωση της πόλης μέσω των αναπτυξιακών έργων (τα οποία είναι σύμφωνα με το ΡΥΣ 58), απουσιάζει ο ορθολογικός σχεδιασμός και η διαχείριση, με αποτέλεσμα τα έργα να οδηγήσουν στην υποβάθμιση της περιοχής μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, χτίζονται μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα:

(1) στο δυτικό παραλιακό μέτωπο του Ηρακλείου, στην περιοχή της Αμμουδάρας,

(2) καθώς και έξω από την πόλη και ανατολικά αυτής, από τον Καρτερό έως την Χερσόνησο.

Αργότερα τα πρώτα χρόνια μετά τη χούντα (1974 - 1981), η πόλη ασφυκτιά, ανατολικά από την επέκταση του αεροδρομίου και δυτικά από τα στρατόπεδα, με αποτέλεσμα να αναπτύσσεται η αυθαίρετη δόμηση παράλληλα με τις οδούς 62 Μαρτύρων και Κνωσού, κατά μήκος των οποίων αναπτύσσονται μεικτές χρήσεις αλλά και περιοχές κατοικίας πίσω από μέτωπα αξόνων (Γιόφυρο, Καμίνια, Αϊ Γιάννη Χωστός, Μεσαμπελιές, Αϊ Γιάννης) (Περουλιού – Σεργάκη, 2009-2011:17).

Αυθαίρετοι οικισμοί την δεκαετία του '80

Ο ν.1337/83 έδωσε την δυνατότητα να νομιμοποιηθούν όσα αυθαίρετα είχαν χτιστεί μέχρι το 1983, συνολικά στο Ηράκλειο νομιμοποιήθηκαν 5.000 αυθαίρετα που βρίσκονταν στη περιοχή Γιόφυρο, Καμίνια, Αϊ Γιάννη Χωστός, Μεσαμπελιές, Αϊ Γιάννης και Κατσαμπάς (Περούλιου – Σεργάκη, 2009-2011:18).

Σημαντικά αίτια της όξυνσης του φαινομένου αποτελεί το μεγάλο ποσοστό της εσωτερικής μετανάστευσης που δέχτηκε το Ηράκλειο κατά τις δεκαετίες 1951-1981, το οποίο είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού (Περούλιου - Σεργάκη, 2009-2010:14). Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, από τη δεκαετία του 1951 έως το 1981 ο αστικός πληθυσμός του Ηρακλείου αυξήθηκε κατά 16%. Συνεπώς η ραγδαία αύξηση της αστικοποίησης σε συνδυασμό με της αδυναμία του κράτους για άσκηση ορθής πολιτικής όσον αφορά τις στεγαστικές ανάγκες αλλά και την έλλειψη σχεδιασμού για χώρους στέγασης, οδήγησαν στην γρήγορα εξάπλωση των αυθαίρετων κτισμάτων.

Ωστόσο ο συνδυασμός της πληθυσμιακής αύξησης και της οικονομικής ανάπτυξης είχαν ως απόρροια τον ταχύ ρυθμό της οικιστικής επέκτασης της πόλης εκτός εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου και την δημιουργία την αναρχής δόμησης. Οι αυθαίρετοι οικισμοί άρχισαν να δημιουργούνται κατά μήκος των ορίων του σχεδίου πόλεως του Ηρακλείου και σύμφωνα με την μελέτη του 1984 οι αυθαίρετες ενότητες είναι οι εξής:

- (1) Περιοχή εκτός διοικητικών ορίων Δ. Ηρακλείου, αλλά εφαπτόμενη σε αυτή δυτικά. Αμμουδάρα – Βαγιά – Λίντο, με 152 αυθαίρετα κτίσματα.
- (2) Περιοχή δυτικά του ορίου του Δ. Ηρακλείου. Ξερόκαμπος – Εσταυρομένος – ΚΑΤΕΕ , ΜΕ 302 αυθαίρετα κτίσματα.
- (3) Περιοχή δυτικά του ορίου του Δ. Ηρακλείου. Γιόφυρο – Μεσαμπελιές – Δειλινά – Λεωφόρος 62 Μαρτύρων – Τέρμα Θερίσου – Υποσταθμός ΔΕΗ, με 441 αυθαίρετα κτίσματα.
- (4) Περιοχή νοτιοδυτικά του Δ. Ηρακλείου. Αγ. Ιωάννης Χωστός – Κορώνη Μεγάρων, με 101 αυθαίρετα κτίσματα.
- (5) Περιοχή στο νότιο άκρο του Δ. Ηρακλείου. Φοινικιά – Μαλάδες.

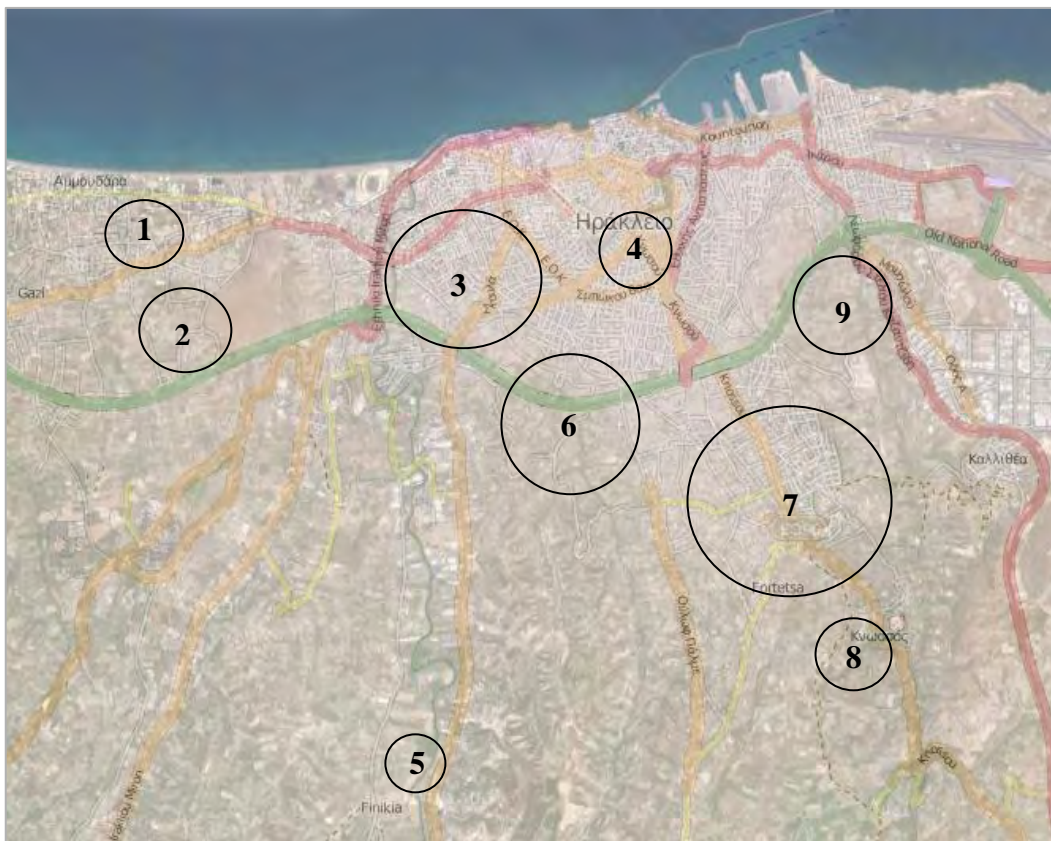
(6) Περιοχή στο νότιο άκρο του Δ. Ηρακλείου. Μασταμπάς – Ν. Κλαζομένες – Ατσαλένιο – γήπεδο ΠΟΑ (γερμανικό νεκροταφείο) – Πλατεία Σινάνη – Τσιρίτ Μείντάνι – Βαθύπετρα – Χρυσοβαλάντου – Κορακοβούνι, με 550 αυθαίρετα κτίσματα.

(7) Περιοχή νοτιοανατολικά του Δ. Ηρακλείου. Μεσαμπελιές – Σώπατα – Εργοστάσιο Σαριδάκη – Αριφάκη μετόχι – Αμπελόκηποι – Αγ. Ιωάννης, με 773 αυθαίρετα κτίσματα.

(8) Περιοχή στο νότιο άκρο του Δ. Ηρακλείου. Νοσοκομείο – Φορτέτσα – Καλοψούδι – Κνωσός, με 125 αυθαίρετα κτίσματα.

(9) Περιοχή νοτιοανατολικά του Δ. Ηρακλείου. Μπεντεβή – Πιτσουλάκιο – Καμπουροσάλη μετόχι – Δεξαμενή – Ξανθουλίδη – Πατέλλες – Νταμάρια – Κατσαμπάς, με 360 αυθαίρετα κτίσματα.

Εικόνα 3.4. Περιοχές αυθαιρέτων του Δ. Ηρακλείου το 1984



Πηγή: <http://geodata.gov.gr/>, Περουλιού - Σεργάκη, 2009-2010 & ιδία επεξεργασία

Την πλειοψηφία των κτισμάτων αποτελούσαν κατοικίες και αποθήκες και ορισμένες επαγγελματικές στέγες (μικρές βιομηχανίες), πολλές από τις οποίες ενσωμάτωσαν την κατοικία των ιδιοκτητών στον όροφο. Σήμερα οι περισσότερες από τις παραπάνω περιοχές αποτελούν επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως του Ηρακλείου, παράλληλα η ανάπτυξη νέων αυθαίρετων οικισμών δεν σταματάει, με αποτέλεσμα ο αριθμός των αυθαίρετων κτισμάτων να πολλαπλασιάζεται.

#### Αυθαίρετοι οικισμοί από την δεκαετία του '90 έως σήμερα

Αν αναλογιστούμε ότι η μελέτη του πρώτου ΓΠΣ άρχισε το 1983, τελείωσε το 1987, και η πρώτη πράξη εφαρμογής ολοκληρώθηκε το 1996, τα δεδομένα ανάπτυξης της πόλης είχαν ήδη κατατριφθεί. Η μελέτη όμως τροποποίησης του ΓΠΣ το 2003 λαμβάνει υπόψη την τάση αύξησης του πληθυσμού και τη δυναμική ανάπτυξης της περιοχής μελέτης, για το λόγο αυτό προτείνει την ένταξη 12 οικιστικών περιοχών στα νοτιοδυτικά όρια της πόλης, όπου ευνοείται η κατοικία. Παράλληλα όμως στις περιοχές αυτές είχε ήδη αναπτυχθεί αποσπασματική αυθαίρετη οικιστική ανάπτυξη (Περουλιού – Σεργάκη, 2009-2010:18).

Έτσι ξεκινάει η νομιμοποίηση ήδη ανεπτυγμένων λειτουργιών όπως είναι η ζώνη χονδρεμπορίου στην 62 Μαρτύρων, οι βιομηχανικές και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις στην Φοινικία και στον κόμβο Γαζίου, στην παλιά Σ.Ε.Α.Π. και στον κόμβο Μεσαράς. Τέλος ορίζονται ζώνες προστασίας οικοσυστημάτων ανατολικά του ποταμού Καρτερού και δυτικά του Αλμυρού ποταμού καθώς και στον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού (Περουλιού – Σεργάκη, 2009-2010:18).

Τα προβλήματα όμως της νομιμοποίησης είναι σοβαρά καθώς σε περιπτώσεις ένταξης πυκνοδομημένων αυθαίρετων οικισμών, τις περισσότερες φορές γίνεται ανάπλαση της περιοχής με μικροεπεμβάσεις και ελάχιστες κατεδαφίσεις, και όχι επέκταση του σχεδίου πόλης. Το γεγονός αυτό έχει ως απόρροια την εν μέρη και όχι την εξολοκλήρου αναβάθμιση της περιοχής.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι οι κυβερνήσεις των τελευταίων χρόνων ακολουθούν μια αναποτελεσματική και πελατειακή πολεοδομική πολιτική σχετικά με την αυθαίρετη δόμηση, η οποία έχει οδηγήσει στη νομιμοποίηση της παρανομίας (Περουλιού – Σεργάκη, 2009-2010:19).

### 3.5. Οικονομία χαρακτηριστικά του νέου Δήμου Ηρακλείου.

Στην υποενοότητα αυτή μελετάται η σύνθεση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, όπου αναλύεται στους απασχολούμενους και στους άνεργους καθώς και του οικονομικά μη ενεργού πληθυσμού στο σύνολο των δημοτικών ενοτήτων και των επιμέρους τοπικών κοινοτήτων. Επιπλέον μελετάται η συμμετοχή του νέου Δήμου Ηρακλείου (ανά δημοτική ενότητα) για κάθε παραγωγικό τομέα (πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή).

#### 3.5.1. Οικονομική σύνθεση πληθυσμού.

Το ανθρώπινο δυναμικό και η ανεργία αποτελούν δυο από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που προσδιορίζουν τη δυναμική ανάπτυξης και το επίπεδο ευημερίας μιας περιοχής. Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει την υφιστάμενη κατάσταση του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού, της απασχόλησης και της ανεργίας στο νέο Δήμο Ηρακλείου, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της ΕΣΥΕ της απογραφής 2001.

Πίνακας 3.9. Κατανομή του εργατικού δυναμικού του νέου Δήμου Ηρακλείου

	Πεδινά (Π) Ημιπεδινά (Η) Ορεινά (Ο)	Οικονομικός ενεργός				Οικονομικός μη ενεργός
		Σύνολο	Απασχο- λούμενοι	Άνεργοι		
				Σύνολο	Από αυτούς "νέοι"	
<b>Δ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b>		<b>69.656</b>	<b>62.215</b>	<b>7.441</b>	<b>2.991</b>	<b>68.635</b>
<b>Δ.Ε. ΓΟΡΓΟΛΑΪΝΗ</b>		<b>557</b>	<b>524</b>	<b>33</b>	<b>10</b>	<b>524</b>
T.K. Άνω Ασίτες	Ο	232	216	16	7	170
T.K. Πενταμόδη	Π	110	106	4	3	132
T.K. Πετροκεφάλη	Π	56	56	0	0	71
T.K. Πύργος	Π	159	146	13	0	151
<b>Δ. Ε. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b>		<b>61.149</b>	<b>54.541</b>	<b>6.608</b>	<b>2.630</b>	<b>6.0631</b>
Δ.Κ. Ηρακλείου	Π	59.305	52.887	6.418	2.554	58.302
T.K. Βασιλειές	Η	501		32	11	439
T.K. Βούτες	Η	365	344	21	14	381
T.K. Δαφνές	Ο	253	212	41	12	724
T.K. Σκαλάνι	Π	439	406	33	24	450
T.K. Σταυράκια	Η	286	223	63	15	335

<b>Δ.Ε. Ν. ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ</b>		<b>5.345</b>	<b>4.725</b>	<b>620</b>	<b>255</b>	<b>5.606</b>
Δ.Κ. Ν. Αλικαρνασσός	Π	4.906	4.348	620	234	5.242
Τ.Κ. Καλλιθέα	Π	439	377	62	21	364
<b>Δ.Ε. ΠΑΛΙΑΝΗΣ</b>		<b>1.070</b>	<b>1.006</b>	<b>64</b>	<b>30</b>	<b>1.119</b>
Τ.Κ. Αυγενίκη	Ο	446	410	36	12	433
Τ.Κ. Βενεράτο	Η	352	335	17	12	368
Τ.Κ. Κερασιά	Η	150	147	3	3	190
Τ.Κ. Σίβας	Π	122	114	8	3	128
<b>Δ.Ε. ΤΕΜΕΝΟΥΣ</b>		<b>1.535</b>	<b>1.419</b>	<b>116</b>	<b>66</b>	<b>1.279</b>
Τ.Κ. Άγιος Σύλλας	Π	734	686	48	25	557
Τ.Κ. Κυπαρίσση	Η	378	336	42	25	393
Τ.Κ. Προφήτης Ηλίας	Ο	423	397	26	15	329

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Σε ό,τι αφορά την ανεργία, τα μεγαλύτερα ποσοστά ανεργίας παρουσιάζονται στους παραλιακούς δήμους, όπου κυριαρχεί η εποχιακή απασχόληση στο μαζικό τουρισμό της θερινής περιόδου. Σημειώνεται ότι σήμερα ο ρυθμός αύξησης της ανεργίας είναι μεγαλύτερος, λόγω και της οικονομικής κρίσης του τελευταίου χρονικού διαστήματος, η οποία επηρεάζει, τόσο τα μεγέθη της απασχόλησης στον τουρισμό και τους συνδεδεμένους επιμέρους κλάδους στο Ηράκλειο και την παράκτια περιοχή, με έμφαση στις νέες ηλικίες του πληθυσμού του Ηρακλείου, λόγω μείωσης του όγκου της οικονομικής δραστηριότητας. Επίσης, η ανεργία τείνει να αυξάνεται και στους αγροτικούς δήμους, λόγω μετασχηματισμού των ευρωπαϊκών ενισχύσεων στο πλαίσιο της νέας Κ.Α.Π., ο οποίος δυσχεραίνει την απορρόφηση χρηματοδοτήσεων από τους αγρότες και κτηνοτρόφους που δεν πληρούν τις αναγκαίες προϋποθέσεις, εξ αιτίας χρόνιων αδυναμιών και παθογένειας του πρωτογενή τομέα στη χώρα (ΡΣΗ, Στάδιο Α', 2010:20).

### 3.5.2. Παραγωγικοί τομείς.

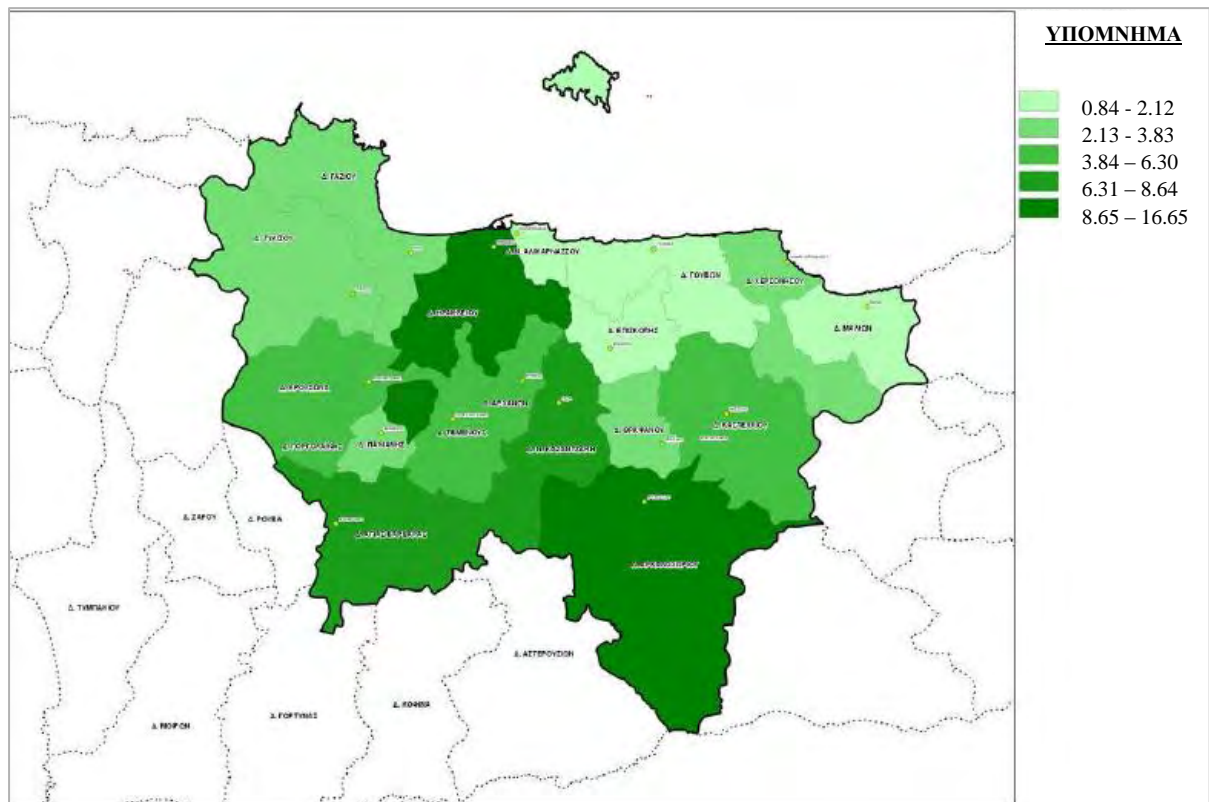
Στον **πρωτογενή τομέα**, οι Δήμοι της βόρειας περιοχής παρουσιάζουν την μικρότερη απασχόληση και ειδικά οι Δ.Κ. Νέας Αλικαρνασσού και Ηρακλείου. Οι δήμοι που στηρίζουν την οικονομία τους κυρίως στον πρωτογενή τομέα παρουσιάζουν αισθητή συρρίκνωσή. Ειδικότερα οι νότιοι του Ηρακλείου δήμοι που απαρτίζονται από τους Γοργολαΐνη, Παλιανή και Τεμένους παρουσιάζουν χαμηλά σχετικά ποσοστά (27 – 40%), αλλά εντονότερη συμμετοχή απασχολουμένων στον πρωτογενή, διότι λόγω μικρής χρονοαπόστασης από την πόλη του Ηρακλείου έχουν



μετεξελίξει την εξειδίκευσή τους στον πρωτογενή τομέα σε σύγχρονες ανταγωνιστικές επιχειρηματικές μορφές (βιολογικά προϊόντα, τυποποίηση, κλπ), αξιοποιώντας τις υπηρεσίες υποστήριξης και την τεχνογνωσία που παρέχει το μητροπολιτικό κέντρο του Ηρακλείου, καθώς και τη δυνατότητα καθετοποίησης της παραγωγής με την μεταποίηση των παραγόμενων αγροτικών προϊόντων.

Πιο αναλυτικά στη Δ.Ε. Ηρακλείου, δραστηριοποιούνται συνολικά 106 επιχειρήσεις εκ των οποίων ο μεγαλύτερος αριθμός ασχολείται με τη γεωργία και κτηνοτροφία. Η Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο αριθμό εκμεταλλεύσεων στο σύνολο των 285 αγροτικών εκμεταλλεύσεων (γεωργικών, κτηνοτροφικών και μεικτών), εκ των οποίων το 56,1% βρίσκονται στις Ν. Αλικαρνασσού και το υπόλοιπο 43,9% στο Δ.Δ. Καλλιθέας. Τέλος το μεγαλύτερο μέρος των Δ.Ε. Γοργολαΐνη, Παλιανής, Τεμένους αποτελείται από καλλιεργημένες εκτάσεις (ελιές και αμπέλια), και η οικονομία της περιοχής έχει γεωργικό χαρακτήρα αφού το μεγαλύτερο ποσοστό των εισοδημάτων τους προέρχεται από τον πρωτογενή τομέα.

Εικόνα 3.5. Ποσοστιαία χωρική συμμετοχή απασχόλησης του νέου Δ. Ηρακλείου στον Πρωτογενή Τομέα



Πηγή: Ρυθμιστικό Σχέδιο & Πρόγραμμα Προστασίας Οικιστικού Συγκροτήματος Ηρακλείου, 2010

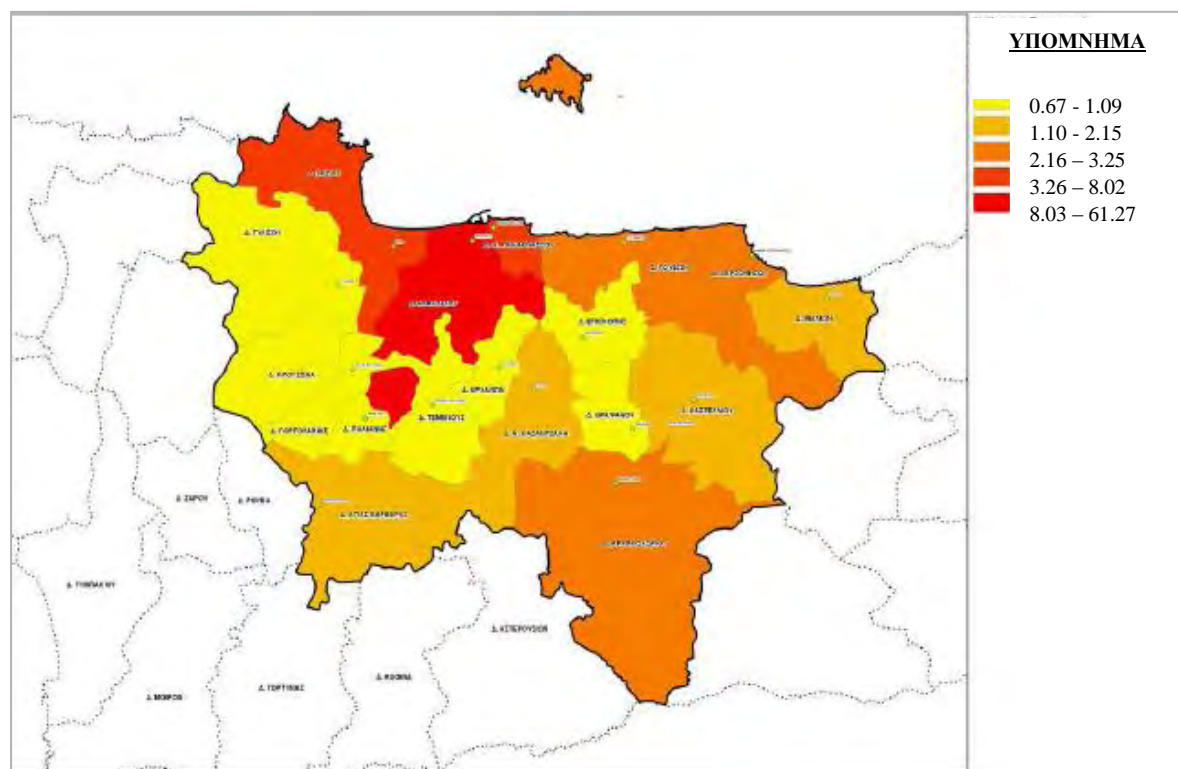
Στον **δευτερογενή τομέα** απασχολείται πληθυσμός από το Δήμο Ηρακλείου (και το Δήμο Γαζίου) λόγω των σημαντικών βιομηχανικών συγκεντρώσεων - ΒΠΠΕ και ΑΗΣ ΔΕΗ, αλλά και της απασχόλησης στις κατασκευές. Οι νότιοι δήμοι, που βασικά χαρακτηρίζονται από τον πρωτογενή τομέα, παράλληλα εμφανίζουν μια ήπια απασχόληση στη μεταποίηση, κατά κανόνα αγροτικών προϊόντων. Ο δευτερογενής τομέας, χαρακτηρίζεται από μια τάση μείωσης ως μέσο όρο. Η μόνη αύξηση η οποία καταγράφεται ως τάση στον συγκεκριμένο τομέα είναι η καθετοποιημένη αγροτική παραγωγή με μονάδες οι οποίες όμως επιδοτήθηκαν από χρηματοδοτικά πλαίσια, όπως το Leader, κλπ, ενώ η παραγωγή οικοδομικών υλικών, η οποία ήταν αρκετά αναπτυγμένη και φαίνεται ότι πέρασε σε μια φάση ύφεσης, λόγω της γενικότερης κρίσης.

Πιο αναλυτικά στη Δ.Ε. Ηρακλείου δραστηριοποιούνται συνολικά 3.356 επιχειρήσεις εκ των οποίων ο μεγαλύτερος αριθμός ασχολείται με τις κατασκευές. Το Ηράκλειο συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μερίδιο βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας σε ολόκληρη την Κρήτη. Περισσότερο από 60% των βιομηχανικών μονάδων του Νομού είναι εγκατεστημένες γύρω από την πόλη.

