

**ΧΩΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ**

Asprogerakas E., Serraos K., Sofianopoulos D.

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας

Περίληψη

Στόχος της εργασίας αυτής είναι η αξιολόγηση των πολιτικών και δράσεων ως προς την επίτευξη μιας ευρύτερης αστικής αναβάθμισης σε παράκτιες / παρόχθιες περιοχές, καθώς και ο προσδιορισμός των όρων και των προϋποθέσεων κάτω από τις οποίες κάτι τέτοιο εκτιμάται ότι μπορεί να συμβεί. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες έχει δοθεί έμφαση στην επανάχρηση και στον εμπλουτισμό υφιστάμενων εκτάσεων με νέες αστικές λειτουργίες, με παράλληλη ευαισθητοποίηση και στον περιβαλλοντικό τομέα. Στην παρούσα εργασία διερευνάται συγκριτικά ο ανασχεδιασμός των παράκτιων αστικών ζωνών, της Αθήνας προς το Σαρωνικό κόλπο και του Αμβούργου προς τον ποταμό Έλβα με ιδιαίτερη αναφορά στους σχεδιασμούς για την Ολυμπιάδα 2004 στην Αθήνα και το σχέδιο του «Hafencity» στο Αμβούργο. Επισημαίνονται σχετικοί στόχοι και πολιτικές και διατυπώνονται συμπερασματικές επισημάνσεις σχετικά με μελλοντικές πολιτικές, με έμφαση στην περίπτωση της Αθήνας, αξιοποιώντας την αντίστοιχη εμπειρία του Αμβούργου.

**SPATIAL CHANGES AND REPLANNING POLICIES FOR URBAN COASTAL
AREAS. INVESTIGATION OF PROSPECTS FOR THE IMPROVEMENT OF THE
URBAN ENVIRONMENT IN ATHENS AND HAMBURG**

Asprogerakas E., Serraos K., Sofianopoulos D.

*National Technical University of Athens, School of Architecture,
Department of Town and Regional Planning*

Abstract

The aim of this paper is to assess the policies followed and the actions taken towards the achievement of a wide urban upgrading in coastal / riverside areas and at the same time to define the appropriate requirements and conditions under which such up-grading is estimated to take place. During the last decades much emphasis was given on the re-use and the enrichment of existing areas with new urban functions without the environmental sector being ignored. The comparative research in the present work has to do with the re-planning of the urban coastal zones of Athens towards the Saronicos gulf and of Hamburg towards the Elva river with special reference to the plans and designs concerning the 2004 Olympics in Athens and the "Hafencity" project in Hamburg. The relative goals and policies are underlined and conclusive remarks concerning future policies are made, giving emphasis on the case of Athens and making parallel use of the Hamburg experience.

Λέξεις κλειδιά: Αστικό παράκτιο μέτωπο, πολιτικές αστικού ανασχεδιασμού, αστική ανάπτυξη, μεγάλες διοργανώσεις / έργα.

Key words: Urban coastal front, urban replanning policies, urban development, mega-events / projects

1. Το ζήτημα ανασχεδιασμού και διαχείρισης παράκτιων αστικών περιοχών

1.1. Ο ευρύτερος ευρωπαϊκός προβληματισμός

Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί ένα ιδιαίτερο μορφολογικό και λειτουργικό στοιχείο των πόλεων. Κατά τις πρώτες δεκαετίες της διαδικασίας αστικοποίησης που συνόδευσαν τη βιομηχανική επανάσταση οι παράκτιες ζώνες αποτέλεσαν σημαντικό υποδοχέα δραστηριοτήτων του δευτερογενή τομέα που διευκολύνονταν από την καλή προσβασιμότητα στις αγορές που προσέφερε η παρουσία λιμενικών εγκαταστάσεων. Η ανάγκη επανασχεδιασμού και αναδιαμόρφωσης των ζωνών αυτών προέκυψε από τη δεκαετία του 1960 και είχε ως αφορμή την εγκατάλειψη των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι λόγοι αφορούν κυρίως αλλαγές στην τεχνολογία διαχείρισης των εμπορευμάτων (αύξηση του όγκου των πραγματοποιούμενων εργασιών, μοναδοποίηση (unitisation) των φορτίων μέσω της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων, κλπ.), που γέννησαν την ανάγκη για μεγαλύτερες επιφάνειες και βελτιωμένη σύνδεση με τα δίκτυα μεταφορών (Norcliffe et. al. 1996, Hoyle & Pinder 1981, Whittaker 1975). Στην Ευρώπη, νωρίτερα από ότι στις ΗΠΑ, αναγνωρίστηκε η ανάγκη επανάχρησης των εγκαταλελειμμένων λιμενικών ζωνών (West 1989), γεγονός που οδήγησε σε προσπάθειες ανασχεδιασμού τους και εμπλουτισμού με νέες λειτουργίες. Σταδιακά οι παρεμβάσεις επεκτάθηκαν στο σύνολο των αστικών θαλάσσιων / ποτάμιων μετώπων, καθώς και σε κάθε άλλη έκταση που έφερνε σε επαφή το υγρό στοιχείο με τον πολεοδομικό ιστό και εν γένει τις αστικές δραστηριότητες.

1.2 Βασικές κατευθύνσεις πολιτικής

Οι σχετικές προσπάθειες θα μπορούσαν να ενταχθούν σε δύο περιόδους σύμφωνα με το περιεχόμενο και τα βασικά χαρακτηριστικά τους (Vallega 2001): κατά την πρώτη, από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 ως τις αρχές του 1990, τα σχετικά προγράμματα επανασχεδιασμού και ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου χαρακτηρίζονται από στόχους που διαμορφώνονται ενδογενώς και αφορούν την εξασφάλιση οικονομικής απόδοσης κυρίως σε σχέση με τις προσφερόμενες θέσεις εργασίας και το εισόδημα. Κατά τη δεύτερη περίοδο οι αρχές της αιεφόρου ανάπτυξης εμφανίζονται ως βασικό στοιχείο των σχετικών πολιτικών και προγραμμάτων και η αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου εντάσσεται σε μια προσέγγιση «Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Περιοχών», όπως απαιτείται από την Τοπική Agentia 21 (κεφ. 17) (EC 1997). Η εξέλιξη αυτή ήταν απαραίτητη καθώς σταδιακά αναγνωρίζεται η στρατηγική σημασία των παράκτιων περιοχών στη γενικότερη αστική ανάπτυξη και η αυξανόμενη πίεση που δέχονται για ανάπτυξη πέρα από τη φέρουσα ικανότητα από πολλούς διαφορετικούς παράγοντες και αντικρουόμενα συμφέροντα.