Στη Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού είναι εγκατεστημένες το σύνολο των 217 μονάδων, εκ των οποίων οι 187 είναι χωροθετημένες εντός της ΒΠΠΕ και 17 είναι εγκατεστημένες εντός των εγκεκριμένων ορίων του οικισμού Νέας Αλικαρνασσού. Οι περισσότερες μονάδες που είναι εγκατεστημένες εντός των εγκεκριμένων ορίων του οικισμού της Ν. Αλικαρνασσού ανήκουν στον κλάδο της βιομηχανίας τροφίμων και ποτών και ειδικότερα αφορούν σε αρτοποιεία και ζαχαροπλαστεία.

Τέλος στις Δ.Ε. Γοργολαΐνη, Παλιανής, Τεμένους λειτουργούν ελάχιστες μικρές μεταποιητικές μονάδες κυρίως στον κλάδο των ποτών (ρακί- κρασί), συνεπώς ο τομέας αυτός δεν παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Εικόνα 3.6 Ποσοστιαία χωρική συμμετοχή απασχόλησης του νέου Δ. Ηρακλείου  
στον Δευτερογενή Τομέα



Πηγή: Ρυθμιστικό Σχέδιο & Πρόγραμμα Προστασίας Οικιστικού Συγκροτήματος Ηρακλείου, 2010

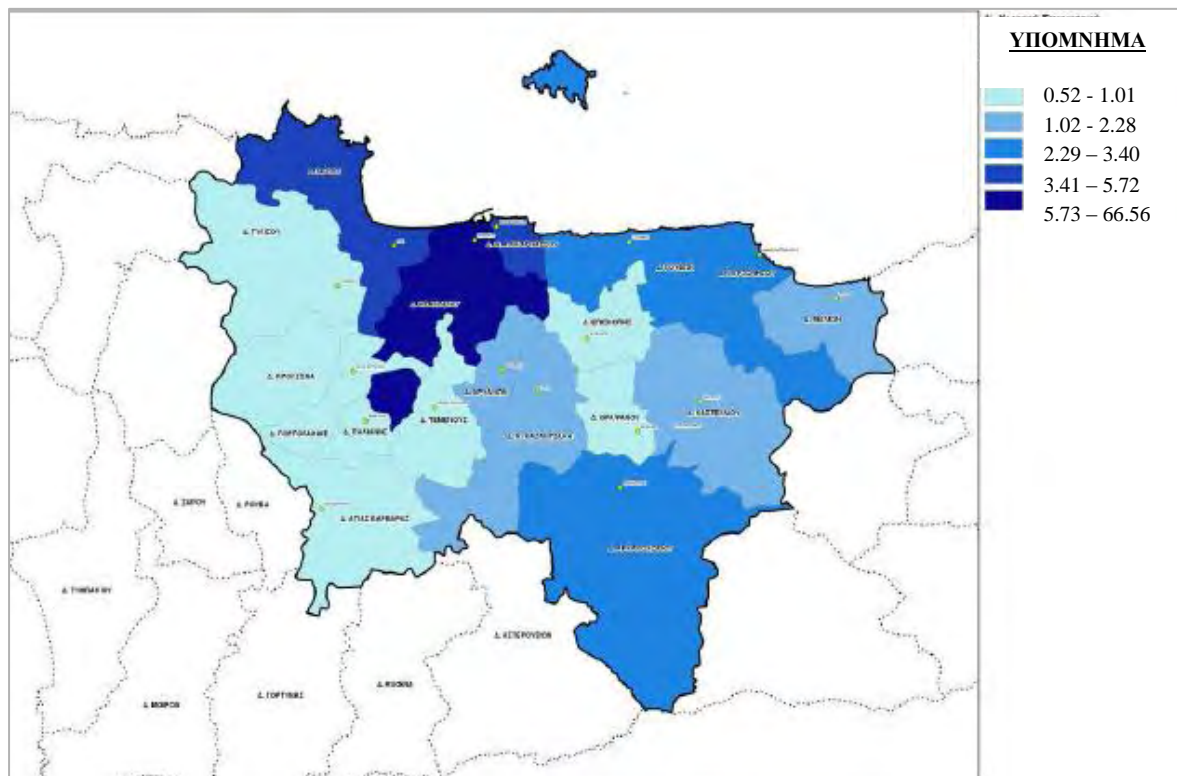
Στον **τριτογενή τομέα** οι περισσότερες περιοχές παρουσιάζουν διαχρονική αύξηση των απασχολούμενων, κυρίως όμως στο πολεοδομικό συγκρότημα Ηρακλείου (επίκεντρο υπηρεσιών και τουρισμού) και στα βόρεια παράκτια της περιοχής (αναψυχή). Σύμφωνα, πάντα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ιδιαίτερη ανάπτυξη εμφανίζει ο κλάδος του εμπορίου (χονδρικό και λιανικό) και ακολουθούν ο κλάδος των κατασκευών, ο κλάδος της εστίασης – τουρισμού και ο κλάδος της διαχείρισης ακίνητης περιουσίας και λοιπών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Πιο αναλυτικά στη Δ.Ε. Ηρακλείου δραστηριοποιούνται 9754 επιχειρήσεις εκ των οποίων ο μεγαλύτερος αριθμός ασχολείται με τα ξενοδοχεία και εστιατόρια. Συνεπώς Κυρίαρχη θέση στον τριτογενή τομέα κατέχουν οι κλάδοι του λιανικού εμπορίου και των εστιατορίων – ξενοδοχείων. Πιο συγκεκριμένα η συγκέντρωση των τουριστικών μονάδων εντοπίζεται μέσα στο συνεκτικό ιστό των κατοικημένων περιοχών της Δ.Ε. Οι περισσότερες ξενοδοχειακές μονάδες λειτουργούν σε ετήσια βάση και εξυπηρετούν, όχι μόνο τους τουρίστες αλλά και αυτούς που μετακινούνται για επαγγελματικούς ή άλλους λόγους.

Στη Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού ο κλάδος του εμπορίου- εστιατορίων- ξενοδοχείων συγκεντρώνει το μεγαλύτερο τμήμα των καταστημάτων της Δ.Ε. με ποσοστό 74,3% (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου, 2011-2014:239). Όσον αφορά τον κλάδο του τουρισμού, έχει αναπτυχθεί στην παραλία του Δήμου (στον Καρτερό) και σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αύξηση των κλινών τόσο στα ξενοδοχεία όσο και στα ενοικιαζόμενα δωμάτια.

Τέλος στις Δ.Ε. Γοργολαΐνη, Παλιανής, Τεμένους ο κλάδος του εμπορίου εξυπηρετεί κυρίως τις ανάγκες των κατοίκων, σε καταναλωτικά αγαθά και είδη πρώτης ανάγκης (παντοπωλεία, κρεοπωλεία), είδη ένδυσης καθώς και σε ζωοτροφές και φυτοφάρμακα. Απουσιάζουν άλλων ειδών καταστήματα, αφού η εξυπηρέτηση των κατοίκων γίνεται από το Ηράκλειο, που βρίσκεται σε σχετικά μικρή απόσταση. Όσον αφορά τον τουρισμό, δεν υπάρχει σημαντικός αριθμός επισκεπτών παρόλο το γεγονός ότι οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονται από πλούσιο φυσικό, παραδοσιακό, ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον τους.

Εικόνα 3.7. Ποσοστιαία χωρική συμμετοχή απασχόλησης του νέου Δ. Ηρακλείου  
στον Τριτογενή Τομέα



Πηγή: Ρυθμιστικό Σχέδιο & Πρόγραμμα Προστασίας Οικιστικού Συγκροτήματος Ηρακλείου, 2010

### 3.6. Χρήσεις γης του νέου Δήμου Ηρακλείου.

#### Δ.Ε. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Σύμφωνα με το τροποποιημένο Γ.Π.Σ. Ηρακλείου, οι βασικές λειτουργίες που αναπτύσσονται στα όριά του πολεοδομικού συγκροτήματος εξειδικεύονται ως εξής:

(α) Κατοικία. Οι περιοχές αυτές διακρίνονται από την άποψη της ανάμιξης ή όχι με άλλες συγγενείς ή συμβιβαζόμενες με την κατοικία χρήσεις σε: **(1)** περιοχές αμιγούς κατοικίας και **(2)** σε περιοχές γενικής κατοικίας. Πιο συγκεκριμένα: Η χρήση *αμιγούς κατοικίας* εντοπίζεται στις πολεοδομικές ενότητες Αλμυρού και Χαλέπας Κεφαλογιάννη, στο νότιο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας Αγία Ειρήνη – Κορακοβούνι – Μαραθίτης, στην περιοχή επέκτασης της πολεοδομικής ενότητας Μεσαμπελιών καθώς και στις εκτός ορίων οικισμού περιοχές των πολεοδομικών ενοτήτων Κολυβά και Αγάκου Μετόχι. Ενώ η χρήση της *γενικής κατοικίας* συναντάται στις πολεοδομικές ενότητες : Γούρνες, Αϊ Γιάννης Χωστός, Δύο Αοράκια και Βασιλείς. Επίσης, χρήση γενικής κατοικίας με εξαίρεση τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης εντοπίζεται στις πολεοδομικές ενότητες : Λάκκα, Αγ. Πάντες, Τσαλικάκι, Καραμαλή, Αμφιθέα, Κάτω Κατσαμπάς - Μετόχι Πάπα Τίτου - Παγκρήτιο όπως επίσης στο βόρειο τμήμα της πολεοδομικής ενότητας Αγία Ειρήνη - Κορακοβούνι – Μαραθίτης και στις επεκτάσεις των πολεοδομικών ενοτήτων Ν. Αλικαρνασσού, Περιφερειακού Κέντρου και Γαζίου. Επίσης, γενική κατοικία εντοπίζεται στις εντός ορίων οικισμού περιοχές των πολεοδομικών ενοτήτων Κολυβά και Αγάκου.

(β) Βιομηχανία. Η βιομηχανία είναι συγκεντρωμένη στην πολεοδομική ενότητα Δύο Αοράκια του Δήμου Ν. Αλικαρνασσού, όπου εκεί λειτουργεί η ΒΙ.ΠΕ Ηρακλείου και εν μέρει στη Ζώνη Φοινικιάς.

(γ) Βιοτεχνία. Η βιοτεχνική δραστηριότητα αναπτύσσεται στην πολεοδομική ενότητα Δύο Αοράκια, στην επαγγελματική Ζώνη Γαζίου, στην Βιοτεχνική Ζώνη Τυλίσσου, καθώς και στη Φοινικιά, η οποία ενώ ξεκίνησε να θεσμοθετηθεί ως ΒΙΟΠΑ, στη συνέχεια το εγχείρημα αυτό σταμάτησε και έτσι αποτελεί απλή βιοτεχνική ζώνη.

(δ) Χονδρεμπόριο. Η χρήση του χονδρικού εμπορίου στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Ηρακλείου αναπτύσσεται στις πολεοδομικές ενότητες αεροδρομίου, πρώην ΣΕΑΠ, Κόμβου Μεσαράς, σε τμήμα εκατέρωθεν του οδικού άξονα Ηράκλειο-Μοίρες, και σε ένα τμήμα, βορειοανατολικά της ΒΠΠΕΗ.

(ε) Τουρισμός – Αναψυχή. Οι τουριστικές δραστηριότητες και η αναψυχή αναπτύσσονται κατά βάση στο βόρειο τμήμα, σε γραμμικό άξονα, που εκτείνεται από την πολεοδομική ενότητα της Παραλίας Αλικαρνασσού έως και την περιοχή της Αμμουδάρας.

(στ) Κεντρικές Λειτουργίες. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι εξής επιμέρους χρήσεις: **(1)** εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών, **(2)** περίθαλψη- πρόνοια, **(3)** αθλητισμός, **(4)** εκπαίδευση, **(5)** πολιτιστικές λειτουργίες και **(6)** αστικό πράσινο – ελεύθεροι χώροι. Πιο συγκεκριμένα:

(1) Οι *εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών* όπως σταθμός λεωφορείων και φορτηγών, λιμάνι και αεροδρόμιο είναι χωροθετημένες αφενός στην περιοχή του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης και αφετέρου, στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα Ηρακλείου, και εν μέρει στην Πλατεία Κόρακα (Χανιόπορτα).

(2) Στην κατηγορία *χρήσεων περίθαλψη – πρόνοια* περιλαμβάνονται τα νοσοκομεία του δημοσίου τομέα όπως το Βενιζέλειο που βρίσκεται επί της Λ. Κνωσσού και ανήκει στην πολεοδομική ενότητα Αγίου Ιωάννη και το ΠΑΓΝΗ. Σε ότι αφορά τα ιδιωτικά ιατρεία τις κλινικές και τις εγκαταστάσεις πρόνοιας, βρίσκονται διάσπαρτα εντός των ορίων του Π.Σ. Ηρακλείου.

(3) Οι *αθλητικές εγκαταστάσεις* (γήπεδα ποδοσφαίρου, γήπεδα μπάσκετ, στάδια, κολυμβητήριο, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις) υπάρχουν διάσπαρτες στο Π.Σ. Ηρακλείου και συγκεκριμένα εντοπίζονται στις εξής πολεοδομικές ενότητες: Δημητρίου – Μπεντεβή, Ατσαλένιο, Καμίνια, Άγιος Ιωάννης, Αμμουδάρα, Δύο Αοράκια, Παραλία Αλικαρνασσού, και Αεροδρόμιο. Επίσης αθλητικές εγκαταστάσεις υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή της Σκαφιδάρας και Φοινικιάς.

(4) Η *κατηγορία της εκπαίδευσης* περιλαμβάνει υποδομές προσχολικής και στοιχειώδους εκπαίδευσης, μέσης, ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης καθώς επίσης υποδομές τεχνικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης. Τέτοιου είδους υποδομές διαθέτουν οι πολεοδομικές ενότητες : Χρυσοπηγή - Πόρος - Κατσαμπάς, Δημητρίου - Μπεντεβή, Καμίνια, Άγιος Ιωάννης, Αεροδρόμιο, ΤΕΙ και Βασιλειές. Επίσης, νότια των πολεοδομικών ενοτήτων Αγάκου και Κολουβά υπάρχουν οι εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου και του ΙΓΕ.

(5) Οι *πολιτιστικές λειτουργίες* είναι ιδιαίτερα περιορισμένες και εντοπίζονται στην παραλία Αλικαρνασσού και στην πολεοδομική ενότητα του Αγίου Τίτου και στο υπό

ανέγερση Πολιτιστικό Κέντρο Ηρακλείου στην περιοχή του Λάκκου (όρια Μαρτινέγκου).

(6) Στο αστικό πράσινο περιλαμβάνονται διάφορες κατηγορίες κοινόχρηστου πρασίνου όπως π.χ. δημοτικοί και δημόσιοι κήποι, πάρκα, άλση, όπως επίσης λωρίδες πρασίνου μέσα σε λοιπές κοινόχρηστες επιφάνειες (επιφάνειες κυκλοφορίας). Επιπλέον, περιλαμβάνονται ποτάμια και ελεύθεροι χώροι. Οι παραπάνω χρήσεις εντοπίζονται στην περιοχή των δίδυμων λόφων Δύο Αοράκια, στις περιοχές εκτός των ορίων των πολεοδομικών ενοτήτων Αη Γιάννης Χωστός – Στειακού Μετόχι, Αμφιθέα και στην πολεοδομική ενότητα Φοινιάς. Επίσης, ελεύθεροι χώροι αστικού πρασίνου υπάρχουν σε ζώνες κατά μήκος της εθνικής οδού και των ανισόπεδων κόμβων αυτής, καθώς και στα ποτάμια Γιόφυρος, Ξηροπόταμος και Αλμυρός. Τέλος, αστικό πράσινο συναντάται στα ενετικά τείχη, κατά μήκος της Λ. 62 Μαρτύρων, στην πολεοδομική ενότητα Γαζίου και στο Σκαφιδαρά.

(η) Τέλος μια ακόμη κατηγορία αποτελούν οι ιδιαίτερες χρήσεις όπου εκεί εντάσσονται ο χώρος του στρατοπέδου της ΣΕΑΠ, ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσού και η περιοχή των ενετικών τειχών και η λαχαναγορά.

#### **Δ.Ε. ΝΕΑΣ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ**

Σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ της Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού η οργάνωση των χρήσεων γης και προστασίας περιβάλλοντος διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

(α) Περιοχές οικιστικής ανάπτυξης. Οι περιοχές αυτές διακρίνονται σε **(1)** Οικιστικές περιοχές και **(2)** Περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων.

(1) Στις οικιστικές περιοχές εντάσσονται οι εξής κατηγορίες: **(α)** αναθεωρήσεις υφιστάμενων οικιστικών περιοχών, **(β)** αναπλάσεις, **(γ)** νέες οικιστικές επεκτάσεις (οικισμοί Καλλιθέας, Πρασσάς, Μετόχι Δράκου, Καρτερός και Στρατόπεδα Μπετεινάκη - Θεοδοσιάκη και Γιακουμάκη) και **(δ)** ζώνες για ΠΕΡΠΟ.

(2) Στις περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων εντάσσονται οι εξής: **(α)** η Βιομηχανική Περιοχή Ηρακλείου (ΒΙΠΕΗ), **(β)** η περιοχή εγκατάστασης βιοτεχνικών δραστηριοτήτων χαμηλής όχλησης (ΒΙΟΠΑ) ανατολικά του οικισμού Καλλιθέας και νότια της ΒΙΠΕΗ, **(γ)** η περιοχή εγκατάστασης βιοτεχνίας – χονδρεμπορίου και γεωργικής γης, δυτικά της ΒΙΠΕΗ, **(δ)** η περιοχή χονδρεμπορίου στο χώρο της Λαχαναγοράς Ηρακλείου και τέλος **(ε)** η περιοχή εγκατάστασης χονδρεμπορίου και γεωργικής γης δυτικά της ΒΙΠΕΗ.

(β) Περιοχές Ελέγχου και Προστασίας της Δόμησης (ΠΕΠΔ). Στη κατηγορία αυτή ανήκουν οι εξής ζώνες: η γεωργική γη Α' προτεραιότητας (**ΠΕΠΔ Ι**), η γεωργική γη

με δυνατότητα ανάπτυξης τουριστικών εγκαταστάσεων μόνο εναλλακτικών μορφών τουρισμού, (οικοτουριστικά - αγροτουριστικά καταλύματα) (ΠΕΠΔ II), η γεωργική γη με δυνατότητα ανάπτυξης κατοικίας (ΠΕΠΔ IIIα), η γεωργική γη εντασσόμενη στον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού (ΠΕΠΔ IIIβ), η ζώνη πρασίνου διαχωρισμού οικιστικής χρήσης - νέου κοιμητηρίου (ΠΕΠΔ IV), η περιοχή ανάπτυξης ήπιου τουρισμού - αναψυχής (ΠΕΠΔ Va), η περιοχή ανάπτυξης ήπιου τουρισμού - αναψυχής - παραθεριστικής κατοικίας (ΠΕΠΔ Vβ), η ζώνη εμπορικών και γενικών αστικών χρήσεων – επιχειρηματικό πάρκο (ΠΕΠΔ VI) και τέλος η ζώνη βιοτεχνίας, χονδρεμπορίου και γεωργικής γης (ΠΕΠΔ VII).

(γ) Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ). Στη κατηγορία αυτή ανήκουν τα εξής: η ζώνη προστασίας της παραλίας Καρτερού (ΠΕΠ I), η ζώνη προστασίας ποταμών, ρεμάτων, παραποτάμιων και παραρεμάτων περιοχών (ΠΕΠ II) και η περιοχή προστασίας Λόφου Προφήτη Ηλία (ΠΕΠ III).

(δ) Ειδικές χρήσεις. Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις, ο αερολιμένας, και ένα τμήμα του Λιμένα Ηρακλείου που ανήκει στα διοικητικά όρια του Δήμου Νέας Αλικαρνασσού, καθώς και το νέο κοιμητήριο Ν. Αλικαρνασσού. Στις περιοχές αυτές δεν επιτρέπεται καμία άλλη χρήση πέραν αυτής για την οποία θεσμοθετούνται.

#### Δ.Ε. ΓΟΡΓΟΛΑΪΝΗ, ΠΑΛΙΑΝΗ & ΤΕΜΕΝΟΥΣ

Οι χρήσεις γης των παραπάνω Δημοτικών Ενοτήτων κατηγοριοποιούνται ως εξής:

(α) Γεωργία. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ και βάση του Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος του Οικιστικού Συγκροτήματος Ηρακλείου, οι Δήμοι του ΡΣΗ καλύπτουν το 28,12% της συνολικής επιφάνειας της περιοχής ΡΣΗ, σε επιφάνεια χρησιμοποιούμενων εκτάσεων με ενδεικτικά ποσοστά 17,1% Αρκαλοχωρίου, 11,4% Αγ Βαρβάρας, 10,8% Καζαντζάκη, 10,4% Καστελίου, **7,2 % Τεμένους**, 6,5% Ηράκλειο, 6,2% Τυλίσου, 5% Γαζίου, 4,4% Γουβών, **3,9% Γοργολαΐνης**, 2,6% Κρουσσώνα, 2,4% Αρχανών 2,1% Επισκοπής, **2,9% Παλιανής**, 1,8% Χερσονήσου-Μαλίων και τέλος 0,3% Αλικαρνασσού. (ΡΣΗ, 2010:31). Η περιοχή μελέτης αποτελεί μια κατεξοχήν αγροτική περιοχή, η οποία χαρακτηρίζεται από μια μεγάλη ποικιλία γεωμορφολογικών και οικολογικών χαρακτηριστικών.



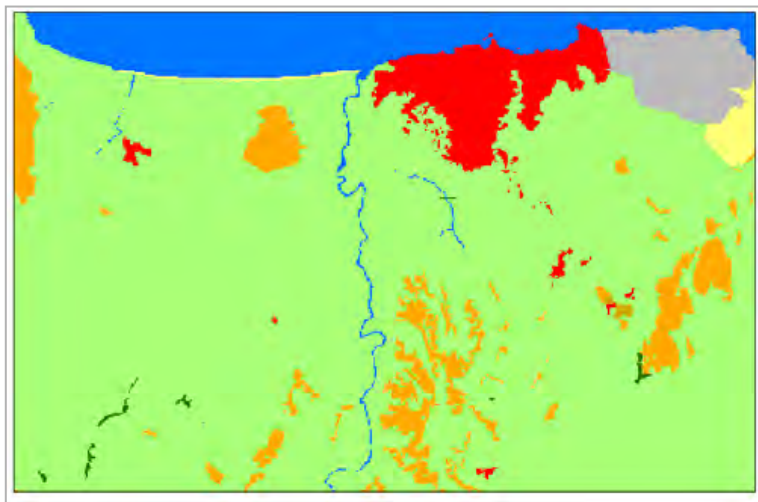
(β) Κτηνοτροφία. Η κτηνοτροφία με τη σημερινή της μορφή κρίνεται αναποτελεσματική και ασύμφορη με έντονα προβλήματα στην παραγωγή γάλακτος, κρέατος και αναπαραγωγής του ζωικού κεφαλαίου.

(γ) Εμπόριο. Το εμπόριο εξυπηρετεί, στην περιοχή μελέτης, κυρίως τις ανάγκες των κατοίκων, σε καταναλωτικά αγαθά, είδη πρώτης ανάγκης, είδη ένδυσης καθώς και σε ζωοτροφές και φυτοφάρμακα. Απουσιάζουν άλλων ειδών καταστήματα, αφού η εξυπηρέτηση των κατοίκων γίνεται από το Ηράκλειο, συνεπώς η γειτνίαση με την πόλη του Ηρακλείου δεν διαμορφώνει ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη του εμπορίου.

(δ) Τουρισμός – Αναψυχή. Σε σχέση με τον τουρισμό δεν υπάρχει σημαντικός αριθμός επισκεπτών καθώς διαθέτει 8 αγροτουριστικές μονάδες υψηλής ποιότητας, με περίπου 200 κλίνες, παρόλο που η περιοχή αποτελεί μια σαφή ανθρωπογεωγραφική και φυσική ενότητα με πλούσιο φυσικό, παραδοσιακό, ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

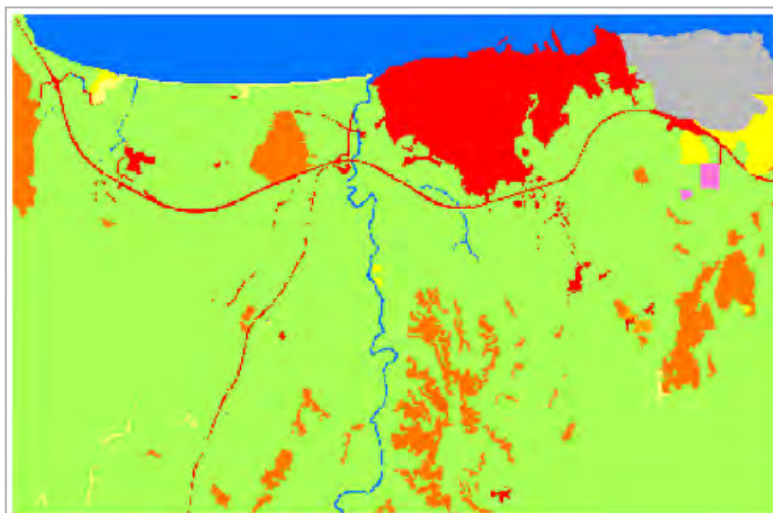
Συμπερασματικά οι αλλαγές των χρήσεων γης αποτελούν ένα δείκτη από τον οποίο εμμέσως αναγνωρίζονται οι οικιστικές επεκτάσεις, για τον λόγο αυτό, ακολουθούν εικόνες οι οποίες απεικονίζουν την εξέλιξη τους από την δεκαετία του '60 έως σήμερα.