Σήμερα πλέον, τα αστικά θαλάσσια / ποτάμια μέτωπα, συνεχίζουν να φιλοξενούν δραστηριότητες σχετικές με τις θαλάσσιες μεταφορές, ωστόσο μπορούν να αναπτύξουν δυναμικά και δραστηριότητες κατοικίας, αναψυχής / τουρισμού, πολιτισμού και έρευνας (Vallega 2001 σ.396). Καθώς δε η ανάγκη για επαφή με το νερό και με δραστηριότητες που αξιοποιούν την αισθητική και συμβολική αξία που πηγάζει από αυτή, αυξάνει διαρκώς, το ενδιαφέρον για τα αντίστοιχα αστικά μέτωπα θα είναι κι αυτό μεγαλύτερο, εντείνοντας και τις σχετικές πιέσεις ανάπτυξης, ιδιαιτέρως δε για δραστηριότητες περισσότερο καταναλωτικές και λιγότερο παραγωγικές (Norcliffe et. al. 1996).

1.3 Σχετικές δράσεις

Τα περισσότερα παραδείγματα παρεμβάσεων σε παράκτιες ζώνες οργανώνονται γύρω από εγκαταλελειμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι περιοχές αυτές επιδέχονται εκτεταμένες παρεμβάσεις ανάπλασης καθώς αποτελούνται κυρίως από συνεχόμενους ανοιχτούς δημόσιους χώρους και άρα δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα της πολυδιάσπασης της ιδιοκτησίας, κάτι που συχνά αποτελεί τροχοπέδη σε προσπάθειες οργανωμένων τέτοιων παρεμβάσεων ευρείας κλίμακας (Gosrodini 2001). Μια πρώτη προσπάθεια καταγράφεται κατά τη δεκαετία του 1960 στη Βαλτιμόρη (Vallega 2001), με την ανάπτυξη του παλιού λιμανιού και την ανάπτυξη χρήσεων του τριτογενή

τομέα. Πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις ακολουθούν και ανάμεσά τους σημαντικές πρωτεύουσες.

Στο Λονδίνο η επανάχρηση της λιμενικής ζώνης στο ανατολικό άκρο της πόλης συνδέεται με σχέδιο μετακίνησης από το παραδοσιακό «city» του κέντρου υπηρεσιών σε συνδυασμό με δραστηριότητες αναψυχής και πολιτισμού. Στη Βαρκελώνη ο σχεδιασμός για την ανάπτυξη των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων είχε ως βασικό στόχο την επανασύναψη της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα μέσω μιας σειράς αναπλάσεων και νέων υποδομών κατά μήκος του θαλασσιού μετώπου, ενώ με παρόμοιο τρόπο λειτούργησε και ο σχεδιασμός για τη διοργάνωση της EXPO 1998 στην περίπτωση της Λισσαβόνας (Alden & Pires 1996). Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο μιας πόλης μπορούν να επιφέρουν σημαντική βελτίωση στα χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, καθώς επίσης και στην στήριξη των πόλεων ως προορισμών αστικού τουρισμού (Gospodini 2001). Ενδεχόμενα προβλήματα σχετίζονται μεταξύ άλλων και με τους παρακάτω τομείς (Snoeren 2003): Έλλειψη ευρύτερου οράματος και κατανόησης των ιδιαιτεροτήτων της κάθε περίπτωσης, ανεπαρκής συμμετοχή των ενδιαφερόμενων, ανεπαρκής νομοθεσία και έλλειψη διοικητικού συντονισμού, τοπικές πρωτοβουλίες που δεν υποστηρίζονται από τα υψηλότερα επίπεδα διοίκησης.

Η προσέγγιση της «Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Περιοχών» (ΟΔΠΠ) αποτελεί μια διαρκή διαδικασία σχεδιασμού, με κοινωνικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς στόχους, που επιτρέπει τη συνέργια μεταξύ σχεδίων, προγραμμάτων και δράσεων μεταξύ τομέων σε όλα τα επίπεδα του χώρου. Λειτουργεί στα πλαίσια ευρύτερων στρατηγικών σχεδιασμού και θα πρέπει να περιλαμβάνει μηχανισμούς παρακολούθησης και αξιολόγησης (YPEXODE, 2003). Οι αρχές τις ΟΔΠΠ μπορούν να συνοψιστούν ως εξής (Snoeren 2003):

Ολοκληρωμένη χωρική και θεματική θεώρηση με βάση τις τοπικές ιδιαιτερότητες.

Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός, προσαρμοζόμενος στα κατά καιρούς νέα προβλήματα και δεδομένα.

Συμμετοχή αρμόδιων φορέων και των ενδιαφερόμενων από το δημόσιο και ιδιωτικό τομέα

Χρήση συνδυασμού εργαλείων και συνυπολογισμός των φυσικών διαδικασιών.

Αν και πολλές διαφορετικές πολιτικές έχουν προταθεί για την υλοποίηση ΟΔΠΠ, δεν έχει διαμορφωθεί ακόμη ένα γενικότερο πλαίσιο το οποίο να επιτρέπει την προώθηση μια ολοκληρωμένης διαχείρισης για τον παράκτιο χώρο. Τα βασικά προβλήματα που καταγράφονται περιλαμβάνουν γραφειοκρατική αδράνεια, δυσκολίες στη συνεργασία μεταξύ φορέων σε διάφορα επίπεδα της διοίκησης, αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα και δυσκολία αλλαγής των κατεστημένων προτύπων διαχείρισης (YPEXODE 2003). Παρόλα αυτά, αποτελεί κοινώς αποδεκτή διαπίστωση, ότι στις παράκτιες / παραποτάμιες πόλεις απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στην προσαρμογή του ανασχεδιασμού των μετώπων στις ανάγκες και ιδιαιτερότητες του αστικού ιστού και στη διαμόρφωση της παράκτιας / παρόχθιας ζώνης σε συσχέτιση με την ευρύτερη περιοχή.

2. Μελέτες περίπτωσης

2.1. Αθήνα: Η διαχείριση του ανασχεδιασμού του παράκτιου αστικού μετώπου προς το Σαρωνικό κόλπο

2.1.1. Κύρια χαρακτηριστικά και χωρικά προβλήματα

Ο συμπαγής αστικός ιστός της Αθήνας, έχοντας επεκταθεί με εξαιρετικά έντονους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια έχει καταλάβει όλο το θαλάσσιο μέτωπο του Λεκανοπεδίου διαμορφώνοντας μια εκτεταμένη παράκτια αστική ζώνη μήκους σχεδόν 20 χλμ., στα μεν ανατολικά για άναρχη ανάπτυξη παραθεριστικής κατοικίας, στα δε νοτιοδυτικά για οικιστική χρήση και για όσες λειτουργίες δεν βρέθηκαν άλλες θέσεις στο Λεκανοπέδιο (μαρίνες,

αεροδρόμιο, αθλητικές εγκαταστάσεις, νυκτερινή διασκέδαση, απόθεση μπαζών, κλπ).

Σήμερα η πόλη επιδιώκει να ξανακερδίσει το θαλάσσιο μέτωπό της προς το Σαρωνικό κόλπο, όμως η κατάσταση είναι ήδη αρνητικά διαμορφωμένη και μάλιστα στα περισσότερα σημεία με μη αναστρέψιμο τρόπο. Δύο τουλάχιστον, πολύ σημαντικές πολιτικές της τελευταίας δεκαετίας, διαμόρφωσαν το σημερινό μεταβατικό status που χαρακτηρίζει την περιοχή. Η μια αφορά τη μεταφορά του αεροδρομίου από το Ελληνικό στα Σπάτα και την απελευθέρωση του αντίστοιχου χώρου και η δεύτερη την εγκατάσταση σημαντικών ολυμπιακών πόλων στην ζώνη από το ΣΕΦ ως το Ελληνικό. Είναι εύλογο πως σε ένα τέτοιο ρευστό καθεστώς ο σχεδιασμός για την παράκτια ζώνη δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εύκολη υπόθεση, αποτελεί όμως, τόσο για τους κεντρικούς φορείς σχεδιασμού, όσο κυρίως για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, μια μεγάλη πρόκληση που μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη (Σερράος, Σκορτσής 2003).

Η περιοχή παρουσιάζει αρκετά σημαντικές κατά τόπους διαφοροποιήσεις τόσο σε ότι αφορά τη γεωμορφολογία της, όσο και σε ότι αφορά άλλα λειτουργικά στοιχεία και θα μπορούσε να χωριστεί σε τρεις επιμέρους ενότητες αστικών παράκτιων μετώπων με διακριτά χαρακτηριστικά. Αυτές εντοπίζονται στις εξής περιοχές: λιμάνι του Πειραιά / Πειραιϊκή Χερσόνησος, Φαληρικός Όρμος, καθώς και λοιπή ακτή μέχρι τη Βουλιαγμένη (ΟΡΣΑ, Μελέτη για το θαλάσσιο μέτωπο του Π.Σ. Αθηνών, www.minenv.gr).



Σχήμα 1. (αριστερά) α. Άποψη των νέων ολυμπιακών εγκαταστάσεων και της ολυμπιακής μαρίνας στην περιοχή του Φαληρικού Όρμου. Η μετα-ολυμπιακή χρήση πολλών τέτοιων εγκαταστάσεων, καθώς και ο ιδανικός συνδυασμός τους με άλλες χρήσεις που θα διασφαλίζουν το δημόσιο χαρακτήρα της περιοχής, αποτελεί ένα κρίσιμο ζήτημα. (δεξιά) β: Π. Φάληρου. Άποψη της Λ. Ποσειδώνος που λειτουργεί ως σημαντικό εμπόδιο για την απρόσκοπτη πρόσβασης των αστικών περιοχών κατοικίας προς το παραλιακό μέτωπο.

Η ζώνη για Πειραιά χαρακτηρίζεται από μεταλλαγές, λόγω αναδιάρθρωσης των λιμενικών ζωνών, εγκατάλειψης παλαιών βιομηχανιών και τέλος αναζήτησης νέων αστικών δραστηριοτήτων για τους σχετικούς απελευθερούμενους χώρους. Η δεύτερη ενότητα του Φαληρικού Όρμου, είναι μια οικολογικά ευαίσθητη περιοχή (εκβολές Κηφισού, Ιλισού) στην οποία επιδιώκεται η δημιουργία ενός νέου αστικού θαλάσσιου μετώπου για την Αθήνα. Κύριο στόχο για την τελευταία χωρική ενότητα της λοιπής ακτής ως τη Βουλιαγμένη, αποτελεί η εξασφάλιση μιας λεπτής ισορροπίας μεταξύ διατήρησης / αποκατάστασης του πολύπλοκου φυσικού περιβάλλοντος της ακτής και ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής. Όλη η ακτή χαρακτηρίζεται από ασυμβίβαστες χρήσεις και υπέρμετρη φόρτιση, υποβάθμιση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και του τοπίου, σημαντικές πιέσεις οικονομικών συμφερόντων και περιορισμό του δημόσιου, ανοιχτού χαρακτήρα της (Σχήμα 1α). Επιπρόσθετο μειονέκτημα για τις περιοχές αυτές αποτελεί η προβληματική πρόσβαση των κατοίκων προς τη θάλασσα, λόγω της λεωφόρου Ποσειδώνος που συνιστά σημαντικό εμπόδιο (Σχήμα 1β). Τέλος αξίζει να επισημάνουμε την απουσία αποτελεσματικής διαχείρισης της παράκτιας ζώνης, λόγω

παράλληλης δράσης μιας πληθώρας φορέων, σε διάφορα επίπεδα και σε διάφορους τομείς, καθώς επίσης και λόγω απουσίας ενός ενιαίου συντονιστικού φορέα. (Αραβαντινός, Σερράος 2005).

2.1.2. Στόχοι, πολιτικές και σχεδιασμοί

α. Ο επίσημος καθολικός σχεδιασμός

Την κύρια ευθύνη για τη χάραξη της συνολικής πολιτικής για τη χωρική οργάνωση της Πρωτεύουσας έχει ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ). Οι βασικοί στόχοι και οι κατευθύνσεις για το σχεδιασμό τίθενται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΡΣΑ 1999). Ειδική μνεία γίνεται για την ανάγκη «αναβάθμισης του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας» και ιδίως, μεταξύ άλλων, για την «προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους». Ειδικότερα, διατυπώνεται η ανάγκη προστασίας των ακτών «από την εξάπλωση της οικιστικής χρήσης και των περιφράξεων», καθώς επίσης και η ένταξή τους σε ενιαίο δίκτυο με άλλους ελεύθερους χώρους και ζώνες αναψυχής, μέσω διαμόρφωσης πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Σ’ αυτό το πνεύμα, η παραλιακή ζώνη του Σαρωνικού προορίζεται, για ανάπτυξη «χώρων αναψυχής και πολιτιστικού εξοπλισμού».

Αντιστοίχως, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) των παραλιακών δήμων θέτουν βασικές κατευθύνσεις που αφορούν, μεταξύ άλλων τις χρήσεις γης και την ιεράρχηση ορισμένων απ’ αυτές (π.χ. κέντρα), καθώς επίσης και την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Ιδιαίτερη σημασία έχει ο δημόσιος και κοινόχρηστος χαρακτήρας των παράκτιων ζωνών που συμπληρώνουν ένα ευρύτερο πλέγμα δημόσιων χώρων και λειτουργιών στην πόλη. Οι διαπιστωμένες ήδη δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο επίσημος σχεδιασμός, ειδικά όσον αφορά την υλοποίηση στόχων, καθώς και η ανεπάρκεια του συντονισμού μεταξύ φορέων με αλληλεπικαλυπτόμενες ή ασαφείς αρμοδιότητες, πλήττουν και τις παράκτιες αστικές περιοχές. Τα ΓΠΣ αποδεικνύονται επίσης ανεπαρκή για την αντιμετώπιση των προβλημάτων επέκτασης / σύγκρουσης χρήσεων και αλλοίωσης του δημόσιου χαρακτήρα της παραλίας. Υποστηρίζεται γι αυτό το λόγο η ανάγκη εκπόνησης και θεσμοθέτησης εξειδικευμένων σχεδίων αστικής σύνθεσης με πολεοδομική και αρχιτεκτονική διάσταση. (ΤΕΕ, 2443: 8,9).