Εικόνα 3.8. Χρήσεις γης της δεκαετίας 1960

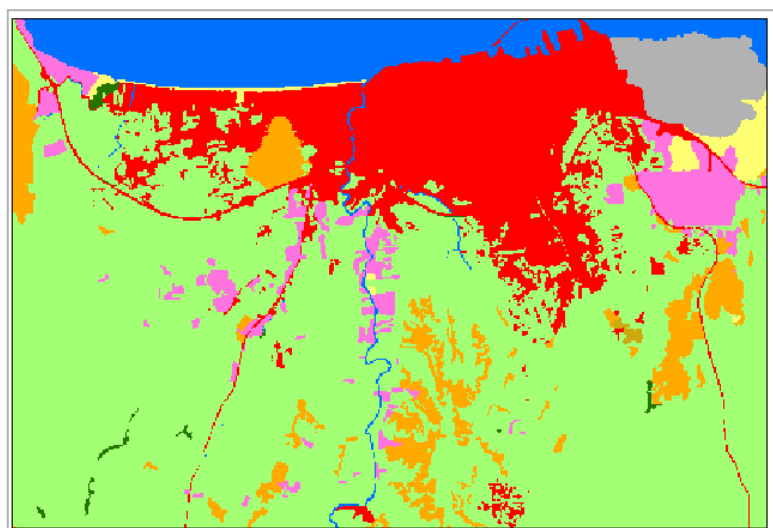


Πηγή: Σταυράκος, 2014 (σσ.85)

Εικόνα 3.9. Χρήσεις γης της δεκαετίας 1972



Εικόνα 3.10. Χρήσεις γης της δεκαετίας 2011

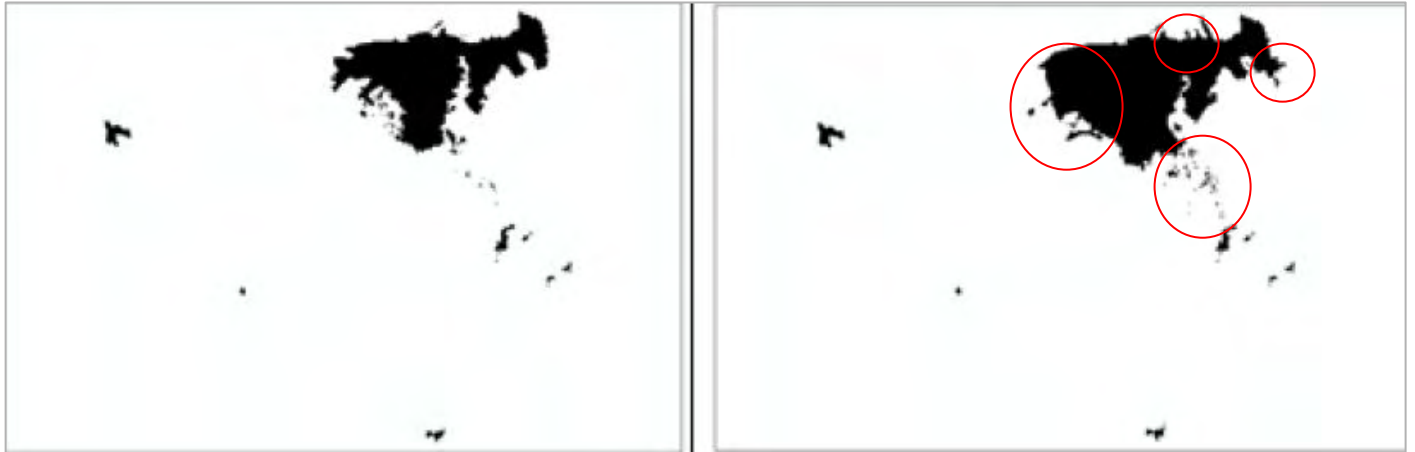


Πηγή: Σταυράκος, 2014 (σσ.85)

Η χαρτογράφηση που προηγήθηκε βασίστηκε στη χρήση του μοντέλου Deltatron, το οποίο αποτελεί ένα υπο-μοντέλο του Sleuth για τη μοντελοποίηση των χρήσεων γης. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν για το έτος 1960 είναι ότι υνολικά προέκυψαν 8 κλάσεις, οι οποίες αντιστοιχούν στην αστική κάλυψη, στην αγροτική, στις εκτάσεις βοσκοτόπων, στις δασικές εκτάσεις, στις υδάτινες επιφάνειες, στον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού, στις άγονες εκτάσεις και τέλος στη περιοχή του αεροδρομίου. Για το έτος 1972, οι κλάσεις των χρήσεων γης διαφοροποιούνται, καθώς την οκταετία 1965 - 1973 τέθηκε σε εφαρμογή το θεσμικό πλαίσιο για τις ΒΙ.ΠΕ., οπότε στις ήδη υπάρχουσες κλάσεις προστίθεται και αυτή που αφορά στη ΒΙ.ΠΕ Ηρακλείου. Τέλος για το 2011, παρατηρούμε ότι η εξέλιξη των χρήσεων γης έχει περάσει κάθε όριο, συμβάλλοντας στο φαινόμενο της αστικής διάχυσης στο Δήμο Ηρακλείου.

Όσον αφορά τις αστικές χρήσεις, η απεικόνιση της αστικής επέκτασης και η μεταβολή της στο χρόνο, αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα δεδομένα για τη διερεύνηση της αστικής διάχυσης, για το λόγο αυτό ακολουθούν εικόνες οι οποίες απεικονίζουν την εξέλιξη της αστικής χρήσης από την δεκαετία του '60 έως σήμερα.

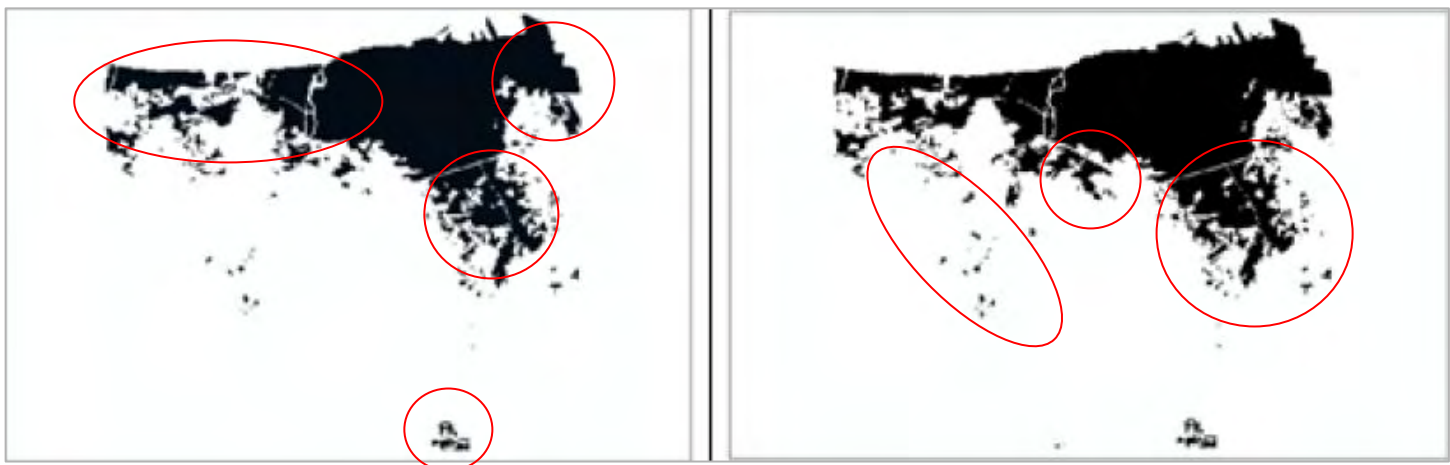
Εικόνα 3.11. Εξέλιξη αστικής χρήσης από δεκαετία του 1960 έως 1972



Πηγή: Σταυράκος, 2014 (σσ.85)

Παρατηρούμε ότι την δεκαετία του 1960 (αριστερή εικόνα) το ΠΣ του Ηρακλείου περιελάμβανε τον αστικό ιστό γύρω από τη πόλη του Ηρακλείου. Ενώ το έτος 1972 η πόλη επεκτείνεται, καθώς αναπτύσσεται στα άκρα της αλλά και κοντά στην περιοχή της Κνωσού.

Εικόνα 3.12. Εξέλιξη αστικής χρήσης από δεκαετία του 1988 έως 1997



Πηγή: Σταυράκος, 2014 (σσ.85)

Δεκαέξι χρόνια μετά, το 1988 (αριστερή εικόνα), καταγράφεται η μεγαλύτερη αύξηση της αστικής κάλυψης, επεκτεινόμενη στο άξονα Ανατολή – Δύση και Νοτιοανατολικά προς τον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού. Μέχρι το έτος 1997, το

«σχήμα» της ανάπτυξης μοιάζει με την σημερινή εικόνα, όμως ο ρυθμός μεταβολής κατά την συγκεκριμένη περίοδο είναι ο μεγαλύτερος που καταγράφεται σε όλο το διάστημα των 50 ετών.

Εικόνα 3.13. Απεικόνιση αστικής χρήσης έτους 2011



Πηγή: Σταυράκος, 2014 (σσ.85)

Στο τελευταίο έτος, η αστική κάλυψη φτάνει σχεδόν τα 20 τετρ.χλμ., και η επέκταση παρατηρείται είτε κατά μήκος των οδικών αξόνων, είτε καλύπτονται τα «κενά» εντός του ΠΣ Ηρακλείου.

### 3.7. Ανάλυση Swot του νέου Δήμου Ηρακλείου.

Η παρακάτω ανάλυση αφορά ένα σύγχρονο εργαλείου στρατηγικού σχεδιασμού, το οποίο συμβάλει στην μελέτη του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της περιοχής μελέτης, εφόσον αναλύονται τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν και φαίνονται στο περιβάλλον.

Πίνακας 3.10. Ανάλυση swot του νέου Δήμου Ηρακλείου

<b>ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ &amp; ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ</b>	
<b>Θέμα Τοπικής Ανάπτυξης: <u>Οικιστική &amp; Πολεοδομική Ανάπτυξη</u></b>	
<u>Δυνατότητες</u>	<u>Ευκαιρίες</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κομβική θέση.</li> <li>• Αναβάθμιση υφισταμένων υποδομών.</li> <li>• Ήδη προωθείται η προκήρυξη του ΓΠΣ για επέκτασή του στα Διοικητικά όρια του Δήμου Ηρακλείου. Παράλληλα έχουν ήδη εντοπιστεί οι περιοχές για τις οποίες απαιτείται πολεοδομικός σχεδιασμός (Δ.Ε. Ν. Αλικαρνασσού)</li> <li>• Η επέκταση δε του ΓΠΣ θα οργανώσει και τις περιοχές κατοικίας σε θέσεις προεπιλεγμένες που (έστω κι αν μειώνουν την αγροτική γη) θα διευκολύνουν τους νέους οικιστές για προγραμματισμό στέγασης και αποφυγή νέας γενιάς αυθαιρέτων.</li> <li>• Διάνοιξη οδών του σχεδίου πόλης μετά από ολοκλήρωση διαδικασιών αποζημίωσης δικαιούχων σε πράξεις ρυμοτομίας που έχουν ολοκληρωθεί.</li> <li>• Καθορισμός σχεδίου δόμησης με παραχωρήσεις χώρων για την δημιουργία κοινοχρήστων χώρων,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αξιοποίηση εθνικών και ευρωπαϊκών πόρων – χρηματοδοτήσεων (της ΕΕ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΠΕΣΔΔΑ).</li> <li>• Εκπαίδευση και ενημέρωση των πολιτών με προγράμματα της Ε.Ε για την απόκτηση οικολογικής και κοινωνικής συνείδησης.</li> <li>• Ένα σύνολο μελετών αξιοποιήθηκε στα πλαίσια των κοινοτικών επιχειρησιακών προγραμμάτων του ΠΕΠ και πιο ειδικά του URBAN το οποίο στόχευε στην ανάπτυξη των περιοχών μελέτης.</li> <li>• Στο ήδη υπάρχον ΠΣ Ηρακλείου γίνεται προσπάθεια αναβάθμισης περιοχών (π.χ. Αγ. Τριάδας, Παναείου κλπ.) και επίσης του πολιτιστικού Κέντρου της παλιάς πόλης (Λιοντάρια, 25<sup>ης</sup> Αυγούστου κλπ.).</li> <li>• Προσπάθεια αναβάθμισης χρήζων και οι περιοχές της 1<sup>ης</sup> (προ του '68) γενιάς αυθαιρέτων καθώς και της 2<sup>ης</sup> (προ του '77) και 3<sup>ης</sup> (προ</li> </ul>

δρόμοι, πάρκα, για την αναβάθμιση των οικισμών.	του '83) γενιάς αυθαιρέτων που εντάχθηκαν στις επεκτάσεις του ν.1337/83.
<b><u>Αδυναμίες</u></b>	<b><u>Απειλές</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Καθυστερήσεις στην ένταξη περιοχών σε σχέδιο πόλης (εφαρμογή Γ.Π.Σ.).</li> <li>• Καθυστερήσεις στην υλοποίηση των εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων (πράξεων εφαρμογής).</li> <li>• Ανεπάρκεια πόρων για την υλοποίηση των προβλεπόμενων υποδομών στις εντός σχεδίου περιοχές.</li> <li>• Αναρχη και ανεξέλεγκτη δόμηση στους περισσότερους οικισμούς του νέου Δήμου Ηρακλείου.</li> <li>• Ανεπαρκής έλεγχος χρήσεων γης με αποτέλεσμα τις συγκρούσεις αυτών.</li> <li>• Κυκλοφορικό αδιέξοδο (δυσχέρεια οδικής σύνδεσης).</li> <li>• Περιβαλλοντική υποβάθμιση.</li> <li>• Υποβάθμιση οικισμών, λόγω επέκτασης τους, με ταυτόχρονη παραβίαση των αρχών υπέρ φυσικού και αγροτικού τοπίου και των φυσικών πόρων (Δ.Ε. Γοργολαϊνης, Παλιανή &amp; Τεμένους).</li> <li>• Έλλειψη πολιτικής στέγασης λόγω περιορισμών θεσμικού πλαισίου.</li> <li>• Έλλειψη χωρητικότητας για τις οικιστικές ανάγκες .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η καθυστέρηση των διαδικασιών έγκρισης επέκτασης σχεδίου πόλης και πράξεων εφαρμογής.</li> <li>• Η συνέχιση της άναρχης δόμησης των οικισμών, και η έλλειψη καθορισμού χρήσεων γης, οδηγούν στην άσκηση έντονων πιέσεων στο φυσικό περιβάλλον.</li> <li>• Έλλειψη καθορισμού χώρων για πλατείες, δρόμους, πάρκα , χώρους άθλησης (Δ.Ε. Γοργολαϊνη, Παλιανή &amp; Τεμένους).</li> <li>• Η γεωργική γη συμπιέζεται στα όρια του Δήμου Ηρακλείου καθώς ασκείται μεγάλη οικιστική πίεση. Ταυτόχρονα αλλάζει και η σύνθεση του πληθυσμού της πόλης που οφείλεται και σ' άλλους παράγοντες (π.χ. μόρφωση, άνοδο επιπέδου, νέες ασχολίες κλπ.).</li> <li>• Η Βιομηχανική ζώνη από έντονα γεωργική γη τείνει και προωθείται σε καθαρά βιοτεχνική που σημαίνει αλλαγή του τοπίου του περιβάλλοντος και των γύρω περιοχών.</li> <li>• Ιδίως δε το υδάτινο δυναμικό της περιοχής και η ροή του ποταμού προς βορρά με πιθανή μόλυνσή του θα προκαλέσει προβλήματα στα βόρεια παράλια στον κόλπο του Ηρακλείου.</li> </ul>
<b>Θέμα Τοπικής Ανάπτυξης: <u>Αναβάθμιση Υποβαθμισμένων Περιοχών</u></b> (ιστορικό κέντρο & Ανατολικό – Δυτικό τμήμα νέου Δήμου Ηρακλείου)	
<b><u>Δυνατότητες</u></b>	<b><u>Ευκαιρίες</u></b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πληθυσμός της πόλης δεκτικός σε νέες προτάσεις. Ενδιαφέρον για τις μεθόδους που προάγουν την ποιότητα ζωής μέσα στην πόλη.</li> <li>• Υπάρχουν πολλά αιτήματα από τα δημοτικά διαμερίσματα για διανοίξεις και αναπλάσεις σε υποβαθμισμένες περιοχές.</li> <li>• Ανάπλαση περιοχής Αγ. Νεκταρίου (ενεργοποίηση χρηματοδοτικών μηχανισμών, όπως τα ΣΔΙΤ), για την αναβάθμιση της περιοχής και την γενικότερη αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου της Νέας Αλικαρνασσού.</li> <li>• Πρωτοβουλία ανάπτυξης καινοτόμων προσεγγίσεων των πολιτών, σε θέματα οικολογίας, προστασίας του περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μελέτες σε εξέλιξη για την αξιοποίηση και ανάδειξη των φυσικών πόρων.</li> <li>• Στο ήδη υπάρχον ΠΣ Ηρακλείου γίνεται προσπάθεια αναβάθμισης περιοχών (π.χ. Αγίας Τριάδας, Παναγίου κλπ.) και επίσης του πολιτιστικού Κέντρου της παλιάς πόλης (Λιοντάρια, 25<sup>ης</sup> Αυγούστου κλπ.).</li> <li>• Προσπάθεια αναβάθμισης χρήζουν και οι περιοχές της 1<sup>ης</sup> (προ του '68) γενιάς αυθαιρέτων καθώς και της 2<sup>ης</sup> (προ του '77) και 3<sup>ης</sup> (προ του '83) γενιάς αυθαιρέτων που εντάχθηκαν στις επεκτάσεις του ν.1337/83.</li> <li>• Δυνατότητες παραχώρησης τμήματος αιγιαλού για την υλοποίηση έργων καθαρισμού και έργων που θα αποτρέπουν την περαιτέρω υποβάθμιση της περιοχής.</li> </ul>
<b><u>Αδυναμίες</u></b>	<b><u>Απειλές</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ύπαρξη περιοχών υποβαθμισμένων εντός των ορίων της παλιάς πόλης (π.χ. η Αγ. Τριάδα, η περιοχή της Εφόδου, της Ανάληψης, περιοχές γύρω από την οδό Σπιναλόγκας, περιοχή Βίγλας – Πεδιάδος, τα Καμίνια κ.α.) που χρήζουν ειδικής μελέτης με στόχο την αναβάθμισή και την προσέλκυση σε αυτές επιχειρηματιών.</li> <li>• Η ρύπανση του περιβάλλοντος υποβαθμίζει την εικόνα των οικισμών, απειλεί την υγεία των κατοίκων και γενικότερα συμβάλλει στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ανομοιογενής και απότομη ανάπτυξη της περιφέρειας</li> <li>• Η εξαθλίωση των λεγόμενων «υποβαθμισμένων» περιοχών της Πόλης.</li> <li>• Δεν υπάρχουν χρηματοδοτικά προγράμματα τέτοια σε αριθμό και σε ύψος ώστε να προσελκύσουν νέους επιχειρηματίες.</li> <li>• Υποβάθμιση παράκτιας περιοχής του Δήμου (καταπάτηση αιγιαλού).</li> <li>• Μη προσέλκυση τουριστών – επισκεπτών στις περιοχές αυτές.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Άσχημη εμφάνιση του Δήμου στις εισόδους και εξόδους των οικισμών σε όλες τις Δημοτικές ενότητες.</li> </ul>	
<b>Θέμα Τοπικής Ανάπτυξης: Προστασία Περιοχών από Χρήσεις Γης</b> (χρήσεις βιομηχανίας- βιοτεχνίας & ειδικές χρήσεις: αεροδρόμιο, στρατόπεδα κ.α.)	
<u><b>Δυνατότητες</b></u>	<u><b>Ευκαιρίες</b></u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεταφορά του αεροδρομίου στο Καστέλι και αξιοποίηση του χώρου που καταλαμβάνει αυτό.</li> <li>• Μεταφορά φυλακών στη Νεάπολη και αξιοποίηση του χώρου που καταλαμβάνουν.</li> <li>• Εφαρμογή της Απόφασης Δημοτικού Συμβουλίου (αριθ.660/2007) η οποία αφορά τη δημιουργία δύο κυκλικών κόμβων, έναν βόρεια της Εθνικής από την μεριά του Αεροδρομίου και έναν νότια.</li> <li>• Αποκατάσταση χώρων ανεξέλεγκτης διάθεσης απορριμμάτων και αξιοποίηση των χώρων.</li> <li>• Οριοθέτηση και διευθέτηση των ρεμάτων Δήμου Ν. Αλικαρνασσού (Πρασσανό, Σιλαμιανό, Καρτερού, Μακράς Πεζούλας).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το θεσμικό πλαίσιο που αφορά την προστασία των πολιτών από τον θόρυβο είναι το Π. 1180 της 6-10-81 (ΦΕΚ 293/6-10-81) με το οποίο καθορίστηκαν για όλη τη χώρα τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια θορύβου των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων.</li> <li>• Προμελέτη του ΒΟΑΚ για την δημιουργία δύο κόμβων εκατέρωθεν της Εθνικής οδού Ηρακλείου – Αγ. Νικολάου (Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Ν. Αλικαρνασσού με αριθ. 660/2007).</li> <li>• Ρυμοτόμηση περιοχών εγκαταλελειμμένων στρατοπέδων μέσω της Υπηρεσίας Μετεγκατάστασης στρατοπέδων.</li> <li>• Αξιοποίηση τμήματος πρώην ΧΑΔΑ στη θέση «Δύο Αοράκια», σε συνδυασμό με τη λειτουργία του Μεγάλου Κλειστού Γυμναστηρίου σε όμορο ακίνητο.</li> </ul>
<u><b>Αδυναμίες</b></u>	<u><b>Απειλές</b></u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κίνδυνος απομάκρυνσης η/και εξαφάνισης ειδών (χλωρίδα και πανίδα) από ρύπανση λόγω έλλειψης σχεδιασμού προστασίας και φύλαξης περιοχών φυσικού κάλλους.</li> <li>• Ανεξέλεγκτη απόρριψη απορριμμάτων σε παραθαλάσσιες εκτάσεις.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ηχορύπανση της περιοχής του αεροδρομίου λόγω της προετοιμασίας απογείωσης - προσγείωσης των αεροσκαφών, αλλά και η δημιουργία επικίνδυνων συνθηκών λόγω των δεξαμενών καυσίμων που υπάρχουν στο αεροδρόμιο, υποβαθμίζουν την περιοχή και προκαλούν κίνδυνο στους κατοίκους.</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι έντονοι ρυθμοί οικιστικής και βιομηχανικής ανάπτυξης σε συνδυασμό με την άναρχη δόμηση. (κορεσμός ΒΙΠΕΗ).</li> <li>• Παρουσία εγκαταστάσεων σε εκτός θεσμοθετημένων χώρων περιοχές.</li> <li>• Καταπάτηση δημοτικών εκτάσεων (αεροδρόμιο, στρατόπεδα) και δυσκολία ορθής διαχείρισης αυτής.</li> <li>• Το Αεροδρόμιο, επιβαρύνει το περιβάλλον, δημιουργεί ηχορύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακή φόρτιση και αποτελεί καθημερινή απειλή για την ποιότητα ζωής των κατοικούν στο Δήμο Νέας Αλικαρνασσού.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κίνδυνος ατυχημάτων, λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας στη Λ. Ικάρου και στη Λ. Καζαντζίδη.</li> <li>• Καταστροφή του περιβάλλοντος από ανεξέλεγκτη πρόσβαση σε περιοχές προστασίας.</li> <li>• Κίνδυνος καταστροφής ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.</li> <li>• Κίνδυνος διάβρωσης του εδάφους, ή/και κατάληψης αιγιαλού λόγω του ανάγλυφου και της απορροής των όμβριων στους ΧΑΔΑ.</li> </ul>
<b>Θέμα Τοπικής Ανάπτυξης: <u>Προστασία Κοινόχρηστων χώρων (Κ.Χ.)</u></b> (υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι, & αστικό - περιαστικό πράσινο)	
<u><b>Δυνατότητες</b></u>	<u><b>Ευκαιρίες</b></u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι καιρικές συνθήκες είναι ευνοϊκές για την ανάπτυξη της χλωρίδας στην περιοχή μελέτης.</li> <li>• Οι κάτοικοι και οι φορείς της πόλης μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στη διατήρηση του πρασίνου.</li> <li>• Συντήρηση και φύλαξη Κ.Χ. μέσω της αυστηρής τήρησης του Κανονισμού Προστασίας Κ.Χ. και πάρκων καθώς και ενημέρωση πολιτών.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναμένεται η εφαρμογή του σχεδίου «Πράσινο Ηράκλειο» σε όλες τις περιοχές, και τα συνέπεια και η απόδοση των Κ.Χ. λόγω της διάνοιξης δρόμων.</li> <li>• Ευκαιρία για την περιοχή μελέτης αποτελεί η χρηματοδότηση από περιφερειακά και ευρωπαϊκά προγράμματα για την προστασία των Κ.Χ..</li> <li>• Χρηματοδοτήσεις από Ευρωπαϊκά προγράμματα.</li> </ul>
<u><b>Αδυναμίες</b></u>	<u><b>Απειλές</b></u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ελλιπής υλοποίηση σε περιοχές σχεδίου πόλεως, όσον αφορά την απόδοση των προβλεπόμενων κοινόχρηστων χώρων και τη διάνοιξη δρόμων.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κίνδυνος υφίσταται από την πιθανότητα κάποια χρονιά οι ετήσιες βροχοπτώσεις να είναι ιδιαίτερα χαμηλές και το Ηράκλειο να αντιμετωπίσει πρόβλημα υδροδό-</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη χώρων πρασίνου (πάρκα, παιδικές χαρές, παρτέρια κ.α.) σε αρκετές περιοχές της πόλης. Σε αυτό το πρόβλημα συμβάλει η υπέρβαση της χωρητικότητας του οικιστικού χώρου καθώς και η αυθαίρετη και εκτός σχεδίου δόμηση.</li> <li>• Υπάρχουν μεγάλες περιοχές που έχουν οικοδομηθεί αυθαίρετα χωρίς πρόβλεψη για κοινόχρηστους χώρους.</li> <li>• Αρκετές δεντροφυτεύεις χρήζουν ακατάλληλες καθώς δημιουργούν πρόβλημα το ριζικό τους σύστημα, δυσχεραίνουν τόσο την κυκλοφορία των πεζών όσο και των ΑΜΕΑ. Συνεπώς κρίνονται ακατάλληλα για την φύτευση τους σε πεζοδρόμια.</li> </ul>	<p>της. Στην περίπτωση αυτή θα δοθεί προτεραιότητα στην ύδρευση και θα υπάρξει κίνδυνος για το πράσινο.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η έλλειψη προστασίας δημοτικών κοινόχρηστων χώρων οδηγεί στον κίνδυνο καταπάτησης των εκτάσεων από ιδιώτες, με συνέπεια τη επιβράδυνση της ανάπτυξης των περιοχών αυτών</li> </ul>
<b>ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ: <u>ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ-ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ</u></b>	
<b>Θέμα Τοπικής Ανάπτυξης: <u>Ακίνητη Δημοτική Περιουσία</u></b>	
<b><u>Δυνατότητες</u></b>	<b><u>Ευκαιρίες</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η περιουσία του Δήμου Ηρακλείου έχει καταγραφεί, αποτιμηθεί και χωρίζεται ως εξής: (1) <b>Αστική</b>, όπου: (α): εντός πόλης Ηρακλείου και (β): σε περιοχές εκτός πόλης Ηρακλείου. (2) <b>Αγροτική</b>, όπου: (α) πλησίον της πόλης του Ηρακλείου και (β) σε περιοχές απομακρυσμένες από την πόλη του. (3) <b>Δημοτική Λαχαναγορά Ηρακλείου</b> και (4) <b>Εκπαίδευση</b>, όπου: (α) Σχολικά Κτίρια και (β) η περιουσία τους. Εκ των οποίων υπάρχει δυνατότητα περαιτέρω αξιοποίησης των ακινήτων των περιπτώσεων (1α) και (2α) με την άρση των περιορισμών ως προς την εκποίηση των ακινήτων (1β), (2β) και (4β).</li> <li>• Λειτουργία γραφείου ακίνητης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Θα μπορούσε να αξιοποιήσει την περιουσία του ο Δήμος Ηρακλείου εκμεταλλεόμενος τις κατά καιρούς ευκαιρίες προς πώληση των περιπτώσεων (1β) και (2β) με την άρση των περιορισμών περί εκποίησης ώστε να διατεθεί το προϊόν της εκποίησης για την αξιοποίηση της υπόλοιπης περιουσίας.</li> <li>• Δημιουργία συστήματος GIS για την ενημέρωση το Δημοτικού Κτηματολογίου, από το Δήμο Ηρακλείου.</li> <li>• Νομικές διαδικασίες για ξεκαθάρισμα ιδιοκτησιακού καθεστώτος.</li> <li>• Αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προκύπτουν από τη συνένωση με τον</li> </ul>

<p>περιουσίας των Δήμων, στελεχωμένο με κατάλληλες ειδικότητες.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Διερεύνηση διαδικασιών για αποχαρκτηρισμό τμημάτων κληροτεμαχίων από αρμόδιους φορείς, προκειμένου να αξιοποιηθούν.</li> </ul>	<p>Δήμο Ηρακλείου, όπου διαθέτει οργανωμένες νομικές υπηρεσίες και τμήμα περιουσίας, για την καταγραφή και αποτίμηση της περιουσίας των δημοτικών ενοτήτων.</p>
<b><u>Αδυναμίες</u></b>	<b><u>Απειλές</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Προβλήματα εντοπίζονται ως προς την εκμετάλλευση και αξιοποίηση στις κατηγορίες (1α) και (1β) του Δήμου Ηρακλείου.</li> <li>Ενώ ο τέως Δήμος Ν. Αλικαρνασσοῦ έχει μεγάλη ακίνητη περιουσία, δεν έχει αξιοποιηθεί αρκετά.</li> <li>Έλλειψη καταγραφής της Δημοτικής περιουσίας, καθώς και των διαδικασιών απόκτησης τίτλων ιδιοκτησίας (Δ.Ε. Γοργοαΐνη, Παλιανή, Τεμένους).</li> <li>Ανεπαρκής ενημέρωση του Δημοτικού Κτηματολογίου και μη χρήση σύγχρονων λογισμικών (GIS).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Τα περισσότερα ακίνητα και ειδικά οι περιπτώσεις (1β) και (2β), του Δήμου Ηρακλείου προέρχονται από δωρεά ή είναι κληροδοτήματα με περιορισμούς ως προς την εκποίηση τους.</li> <li>Υπάρχει ο κίνδυνος καταπάτησης των ακινήτων των περιπτώσεων (1β) και (2β) λόγω του περιορισμένου ελέγχου που απορρέει από την απόσταση.</li> <li>Χρονοβόρες διαδικασίες για αποβολές καταληψιών δημοτικών ακινήτων (Δικαστήρια κλπ).</li> <li>Χρονοβόρες διαδικασίες για την έγκριση μελετών από αρμόδιες υπηρεσίες (ΓΠΣ, πολεοδομικές μελέτες, οριοθετήσεις ρεμάτων κλπ).</li> </ul>
<b>Θέμα Τοπικής Ανάπτυξης: <u>Οικονομικές Δραστηριότητες</u></b>	
<b><u>Δυνατότητες</u></b>	<b><u>Ευκαιρίες</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Υλοποίηση επιμορφωτικών δράσεων για τον εκσυγχρονισμό και βελτίωση των μεθόδων και τεχνικών παραγωγής και την προώθηση νέων καλλιεργειών.</li> <li>Σύσταση και λειτουργία ενός δημοτικού φορέα αγροτικής ανάπτυξης με κατάλληλη στελέχωση ο οποίος θα παρέχει την κατάλληλη πληροφόρηση και καθοδήγηση των αγροτών.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αύξηση αριθμού επισκεπτών καθώς ορισμένες περιοχές του νέου Δήμου Ηρακλείου διαθέτει απεριόριστες δυνατότητες ανάπτυξης τις οποίες προσφέρει το φυσικό τους περιβάλλον (φαράγγια, ποτάμια, εναλλαγές τοπίων, ορειβατικό καταφύγιο κλπ).</li> <li>Αξιοποίηση Επενδυτικών ή άλλων προγραμμάτων.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδρυση και λειτουργία δημοτικού φορέα τουριστικής ανάπτυξης.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σύναψη συνεργασίας με ιδιωτικές εταιρίες του Δημοσίου (ΣΔΙΤ).</li> </ul>
<p><b><u>Αδυναμίες</u></b></p>	<p><b><u>Απειλές</u></b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη προστασίας χώρων τουριστικού ενδιαφέροντος.</li> <li>• Έλλιπής τουριστική ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως φυσιολατρικός, ορειβατικός, γαστρονομικός κλπ.</li> <li>• Ασήμαντος αριθμός επισκεπτών παρόλο που η περιοχή αποτελεί μια σαφή ανθρωπογεωγραφική και φυσική ενότητα με πλούσιο φυσικό, παραδοσιακό, ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον (Δ.Ε. Γοργοαΐνη, Παλιανή, Τεμένους).</li> <li>• Περιορισμός στήριξης των βασικών παραγωγικών δραστηριοτήτων (γεωργία – κτηνοτροφία), από τις Κοινοτικές επιδοτήσεις.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Υποβαθμισμένες περιοχές εξαιτίας της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος που δρα ανασταλτικά για την προσέλκυση τουριστών.</li> <li>• Περαιτέρω υποβάθμιση έως και καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος από ανεξέλεγκτη πρόσβαση σε περιοχές φυσικού κάλλους.</li> <li>• Ερήμωση των οικισμών και υψηλά επίπεδα γηραιού πληθυσμού (Δ.Ε. Γοργοαΐνη, Παλιανή, Τεμένους).</li> </ul>

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ηρακλείου, 2011-2014,  
& ίδια επεξεργασία

## 4. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ ΣΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ.

Οι πόλεις είναι εκ των πραγμάτων «τεχνητά οικοσυστήματα», καθώς αποτελούν ουσιαστικά ανθρώπινες παρεμβάσεις στο φυσικό χώρο. Η αστική διάχυση, συνδέεται από τη μια μεριά με τη μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων σε μια περιοχή και από την άλλη με την συνεχή επέκταση των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων σε φυσικές περιοχές, όπως η αγροτική γη.

Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης στο Ηράκλειο δεν συνδέεται μόνο με την κατοικία, καθώς η μεγάλη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού στην πόλη του Ηρακλείου οδήγησε στην ανάγκη εύρεσης νέων περιοχών για τη χωροθέτηση επιχειρήσεων, κατοικίες, αστικών εξυπηρετήσεων, δικτύων κ.α.. Έτσι με το πέρασμα του χρόνου η διαθέσιμη χωρητικότητα και η πυκνότητα απασχόλησης στο κέντρο μειώνονται, και οι δραστηριότητες μεταφέρονται στην περιαστική ζώνη (όπως η Βιομηχανική Περιοχή Ηρακλείου).

### 4.1. Αίτια αστικής διάχυσης του νέου Δήμου Ηρακλείου.

Για την ερμηνεία της αστικής διάχυσης του Δήμου Ηρακλείου, είναι κρίσιμο να τη θεωρήσουμε ως ένα πολυσύνθετο φαινόμενο, το οποίο εκφράζεται πρωτογενώς στο φυσικό χώρο της πόλης, μέσα από την εξάπλωση του αστικού ιστού και των χρήσεων γης. Ο μετασχηματισμός του περιαστικού χώρου μπορεί εύκολα να γίνει αντιληπτός μέσα από την παρατήρηση του δομημένου χώρου και την ραγδαία εξάπλωση των αστικών χρήσεων στην αγροτική και περιαστική ενδοχώρα. Ωστόσο για την εμφάνιση του φαινομένου συμβάλουν και άλλοι παράγοντες όπως οικονομικοί, πληθυσμιακοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί καθώς και πολιτικοί, που σχετίζονται με το σχεδιασμό του χώρου.

Πίνακας 4.1. Διαστάσεις της αστικής διάχυσης του Δήμου Ηρακλείου

ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ
(1) Κατανομές αστικής κυψέλης & χρήσεων γης, (2) προσβασιμότητα οδικού δικτύου, (3) και κατανομή αστικών υποδομών.	(1) Αγορά γης, (2) και αξίες γης – ακινήτων.	(1) Μεταβολές πληθυσμού, (2) κοινωνικά και δημογραφικά χαρακτηριστικά, (3) και ζητήματα κοινωνικού διαχωρισμού.	(1) Περιβαλλοντικές συνέπειες εξάπλωσης, (2) ζητήματα ενεργειακής κατανάλωσης και βιωσιμότητας, (3) και κυκλοφοριακή συμφόρηση.	(1) Ζητήματα νομοθεσίας και όρων δόμησης, (2) κίνητρα και αντικίνητρα περιαστικής ανάπτυξης.

Πηγή: Λαγαριάς, (σσ.49) & ίδια επεξεργασία

#### **4.1.1. Χωρική παράγοντες.**

Μελετώντας την πρώτη ενότητα προσεγγίσεων η οποία στηρίζεται στην χωρική διάσταση του φαινομένου, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι είναι η περισσότερο εύκολα αναγνωρίσιμη. Σύμφωνα με την ανάλυση της περιοχής μελέτης (κεφάλαιο 3), παρατηρούμε ότι το περιαστικό τοπίο μετασχηματίζεται ριζικά, καθώς οι αγροτικές εκτάσεις συρρικνώνεται, και κτίσματα, δρόμοι και υποδομές εμφανίζονται, αλλοιώνοντας την εικόνα της πόλης (Δ.Ε. Ηρακλείου και Δ.Ε Νέας Αλικαρνασσού). Πιο συγκεκριμένα η διάσταση αυτή επικεντρώνεται στη διερεύνηση των κατανομών και μεταβολών των αστικών χρήσεων γης σε σχέση με τα γενικά χαρακτηριστικά του αστικού συστήματος. Από την ανάλυση προκύπτει ότι οι παράγοντες που συντελούν στην αστική εξάπλωση της περιοχής μελέτης είναι η επέκταση των δικτύων υποδομής, η αύξηση της προσβασιμότητας και της επισκεψιμότητας (λόγω της ανάπτυξης του τουρισμού και εναλλακτικών μορφών τουρισμού), η ανακατανομή των χρήσεων γης προς όφελος της περιφέρειας, ο κορεσμός του κέντρου της πόλης και της Βιομηχανικής περιοχής Ηρακλείου (ΒΙΠΕ), καθώς και η έλλειψη ελεύθερων εκτάσεων στο κέντρο (λόγω του κορεσμού της χωρητικότητας).

#### **4.1.2. Οικονομικοί παράγοντες.**

Όσον αφορά την οικονομική διάσταση, η χωροθέτηση και λειτουργία βιομηχανικών μονάδων σε απόσταση από τις ήδη ανεπτυγμένες προαστιακές περιοχές, αφενός δημιουργεί κενές ενδιάμεσες ζώνες, αφετέρου ευνοεί την ασυνεχή ανάπτυξη. Οι επεκτάσεις αυτές επιλέγονται για δόμηση διότι οι κάτοικοι ωφελούνται από τις φθηνότερες τιμές της γης και την βελτίωση της προσβασιμότητας μέσα από υποδομές του οδικού δικτύου. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι οι αξίες γης συνδέονται άμεσα με το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, καθώς η ύπαρξη σημαντικών και φθηνότερων (συγκριτικά με τις κεντρικές περιοχές), διαθέσιμων εκτάσεων στις περιαστικές περιοχές, αποτέλεσε καθοριστικό στοιχείο για την ανάπτυξη τους. Επιπλέον σε επίπεδο ιδιωτών, οι ιδιοκτησίες στις περιαστικές ζώνες θεωρούνται καλύτερες επενδύσεις λόγω της δυνατότητας τους να παρουσιάσουν ραγδαία αύξηση στην αξία τους. Εξάλλου η εξωτερικών αρνητικών και οικονομικών και συμφόρησης στις κεντρικές περιοχές ήταν αναμενόμενο να οδηγήσει σε μια αποκέντρωση σε περιοχές άμεσης γεινίασης ώστε να διασφαλίζονται και οι προϋποθέσεις επικοινωνίας και άμεσης επαφής με διαφορετικές δραστηριότητες. Υπό αυτό το

πρίσμα η οικονομική αποκέντρωση τροφοδοτεί τις Δ.Ε. Γοργολαΐνη, Παλιανής και Τεμένους, οι οποίες γειτνιάζουν με την Δ.Ε. Ηρακλείου.

#### **4.1.3. Κοινωνικοί παράγοντες.**

Σύμφωνα με την κοινωνική διάσταση, η αύξηση του πληθυσμού αλλά και η μεταβολές στην κατανομή του, αποτέλεσαν σημαντικούς παράγοντες εμφάνισης του φαινομένου στην περιοχή μελέτης. Οι εσωτερικές μεταναστεύσεις ήδη από την δεκαετία του Β' Παγκόσμιου πόλεμου και η ανοδική πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Ηρακλείου, οδήγησαν στις αυξημένες ανάγκες για στέγαση με αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη οικιστική ανάπτυξη της πόλης, και την εμφάνιση του φαινομένου της εκτός σχεδίου δόμησης. Παράλληλα η εκμετάλλευση των πολιτών, και η πλασματική τους ανάγκη για παραθεριστική κατοικία (β' κατοικία), οδήγησαν και στην δημιουργία της αυθαίρετης δόμησης, ένα φαινόμενο το οποίο είναι αρκετά έντονο και φημίζεται γι' αυτό η πόλη του Ηρακλείου.

#### **4.1.4. Περιβαλλοντικοί παράγοντες.**

Από την σκοπιά της περιβαλλοντικής διάστασης, σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε (ανάλυση swot), τα αρνητικά περιβαλλοντικά στοιχεία της περιοχής μελέτης, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση (αύξηση εκπομπών CO<sub>2</sub>), η συμφόρηση, η σπατάλη ενέργειας, καθώς και η έλλειψη πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων αποτελούν παράγοντες που συντελούν στην αλλοίωση των κεντρικών περιοχών και συμβάλουν στην εξάπλωση του αστικού ιστού, για την αναζήτηση προαστιακής κατοικίας, για ένα πιο υγιές και βιώσιμο περιβάλλον, με στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

#### **4.1.5. Πολιτικοί παράγοντες.**

Τέλος όσον αφορά την πολιτική διάσταση του σχεδιασμού του χώρου, παρατηρείται ότι η απουσία ενός σχεδιαστικού πλαισίου ρύθμισης της κατανομής των χρήσεων γης, η απουσία ελέγχου και η πριμοδότηση ιδιωτικών συμφερόντων, αποτελούν βασικούς παράγοντα που συντελούν στην αστική εξάπλωση της περιοχής μελέτης. Αντίθετα μια έγκυρη θεσμοθέτηση μέτρων περιορισμού της εξάπλωσης αποδεικνύει ότι ιστορικά μπορεί να μεταβάλει τις παραγόμενες κατανομές, όπως αυτές συναντώνται στα παραδείγματα των νέων πόλεων της Αγγλίας και της Γαλλίας με τη θεσμοθέτηση πράσινων ζωνών κ.α. (Λαγαριάς, 2013:55).

## **4.2. Επιπτώσεις της αστικής διάχυσης του νέου Δήμου Ηρακλείου.**

Το Ηράκλειο του 21<sup>ου</sup> αιώνα είναι μια επαρχιακή μεγαλούπολη, που αναπτύσσεται γοργά και ανεξέλεγκτα, συγκεντρώνοντας σήμερα το 45% του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων του Νομού και οικονομικά, κοινωνικά και διοικητικά επηρεάζει υπέρ-τοπικά, όλη την Κρήτη.

Η γρήγορη επέκταση της πόλης, προέκυψε σαν άμεση συνέπεια της ραγδαία αύξησης του πληθυσμού και της οικονομικής άνθησης, λόγω της ανάπτυξης αρχικά της γεωργίας και του εμπορίου και αργότερα του τουρισμού, ανάπτυξη που φυσικά δεν συμβάδισε με ανάλογα γρήγορο σχεδιασμό στις υποδομές, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν πολεοδομικές δυσλειτουργίες και έκδηλη υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Το λεγόμενο «ιστορικό κέντρο» παραμένει πάντοτε ο κεντρικός πυρήνας και μέσα στην εντός των τειχών πόλη συγκεντρώνεται η πλειονότητα των διοικητικών, επιχειρηματικών, οικονομικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων της. Γύρω από αυτόν τον πυρήνα (όπου τα ενετικά τείχη αποτελούν το εξωτερικό κέλυφος του) ακτινωτά και ομόκεντρα, αναπτύσσεται ο πολεοδομικός ιστός της νέας πόλης, που αφορά κυρίως περιοχές κατοικίας και επεκτάσεις κατά μήκος των τριών βασικών οδικών αξόνων της πόλης προς τα δυτικά (Χανιά), ανατολικά (Άγιο Νικόλαο) και νότια (κάμπος Μεσσαράς).

Ωστόσο οι επιπτώσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης στο Ηράκλειο, μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τέσσερις ενότητες προβλημάτων: (1) η παρακμή, (2) η έλλειψη δημόσιων χώρων, (3) τα κυκλοφοριακά προβλήματα, (4) η υποβάθμιση του δομημένου χώρου και τέλος (5) οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

### **4.2.1. Παρακμή του ιστορικού κέντρου.**

Μελετώντας την πρώτη ενότητα προβλημάτων, η οποία αφορά την παρακμή του κέντρου του Ηρακλείου, παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των δραστηριοτήτων και των λειτουργιών είναι συγκεντρωμένες εντός των τειχών της πόλης. Αναλυτικότερα το σύνολο των ιδιωτικών και δημόσιων υπηρεσιών, οι επιχειρήσεις του εμπορίου, της αναψυχής και του τουρισμού είναι χωροθετημένες στο κέντρο της πόλης, με αποτέλεσμα την άναρχη επέκταση της πόλης και την παρουσία μιας εικόνας με υπερβολική ανάμειξη και πυκνότητα χρήσεων.



#### **4.2.2. Έλλειψη δημόσιων χώρων.**

Όσον αφορά την δεύτερη ενότητα προβλημάτων και συγκεκριμένα την έλλειψη δημόσιου χώρου κυρίως στη Δ.Ε. Ηρακλείου (διότι οι υπόλοιπες Δ.Ε. διαθέτουν ακίνητη δημόσια περιουσία, η οποία όμως δεν αξιοποιείται κατάλληλα), παρατηρείται ότι με τη βοήθεια των ρυθμιστικών σχεδίων και με την επικουρία των ιδιωτικών συμφερόντων, ο κοινόχρηστος χώρος συρρικνώθηκε στο ελάχιστο δυνατό προς όφελος της εμπορικής εκμετάλλευσης. Το ελάχιστο πράσινο και οι πλατείες της πόλης αποτελούν τμήματα που με την σειρά τους εξυπηρετούν τις ανάγκες των παραπλήσιων ιδιωτικών χώρων, καθώς λειτουργούν σαν ανοιχτοί χώροι – αυλές για τα παρακείμενα καφέ, αναψυκτήρια, εστιατόρια κ.λ.π. και όχι σαν χώροι πρασίνου, περιπάτου και παιχνιδιού. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων έχει να κάνει με την ανεπάρκεια του σχεδιασμού της πόλης, την αυθαίρετη δόμηση και την έλλειψη της αναγκαίας χρηματοδότησης για τις απαλλοτριώσεις.

#### **4.2.3. Κυκλοφοριακά προβλήματα.**

Σύμφωνα με τα κυκλοφοριακά προβλήματα ο Δήμος του Ηρακλείου παρουσιάζει ανεπάρκεια στις κεντρικές οδικές αρτηρίες καθώς και στο δίκτυο των πεζοδρόμων και των ποδηλατοδρόμων. Η αυξημένη χρήση των ιδιωτικών Ι.Χ., και η μειωμένη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, προκαλούν έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα. Στο γεγονός αυτό έχει συμβάλει φυσικά και έλλειψη χώρων στάθμευσης με αποτέλεσμα οι παράδρομοι να μετατρέπονται σε χώρους στάθμευσης και να δυσχεραίνει η κυκλοφορία των οχημάτων μέσα από αυτούς.

#### **4.2.4. Υποβάθμιση του δομημένου χώρου.**

Όσον αφορά την υποβάθμιση του δομημένου χώρου, ήδη από την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδίου του 1936, είχε ξεκινήσει η αλλοίωση του παραδοσιακού ιστού της πόλης, όπου επέφερε την καταστροφή και ερείπωση παραδοσιακών και αξιόλογων κτιρίων, ιστορικών μνημείων και τοπόσημων. Επιπλέον από περιοχή σε περιοχή ο συντελεστής δόμησης (ΣΔ) αλλάζει. Έτσι στην περιοχή εντός των τειχών ο υψηλός ΣΔ σε συνδυασμό με το περιορισμένο εμβαδόν των οικοπέδων, δημιούργησαν συνθήκες για μια άναρχη και ανεξέλεγκτη ανάπτυξη. Παράλληλα η καθυστέρηση και η έλλειψη ελέγχου του πολεοδομικού σχεδιασμού δημιούργησαν το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης, με αποτέλεσμα να εντείνεται η καταπάτηση και αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος και να υποβαθμίζεται η ποιότητα και η αισθητική του δομημένου αστικού χώρου.

#### **4.2.5. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις.**

Τέλος τα περιβαλλοντικά προβλήματα του Ηρακλείου από την αστική διάχυση δεν μπορούν να θεωρηθούν αμελητέα. Μια ταχέως αναπτυσσόμενη πόλη όπως το Ηράκλειο, το οποίο εξαπλώνεται σε κάθε γειτονική περιοχή, με έλλειψη ολοκληρωμένης ρυμοτομίας, επιφέρει προβλήματα τόσο στο περιβάλλον όσο και στον άνθρωπο. Επιγραμματικά θα μπορούσαν να απορυθμιστούν ως εξής: (1) ο κατακερματισμός της γης όπου οδηγεί στον περιορισμό του αγροτικού και φυσικού χώρου και στην καταστροφή της χλωρίδας, πανίδας και του φυσικού πλούτου, (2) η αυξανόμενη κυκλοφορία όπου οδηγεί στην ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω εκπομπής καυσίμων και παραγωγής CO<sub>2</sub>, στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, στην κλιματική αλλαγή και στην ηχορύπανση και τέλος (3) η ασφυκτική ζωή της πόλης και οι συνθήκες υγιεινής που συνεχώς εντείνονται, όπου επιδρούν αρνητικά στην υγεία των κατοίκων και στην βιωσιμότητα της πόλης.

### **4.3. Προτάσεις.**

#### **4.3.1. Πρώτη πρόταση.**

Οι οχυρώσεις μια πόλης αποτελούν ένα σημάδι στο τοπίο της πόλης με το οποίο αποδεικνύεται και υπενθυμίζεται η κληρονομιά της ιστορίας της. Μέσα από την μελέτη περίπτωσης, παρατηρούμε ότι τα μεγάλα οχυρωματικά συγκροτήματα μπορούν να συμβάλλουν στην βελτίωση των όρων διαβίωσης και της ποιότητας του περιβάλλοντος της πόλης και της ζωής των κατοίκων της. Τέτοια συγκροτήματα προσφέρουν ένα μεγάλο, συνεχή χώρο σε άμεση σχέση με το πολεοδομικό κέντρο, στο οποίο μπορούν να αναπτυχθούν χώροι πρασίνου και αναψυχής σχετιζόμενοι με τους ιστορικούς πόρους της πόλης.

Στο εξωτερικό οι πόλεις που διατηρούν, μέχρι σήμερα, τον οχυρωματικό τους περίβολο και τα τείχη τους, είναι αρκετές, και στην μεγάλη πλειοψηφία τους τα παραδείγματα απέχουν από την πραγματικότητα της πόλης του Ηρακλείου. Παράδειγμα προς μίμηση αποτελεί η πόλη Lucca της Τοσκάνη, που βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Ιταλίας<sup>1</sup> (Γκολέμης, 2008:26).

Η Lucca είναι διάσημη για τη μεσαιωνική αρχιτεκτονική και τα ανέπαφα τείχη της, τα οποία περικλείουν δεκάδες μικρές εκκλησίες, στενά πλακόστρωτα δρομάκια και πολυάριθμα μουσεία και μνημεία. Η επαρχία είναι πλούσια σε παράδοση και ιστορία, και χάρη στην κεντρική της θέση αποτελεί κομβικό σημείο για αιώνες. Στην

ύπαιθρο γύρω από Λούκα είναι χωροθετιμένες ιστορικές βίλες, οι οποίες περιβάλλονται από εντυπωσιακά πάρκα (<http://www.discovertuscanyc.com/lucca/>).

Με το πέρασμα των χρόνων, καθώς η πόλη επεκτάθηκε και εκσυγχρονίστηκε, τα τείχη που περιβάλλουν την παλιά πόλη διατηρήθηκαν, γεγονός που δεν έγινε το ίδιο για πολλές άλλες πόλεις της Τοσκάνης, όπως τη Φλωρεντία. Καθώς οι τοίχοι έχασαν τη στρατιωτική τους σημασία, η κορυφή των τειχών έγινε μια πεζοδρομημένη περιοχή, και σήμερα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα αξιοθέατα της Lucca (βλ. Παράρτημα Εικόνων). Η περιοχή γύρω από τα τείχη έχει καλυφτεί με πράσινο γρασίδι και έχουν φυτευτεί δέντρα κατά μήκος των τοίχων, συνεπώς έχει δημιουργηθεί ένας περιβαλλοντικός διάδρομος, ο οποίος περιβάλλει την πόλη και σταματάει την άναρχη επέκταση της (Puosi, 2013).

Το γεγονός αυτό, προσφέρει ένα ιδανικό σενάριο για τους λάτρεις της πεζοπορίας αλλά και του ποδηλάτου καθώς οι επισκέπτες μπορούν να απολαύσουν μια βόλτα περιμετρικά των τειχών. Παράλληλα το μεγαλύτερο μέρος της πόλης εντός των τειχών είναι πεζόδρομος και αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα σημαντικό ποσοστό των κατοίκων της περιοχής να χρησιμοποιούν συνήθως ποδήλατα για την ημερήσια μεταφορά τους. Γεγονός που συμβάλει τόσο στην βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης, όσο και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Έχοντας ως πρότυπο την πόλη Lucca της Ιταλίας, προτείνεται “η προστασία και ανάδειξη του οχυρωματικού περιβάλλοντος της πόλης του Ηρακλείου, μέσω της δημιουργίας ενός περιβαλλοντικού διαδρόμου περιμετρικά των τειχών της, συνδυαζόμενο με την ανάδειξη και αξιοποίηση του μνημειακού πλούτου της παλιάς πόλης”.

Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται με το σχεδιασμό ενός προγράμματος δράσεων που αποσκοπεί στην προβολή και ανάδειξη του μεγαλύτερου και καλύτερα μέχρι σήμερα σωζόμενου μεσαιωνικού οχυρωματικού περιβάλλοντος στην Ανατολική λεκάνη της Μεσογείου, που τονίζει ιδιαίτερα την ιστορική φυσιογνωμία της πόλης του Ηρακλείου.

Το μνημείο των ενετικών τειχών αποτέλεσε το όριο μέσα στο οποίο αναπτύχθηκε η πόλη μέχρι το 1945, έκτοτε ακολούθησε η οικιστική επέκταση νότια, ανατολικά και δυτικά της περιοχής μελέτης, με αποτέλεσμα η ζώνη του συγκροτήματος των οχυρώσεων να περικλυσθεί μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα και να οριοθετήσει έτσι την παλιά πόλη. Η έντονη οικιστική ανάπτυξη που ακολούθησε προς την εύφορη

αγροτική ύπαιθρο σε συνδυασμό με τη βελτίωση των οδικών δικτύων που μείωσαν τις χρόνο – αποστάσεις, είχε ως αποτέλεσμα τμήματα των τειχών να κατεδαφιστούν και να υποστούν αλλοίωση.