β. Επιλεγμένα τομεακά σχέδια

Ένα πιο συγκεκριμένο πλαίσιο σχεδιασμού χρήσεων γης και όρων δόμησης για το παράκτιο μέτωπο του Σαρωνικού διαμορφώνεται από σχετική μελέτη του ΟΡΣΑ σε εξειδίκευση των αντίστοιχων στόχων του ΡΣΑ (ΟΡΣΑ 1997), η οποία θεσμοθετήθηκε τελικά υπό μορφή Π.Δ/τος (ΦΕΚ 254Δ/04) (Σχήμα 2α).



Σχήμα 2. (αριστερά) α: Ρυθμίσεις για το παράκτιο μέτωπο της Αθήνας από το Φαληρικό Όρμο ως τον Άλιμο, για την προστασία και ανάδειξη δραστηριοτήτων πολιτισμού, αναψυχής και τουρισμού. Πηγή: ΟΡΣΑ (απόσπασμα χάρτη). (δεξιά) β: Άποψη των ολυμπιακών εγκαταστάσεων και του παλαιού Ιπποδρόμου στην δυτική περιοχή του Φαληρικού Όρμου. Πηγή: Google earth.

Μεταξύ των προβλεπόμενων κατηγοριών ζωνών χρήσεων γης, ορισμένες χαρακτηριστικές, που αφορούν το κεντρικό αστικό θαλάσσιο μέτωπο του Λεκανοπεδίου (από Μοσχάτο / Φάληρο μέχρι Βούλα, είναι και οι παρακάτω: 1α: Αποκατάσταση φυσικού τοπίου και αττικής χλωρίδας και πανίδας, 3α: Ελεύθερες ακτές κολύμβησης, 3β: Ανάπλαση οργανωμένων ακτών κολύμβησης, 4α: Περιαστικό πράσινο υπερτοπικού χαρακτήρα με διαμορφώσεις πλατειών, χώρων περιπάτου και στάθμευσης, 4β: Περιαστικό πράσινο υπερτοπικού χαρακτήρα με λειτουργίες αναψυχής, πολιτισμού και υπαίθριων αθλοπαιδιών μικρής κλίμακας, 5ε: Περιαστικό πράσινο με αθλητικές εγκαταστάσεις, 6β: Λιμένες αναψυχής (μαρίνες), 7: Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις, 8: Αλιευτικά καταφύγια.

γ. Ειδικοί σχεδιασμοί στα πλαίσια της Ολυμπιάδας 2004

Το 2004, στο πλαίσιο και της προετοιμασίας της Ολυμπιάδας 2004, εκδόθηκε ΠΔ (ΦΕΚ 254Δ/04) για την προστασία της παράκτιας ζώνης του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, το οποίο αποσκοπούσε στην οικολογική ανασυγκρότησή της, στη διαφύλαξη και ανάδειξη αξιόλογων στοιχείων της, στη διεύρυνση και ενίσχυση του κοινόχρηστου χαρακτήρα της, κλπ. Για τον Ολυμπιακό Πόλο Φαλήρου και τμήμα της περιοχής Αγ. Κοσμά ίσχυσαν Ειδικά Σχέδια Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης Περιοχών (ΕΣΟΑΠ) (ΦΕΚ 23Δ/02, ΦΕΚ 138Δ/02). Με βάση τα παραπάνω υλοποιήθηκε σειρά σημαντικών ολυμπιακών έργων (Ολυμπιακός Πόλος Φαλήρου, περιοχή πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, μαρίνα Αγ. Κοσμά, κλπ.). Για παράδειγμα, στον Ολυμπιακό Πόλο Φαλήρου (Σχήμα 2β) κατασκευάστηκε σημαντικός αριθμός κλειστών και ανοικτών αθλητικών εγκαταστάσεων και συνοδευτικών έργων: (κλειστό γυμναστήριο ΤΑΕ KWON DO, ανοικτό γήπεδο Beach Volley, «Εσπλανάδα», ναυταθλητική μαρίνα, υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, κλπ.).

Στα προ του 2004 σχέδια ανάπτυξης της περιοχής προβλέπονταν και άλλες παρεμβάσεις, ώστε να αξιοποιηθούν μακροπρόθεσμα οι ολυμπιακοί χώροι για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής τόσο στην ευρύτερη περιοχή του θαλάσσιου μετώπου, όσο και συνολικότερα στο Λεκανοπέδιο. Μεταξύ των ρυθμίσεων αυτών, που παραμένουν ακόμη σε εκκρεμότητα αξίζει να αναφερθούν: Οικολογικό πάρκο και έργα αντιπλημμυρικής προστασίας της περιοχής, έργα μεταφορικής υποδομής (μετατόπιση / υποβιβασμός της παραλιακής λεωφόρου στο Φάληρο, τοπική βύθισή της σε άλλα σημεία), ολοκλήρωση / βελτίωση ελεύθερων χώρων πρασίνου / πολιτισμού/αναψυχής, ολοκλήρωση δικτύου πεζοδρόμων, κ.α.

Μετά τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων ψηφίστηκε ο Ν. 3342/2005, ο οποίος προσδιορίζει τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης στους ολυμπιακούς χώρους και τις λοιπές απαιτούμενες ρυθμίσεις για την αξιοποίησή τους. Κατά κανόνα πέραν των αθλητικών χρήσεων επιτράπησαν και άλλες ειδικές χρήσεις ανά ζώνη. Επιπλέον συστήθηκε η εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ» με σκοπό τη δραστηριοποίησή της για την αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, κάτι το οποίο έχει προφανώς και την αντίστοιχη πολιτική στήριξη.

Η συνολική εκτίμηση των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων και ρυθμίσεων δείχνει ότι αυτές δεν έχουν ενταχθεί ακόμα επαρκώς σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανάδειξης της περιοχής σε πόλο τουριστικών-πολιτιστικών και γενικότερα αναπτυξιακών δραστηριοτήτων μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας. Επίσης δεν διασφαλίζεται επαρκώς η υλοποίηση των απαιτούμενων έργων υποδομής και των ρυθμίσεων περιβαλλοντικής ανάδειξης, ώστε η περιοχή του ανατολικού θαλάσσιου μετώπου να συμβάλλει στην ουσιαστική αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών, αλλά και στην παραγωγική ανασυγκρότηση, την ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής της ευρύτερης περιοχής και του συνόλου της Αθήνας.