Όσο τα τείχη αποτελούσαν το εξωτερικό όριο της πόλης τα πράγματα ήταν πιο αρμονικά καθώς παρείχε προστασία στους κατοίκους της περιοχής. Συγκεκριμένα η πόλη βρισκόταν ‘εντός των τειχών’, τα τείχη λειτουργούσαν ως οχυρωματικοί περίβολοι και η επαρχία βρισκόταν ‘εκτός των τειχών’. Από τη στιγμή όμως που η επέκταση του αστικού ιστού άρχισε να ξεπερνά τα τείχη, ανοίχτηκαν μεγάλες «πόρτες», καθώς αποτέλεσαν εμπόδιο για την εξάπλωση του ιστού, με σκοπό να εξυπηρετηθεί η ολοένα αυξανόμενη κίνηση των μέσων μεταφοράς προς την ύπαιθρο.

Αναλυτικότερα δημιουργήθηκαν μεγάλα ρήγματα σε τμήματα του τείχους όπως: (1) στη δυτική πλευρά, δίπλα στην πύλη του Παντοκράτορα (νυν Χανιόπορτα), (2) μεταξύ των προμαχώνων Μαρτινέγκο και Βηθλεέμ (νυν κομμένο μπεντένι), (3) ανατολικά της πύλης Ιησού (νυν καινούργια πόρτα) και τέλος (4) οι σημαντικότερες φθορές και καταστροφές τμημάτων, έγιναν στο βόρειο παραλιακό τμήμα του τείχους για να περάσει η παραλιακή οδός που διέσχισε τελικά το βόρειο μέτωπο της πόλης, που είχε ως αποτέλεσμα την εξαφάνιση ενετικών πυλών, νεωρίων, τμημάτων του ενετικού λιμανιού και των τειχών (Γκολέμης, 200:19).

Πλέον τα ενετικά τείχη του Ηρακλείου αποτελούν ένα ογκώδες και επιβλητικό οχυρωματικό έργο συνολικού μήκους 7χλμ., που καταλαμβάνει έκταση 200 στρεμμάτων. Ο οχυρωματικός περίβολος, έχει τριγωνικό σχήμα, με τη βάση προς τη θάλασσα, και αποτελεί ουσιαστικά ένα τεράστιο ανάχωμα. Τα τείχη αποτελούνται από επτά καρδιόσχημους προμαχώνες, λίθινης τοιχοποιίας, οι οποίοι ενώνονται με τα ευθύγραμμα τμήματα της περιτείχισης και περιβάλλονται από τάφρο πλάτους 40–60μ (<http://odysseus.culture.gr/>). Σε ενδιάμεση στάθμη από την τάφρο μέχρι την κορυφή των τειχών υπάρχουν χαμηλές πλατείες που μέσω στοών και πυλών οδηγούν από το επίπεδο της τάφρου στο εσωτερικό της πόλης. Παρατηρείτε λοιπόν μια εναλλαγή καθώς λόγω του ανάγλυφου του εδάφους δημιουργούνται πολλά επίπεδα.

Εικόνα 4.1. Απεικόνιση τμήματος των ενετικών τειχών



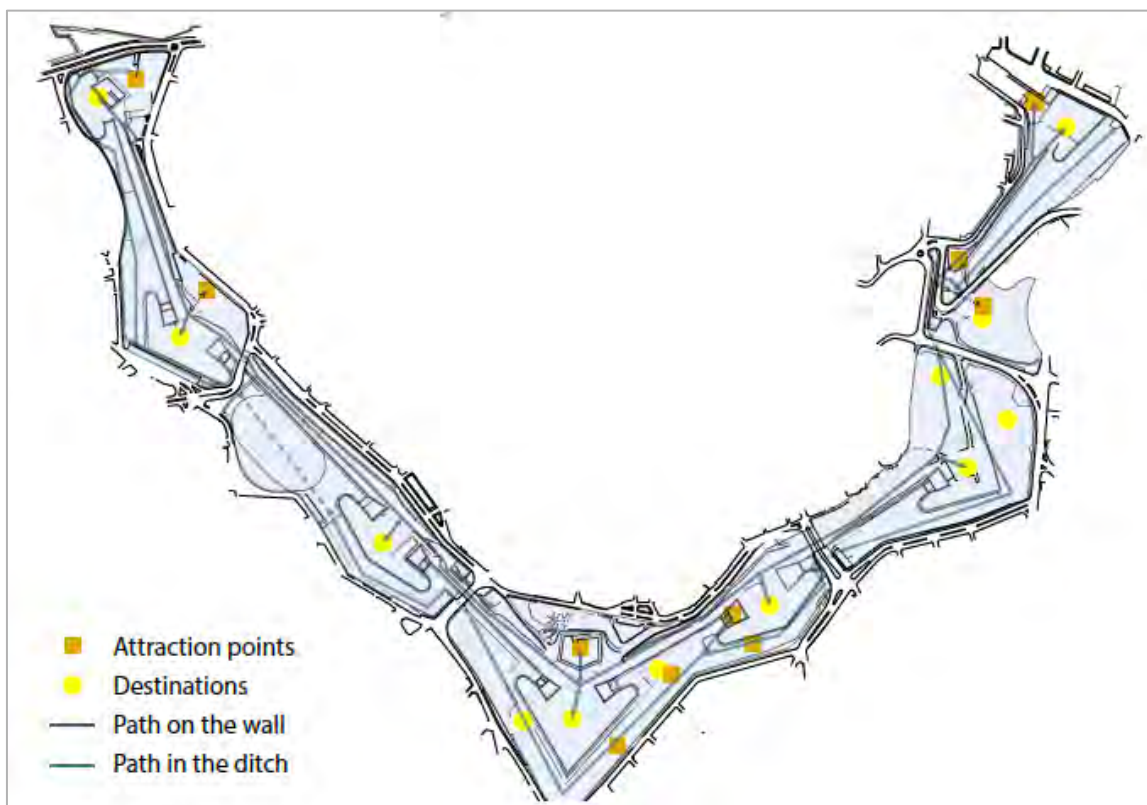
Πηγή: [www.google.gr](http://www.google.gr) & ίδια επεξεργασία

Η δημιουργία ενός περιβαλλοντικού διαδρόμου περιμετρικά των τειχών θα συμβάλλει στην ορθή αξιοποίηση ενός ανοιχτού χώρου πρασίνου μέσω της δημιουργίας χώρων περιπάτου, αναψυχής, άθλησης και ψυχαγωγίας, με στόχο την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Στο υψηλότερο επίπεδο των τειχών, προτείνεται η δημιουργία μιας λωρίδας ποδηλατοδρόμου, σε όλο το μήκος, καθώς τα τελευταία χρόνια διοργανώνεται σε ένα τμήμα τους, το χειμερινό πρωτάθλημα ποδηλασίας (MTB) και πραγματοποιούνται «βόλτες με ποδήλατα στα ενετικά τείχη», από διάφορους αθλητικούς συλλόγους.

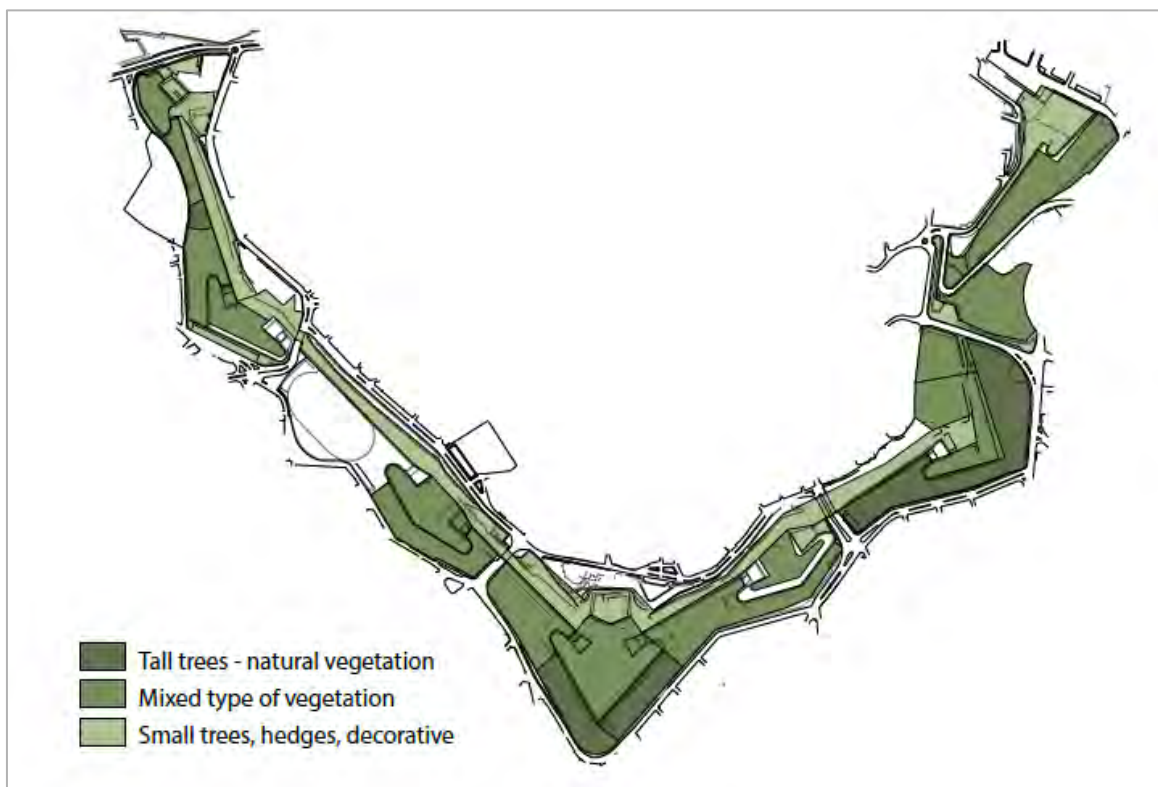
Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία λωρίδας περιπάτου από χλοοτάπητα και εκατέρωθεν αυτής, θα υπάρχει χαμηλή βλάστηση με επικράτηση φρυγάνων και αρωματικών φυτών (θυμάρι, ρίγανη, φασκομηλιά και λεβάντα). Η πρόταση αυτή αποτελεί μια εναλλακτική λύση εδαφοκάλυψης, η οποία πέρα από την αισθητική / διακοσμητική ανάγκη της περιοχής μελέτης, είναι κυρίως λειτουργική και οικολογική. Επιπλέον προτείνεται η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού όπως παγκάκια, κίосκια διαφόρων τύπων και απορριμματοδέκτες.

Εικόνα 4.2.α. : Προτεινόμενες διαδρομές και προορισμοί εντός των τειχών



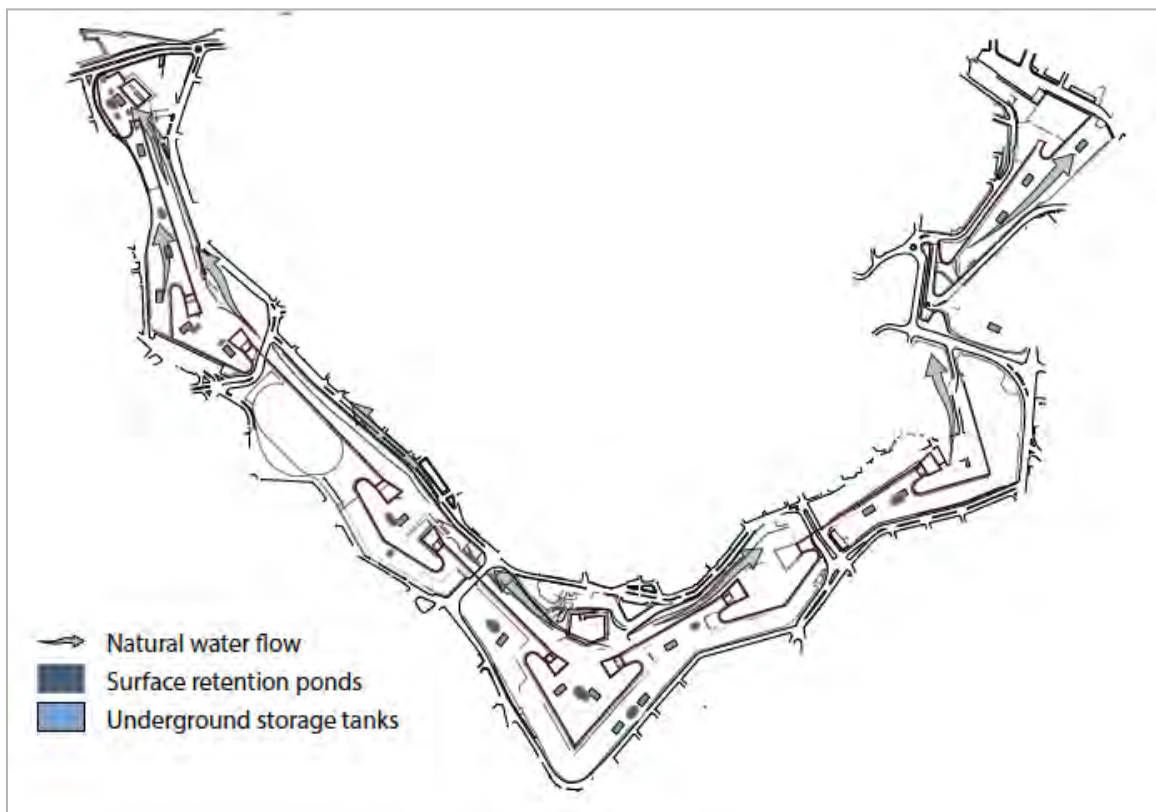
Πηγή: Nasos, 2013 (pg.102)

Εικόνα 4.2.β. : Προτεινόμενη εδαφική κάλυψη εντός των τειχών



Πηγή: Nasos, 2013 (pg.102)

Εικόνα 4.2.γ. : Προτεινόμενη διαδρομή υδάτων εντός των τειχών



Πηγή: Nasos, 2013 (pg. 96 & 104)

Στο μεσαίο επίπεδο όπου βρίσκονται οι επιπρομαχώνες και οι χαμηλές πλατείες προτείνεται η ορθή αξιοποίηση τους με στόχο την δημιουργία χώρων πολιτισμού, αναψυχής και διασκέδασης καθώς η αποκατάσταση και η συντήρηση τους μπορούν να συμβάλουν στην υλοποίηση του στόχου.

Πιο συγκεκριμένα, στον επιπρομαχώνα του Μαρτινέγκο υπάρχει τα τελευταία σαράντα περίπου χρόνια ο τάφος του μεγάλου κρητικού συγγραφέα του Νίκου Καζαντζάκη ο οποίος αποτελεί πλέον ένα τουριστικό πόλο έλξης. Στον επιπρομαχώνα Ιησού υπάρχει ένα ασύλλιο από πεύκα όπου τους καλοκαιρινούς μήνες παρατηρείται έντονη επισκεψιμότητα καθώς έχει χωροθετηθεί ένα υπαίθριο αναψυκτήριο και έχει δημιουργηθεί ένας κατάλληλος χώρος για μικρούς και μεγάλους. Επιπλέον το τμήμα του άνω μέρους των τειχών από τον προμαχώνα του Ιησού μέχρι τον προμαχώνα Βιτούρι χρησιμοποιείται σαν δημοτικός χώρος στάθμευσης. Τέλος ο επιπρομαχώνας που βρίσκεται πάνω στον προμαχώνα Βιτούρι χρησιμοποιείται σαν προσκοπικός χώρος και ένα τμήμα του σαν δημοτικός χώρος στάθμευσης.

Όσον αφορά τις χαμηλές πλατείες, ο Δημοτικός Κινηματογράφος ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2007 και βρίσκεται στη νοτιοανατολική χαμηλή πλατεία του προμαχώνα Βηθλεέμ των ενετικών τειχών. Επίσης, ο χώρος φιλοξενεί και

παράλληλες εκδηλώσεις, κινηματογραφικές και μη. Αντίστοιχα και οι χαμηλές πλατείες των Προμαχώνων Ιησού και Μαρτινέγκο, μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των εργασιών Στατικής και Αρχιτεκτονικής Αποκατάστασης, διαμορφώθηκαν κατάλληλα σε εκθεσιακούς χώρους, καθώς τα τελευταία χρόνια η ορθή αξιοποίηση τους, τις έχει ανάδειξη σε πολιτιστικό πόλο έλξης, αφού διοργανώνονται αρκετές εκδηλώσεις εντός αυτών.

Τέλος προβλέπεται ειδικός φωτισμός σε όλους τους χώρους (φωτιστικά για το ποδηλατοδρόμιο, φωτιστικά για τους πεζόδρομους, για το παρκινγκ, για τα πάρκα με φυτεύσεις και τις πλατείες). Επιπλέον η συντήρηση του οχυρωματικού περιβάλλοντος και οι μελέτες αποκατάστασης αποτελούν συμπληρωματικές δράσεις για την υλοποίηση της συγκεκριμένης πρότασης. Ήδη ο Πανελλήνιος Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός χρήσεων (master plan), έχει συμβάλλει σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό για την πλήρη αξιοποίηση και ανάδειξη όλων των τμημάτων της ενετικής οχύρωσης. Προς την κατεύθυνση αυτή, έχει μέχρι στιγμής ολοκληρωθεί η αναγκαία για το διαγωνισμό τοπογραφική αποτύπωση του συνόλου των τειχών και συντάσσεται το τεύχος της προκήρυξης του Διαγωνισμού.

Συμπερασματικά η αξιοποίηση και ορθή διαχείριση του πλεονασματικού αυτού χώρου με τα ιδιαίτερα παραδοσιακά - ιστορικά χαρακτηριστικά αποτελεί μια πρόκληση, η οποία μπορεί να δημιουργήσει μια νέα εικόνα για την πόλη και να συμβάλλει στο πλαίσιο της πολιτικής της Δημοτικής Αρχής «Πράσινο Ηράκλειο». Παράλληλα ο αστικός ιστός της παλιάς πόλης του Χάνδακα της ενετοκρατίας και των μετέπειτα ιστορικών περιόδων γίνεται το αντικείμενο ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης με αξιοποίηση των χρηματοδοτικών ευκαιριών του ΕΣΠΑ και άλλων πρωτοβουλιών με το διακριτό τίτλο «Ηράκλειο κάθε βήμα... ένα ταξίδι στην ιστορία».

Το πρόγραμμα αυτό προβλέπει έργα και δράσεις για την περιοχή εντός των τειχών με στόχο την ανάδειξη της Ιστορίας της Παλιάς πόλης του Ηρακλείου, ως μιας πόλης με ταυτότητα, με πλούσια ιστορία και πολιτισμό, με προοπτικές και με δυνατότητες αιεφόρου ανάπτυξης. Επιπλέον έχει σκοπό τη δημιουργία μιας σειράς εφαρμογών για την περιήγηση της πόλης αξιοποιώντας σύγχρονες μεθόδους με τη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

Το έργο λοιπόν αυτό, παρέχει τη δυνατότητα στους χρήστες του χώρου (κάτοικοι ή επισκέπτες) να ταξιδέψουν ψηφιακά στο χρόνο και στο χώρο και να αντλήσουν



πολυεπίπεδες και πολυποίκιλες πληροφορίες. Πιο συγκεκριμένα τους δίνεται η δυνατότητα να διαμορφώσουν μια ολοκληρωμένη εικόνα της πόλης από προηγούμενες ιστορικές περιόδους, (Ενετική και Οθωμανική), περπατώντας μέσα στη σύγχρονη πόλη και βλέποντας από κοντά τα σημεία ενδιαφέροντος και τη χρήση - μορφή που είχαν σε προγενέστερες περιόδους μέσω της σύγχρονης τεχνολογίας.

Το Πρόγραμμα επιχειρεί, μέσα από καίριες παρεμβάσεις σε υποδομές, με τη χρήση νέων τεχνολογιών, με ήπιες δράσεις αναβάθμισης που αφορούν το περιβάλλον από τη μια, αλλά και με τη δημιουργία στοχευόμενων κοινωνικών δομών, μαζί με την ευαισθητοποίηση των πολιτών από την άλλη, να αλλάξει την εικόνα της περιοχής, αναβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής για τους κάτοικους και τους επισκέπτες.

#### **4.3.2. Δεύτερη πρόταση.**

Τα τοπία δεν αποτελούν στάσιμες εικόνες αλλά χαρακτηρίζονται από μια δυναμική που δύναται να μεταβάλλει τις μορφές και τις λειτουργίες τους, ανάλογα με την εξέλιξη των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων που τα καθορίζουν. Συνεπώς είναι αποτελέσματα μιας μακροχρόνιας ιστορίας εναλλαγών χρήσεων γης με τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού να επικαλύπτονται, συμπληρώνοντας ή και αντικαθιστώντας το ένα με το άλλο (Meekes & Vos, 1999, Androp, 2006).

Στην Ελλάδα οι θεσμικές ρυθμίσεις που αφορούν το τοπίο αυξάνονται διαχρονικά. Όμως πάρα τον σημαντικό αριθμό νομοθετημάτων, θεωρείται ότι μέχρι σήμερα δεν υπάρχει μια ουσιαστική πολιτική για την προστασία και διαχείριση του τοπίου, γεγονός που οφείλεται τόσο στον αποσπασματικό χαρακτήρα της περιβαλλοντικής, πολεοδομικής και χωροταξικής νομοθεσίας, όσο και στη μη αποτελεσματική εφαρμογή τους (Μπεριάτος, 2010:30).

Η ελληνική έννομη τάξη είχε από μακρόν ανταποκριθεί στη σκοπιμότητα και αναγκαιότητα διατήρησης της φύσης, όχι μόνον υπό την έννοια του φυσικού περιβάλλοντος (πανίδα, χλωρίδα, δασική βλάστηση, γεωμορφικοί σχηματισμοί) αλλά και για λόγους αισθητικούς (αισθητική, ψυχική υγιεινή απόλαυση και ανάπαυση), καθώς και λόγους εθνικής οικονομίας (τουρισμός) και πολιτισμού (Βλαντού, 2010). Η καθυστέρηση όμως του ελληνικού κράτους να προσεγγίσει τα ζητήματα του τοπίου, επέφερε αρνητικές επιπτώσεις τόσο στο περιβάλλον όσο στην κοινωνία και την οικονομία, με βασικό παράγοντα επίδρασης, τις ανθρωπογενείς παρεμβάσεις.

Πιο συγκεκριμένα η εξέλιξη και η αλματώδης ανάπτυξη των οικιστικών περιοχών και του αγροτικού χώρου, η εντατικοποίηση των γεωργικών και κτηνοτροφικών

δραστηριοτήτων, η χωροθέτηση μεγάλων παραγωγικών μονάδων στον εξωαστικό χώρο, τα μεγάλα έργα υποδομής, η μεταχείριση του τοπίου ως τουριστικού πόρου και κερδοσκοπικής εκμετάλλευσης, καθώς επίσης η εκτός σχεδίου και αυθαίρετη δόμηση, αποτελούν τις σημαντικότερες αιτίες υποβάθμισης του ελληνικού τοπίου (Σορώτου, 2010:99, Μπεριάτος, 2010: 26).

Εστιάζοντας στο φαινόμενο της αστικής διάχυσης των οικισμών και συγκεκριμένα της αυθαίρετης δόμησης, αναφέρεται ότι υπήρξε πάντα συνυφασμένο με τις εκάστοτε κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες στις οποίες βρέθηκε το ελληνικό κράτος (Σηφάκη, 2013).

Σήμερα κρίσιμο πρόβλημα εξαιτίας της έντονης αυθαίρετης δόμησης αντιμετωπίζει ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσού, που περιλαμβάνει το ομώνυμο ανάκτορο, ένα από τα σημαντικότερα προϊστορικά μνημεία που εντοπίζονται στην περιφέρεια Κρήτης, αλλά και στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας, αποτελώντας μάλιστα το 2<sup>ο</sup> σε επισκεψιμότητα αρχαιολογικό χώρο της Ελλάδας, μετά την Ακρόπολη (Σηφάκη, 2013, ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2012). Η ανεξέλεγκτη όμως κατάσταση που έχει δημιουργηθεί από τις αυθαίρετες οικοδομές, τις πολυτελείς κατοικίες που βρίσκονται διάσπαρτες γύρω από τα ανάκτορα της καθώς και η επεκτατική τάση των υπάρχοντων οικισμών, πάντα προς την κατεύθυνση των αρχαίων, αποτελούν τους κύριους λόγους για τους οποίους η Κνωσός δεν έχει περιληφθεί στον κατάλογο μνημείων της UNESCO.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ενώ το μνημείο πληροί όλες τις προδιαγραφές από άποψη πολιτιστικής αξίας, για να μην συμπεριληφθεί στη Λίστα, δεν ικανοποιεί το κριτήριο της ακεραιότητας, καθώς δεν υπάρχει οπτική ισορροπία ανάμεσα στα στοιχεία που απαρτίζουν το τοπίο (Σηφάκη, 2013:21). Αξίζει να σημειωθεί ότι με την ένταξη ενός μνημείου στον κατάλογο αυτό, τίθεται, αυτόματα υπό την αιγίδα της UNESCO και χρηματοδοτείται για την αναστύλωση, την συντήρηση και την προστασία του. Επιπλέον κάθε ενταγμένο μνημείο στον κατάλογο, βρίσκεται στην ιστοσελίδα της UNESCO, το οποίο αποτελεί δωρεάν διαφήμιση του μνημείου, με αποτέλεσμα να προσελκύει επισκέπτες απ' όλο τον κόσμο, στα πλαίσια του αρχαιολογικού τουρισμού, προς όφελος της τοπικής οικονομίας.

Όσον αφορά τον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού αναφέρεται ότι σε αυτόν εμπίπτουν τέσσερις οικισμοί (βλ. Παράρτημα Χαρτών), οι οποίοι υπάρχουν στην περιοχή από το 1923. Πιο συγκεκριμένα πρόκειται για τους οικισμούς Αγία Ειρήνη,

Μακρύ Τείχος, Μπουγάδα και Φορτέτσα. Επίσης εκτός της περιοχής του αρχαιολογικού χώρου αλλά σε μικρή απόσταση από αυτόν βρίσκονται οι οικισμοί της Καλλιθέας (Δ.Ε. Νέας Αλικαρνασσού) και των Βασιλειών (Δ.Ε. Ηρακλείου).

Είναι γνωστό το πολυχρόνιο αίτημα του Ηρακλειωτών, το οποίο έχει εκφραστεί με δεκάδες ψηφίσματα κοινωνικών φορέων αλλά και αποφάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου, σχετικά με την διαδικασία που ακολουθήθηκε κατά τον καθορισμό των Αρχαιολογικών Ζωνών της Κνωσού, όπου σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα του 1976, αγνόησε παντελώς την τοπική κοινωνία, καθώς σύμφωνα με σχετική διάταξη, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ζώνη προστασίας της Κνωσού αποτελούν η Α' και η Β' Αρχαιολογική Ζώνη, και όχι ένας κύκλος με μία εύλογη διάμετρο με κέντρο την Κνωσό, όπως έγινε με την Ακρόπολη.

Πίνακας 4.2. Όροι και περιορισμοί δόμησης εντός των Α' και Β' Ζωνών

<b>Ζώνη Α'</b>				
	Χρήση	Αρτιότητα	Μέγιστο εμβαδόν καλύψεως	Μέγιστο επιτρεπόμενο όριο
Οικισμοί προ του 1923	Κατοικία	-	80 τ.μ.	3.50 μ.
Λοιπή περιοχή ζώνης Α'	Γεωργικές εγκαταστάσεις	4.000 τ.μ	-	2.50 μ.
<b>Ζώνη Β'</b>				
	Χρήση	Αρτιότητα	Μέγιστο εμβαδόν καλύψεως	Μέγιστο επιτρεπόμενο όριο
	Κατοικία	4.000 τ.μ.	80 τ.μ.	6.50 μ.