2.2. Αμβούργο: Ο ανασχεδιασμός της παραποτάμιας αστικής ζώνης του Έλβα

2.2.1. Κύρια χαρακτηριστικά και πρόσφατες μεταλλαγές

Το Αμβούργο αποτελεί μία από τις σημαντικότερες «πόλεις - κράτη» της Γερμανίας (πέρα από Δήμος είναι και αυτοτελές Ομόσπονδο Κρατίδιο), με κύριο χαρακτηριστικό τη μοναδική του

θέση στο κέντρο της βόρειας Γερμανίας και στις όχθες του πλωτού ποταμού Έλβα, γεγονός που το καθιστά σημαντικό κόμβο στο διεθνές χάρτη των μεταφορών. Το λιμάνι, που αποτελεί το μεγαλύτερο της Γερμανίας και ένα από τα σπουδαιότερα της Ευρώπης, εκτείνεται και στις δύο όχθες του ποταμού με δεκάδες δεξαμενές, σε έκταση 75 km² περίπου και κατέχει το 10% της συνολικής επιφάνειας της πόλης. Παρά την απόστασή των 100 περίπου χιλιομέτρων που χωρίζει την πόλη από τη Βόρεια Θάλασσα, το στοιχείο του νερού αποτελεί το κύριο χαρακτηριστικό της εικόνας της πόλης. Σε αυτό συνεισφέρει η παρουσία του ποταμού Έλβα, των στάσιμων υδάτων Alster, στο κέντρο της πόλης, καθώς επίσης και η παρουσία πλήθους καναλιών και γεφυριών.

Μέσω των ποτάμιων διαδρομών που αρθρώνονται γύρω από το ποταμό Έλβα και συμπληρώνονται από μια σειρά τεχνητών καναλιών (π.χ. Nord-Ostsee-Kanal, Elbe-Lübeck-Kanal), η περιφέρεια του Αμβούργου συνδέεται με την κεντρική Ευρώπη και με τις περιοχές γύρω από τη Βαλτική Θάλασσα. Επιπλέον το Αμβούργο αποτελεί σημαντικό κυκλοφοριακό και τον κυριότερο σιδηροδρομικό κόμβο της βόρειας Γερμανίας.

Χάρη στην κυκλοφοριακά ευνοϊκή θέση της, η πόλη χαρακτηρίστηκε σε όλη τη διαδρομή της ιστορίας της, από το εμπόριο, τη ναυπηγική και τη ναυσιπλοΐα. Υπήρξε δε μία από τις κυριότερες πόλεις της Χανσεατικής Ένωσης, γεγονός που της εξασφάλιζε την πρόσβαση προς τα σημαντικότερα κέντρα εμπορίου της Βόρειας και της Βαλτικής Θάλασσας. Παράλληλα με το εμπόριο ανθού και άλλες σχετικές επιχειρηματικές δραστηριότητες (π.χ. παραγωγή και μεταποίηση προϊόντων, ναυπηγική, αλλά και υπηρεσίες MME) οι οποίες εξελίσσονται σταδιακά σε ουσιαστική βάση της σημερινής οικονομικής δομής της πόλης. Σήμερα είναι αναπτυγμένοι κλάδοι όπως η μεταλλουργία, η χημική και ηλεκτροτεχνική βιομηχανία, η φαρμακοβιομηχανία, η καπνοβιομηχανία, καθώς επίσης και η αεροπορική βιομηχανία (Kropp, Niebuhr, 2006).

Το Αμβούργο είναι μετά το Βερολίνο η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Γερμανίας και η έκτη μεγαλύτερη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αν και στα μέσα της δεκαετίας του 1960 το Αμβούργο είχε 1,9 εκ. κατοίκους (το μεγαλύτερο πληθυσμιακό μέγεθος στην ιστορία του), η διαδικασία της «φυγής προς την ύπαιθρο» που ακολούθησε, οδήγησε σε μείωση του πληθυσμού στα μέσα της δεκαετίας 1980 σε 1,6 εκ. Το «άνοιγμα» των πρώην ανατολικών χωρών, καθώς επίσης και η επανένωση της Γερμανίας, ανέτρεψε αυτή την τάση, αυξάνοντας δυναμικά τον πληθυσμό σε 1,75 εκ. και παρέχοντας στην πόλη σημαντικά πολιτικά και οικονομικά οφέλη (Bode/Lammers 1994). Το Αμβούργο ισχύει πλέον σήμερα ως η εντονότερα αναπτυσσόμενη γερμανική μητρόπολη, με προβλέψεις περαιτέρω ανάπτυξης μέχρι το 2020. Η πληθυσμιακή δομή βασίζεται σε μια πολυπολιτισμική κοινωνία, με 15% περίπου αλλοδαπών.

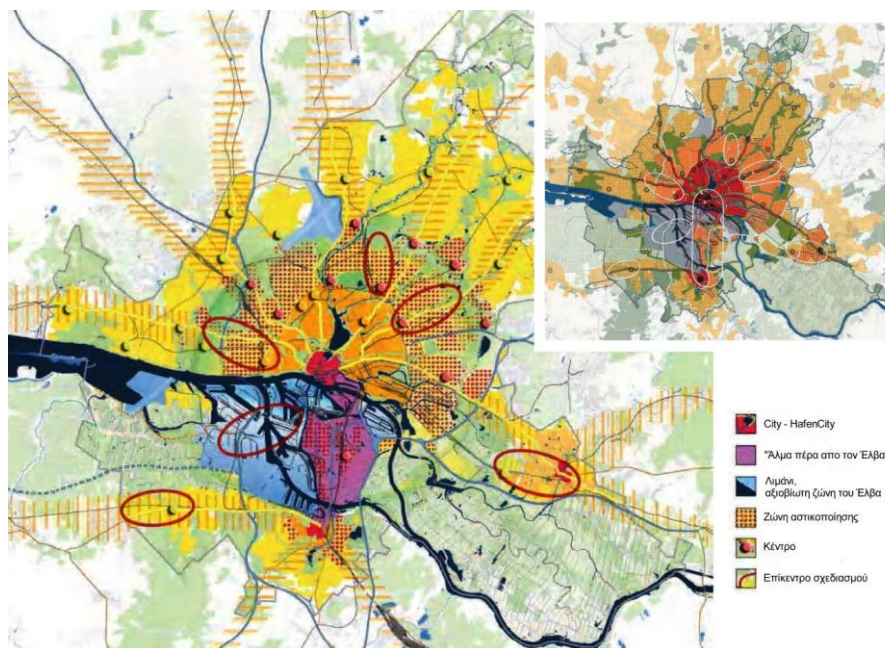
2.2.2. Στόχοι πολιτικές και σχεδιασμοί

α. Ο επίσημος καθολικός σχεδιασμός

Το 2002, η γερούσια (Senat) του Αμβούργου διατυπώνει ένα Κατευθυντήριο Σχέδιο Πολιτικής (ΚΣΠ) με τίτλο «Μητρόπολη Αμβούργο - αναπτυσσόμενη πόλη», ως ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό όραμα για την περαιτέρω ανάπτυξη της πόλης. Το Αμβούργο οφείλει, σύμφωνα με αυτό το όραμα, να εξελιχθεί σε μια αναπτυσσόμενη και δυναμική μητρόπολη με διεθνή ακτινοβολία. Γι αυτό θα πρέπει αφενός μεν να βελτιωθεί η διεθνής προβολή της πόλης και αφετέρου δε να αποτελέσει ελκυστικό τόπο για επιχειρήσεις και ανθρώπινο δυναμικό. Ειδικότερα διατυπώνονται οι εξής γενικοί στόχοι:

- Ανάπτυξη στον τομέα της οικονομίας και της απασχόλησης πάνω από τον μέσο όρο.
- Αύξηση του αριθμού κατοίκων.
- Βελτίωση της ελκυστικότητας σε διεθνές επίπεδο και συμπλήρωση των μητροπολιτικών λειτουργιών.
- Εξασφάλιση της ποιότητας ζωής και της βιωσιμότητας της πόλης.

Για την οικοδόμηση της μητροπολιτικής λειτουργίας και την ενίσχυση της διεθνούς ελκυστικότητας της πόλης θα πρέπει να αναπτυχθούν πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά έργα, καθώς επίσης και αθλητικές, πολιτιστικές, επιστημονικές και πολιτικές διοργανώσεις με σημαντική ακτινοβολία. Βασικές προϋποθέσεις σε χωρικό επίπεδο, για την υλοποίηση του παραπάνω οράματος, αποτελεί η εξασφάλιση επαρκούς προσφοράς γης για κατοικία και επιχειρήσεις, η βελτίωση των κυκλοφοριακών υποδομών, καθώς επίσης και η εξασφάλιση καλής ποιότητας ζωής. Τα επίκεντρα του ΚΣΠ αποσαφηνίζονται μέσα από τη διατύπωση των παρακάτω πέντε κατευθυντήριων έργων: «Αμβούργο, μητρόπολη τη γνώσης» (έμφαση στη γνώση και στην εκπαίδευση), «Καλωσορίσατε στο Αμβούργο» (έμφαση ελκυστικότητα για ικανό ανθρώπινο δυναμικό και τις οικογένειές τους), «Πολιτιστική μητρόπολη Αμβούργο» (έμφαση σε ελκυστικά αρχιτεκτονικά/πολεοδομικά έργα, καθώς επίσης και διεθνείς διοργανώσεις), «Αμβούργο, πόλη αθλητισμού» (έμφαση στη διεκδίκηση Ολυμπιακών Αγώνων) και «Άλμα πέρα από τον Έλβα» (έμφαση στην πολεοδομική ανάπτυξη μεταξύ λιμανιού και Hafencity) (Freie und Hansestadt Hamburg, 2007).

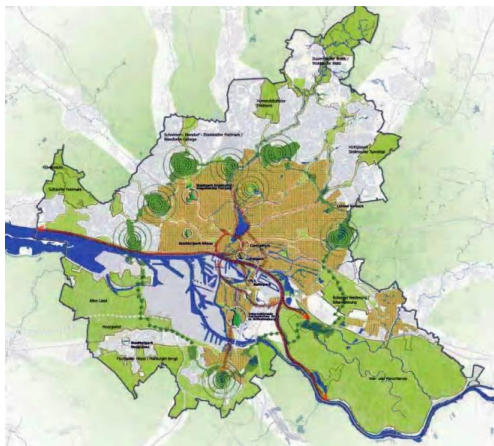


Σχήμα3. Το «Χωρικό Κατευθυντήριο Σχέδιο» για την ανάπτυξη του Αμβούργου. Ένθετος χάρτης: Δράση: «Περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη», επίκεντρα μελλοντικής οικιστικής ανάπτυξης. Από την περιοχή της παλιάς πόλης μέχρι τον νότιο κλάδο του Έλβα εκτείνεται η περιοχή του σχεδίου «Άλμα πέρα από τον Έλβα». Πηγή: Freie und Hansestadt Hamburg, 2007.

Το πολιτικό αυτό όραμα έχει ιδιαίτερη σημασία για τον αστικό χώρο και για την ανάπτυξη των διαφόρων επιφανειών και καθιστά αναγκαία την επαναδιατύπωσή του με όρους «Χωρικού Κατευθυντηρίου Σχεδίου» (ΧΚΣ) (Leitbild). Το ΧΚΣ (Σχήμα 3) οφείλει να εξειδικεύσει και να συγκεκριμενοποιήσει, μέσα σε έναν χρονικό ορίζοντα 15 ετών, τους παραπάνω πολιτικούς στόχους. Αποτελεί ουσιαστικά ένα δεσμευτικό για τη διοίκηση πλαίσιο στόχων και ενεργεί επομένως ως τομή μεταξύ του προγραμματικού επιπέδου και του επιπέδου των δεσμευτικών πολεοδομικών σχεδίων (π.χ. του Σχεδίου Χρήσεων Γης). Εξειδικεύεται δε από πέντε Άξονες Δράσεις, που αναφέρονται στις εξής θεματικές περιοχές: «Περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη» (έμφαση στην οικιστική αξιοποίηση αποθεμάτων γης στον ήδη δομημένο ιστό της πόλης),

Η γεωγραφία των χωροκοινωνικών μεταβολών και ανισοτήτων στη σύγχρονη Ελληνική πόλη

«Οικοδόμηση στην ποιότητα» (έμφαση στην αναβάθμιση υφιστάμενων και ανάπτυξη νέων περιοχών κατοικίας με καλή ποιότητα περιβάλλοντος και εξοπλισμού), «Αξιοποίηση δυναμικών οικονομικών» (έμφαση στη στήριξη δυναμικών οικονομικών τομέων ως 'ατμομηχανών' ανάπτυξης), «Αμβούργο, αξιοβίωτη πόλη» (έμφαση στην εικόνα της πόλης και σε δραστηριότητες στο δημόσιο χώρο) «Μητρόπολη για την πόλη και την περιφέρεια» (έμφαση στη συνεργατικότητα μεταξύ πόλης και περιφέρειας).



Σχήμα 4. Αριστερά: Πολεοδομική ανάπτυξη ως σημαντική δράση για την αναβάθμιση των παρόχθιων περιοχών και τη σύνδεσή τους με την αστική ζωή της πόλης. Σε επαφή με τον υφιστάμενο αστικό ιστό διακρίνεται η περιοχή Hafencity, ενώ από αυτή τη ζώνη και μέχρι το νότιο κλάδο του Έλβα, που διακρίνεται στο βάθος, εκτείνονται οι περιοχές οικιστικής ανάπτυξης στα πλαίσια της δράσης «Άλμα πέρα από τον Έλβα». Δεξιά: Χωρικό Κατευθυντήριο Σχέδιο για την ανάπτυξη του Αμβούργου. Σχέδιο ελεύθερων χώρων πρασίνου. Πηγή: Freie und Hansestadt Hamburg, 2007.

Ο πρώτος απ' αυτούς (περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη) ισχύει ως κεντρικός άξονας για ολόκληρο το ΧΚΣ, με έμφαση στη δράση «Άλμα πέρα από τον Έλβα» (Σχήμα 3, 4), θέτοντας έτσι το επίκεντρο σε μια ποιοτική εσωτερική πολεοδομική ανάπτυξη στην περιοχή γύρω από τον Έλβα και τις αστικές του όχθες. Από αυτή τη δράση αναμένονται σημαντικά αναπτυξιακά αποτελέσματα για ολόκληρη την πόλη, κάτι που γίνεται ήδη ορατό από την σταδιακά αναπτυσσόμενη περιοχή Hafencity, με την οποία το Αμβούργο κερδίζει μια νέα αστική περιοχή στο κεντρικό τμήμα των αστικών όχθων του Έλβα. Πέρα από την αναπτυξιακή διάσταση που δίνεται στις παρόχθιες αστικές ζώνες του Έλβα, προωθούνται στα πλαίσια του άξονα «Αμβούργο, αξιοβίωτη πόλη» μια σειρά από επιπλέον δράσεις, με στόχο την διατήρηση και τόνωση της σημασίας αυτών των περιοχών ως χώρων ελεύθερου χρόνου, αναψυχής, πρασίνου και φυσικής ζωής (Σχήμα 4).

β. Ειδικοί σχεδιασμοί στα πλαίσια του εγχειρήματος «Hafencity»

Με τη ραγδαία αύξηση των απαιτήσεων για χερσαίες λιμενικές αποθηκευτικές επιφάνειες, ως αποτέλεσμα της επικράτησης, ήδη από τη δεκαετία του 1969, των containers ως βασικού μηχανισμού στο σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων, καθώς επίσης και λόγω του ολοένα αυξανόμενου βυθίσματος των σύγχρονων εμποριών σκαφών, το επίκεντρο της λιμενικής δραστηριότητας του Αμβούργου μετατοπίζεται σε νέες, σύγχρονες εγκαταστάσεις στην περιοχή του νότιου Έλβα. Σε αυτό το πλαίσιο προκύπτει στα μέσα της δεκαετίας του 1990 η μοναδική ευκαιρία, επανάκτησης των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων, σε επαφή με τον αστικό ιστό, για αστικές χρήσεις με παράλληλη στροφή της πόλης προς το παρόχθιο μέτωπό της.

Μετά από σχετική απόφαση του 1997 προωθείται το σχέδιο «Hafencity», με στόχο την ανάπτυξη, σε μια έκταση 155 ha, ενός νέου ζωντανού αστικού χώρου, συνολικής δόμησης 1,8 εκ. μ² με ανάμεικτες χρήσεις κατοικίας (5.500 κατοικίες για 12.000 κατοίκους) γραφείων, τουρισμού / αναψυχής, εκπαίδευσης, λιανεμπορίου και πολιτισμού (40.000 εργαζόμενοι) (Σχήμα 5). Επιπροσθέτως, μεγάλη βαρύτητα δίνεται τόσο στην διατήρηση και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, όσο και στη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου (πάρκων, πλατειών και προβλητών) (Σχήμα 6). Σημαντικές καινοτομίες του όλου προγράμματος εντοπίζονται, τόσο στην επιλογή της θέσης, όσο, μεταξύ άλλων, και στην αρχιτεκτονική έκφραση, στην τόνωση της κατοικίας, στην έντονη επαφή με το νερό, στην πρωτοπόρο ενεργειακής διαχείρισης, καθώς επίσης και σε πρότυπες διαδικασίες υλοποίησης, μέσα από συστήματα σύμπραξης του Δήμου και ιδιωτών.

Η όλη περιοχή Hafencity (μελέτη: Kees Christiaanse/ASTOC) οργανώνεται σε επιμέρους τομείς, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και το συνδυασμό των χρήσεων, την κτιριακή πυκνότητα, το δημόσιο ή ιδιωτικό χαρακτήρα των πολεοδομικών συστημάτων, την εικόνα του χώρου, κ.ο.κ. Σε αυτό το πλαίσιο, ο δημόσιος χώρος αποκτά μια ιδιαίτερη σημασία ως συνδετήριο στοιχείο αυτών των επιμέρους πολεοδομικών ενότητων, καθώς επίσης και ως στοιχείο διαμόρφωσης μιας ενιαίας ταυτότητας για ολόκληρη τη Hafencity.



Σχήμα 5. Σχεδιαστική αναπαράσταση της περιοχής Hafencity και των διαμορφώσεων των παράχθιων ζωνών του Έλβα, σε άμεση επαφή με την παλιά πόλη του Αμβούργου. Πηγή: <http://www.hafencity.com>.



Σχήμα 6. Αποψη του νέου δημόσιου χώρου «Marco-Polo-Terrassen». Ολοκλήρωση έργων: Σεπτέμβριος 2007. Πηγή: <http://www.hafencity.com>.

3. Συμπεράσματα

Η συζήτηση γύρω από τη διαχείριση και διαμόρφωση των παράκτιων αστικών μετώπων είναι εξαιρετικά επίκαιρη και παρουσιάζει ιδιαίτερο επιστημονικό ενδιαφέρον στα πλαίσια του σύγχρονου πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι παράκτιες αστικές ζώνες διακρίνονται για μια σειρά από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και εκτός από υποδοχείς συχνά πολύ βασικών αστικών λειτουργιών παίζουν και ένα καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας και της εικόνας των πόλεων. Έτσι σ' αυτές τις περιοχές παρατηρείται έντονος ανταγωνισμός και μίξη χρήσεων, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεσπόζουν, επί χρόνια, λειτουργίες που βρίσκονται σε φάση μετάβασης ή μετεξέλιξης, έχουν αφήσει έντονα αποτυπώματα στα κελύφη και στη φυσιογνωμία τους, ενώ ο σχεδιασμός καλείται σήμερα να παρέμβει προτείνοντας καινούριες και ελκυστικές πολιτικές αναδιαμόρφωσής τους (και εδώ εντοπίζεται το ζήτημα του ανασχεδιασμού). Στο πλαίσιο αυτό ακόμα και σε περιπτώσεις που μοιάζουν να έχουν πολύ λίγα κοινά σημεία αναφοράς (π.χ. Αθήνα - Αμβούργο), προερχόμενες μάλιστα από τελείως διαφορετικές «κουλτούρες» σχεδιασμού (planning cultures), φαίνεται πως ανακύπτουν αρκετά κοινά σημεία αναφοράς και παραλληλίες, ιδίως στο επίπεδο των προβληματισμών γύρω από τους τρόπους αντιμετώπισης ζητημάτων που αφορούν τα παράκτια / παρόχθια μέτωπά τους.