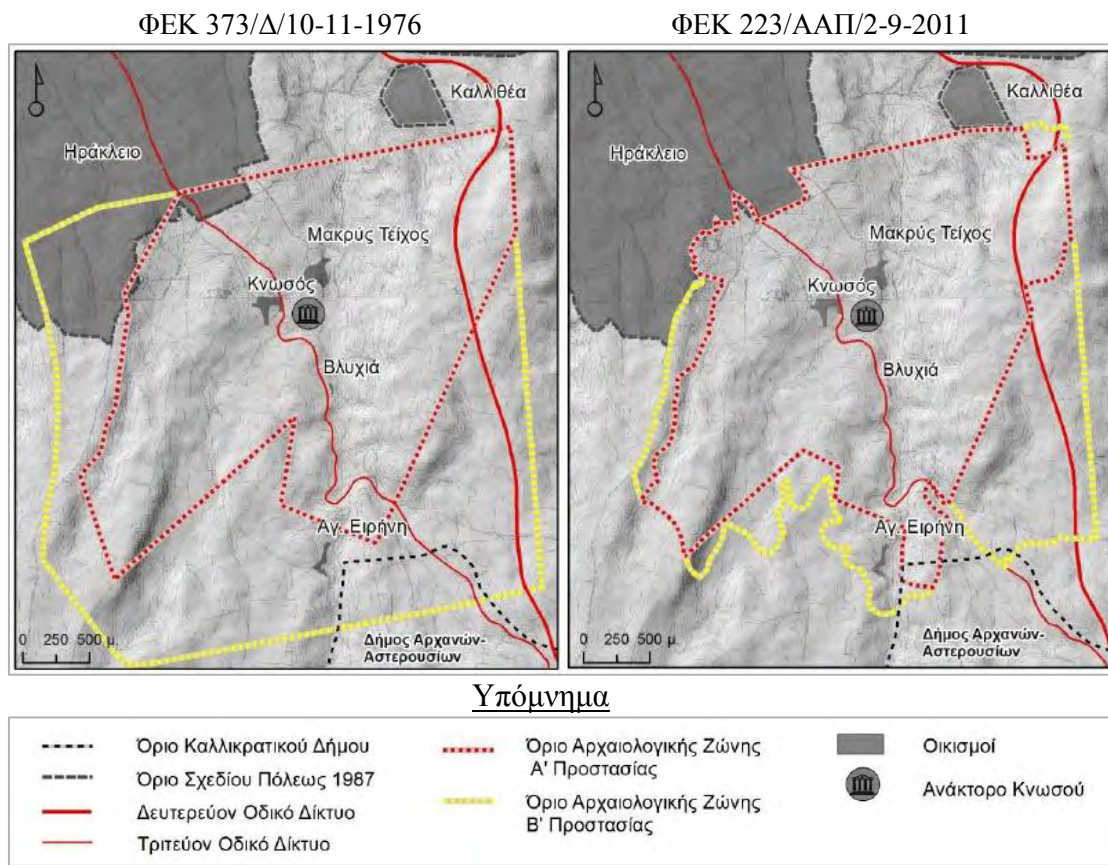
Πηγή: ΦΕΚ 373/Δ/10-11-1976

Στη συνέχεια, το 1988 τροποποιείται ξανά με υπουργική απόφαση, η οποία εγκρίνεται τελικά το 1998, και στην οποία μεταβάλλονται τα όρια της Β' Ζώνης, δυτικά του οικισμού της Φορτέτσας, προκειμένου να είναι δυνατή η επέκταση της (ΦΕΚ 217/Β/6-3-1998). Ακολούθως το 1999 γίνεται αναπροσαρμογή στα όρια της Α' Ζώνης, στο βόρειο τμήμα, εξαιρώντας το γήπεδο του Βενιζέλειου Νοσοκομείου, ώστε να επεκταθούν οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις (ΦΕΚ 1554/Β/3-8-1999) (Σηφάκη, 2013:33). Τέλος σύμφωνα με τον ν.3028/2002 «περί προστασίας των Αρχαιοτήτων και της εν γένει Πολιτιστικής Κληρονομιάς», στο άρθρο 17 προβλέπεται η νέα χάραξη των αρχαιολογικών ζωνών Α' και Β' γύρω από τα μνημεία. Με την χάραξη των εν λόγω ζωνών αντικείμενα προστασία δεν αποτελούν μόνο τα μνημεία αλλά και ο περιβάλλον χώρος τους.

Αρχικά, οι θεσμοθετημένες ζώνες περιελάμβαναν 13.500 στρέμματα γης (ΦΕΚ373/Δ/10-11-1976), συνεπώς αυτή η υπερβολή θεσμοθέτησης των Αρχαιολογικών Ζωνών, που θεωρητικά έγινε για την προστασία του μνημείου της Κνωσού, στην πράξη επέφερε εντελώς αντίθετα αποτελέσματα, με έξαρση της αυθαίρετης δόμησης και ότι αυτό συνεπάγεται για την εικόνα του μνημείου και την ευρύτερης περιοχής. Όμως σύμφωνα με τον ν.3028/2002 οι νέες ζώνες διαφοροποιούνται αισθητά από αυτές που καθορίστηκαν με το Π.Δ. του 1976, καθώς εξαιρέθηκε, από το καθεστώς προστασίας, έκταση περίπου 3.000 στρεμμάτων.

Όσον αφορά τους όρους και περιορισμούς της δόμησης, στην Ζώνη Α' απαγορεύεται οποιαδήποτε μορφή δόμησης και προωθείται η διατήρηση του αγροτικού χαρακτήρα της περιοχής και για οποιαδήποτε επιτρεπόμενη δραστηριότητα εντός της συγκεκριμένης ζώνης επιβάλλεται η έγκριση των υπηρεσιών του ΥΠΠΟΤ καθώς και των αρμόδιων Εφορειών Αρχαιοτήτων. Ενώ οι ειδικοί όροι δόμησης, οι χρήσεων γης και οι επιτρεπόμενες δραστηριότητες εντός της Ζώνης Β' Προστασίας, αναμένεται να καθοριστούν σε μελλοντική Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ).

## Χάρτης 4.1. Αρχαιολογικές Ζώνες Κνωσού



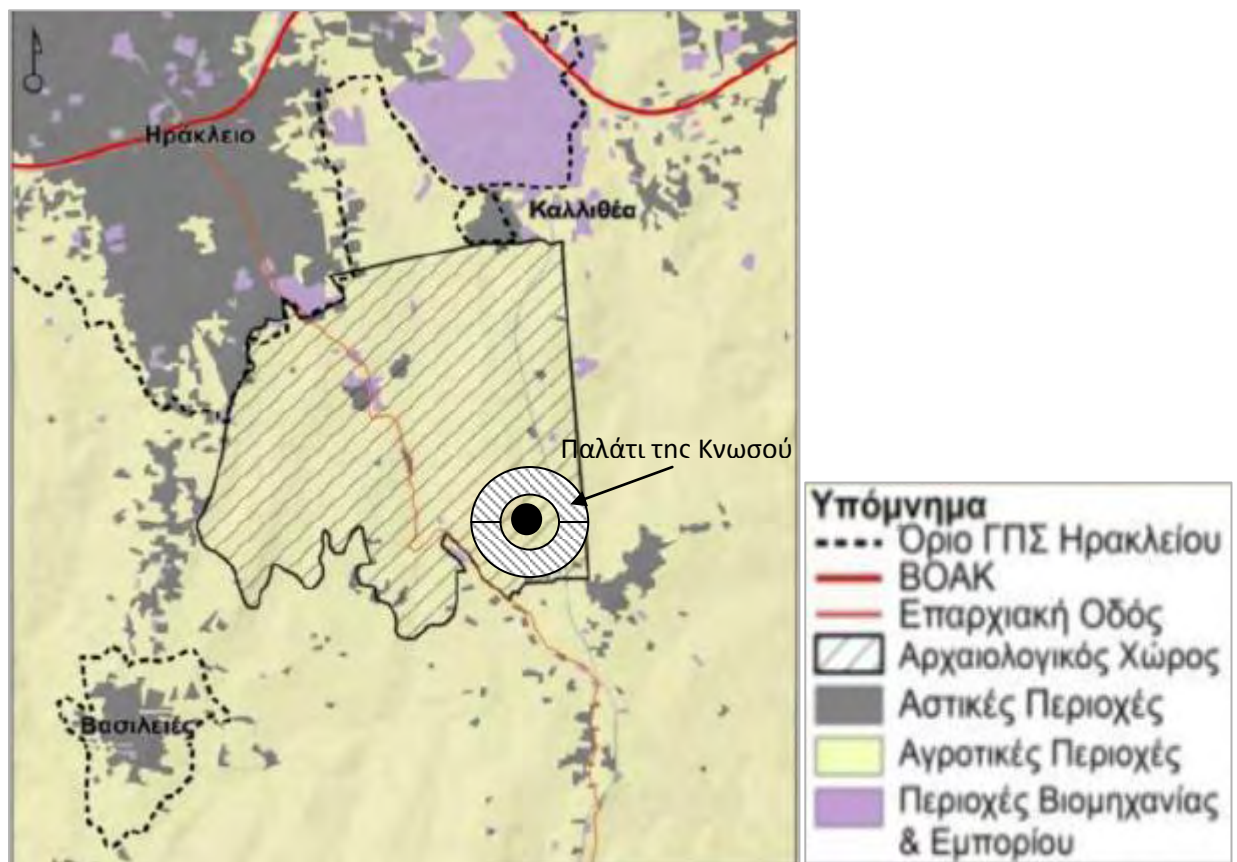
Πηγή: Σηφάκη, 2013 (σ.34)

Από τον παραπάνω χάρτη παρατηρούμε ότι η χάραξη των ζωνών του 1976 πρόκειται για μια οριοθέτηση με βάση αδρές γραμμές, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το ανάγλυφο της περιοχής ή λοιπά χαρακτηριστικά όπως το οδικό και το υδρογραφικό δίκτυο. Σε αντίθεση με την χάραξη των ζωνών του 2011, που φαίνεται να είναι προσαρμοσμένα στα εν λόγω χαρακτηριστικά. Ωστόσο είναι εμφανές ότι η οικιστική πίεση από την πόλη του Ηρακλείου, επηρέασε την διαμόρφωση του βορειοδυτικού ορίου των αρχαιολογικών ζωνών καθώς βλέπουμε ότι τα όρια αυτά ταυτίζονται με το όριο του ΓΠΣ του Ηρακλείου. Επιπλέον παρατηρείται αξιοσημείωτη μείωση των ορίων της Β' Ζώνης, δίνοντας την ευκαιρία να οικοδομηθούν εκτάσεις, με τους κανόνες που διέπουν την εκτός σχεδίου δόμηση (Σηφάκη, 2013:34).

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, προτείνεται η δημιουργία ενός περιβαλλοντικού διαδρόμου περιμετρικά του αρχαιολογικού χώρου, με σκοπό τη δημιουργία μιας μεταβατικής ζώνης, που θα συμβάλει στην περαιτέρω προστασία και ανάδειξη του ιστορικού αυτό πλούτου της περιοχής μελέτης.

Πιο συγκεκριμένα αυτή η πράσινη ζώνη θα αποτελεί ένα συνεχές συστήματα ανοιχτού χώρου, στο οποίο θα περιλαμβάνει το ανάκτορο της Κνωσού και τα επιμέρους μνημεία καθώς και φυσικούς πόρους, τα οποία χρειάζονται προστασία από την ανθρώπινη δραστηριότητα και εκμετάλλευση. Επιπλέον, η ψυχαγωγία των κατοίκων και των επισκεπτών θα ενισχυθεί από την συνεχή φύση του περιβαλλοντικού διαδρόμου και θα βελτιώσει τη ποιότητα του περιβάλλοντος καθώς θα συμβάλει στην προστασία και την ορθή διαχείριση των πόρων που βρίσκονται στο εσωτερικό του.

Χάρτης 4.3. Δημιουργία environmental corridor γύρω από την Κνωσό



Πηγή: Σηφάκη, 2013 (σσ.34)

Η παραπάνω πρόταση πέραν της προστασίας και ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου, έχει απώτερο σκοπό την ένταξη του μνημείου στον Κατάλογο της UNESCO.

Εν κατακλείδι και οι δύο προτάσεις βασίζονται στον ίδιο τρόπο αντιμετώπισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης, και αποσκοπούν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των περιοχών και στην μείωση της επέκτασής τους. Τέλος παραθέτονται τα συμπεράσματα, η βιβλιογραφία και το παράρτημα των εικόνων και των χαρτών.

#### **4.4. Συμπεράσματα**

Συμπεραίνουμε ότι η αναγνώριση της ποιότητας και ποικιλίας της αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής φυσιογνωμίας των οικισμών σε σχέση πάντα με την ένταξη τους στο φυσικό περιβάλλον καθώς και η βελτίωση του σχεδιασμού μέσω του καθορισμού μορφολογικών κανόνων δόμησης και κανόνων φύτευσης συμβάλλει στην προστασία και διαχείριση του τοπίου, είτε πρόκειται για τοπία υψηλής ποιότητας είτε για περιοχές χωρίς ιδιαιτερότητες.

Επιπλέον η διατήρηση της κληροδοτημένης αξίας του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη τη σχέση του με τα φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής, αλλά και η ενθάρρυνση εναλλακτικών προτάσεων αρχιτεκτονικής συμβατών με την αρχιτεκτονική παράδοση βοηθούν στη βελτίωση, αποκατάσταση και ενίσχυση της ταυτότητας του τόπου και έχουν σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές ωφέλειες.

## **ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ.**

Κατά το παρελθόν, η αύξηση του πληθυσμού αποτέλεσε τον κινητήριο μοχλό της επέκτασης των πόλεων, στις μέρες μας όμως δεν αποτελεί τόσο καίριο παράγοντα για την αστική διάχυση των σημερινών πόλεων. Σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, παρατηρείται ότι οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις επεκτάθηκαν σε μια μεγαλύτερη έκταση από αυτή που θα αναμενόταν από την αύξηση του πληθυσμού. Στο γεγονός αυτό συνέβαλλε και μια σειρά κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών παραγόντων, που οδήγησαν τους ανθρώπους από τα κέντρα των πόλεων προς την περιφέρειά τους.

Πιο συγκεκριμένα, οι νέες οικογένειες επιλέγουν να εγκατασταθούν σε περιαστικές συνοικίες καθώς θεωρούν τα κέντρα των πόλεων υποβαθμισμένα, και των περιαστικό – εξωαστικό χώρο ως κατάλληλο περιβάλλον, για την ανατροφή των παιδιών τους. Επιπλέον πολλοί άνθρωποι θεωρούν την ύπαιθρο περισσότερο ελκυστική σε αντίθεση με την πόλη, αφού η άναρχη και αυθαίρετη δόμηση, η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων, πρασίνου και αθλητικών εγκαταστάσεων, καθώς και η φτώχεια, η ανεργία, η εγκληματικότητα και οι μειονότητες με τα προβλήματα ενσωμάτωσης τους, αποτελούν συνιστώσες που συνδέονται με την παρακμή και την υποβάθμιση των κεντρικών περιοχών.

Παράλληλα η εξέλιξη της τεχνολογίας, η οποία συνέβαλλε στην βελτίωση της ποιότητα ζωής των ανθρώπων και η υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής (οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, λιμάνια, αεροδρόμια κ.α.), που μείωσαν τις χρονοαποστάσεις, διαμόρφωσαν σε μεγάλο βαθμό την καθημερινότητα των πολεοδομικών κέντρων, με απώτερο σκοπό την επέκταση τους.

Ωστόσο, το σύστημα σχεδιασμού στην Ελλάδα μπορεί να χαρακτηριστεί, από τη θεσμική του πλευρά, αυστηρό και όχι ευέλικτο. Παρόλο αυτά, τα προβλήματα ξεκινούν στην εφαρμογή του σχεδιασμού, όπου δεν γίνεται εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου και των αρχών του σχεδιασμού. Ταυτόχρονα, η πολυνομία και η διάσπαση των αρμοδιοτήτων αλλά και οι αποσπασματικές ρυθμίσεις, είναι λόγοι που επιδεινώνουν την εμφάνιση του φαινομένου. Έτσι παρουσιάζεται στην χώρα μας μια ιδιότυπη έκφανση της αστικής διάχυσης, καθώς αστικές, περιαστικές, περιφερειακές και αγροτικές περιοχές συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός εξαιρετικά σύνθετου πλέγματος αλληλεξαρτήσεων.



Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι ενώ οι ελληνικές πόλεις, τείνουν σε μεγάλο βαθμό να αναπτύσσονται με άναρχο και αυθαίρετο τρόπο (Γοσποδίνη, 2001), η διάθεση μιας αρκετά εκτεταμένης ζώνης άμεσα συνδεδεμένης με το κέντρο της πόλης για επαναπροσδιορισμό του χαρακτήρα της και εκμετάλλευση, αποτελεί ισχυρό στοιχείο καινοτομίας για τα ελληνικά δεδομένα (Οικονόμου, 1997). Το ζητούμενο λοιπόν στην εξεταζόμενη περίπτωση είναι ο προσδιορισμός των κατάλληλων ενεργειών ικανών να ανατρέψουν την οικιστική εξάπλωση καθώς και την πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική παρακμή της περιοχής και να λειτουργήσουν ως εφαλτήριο ανάπτυξης για το μέλλον.

Στα πλαίσια αυτά, το Ηράκλειο αποτελώντας χαρακτηριστικό παράδειγμα ελληνικής πόλης που αντιμετωπίζει τα διογκωμένα πλέον προβλήματα του παρελθόντος, προσπαθεί να εφαρμόσει πολιτικές εξυγίανσης του αστικού του χώρου, τροφοδοτώντας την ελπίδα για απεγκλωβισμό του από μια χρόνια κατάσταση. Βάση λοιπόν της ανάλυσης που προηγήθηκε και των δεδομένων που συλλέχθηκαν με στόχο την διερεύνηση της αστικής διάχυσης του Δήμου Ηρακλείου, οι προτάσεις που εκπονήθηκαν, αφορούν την χρήση πολιτικής των «environmental corridors», η οποία δεν έχει εφαρμοστεί ξανά στον ελληνικό χώρο.

Με αυτό τον τρόπο επιχειρείται να δημιουργηθεί ένα πρότυπο περισσότερο βιώσιμο και ελκυστικό, για το Δήμο του Ηρακλείου, με απώτερο σκοπό την προστασία και ανάδειξη του ιστορικού κέντρου της πόλης, καθώς και της διαφύλαξης των φυσικών πόρων και προστασίας του ιστορικού μνημείου στην περιοχή της Κνωσού, από την αστική διάχυση. Οι δράσεις αυτές συγκλίνουν σ' ένα κοινό στόχο που αποβλέπει στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και της κοινωνικής συνοχής μέσα σε ένα κλίμα δημιουργικής συνεργασίας και κατανόησης για το καλό του κοινωνικού συνόλου.

Ανακεφαλαιώνοντας, είναι προφανές ότι η αστική διάχυση δεν είναι μια μορφή της αστικής ανάπτυξης, η οποία αναπτύχθηκε τυχαία και άναρχα με την πάροδο του χρόνου και υποκινήθηκε από την έλλειψη του σχεδιασμού και προγραμματισμού, αλλά είναι αποτέλεσμα των περισσότερων ευκαιριών που δόθηκαν στον σύγχρονο άνθρωπο να επιλέξει τον τρόπο ζωής του.

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.****Βιβλιογραφικές αναφορές**Ελληνόγλωσση

1. Αγγελίδης, Γ. (2004) «Αειφόρος Ανάπτυξη των πόλεων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα», Αθήνα: ΥΠΕΧΟΔΕ.
2. Αγγελίδης, Γ., Μακράκης- Καραχάλιος Χ., κ.α. (2010) «Πολεοδομικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: Προβλήματα του Θεσμικού Πλαισίου & Εφαρμογής και Προτάσεις Μεταρρύθμισης», ΤΕΕ, Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη.
3. Ανδρουλακάκη, Ε. & Χαρμαλιά, Κ. (2007-2008) «Το Ηράκλειο μεταξύ Εθνικών και Ευρωπαϊκών Πολιτικών», Ιστορία και Θεωρία 8, Θεωρίες για τη σύγχρονη πόλη.
4. Αραβαντινός, Α. (2001) «Η ευρωπαϊκή και η ελληνική πόλη στον 21ο αιώνα», Συγχρό, έκδοση ομίλου προβληματισμού για τον εκσυγχρονισμό της κοινωνίας (ΟΠΕΚ), Ηράκλειο.
5. Αρβαντιτίδης, Π.Α. & Δωρής, Γ. (2011) «Λειτουργικές Αστικές Περιοχές: Μια προσπάθεια προσδιορισμού της οικονομικής επιρροής των ελληνικών αστικών κέντρων», Αειχώρος 15: 130-151, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.
6. Ασημινάκη, Α. (2007) «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Ηρακλείου Κρήτης. Η περίπτωση του Δήμου Γαζίου», Εργασία Μαθήματος “Προσεγγίσεις Σχεδιασμού στην Ελλάδα”, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, ΕΜΠ, Αθήνα.
7. Βαγιωνά, Δ., Κάκια, Σ. κ.α. (2010) «Διερευνώντας την σχέση των Σ.Γ.Π. και της Πολεοδομίας: Εφαρμογή στην πόλη του Ηρακλείου τον 20<sup>ο</sup> αιώνα», 6<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο (Hellas GIs), Αθήνα.
8. Βαρελίδης, Γ. & Βαρελίδης, Κ. (2012) «Νέες Τάσεις και Κανονισμοί στην Επιστήμη και τις Εφαρμογές του Δομικού Μηχανικού: Το Πλαίσιο των Ρυθμίσεων για την Αυθαίρετη Δόμηση: Εξέλιξη – Βασικές Αρχές – Κριτική Θεώρηση». Διημερίδα του Τμήματος Πολιτικών Δ–Ε ΤΕΙ Πειραιά, Αθήνα.
9. Βουρεκάς, Κ. (2008) «Από την βιώσιμη πόλη στην βιώσιμη περιφέρεια: Η περίπτωση των Μεσογείων», στο μάθημα: ‘Θέματα Αστικού Σχεδιασμού’.
10. Γιαννακού, Α. (2012) «Πρότυπα προαστικής ανάπτυξης και διάχυσης στη Θεσσαλονίκη: Χωρικές πλευρές μιας πολύπλευρης κρίσης», στο: 10<sup>ο</sup> Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο του Ελληνικού Τμήματος της ERSΑ «Οικονομική κρίση και πολιτικές ανάπτυξης και συνοχής», Θεσσαλονίκη.

11. Γοσποδίνη, Α. (2007) «Χωρικές πολιτικές για το σχεδιασμό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων», *Αειχώρος*, **6** (1): 100-145, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.
12. Γοσποδίνη, Α. & Μπεριάτος, Η. (2006) «Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη», Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.
13. Δανέλη, Φ. (2006) «Νέα οικιστικά πρότυπα στο Μητροπολιτικό συγκρότημα της Πρωτεύουσας: η περίπτωση της Ηλίδας και του Mall», Πτυχιακή Μελέτη, Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
14. Εμμανουήλ, Δ. (2007) «Κοινωνική διαίρεση του χώρου και ταξικός διαχωρισμός στην Αθήνα: Ο ρόλος της οικονομικής τάξης, του status και της κατοικίας», Ερευνητικό Πρόγραμμα, Ινστιτούτο Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας, Αθήνα.
15. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1990), «Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον», Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
16. Ευτυχιάδου, Ο. (2013) «Μετασχηματισμός της αστικής περιφέρειας της Θεσσαλονίκης: Αστική Διάχυση και πολυκεντρικότητα», Διπλωματική Εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
17. Ζαχαράκης, Γ., Καλλιγιαννάκης, Μ. & Μουτσοπούλου, Ε. (2001) «Ηράκλειο Κρήτης: Η δυναμική της ανάπτυξης και οι παράγοντες της αυθαιρεσίας», *Διάλεξη*. Διαθέσιμο στην Ηλεκτρονική Βιβλιοθήκη της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π..
18. Ιωάννου, Β. & Σερράος, Κ. (2007) «Το παρόν και το μέλλον του ελληνικού αστικού ιστού», *Αειχώρος*, **6**: 86-99, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.
19. Ιωαννίδου, Κ. (2011) «Το μοντέλο της συμπαγούς πόλης: Θεωρητικές προσεγγίσεις και πρακτικές εφαρμογές», Ερευνητική Εργασία, ΤΜΧΑ, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη.
20. Καλαμιώτης, Ι. & Καρύδη Α. (2014) «Αμήχανη πόλη», Ερευνητική Εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα.
21. Κουτσαντούλη, Ε. (2008) «Μεσαίου μεγέθους Ελληνικές πόλεις: Προαστιοποίηση και διάχυτη οικιστική ανάπτυξη. Η περίπτωση της Λάρισας», Διπλωματική Εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
22. Κριτσωτάλακη, Ε. (2013) «Τυπολογίες Αστικής Διάχυσης. Περίπτωση Ηράκλειο Κρήτης: Αναβάθμιση του Περιαστικού χώρου του Ηρακλείου», Πτυχιακή Εργασία, Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
23. Λαγαριάς, Α. (2013) «Αστική διάχυση: οι διαδικασίες αστικού μετασχηματισμού μέσα από την μορφοκλασματική (fractal) γεωμετρία και το μοντέλο προσομοίωσης», Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), Θεσσαλονίκη.

24. Λάμπρου, Α. & Κανδής, Ν. (2012) «Η βιώσιμη προαστική ανάπτυξη ως απάντηση στην αστική διάχυση: η περίπτωση της κοιλάδας του Ανθεμούντα», Διπλωματική Εργασία, ΤΜΧΑ, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη.
25. Μαλούτας Θ. κ.ά. (2000), Οι Πόλεις – Κοινωνικοοικονομικός Άτλας της Ελλάδας, ΕΚΚΕ/Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.
26. Μπακαλάκος, Γ. (2011) «Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης: Ευρωπαϊκές εμπειρίες και ελληνική πραγματικότητα», Μεταπτυχιακή Εργασία, Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
27. Μπεριάτος, Η (2007) «Για μια πολιτική του τοπίου στην Ελλάδα», στο Η. Μπεριάτος και J. Ballesta (επ.) Θεωρία και πολιτική του τοπίου: ελληνικές και γαλλικές εμπειρίες, ΤΜΧΠΠΑ Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
28. Μπεριάτος, Η. (2010) «Το τοπίο και η πολιτική του τοπίου στη Ελλάδα», στο Παπαγιάννης, Θ. και Σορώτου, Α. (επ.) Πρακτικά της 1<sup>ης</sup> Συνάντησης Εργασίας στο πλαίσιο του προγράμματος Διαφύλαξη και Διαχείριση του Ελληνικού Τοπίου. Μεσογειακό Ινστιτούτο για την Φύση και τον Άνθρωπο (Med - INA), 23-36, Αθήνα.
29. Οικονόμου, Δ. (2002) «Η εκτός σχεδίου δόμηση και ο πολεοδομικός- χωροταξικός σχεδιασμός», στο: Συνήγορος του πολίτη- Ελληνική Εταιρία Δικαίου του Περιβάλλοντος. Ημερίδα: Το καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης στην Ελλάδα: Νομικές και Πολεοδομικές διαστάσεις, Αθήνα.
30. Οικονόμου Δ. & Πετράκος Γ. (2004): Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων, Gutenberg, Βόλος.
31. Οικονόμου, Δ. (2011) «Πολεοδομική Πολιτική: Σημειώσεις Α' Μέρους», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.
32. Οικονομόπουλου, Μ. (2011) «Αποβιομηχάνιση και Πολιτιστική Πολιτική: Η περίπτωση της πόλης του Πειραιά», Μεταπτυχιακή Εργασία, ΔΠΜΣ- Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση: Χωροταξία & Πολεοδομία, ΕΜΠ, Αθήνα.
33. Παγώνης, Θ. (2011) «Το φαινόμενο της αστικής εξάπλωσης και η συνακόλουθη μείωση των φυσικών περιβαλλοντικών ενοτήτων – Ο ρόλος του σχεδιασμού: Η περίπτωση της Ανατολικής Αττικής», στο: Σχεδιασμός με τη φύση στο περιβάλλον της πόλης, Ζητήματα Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού στο αστικό χώρο, Εκπαιδευτικό υλικό, Αθήνα.
34. Παλόγου, Σ. (2009) «Προσεγγίσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης. ΗΠΑ- Ευρώπη –Ελλάδα», Μεταπτυχιακή Εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ, Αθήνα.
35. Περούλιου – Σεργάκη, Ι. (2009-2010) «Αυθαίρετοι Οικισμοί και Σχέδιο Πόλης: Η περίπτωση του Ηρακλείου Κρήτης.», Εργασία Μαθήματος “Προσεγγίσεις Σχεδιασμού στην Ελλάδα”, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, ΕΜΠ, Αθήνα.

36. Πολύζος, Σ., Μινέτος Δ., & Τσιώτας, Δ. (2012) «Η αυθαίρετη δόμηση στην Ελλάδα και η συμβολή της στο μετασχηματισμό των πόλεων», Παρουσιάσεις- ΕΣΔΟ, 322-347.
37. Σηφάκη, Α. (2013) «Μέτρηση και αποτίμηση της μεταβολής της δόμησης γύρω από το μνημείο της Κνωσού», Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.
38. Σορώτου, Α. (2010) «Συμπεράσματα», στο Παπαγιάννης, Θ. και Σορώτου, Α. (επ.) Πρακτικά της 1<sup>ης</sup> Συνάντησης Εργασίας στο πλαίσιο του προγράμματος Διαφύλαξη και Διαχείριση του Ελληνικού Τοπίου. Μεσογειακό Ινστιτούτο για την Φύση και τον Άνθρωπο (Med - INA), 97-104, Αθήνα.
39. Σταυράκου, Γ. (2014) «Προσομοίωση εξέλιξης και επέκτασης αστικών περιοχών με χρήση κυψελοειδών αυτομάτων: Εφαρμογή του υποδείγματος Sleuth στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Ηρακλείου Κρήτης», Διπλωματική εργασία, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Γεωπληροφορικής, ΕΜΠ, Αθήνα.
40. Τριανταφυλλίδη, Μ. (2010) «Το φαινόμενο της προαστιοποίησης στη Θεσσαλία: τυπολογία κατοικίας και μορφολογία του αστικού ιστού στα προάστια των Θεσσαλικών πόλεων», Διδακτορική Διατριβή, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
41. Χατζηβασίλειου, Α. (2013) «Η αυθαίρετη δόμηση στην Ελλάδα: μια διερεύνηση», Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών MBA «Νέες Αρχές Διοίκησης Επιχειρήσεων», Πάτρα.

### Ξενόγλωσση

1. Bruegmann, R. (2005) «Sprawl: A Compact history», University of Chicago Press.
2. Burgess, R. (2000) «The Compact City Debate: A Global Perspective», Spoon Press in Jenks, M., Burgess, R. Compact Cities- Sustainable Urban Forms for Developing Countries.
3. Calthorpe P., Fulton W. (2001) «The regional city. Planning for the end of sprawl», Island Press.
4. Couch, C., Karecha, J., Nuissl, H., & Rink, D. (2005) «Decline and sprawl: An evolving type of urban development: Observed in Liverpool and Leipzig», European Planning Studies, **13** (1), 117-136.
5. Ewing, R.H. (2008) «Characteristics, causes, and effects of sprawl: A literature review», Urban Ecology, **21** (2), 519-535.
6. Gospodini, A. (2004) «Urban Space Morphology and Place Identity in European Cities; Built Heritage and Innovative Design», Journal of Urban Design, **9**(2): 225-248.

7. Gospodini A. (2008) «New Technologies Opposing Urban Sustainability», στο: Gospodini A., Brebbia C. A., Tiezzi E. (επ.), *The Sustainable City: Urban Regeneration and Sustainability*, UK: WIT Press, 1-11.
8. Graham, B. (1998) «The past in Europe's present: diversity, identity and the construction of place», στο: Graham B. (επ.), *Modern Europe. Place, Culture, Identity*, London: Arnold, 19-49.
9. Graham H. & Hunter C. (1994) «Sustainable Cities», London: Regional Studies Association.
10. Hall, S. (1995) «New Cultures for old», στο: Massey D. και Jess P. (επ.), *A Place in the World? Place, Cultures and Globalization*, Oxford: Open University/Oxford University, 176-211.
11. Haughton G. & Hunter C. (1994) «Sustainable Cities», London: Regional Studies Association.
12. King, R. (επ.), (1993) «Mass Migration in Europe: the Legacy and the Future», London: Belhaven.
13. King, R. (1995) «Migrations, globalization and place», στο: Massey D. και Jess P. (επ.), *A Place in the World? Place, Cultures and Globalisation*. Oxford: Open University/Oxford University, 6-44.
14. Korff, R. & Rothfuß, E. (2009) «Ambivalence of Megacities: Catastrophe or Solution?», *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis* Nr. 1, 18.
15. Lock, D. (1995) «Room for more within city limits», *Town and Country Planning*, **64** (7), 173-176.
16. Munoz, F. (2003) «Lock living: Urban Sprawl in Mediterranean cities», *Cities*, **20** (6), 381-385.
17. Naess, P. (2001) «Urban Planning and Sustainable Development», *European Planning Studies*, **9**(4), 503- 524.
18. Nasos, A. (2013) «The city's green necklace», Master thesis, Sustainable Urban Design Master Programme, School of Architecture, Lund University.
19. Newman, P. & Kenworthy, J. (1989) «Gasoline consumption and cities: A comparison of US cities with a global survey», *Journal of the American Planning Association* 55: 23-37.
20. Portokalidis, K. & Zygourh, F. (2011) «Compact sprawl in Greece. A Theoretical Analysis».
21. Sandercock, L. (1998) «The death of Modernist Planning: Radical Praxis for a Postmodern Age», αναφορά στο: Douglas M και Friedmann J. (επ.), *Cities for Citizens: Planning and the Rise of Civil Society in a Global Age*, Chichester: John Wiley and Son, 163-184.

22. Sassen, S. (1994) «The New Inequalities in Cities», αναφορά στο: Cities in a World Economy, Thousand Oaks, Ca: Pine Forge.
23. Young, D. (1995) «Alternative to Sprawl», Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.

### Διαδικτυακές πηγές

#### Ελληνόγλωσση

1. Βλαντού, Α. (2010) «Το τοπίο ως αντικείμενο νομικής προστασίας: σχέσεις και αντιφάσεις μεταξύ κανόνων δικαίου και πραγματικότητας», στο Νόμος και Φύση. Διαθέσιμο στο: <<http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=4194&lang=1&catid=1>> [πρόσβαση στις 31 Ιανουαρίου 2015]
2. Βλαντού, Α. (2011) «Η παραβατικότητα στην υπηρεσία των κοινωνικών αναγκών», στο Νόμος και Φύση. Διαθέσιμο στο: <<http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=4319&lang=1&catid=1>> [πρόσβαση στις 31 Ιανουαρίου 2015]
3. Βλαστός, Σ. (2008) «Αφιέρωμα στον Χωροταξικό Σχεδιασμό: Η εκτός σχεδίου δόμηση», Τεύχος 81. Διαθέσιμο στο: <<http://www.evonymos.org/greek/viewarticle.asp?id=4460>> [πρόσβαση στις 20 Δεκεμβρίου 2014]
4. Δίκτυο Μεσόγειος SOS, «Νερό στο σπίτι», στο: Εξοικονόμηση νερού, ολοκληρωμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τα σχολεία της Νότιας Ευρώπης, φύλλο εκπαιδευτικών 14-15. Διαθέσιμο στο: <<http://www.watersave.gr/files/PDF/1415ekp.pdf>> [πρόσβαση στις 17 Νοεμβρίου 2014]
5. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Ηρακλείου. Διαθέσιμο στο: <<http://www.heraklion.gr/municipality/epixprogramma/epixprogramma.html>> [πρόσβαση στις 3 Δεκεμβρίου 2014]
6. Μέλισσας, Δ. (2012) «Αυθαίρετα», Παρουσίαση στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα. Διαθέσιμο στο: <<http://slideplayer.gr/slide/1898306/>> [πρόσβαση στις 20 Δεκεμβρίου 2014]
7. Νομοσκόπιο. Διαθέσιμο στο: <[https://www.technologismiki.com/nomos/index.html?n1650\\_86.php](https://www.technologismiki.com/nomos/index.html?n1650_86.php)> [πρόσβαση στις 17 Νοεμβρίου 2014]
8. Οικονόμου, Δ. (2007) «Η σχέση των επιπέδων και των βαθμίδων του πολεοδομικού σχεδιασμού», στο Νόμος και φύση. Διαθέσιμο στο: <<http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=3063&lang=1&catid=1>> [πρόσβαση στις 15 Ιανουαρίου 2015]
9. Πολίτης, Γ. (2004) «Από τα Σχέδια Πόλεως στη Βιώσιμη Ανάπτυξη», Αθήνα. Διαθέσιμο στο: <[courses.arch.ntua.gr/fsr/109789/Givrgos\\_Poliths.doc](courses.arch.ntua.gr/fsr/109789/Givrgos_Poliths.doc)> [πρόσβαση στις 12 Δεκεμβρίου 2014]
10. Πορτοκαλίδης, Κ. & Ζυγούρη, Φ. (2011) «Η ιδιότυπη “Συμπαγής Διάχυση” των Ελληνικών Πόλεων». Διαθέσιμο στο: <[http://www.prd.uth.gr/sites/GS\\_RSAI/](http://www.prd.uth.gr/sites/GS_RSAI/)>

- [CONFERENCEMAY2011\\_SITE/PERILIPSEIS\\_PDF/49.pdf](#)> [πρόσβαση στις 12 Δεκεμβρίου 2014]
11. Σαπουνάκης, Α. (2012) «Ανάπλαση παραλιακού μετώπου και σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα: Η περίπτωση του Ηρακλείου». Διαθέσιμο στο: <[http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post\\_20.html](http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html)>. [πρόσβαση στις 3 Δεκεμβρίου 2014]
12. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), «Σχεδιασμός πόλεων κατά το ν.δ. της 17.7.1923», στο Μέρος II: Πολεοδομικός σχεδιασμός και Δόμηση. Διαθέσιμο στο <<http://www.minenv.gr/1/13/131/13108/g13108160.html>> [πρόσβαση στις 31 Ιανουαρίου 2015]

### Ξενογλώσση

1. Antrop, M. (2006) «Sustainable landscapes: contradiction, fiction or utopia?», στο *Landscape and Urban Planning*, **75**: 187-197. Διαθέσιμο στο: <[URL:http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204605000605](http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204605000605)> [πρόσβαση στις 28 Νοεμβρίου 2014]
2. Apendix, J. (2004) «Environmental corridors: Lifelines of the natural resource base». Διαθέσιμο στο: <<http://www.newberlin.org/DocumentCenter/Home/View/190>> [πρόσβαση στις 10 Νοεμβρίου 2014]
3. Briassoulis, H. (2000) «Analysis of Land Use Change: Theoretical and Modeling Approaches» The Web Book of Regional Science, Regional Research Institute, West Virginia University. Διαθέσιμο στο:<[www.rri.wvu.edu/WebBook/Briassoulis/Contents.htm](http://www.rri.wvu.edu/WebBook/Briassoulis/Contents.htm)> [πρόσβαση στις 28 Νοεμβρίου 2014]
4. Church, J. (1999) «Environmental corridors: Lifelines for living», University of Illinois Extension, Local Community Resources. Διαθέσιμο στο: <<http://urbanext.illinois.edu/lcr/environmental.cfm>> [πρόσβαση στις 10 Νοεμβρίου 2014]
5. European Environmental Agency (EEA) (2006) «Urban Sprawl in Europe: The ignored challenge», EEA Report, No. 10. Διαθέσιμο στο: <[http://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10](http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10)> [πρόσβαση στις 10 Νοεμβρίου 2014]
6. Meekes, H. & Vos, W. (1999) «Trends in European cultural landscape development: perspectives for a sustainable future», στο *Landscape and Urban Planning*, **46**: 3-14. Διαθέσιμο στο: <[URL:http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204699000432](http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204699000432)> [πρόσβαση στις 16 Ιανουαρίου 2014]
7. Mitchel, J. (2001) «Urban Sprawl», επιστημονικό άρθρο, διαθέσιμο στην ενότητα περιβάλλον- οικότυποι στο περιοδικό του "National Geographic". Διαθέσιμο στο: <<http://environment.nationalgeographic.com/environment/habitats/urbansprawl/#page=7>> [πρόσβαση στις 10 Νοεμβρίου 2014]



8. Minois, G. (2012) «Le Poids du nombre. L'obsession du surpeuplement dans l'histoire». Διαθέσιμο στο: <<http://www.monde-diplomatique.gr/spip.php?article337>> [πρόσβαση στις 28 Δεκεμβρίου 2014]
9. Science Education through Earth Observation for High Schools (SEOS) Project, Σύστημα διαχείρισης εκμάθησης «Χρήσεις Γης και Μεταβολές Χρήσεων Γης». Διαθέσιμο στο: <<http://www.seos-project.eu/modules/landuse/landuse-c00-p02.gr.html>> [πρόσβαση στις 15 Ιανουαρίου 2014]

### **Θεσμικά κείμενα**

#### Νόμοι

1. Αναγκαστικός Νόμος 410/1968: «Περί αυθαιρέτων οικοδομικών κατασκευών», (ΦΕΚ 110/Α/1968), 18-05-1968.
2. Νόμος 651/1977: «Περί καταργήσεως του νομοθετικού διατάγματος 349/1974, τροποποιήσεως των περί αυθαιρέτων οικοδομικών κατασκευών διατάξεων και ρύθμισης συναφών θεμάτων», (ΦΕΚ 207/Α/1977), 27-07-1977.
3. Νόμος 720/1977: «Περί εξαιρέσεως από την κατεδάφιση αυθαιρέτων κτισμάτων, επιβολής ειδικών τελών επί οικοδομικών εργασιών εκτελούμενων κατά τις διατάξεις του άρθρου 102 του νομοθετικού διατάγματος 8/1973 και του άρθρου 1 του αναγκαστικού νόμου 395/1968 και ρυθμίσεως ετέρων πολεοδομικών θεμάτων», (ΦΕΚ 297/Α/1977), 06-10-1977.
4. Νόμος 947/1979: «Περί οικιστικών περιοχών», (ΦΕΚ 169/Α/1979), 26-07-1979.
5. Νόμος 998/1979: «Περί προστασίας των δασών και των δασικών εν γένει εκτάσεων της Χώρας», (ΦΕΚ 289/Α/1979), 29-12-1979.
6. Νόμος 1337/1983: «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις», (ΦΕΚ 33/Α/1983), 14-03-1983.
7. Νόμος 1577/1985: «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός», (ΦΕΚ 210/Α/1985), 18-12-1985.
8. Νόμος 1650/1986: «Για την προστασία του περιβάλλοντος», (ΦΕΚ 160/Α/1986), 16-10-1986.
9. Νόμος 1647/1986: «Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδας (ΟΚΧΕ) και άλλες σχετικές διατάξεις», (ΦΕΚ 141/Α/1986), 19-09-1986.
10. Νόμος 2503/1997: «Διοίκηση, οργάνωση, στελέχωση της Περιφέρειας, ρύθμιση θεμάτων για την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 107/Α/1997), 30-05-1997.
11. Νόμος 2508/1997: «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 124/Α/1997), 13-06-1997.
12. Νόμος 1772/1988: «Τροποποίηση διατάξεων του νόμου 1577/1985 Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός και άλλες σχετικές διατάξεις», (ΦΕΚ 91/Α/1988), 17-05-1988.

13. Νόμος 1849/1989: «Επέκταση και συμπλήρωση των στεγαστικών προγραμμάτων του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 113/Α/1989), 08-05-1989.
14. Νόμος 1892/1990: «Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 101/Α/1990), 31-07-1990.
15. Νόμος 2145/1993: «Ρύθμιση θεμάτων εκτελέσεως ποινών, επιταχύνσεως και εκσυγχρονισμού των διαδικασιών απονομής της δικαιοσύνης και άλλων θεμάτων», (ΦΕΚ 88/Α/1993), 28-05-1993.
16. Νόμος 2218/1994: «Ίδρυση νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, τροποποίηση διατάξεων για την πρωτοβάθμια αυτοδιοίκηση και την περιφέρεια και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 90/Α/1994), 13-06-1994.
17. Νόμος 2242/1994: «Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 162/Α/1994), 03-10-1994.
18. Νόμος 2742/1999: «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 207/Α/1999), 07-10-1999.
19. Νόμος 2831/2000: «Τροποποίηση των διατάξεων του νόμου 1577/1985 Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός και άλλες πολεοδομικές διατάξεις», (ΦΕΚ 140/Α/2000), 13-06-2000.
20. Νόμος 2971/2001: «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 285/Α/2001), 19-12-2001.
21. Νόμος 3028/2002: «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς», (ΦΕΚ 153/Α/2002), 28-06-2002.
22. Νόμος 3208/2003: «Προστασία των δασικών οικοσυστημάτων, κατάρτιση δασολογίου, ρύθμιση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί δασών και δασικών εν γένει εκτάσεων και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 303/Α/2003), 24-12-2003.
23. Νόμος 3212/2003: «Άδεια δόμησης, πολεοδομικές και άλλες διατάξεις θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων», (ΦΕΚ 308/Α/2003), 31-12-2003.
24. Νόμος 3463/2006: Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων, (ΦΕΚ 114/Α/2006), 08-06-2004.
25. Νόμος 3843/2010: «Ταυτότητα κτιρίων, υπερβάσεις δόμησης και αλλαγές χρήσης, μητροπολιτικές αναπλάσεις και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 62/Α/2010), 28-04-2010.
26. Νόμος 3852/2010: «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης», (ΦΕΚ 87/Α/2010), 07-06-2010.

27. Νόμος 4014/2011: «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος», (ΦΕΚ 209/Α/2011), 21-09-2011.
28. Νόμος 4030/2011: «Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις», (ΦΕΚ 249/Α/2011), 25-11-2011.
29. Νόμος 4178/2013: «Αντιμετώπιση της Αυθαίρετης Δόμησης - Περιβαλλοντικό Ισοζύγιο και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 174/Α/2013), 08-08-2013.
30. Νόμος 4269/2014: «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση - Βιώσιμη ανάπτυξη», (ΦΕΚ 142/Α/2014), 28-06-2014.

### Διατάγματα

1. Βασιλικό Διάταγμα 758/1968: «Περί καθορισμού του τρόπου βεβαίωσης και είσπραξης της κατά το άρθρο 2 του αναγκαστικού νόμου 410/1968 περί αυθαιρέτων οικοδομικών κατασκευών εισφοράς ως και του χρόνου καταβολής της», (ΦΕΚ 265/Α/1968), 13-11-1968.
2. Νομοθετικό διάταγμα 17-07-1923: «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών», (ΦΕΚ 228/Α/1923), 16-08-1923.
3. Νομοθετικό Διάταγμα 349/1974: «Περί κατεδαφίσεως αυθαιρέτως ανεγειρόμενων κτισμάτων και επιβολής κυρώσεων στους άνευ αδείας οικοδομούντες», (ΦΕΚ 72/Α/1974), 20-03-1974.
4. Προεδρικό διάταγμα 18-10-1925: «Περί τρόπου διορθώσεως ασυμφωνιών υφισταμένων μεταξύ εγκεκριμένου σχεδίου και του επί του εδάφους εφαρμοσθέντος τοιούτου», (ΦΕΚ 322/Α/1925), 27-10-1925.
5. Προεδρικό διάταγμα 23-10-1928: «Περί καθορισμού των όρων και περιορισμών της εντός και εκτός της ζώνης των πόλεων κ.λ.π. του Κράτους ανεγέρσεως οικοδομών», (ΦΕΚ 231/Α/1928), 04-11-1928.
6. Προεδρικό Διάταγμα 06-10-1978: «Περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δόμησης των γηπέδων των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφιστάμενων προ του έτους 1923 οικισμών», (ΦΕΚ 538/Δ/1978), 17-10-1978.
7. Προεδρικό Διάταγμα 12-05-1984: «Τροποποίηση και συμπλήρωση του από 06-10-1978 προεδρικού διατάγματος περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δόμησης των γηπέδων των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων και εκτός των ορίων των νομίμως υφιστάμενων προ του έτους 1923 οικισμών», (ΦΕΚ 380/Δ/1984), 27-06-1984.
8. Προεδρικό Διάταγμα 16-02-1985: «Τροποποίηση και συμπλήρωση του από 12-05-1984 προεδρικού διατάγματος Τροποποίηση και συμπλήρωση του από 06-10-1978 προεδρικού διατάγματος περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δόμησης των γηπέδων των

κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων  
προ του έτους 1923 οικισμών», (ΦΕΚ 538/Δ/1978), (ΦΕΚ 58/Δ/1985), 27-02-1985.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

### Παράρτημα Εικόνων

Εικόνα 1. Ενετική οχύρωση της Παλιάς πόλης



πηγή: [www.google.gr](http://www.google.gr)

### Προμαχόνες

‘Οι εικόνες από 2 έως 8 απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση των προμαχόνων του Ενετικού τείχους του Ηρακλείου.’

Εικόνα 2. Προμαχόνας Αγίου Ανδρέα



Πηγή: <http://www.iraklio.info/>  
Εικόνα 3. Προμαχόνας Παντοκράτορα



Εικόνα 4. Προμαχώνας Βηθλεέμ



Εικόνα 5. Προμαχώνας Μαρτινέγκο



Πηγή εικόνων: <http://www.iraklio.info/>

Εικόνα 6. Προμαχώνας Ιησού



Εικόνα 7. Προμαχώνας Βιτούρι



Εικόνα 8. Προμαχώνας Σαμπιονάρα



Πηγή: <http://www.kritipoliskaihoria.gr/>



## Πύλες

‘Οι εικόνες από 9 έως 15 που ακολουθούν, απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση των πυλών του Ηρακλείου.’

Εικόνα 9. Πύλη Παντοκράτορα / Χανιώπορτα (Pantocrator gate / Hanioporta)



Πηγή: προσωπικό υλικό (2014)

Εικόνα 10. Πύλη Ιησού / Καινούρια πόρτα (Jesus gate / New gate)



Πηγή: Παπουτσακή Βασιλική (2014)

Εικόνα 11. Πύλη Αγίου Γεωργίου ή Λαζαρέτο (St. George gate or Lazaretto)



Εικόνα 12. Πύλη Δερματά (Dermata gate)

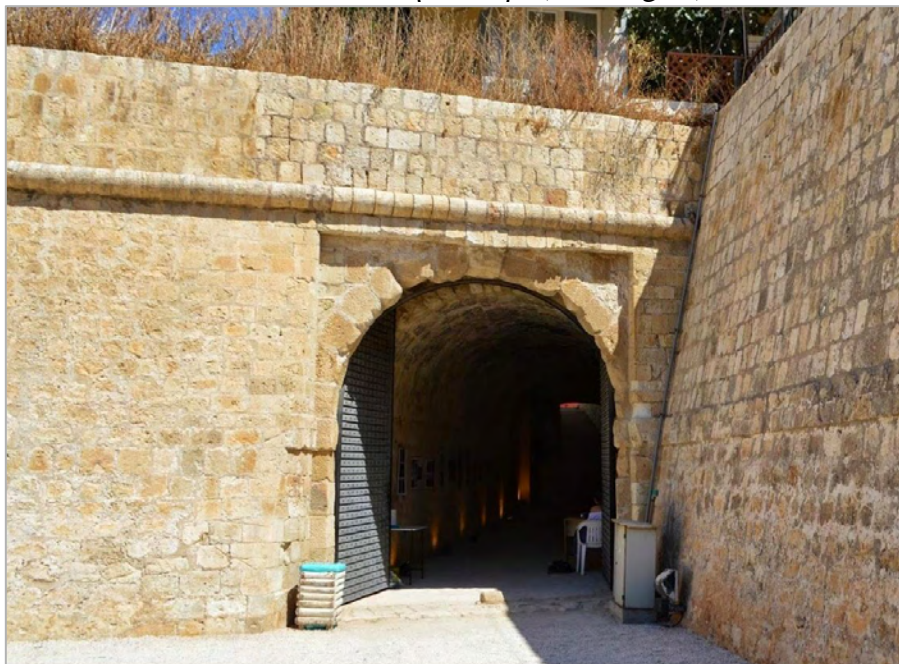


Εικόνα 13. Πύλη Βηθλεέμ (Bethlehem gate)



Πηγή εικόνων: προσωπικό υλικό (2014)

Εικόνα 14. Πύλη Βιτούρι (Vitturi gate)



Πηγή: προσωπικό υλικό (2014)

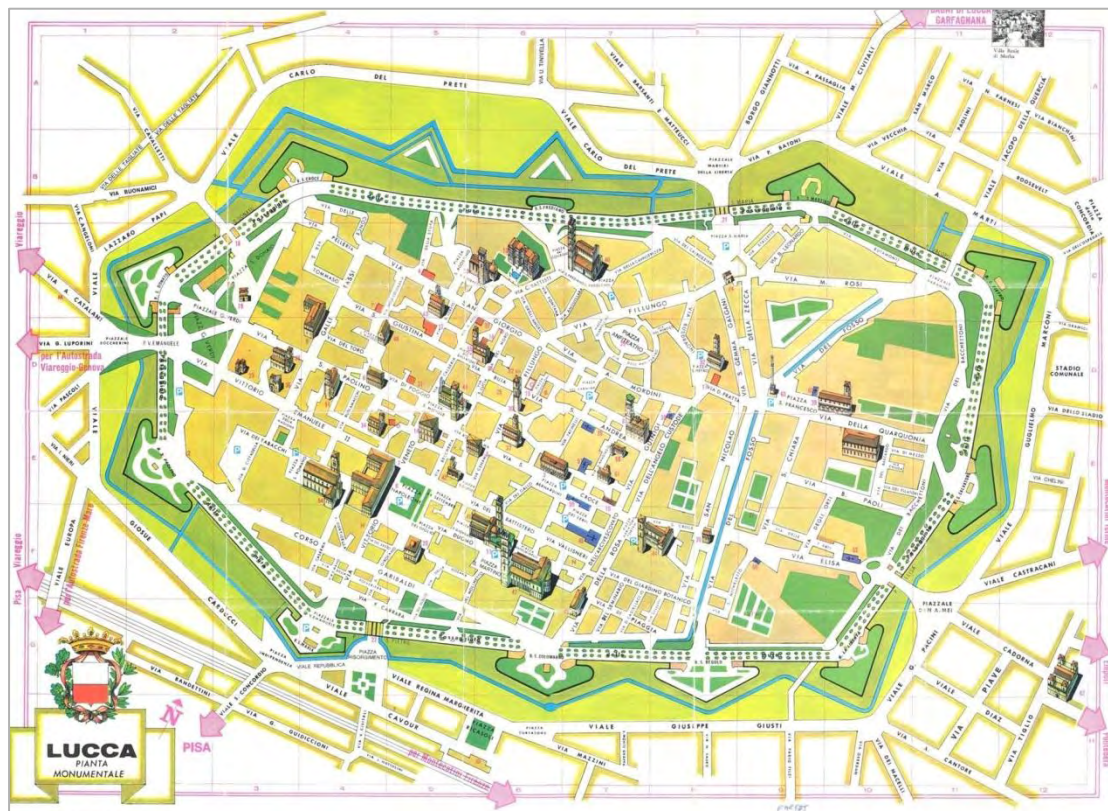
Εικόνα 15. Πύλη Σαμπιονάρα (Sabbionara gate)



Πηγή εικόνων: Γενναράκης Αντώνης (2014)

‘Οι εικόνες 17 & 18 που ακολουθούν, απεικονίζουν το ιστορικό κέντρο της πόλης Lucca, της Ιταλίας, το οποίο προστατεύεται από έναν περιβαλλοντικό διάδρομο (Environmental Corridor), και διασφαλίζει τα μεσαιωνικά τείχη της, τα οποία περικλείουν πολλές εκκλησίες, μνημεία και μουσεία’

Εικόνα 16. Ιστορικό κέντρο της πόλης Lucca



Πηγή: <http://pinstake.com/lucca-italy-tourist-map-see-map-details>

Εικόνα 17. Environmental Corridor in Lucca



Πηγή: [www.google.gr](http://www.google.gr)

Εικόνα 18. Ιστορικό κέντρο της πόλης του Ηρακλείου



Εικόνα 19. Αεροφωτογραφία ιστορικού κέντρου & ενετικών τειχών Ηρακλείου



Πηγή εικόνων: [www.google.gr](http://www.google.gr)

**Χώροι & μνημεία με ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον εντός των τειχών**

Εικόνα 20. Κρήνη του Μοροζίνι ή Λιοντάρια



Εικόνα 21. Ενετική Λότζια



‘Η Λότζια αποτελεί ένα κομψό, επιβλητικό και καλλιτεχνικό οικοδόμημα της ενετικής αρχιτεκτονικής, το οποίο οικοδομήθηκε μεταξύ των ετών 1625 – 1628.’

Πηγή εικόνων: [www.google.gr](http://www.google.gr)

Εικόνα 22. Ναός του Αγίου Τίτου



‘Ο ναός του Αγίου Τίτου χτίστηκε το 961, όπου από τότε μέχρι και το 1856 υπέστη αρκετές ζημιές και καταστροφές. Η εικόνα παρουσιάζει την υφιστάμενη κατάσταση.’

‘Η εικόνα 24 που ακολουθεί απεικονίζει τις αναπλάσεις που πραγματοποιήθηκαν με στόχο την διαφύλαξη και προστασία του ναού που χτίστηκε κατά τους πρώτους χρόνους της βενετσιάνικης κυριαρχίας’

Εικόνα 23. Ναός Αγίων Πέτρου & Παύλου



Πηγή εικόνων: [www.google.gr](http://www.google.gr)

Εικόνα 24. Ενετικό Λιμάνι



Εικόνα 25. Φρούριο Κούλε



Εικόνα 26. Ενετικά Νεώρια

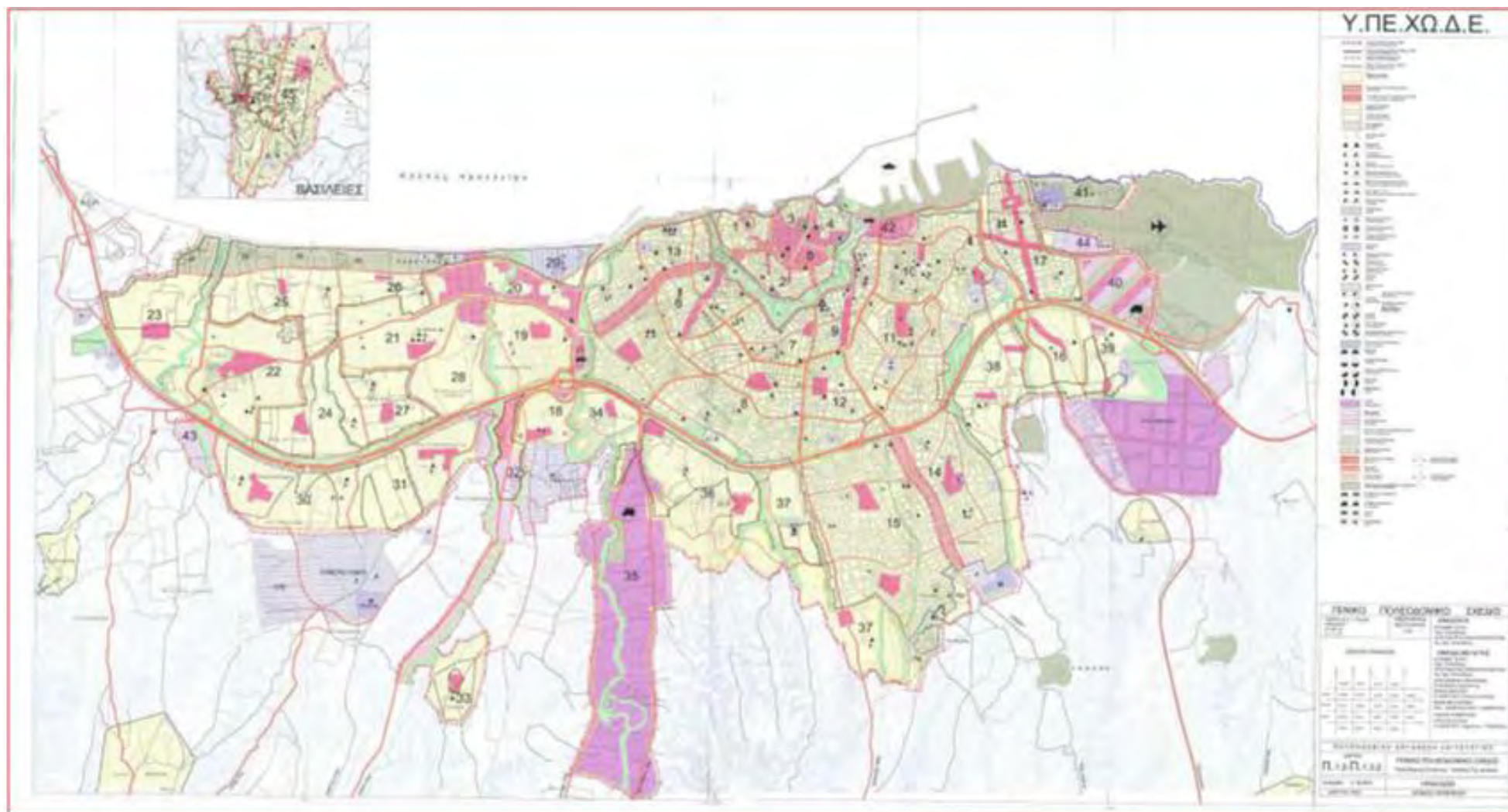


Πηγή εικόνων: [www.google.gr](http://www.google.gr)

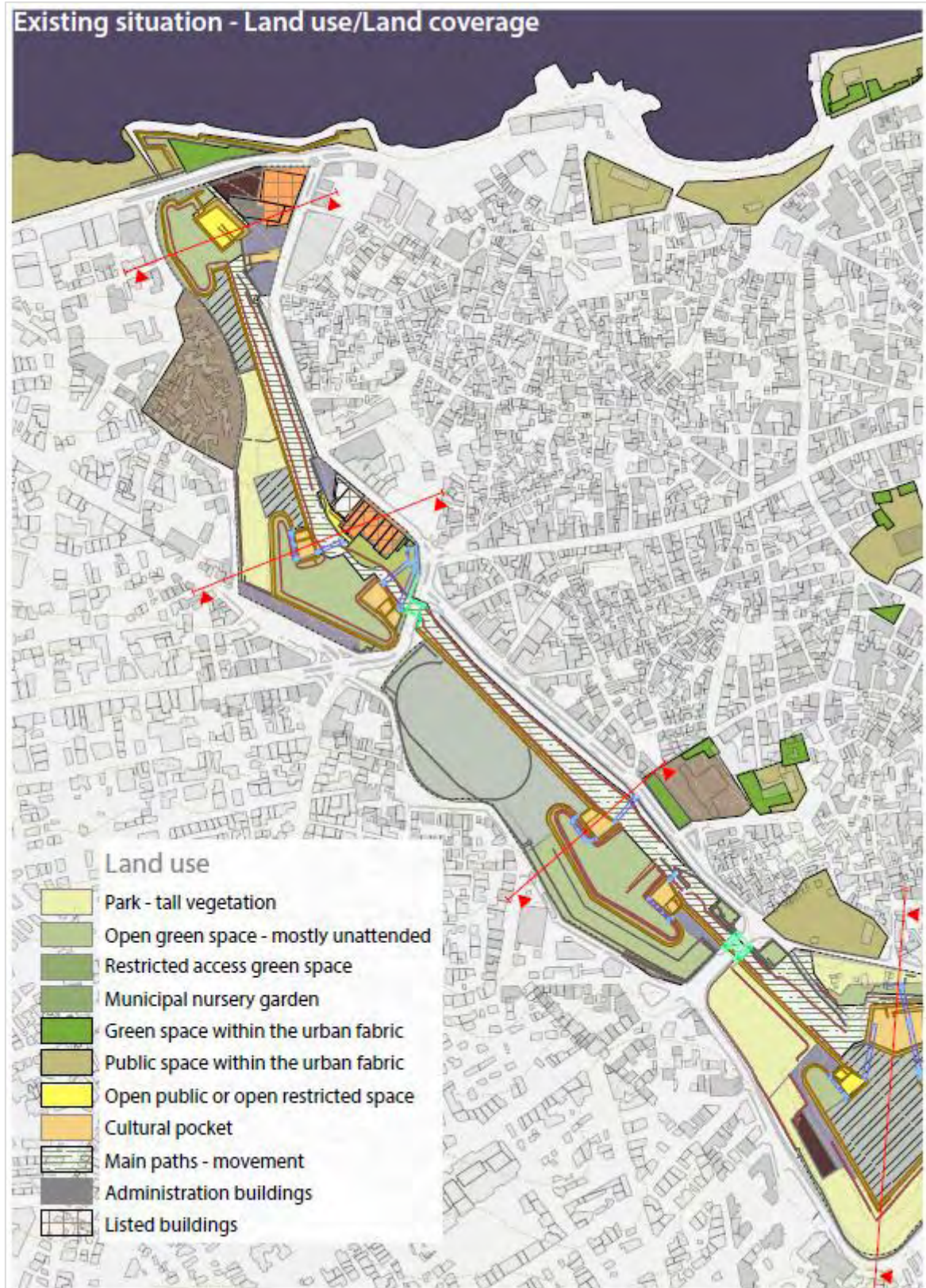


Παράρτημα Χαρτών

Χάρτης 1. ΓΠΣ της πόλης του Ηρακλείου (2003)

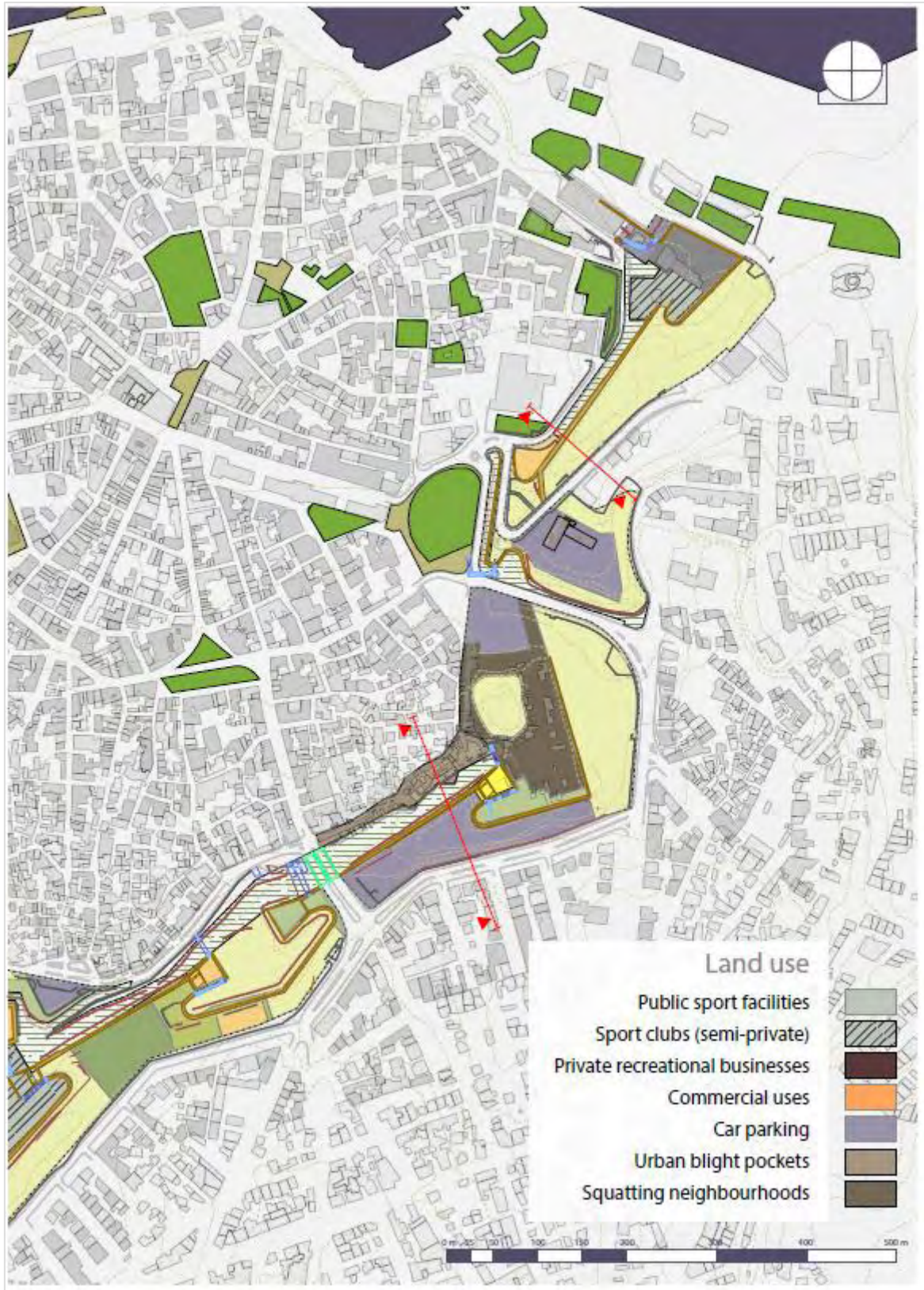


Χάρτης 3.α. Υφιστάμενη κατάσταση δυτικού τμήματος του τείχους



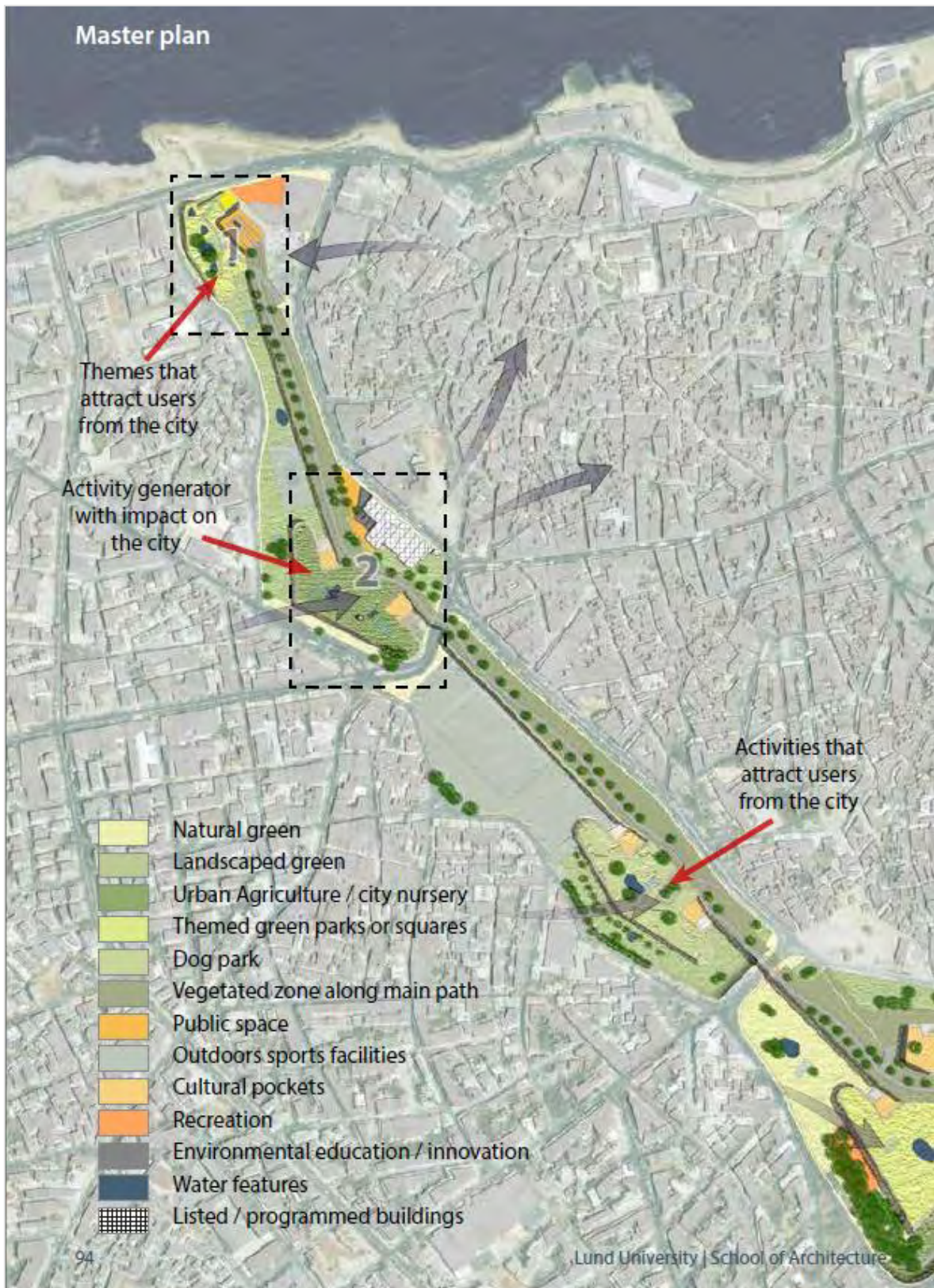
Πηγή: Nasos, 2013 (pg. 70)

Χάρτης 3.β. Υφιστάμενη κατάσταση ανατολικού τμήματος του τείχους



Πηγή: Nasos, 2013 (pg. 71)

Χάρτης 4.α. Προτεινόμενη σχεδίαση ανατολικού τμήματος του τείχους



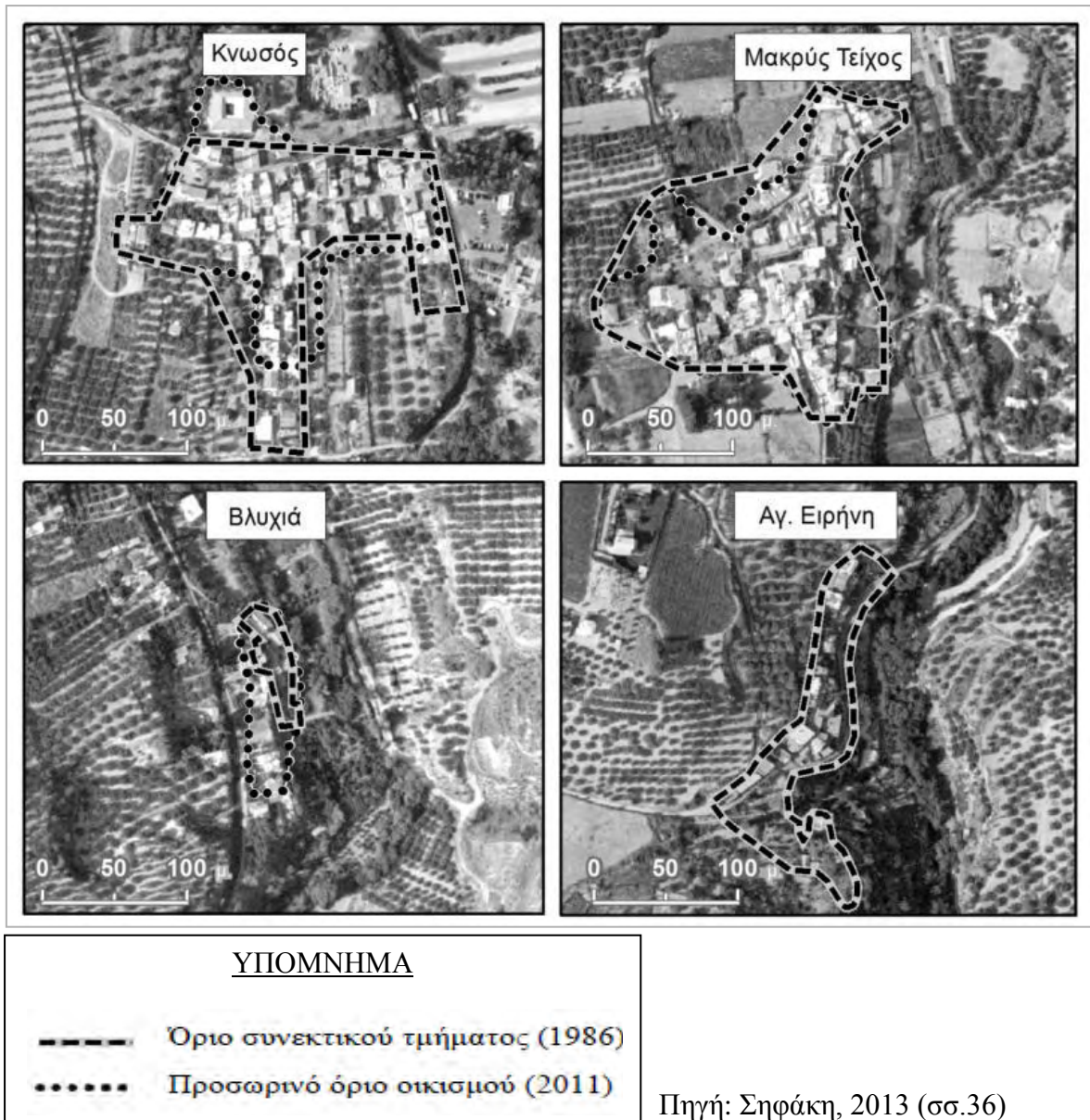
Πηγή: Nasos, 2013 (pg. 95)

Χάρτης 4.β. Προτεινόμενη σχεδίαση δυτικού τμήματος του τείχους

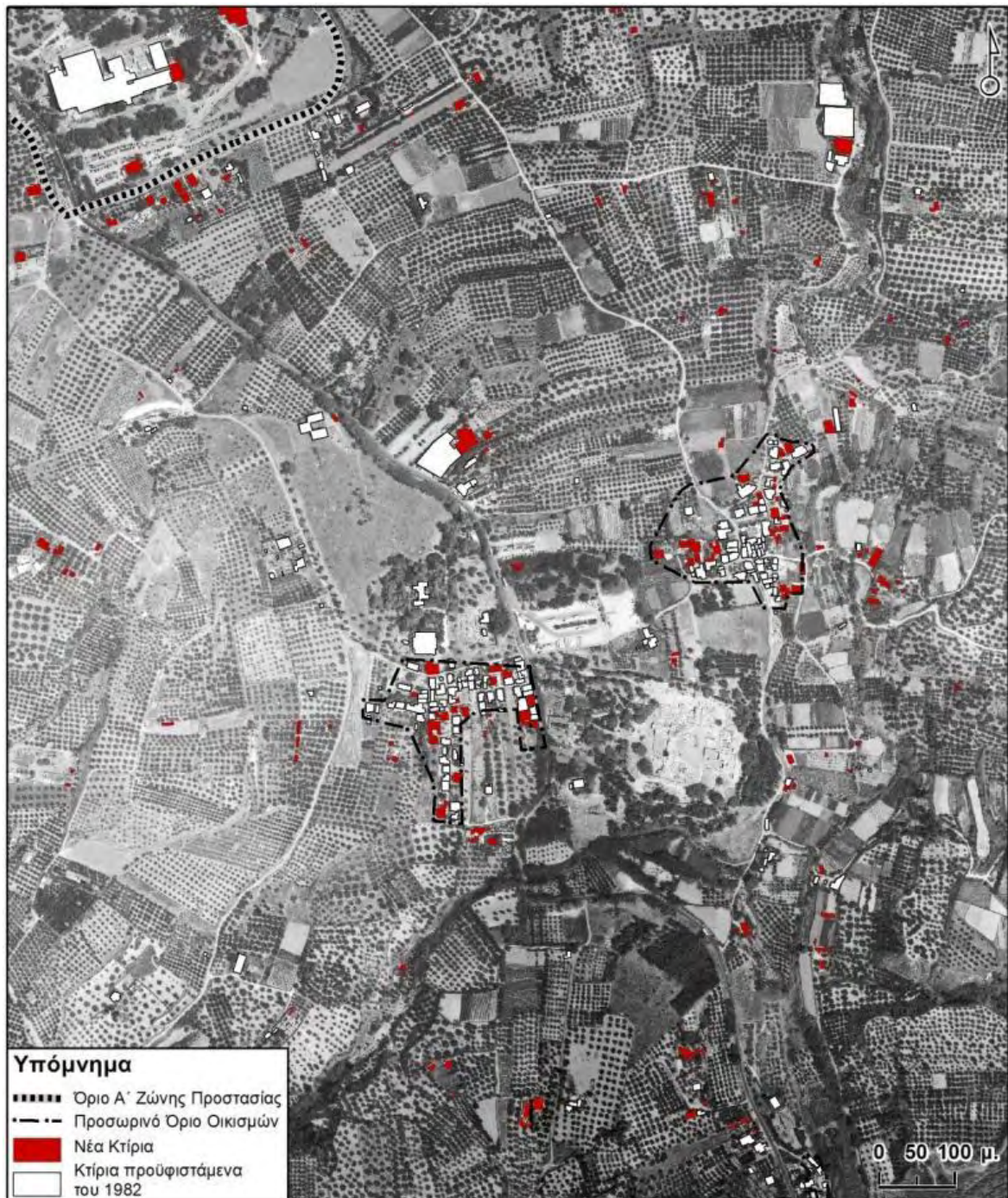


Πηγή: Nasos, 2013 (pg. 96)

Χάρτης 5. Όρια συνεκτικού τμήματος & προσωρινά όρια των οικισμών εντός του  
αρχαιολογικού χώρου της Κνωσού



Χάρτης 6. Αποτύπωση της μεταβολής της δόμησης στον περιβάλλοντα χώρο της Κνωσού  
για το χρονικό διάστημα 1982 - 2010



Πηγή: Σηφάκη, 2013 (σσ.53)