Ο σχεδιασμός για την παρόχθια αστική περιοχή του Έλβα, στην περίπτωση του Αμβούργου συνδέεται με μια ευρύτερη θραυράλη πολιτική με κύρια έμφαση στον αναπτυξιακό τομέα (οικιστική ανάπτυξη σε μια ευρύτερη περιοχή, προσέλκυση νέων επιχειρήσεων, κλπ.). Σε αυτό το πλαίσιο αναπτύχθηκε ένας συνεπής και ιεραρχικά δομημένος σχεδιασμός κατευθύνσεων πολιτικής, καθώς και η εξειδίκευση τους στο χωρικό επίπεδο, μέσα από την ανάπτυξη, συγκεκριμένων στόχων, εξειδικευμένων αξόνων δράσης και επιμέρους παρεμβάσεων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται παράλληλα στην ολοκληρωμένη διαχείριση και στην περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής, σε συνάρτηση με την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας τεχνικών και κοινωνικών υποδομών.

Στην περίπτωση της Αθήνας, αν και έχουν γίνει τις τελευταίες δεκαετίες ήδη πολλά θετικά βήματα προς την κατεύθυνση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, η ανάπτυξη ενός πολυεπίπεδου και πολυθεματικού πλέγματος αλληλοσυμπληρούμενων κατευθύνσεων, αξόνων δράσης και επιμέρους παρεμβάσεων / έργων, θα αποτελούσε ακόμη μια καινοτόμο προσέγγιση και θα είχε πολλά να προσφέρει προς την κατεύθυνση ενός βιώσιμου, από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική σκοπιά, αλλά και πολιτικά εφικτού σχεδιασμού για το παράκτιο μέτωπο του Σαρωνικού.

Σε αυτό το πλαίσιο, ένα ολοκληρωμένο σύνολο παρεμβάσεων, στη βάση μιας ενιαίας και συνεπούς στρατηγικής, θα μπορούσε να έχει και εξειδικεύσεις, π.χ. για μια δυτική ενότητα (από το Πέραμα έως τον Πειραιά), με έμφαση στην οικονομική ανασυγκρότηση στην αναβάθμιση του λιμενο-βιομηχανικού συμπλέγματος και στη βελτίωση της κοινωνικής συνοχής, και για μια ανατολική (από το Φάληρο μέχρι τη Βούλα), με έμφαση στην περιβαλλοντική αναβάθμιση, στην ανάπτυξη καινοτόμων δραστηριοτήτων τουρισμού, πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής, καθώς επίσης και στην ανάπτυξη νέων δυναμικών κλάδων και καινοτόμων δραστηριοτήτων. Ως ειδικότεροι άξονες δράσεις θα μπορούσαν να διατυπωθούν οι εξής:

- Προστασία και ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος και πολιτιστικών χαρακτηριστικών.
- Επανάκτηση του δημόσιου χώρου και χρήση του από τους πολίτες.
- Συμπλήρωση των απαιτούμενων τεχνικών και κοινωνικών υποδομών (μεταξύ αυτών αντιπλημμυρική προστασία των αστικών περιοχών).

Εφαρμογή καινοτόμων προσεγγίσεων και μεταξύ άλλων: επανάκτηση των ακτών κολύμβησης, σύνδεση της παράκτιας ζώνης με τον παρακείμενο αστικό ιστό με κατάλληλη διαχείριση του παραλιακού δρόμου, ενεργειακή αυτάρκεια μέσω αξιοποίησης ΑΠΕ, αυτάρκης διαχείριση υδάτων για άρδευση, βιώσιμη διαχείριση απορριμμάτων, ηλεκτρονική

πληροφόρηση/ενημέρωση/εκπαίδευση, κλπ.

Μεγιστοποίηση των θετικών επιπτώσεων στο παραγωγικό περιβάλλον και στο ανθρώπινο δυναμικό της ευρύτερης περιοχής και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

Συγκρότηση ενός αποτελεσματικού σχήματος αστικής διακυβέρνησης στην περιοχή, με βάση τη συνεργασία τοπικής αυτοδιοίκησης, ενδιαφερόμενων τοπικών φορέων και πανεπιστημιακών ιδρυμάτων, που θα προωθεί και την συμμετοχή των πολιτών.

Βιβλιογραφία

Αραβαντινός Α., Σερράος Κ., 2005, Εισηγητική Έκθεση για την εκπόνηση ερευνητικού προγράμματος αναγνώρισης και χάραξης κατευθύνσεων για την πολεοδομική – περιβαλλοντική και κυκλοφοριακή ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης Π. Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού και Γλυφάδας, ΕΜΠ, Αθήνα.

Alden J., Pires A., 1996: "Lisbon, strategic planning for a capital city", *Cities*, Vol. 13, No 1, pp 25-36.

Bode E.; Lammers K., 1994, *Die Wirtschaft im nördlichen Hamburger Umland. Wirtschaftsstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verflechtungen mit Hamburg. Gutachten im Auftrag der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, Institut für Weltwirtschaft der Universität Kiel*.

European Commission (EC) DG XI 1997, Agenda 21, the first five years. Implementation of Agenda 21 in the European Community.

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 2007, *Räumliches Leitbild, Entwurf, Hamburg*.

Gospodini A., 2001: "Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities. A framework for Redesigning Space", in *Cities*, Vol.18, No.5, pp. 285-295.

Hoyle B. & Pinder D. (eds), 1981: *Cityport Industrialisation and Regional Development: Spatial Analysis and Planning Strategies*, Wiley, Chichester.

Kropp P, Niebuhr A., 2006, *Vergleichende Analyse von Länderarbeitsmärkten. Hamburg und die Metropolregion*, IAB regional, Berichte und Analysen IAB Nord Nr. 01/2006.

Norcliffe G., Bassett K., Hoare T., 1996: "The emergence of postmodernism on the urban waterfront", *Journal of Transport Geography*, Vol. 4, No 2, pp 123-134.

Snoeren B., 2003: "EU ICZM in progress", in *Coastal areas and cities in Europe Conference*, Ministry of the Environment, Physical Planning & Public Works, 29-30 May, Heraklion.

ΟΡΣΑ 1997, Θαλάσσιο μέτωπο πολεοδομικού συγκροτήματος Αθήνας. Ακτές Σαρωνικού, Ενιαία μελέτη προστασίας και ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής, τουρισμού, πολιτισμού. Καθορισμός χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη από Φάληρο μέχρι Αγία Μαρίνα Κρωπίας, Αθήνα.

Σερράος Κ., Σκορτσής Μ., 2003, Πολεοδομικός σχεδιασμός παρακτίων αστικών ζωνών και σχετικά προβλήματα. Η περίπτωση του Αλίμου (Αττική), Διεθνές συνέδριο για τις «παρακτίες περιοχές και πόλεις στην Ευρώπη», Χερσόνησος - Ηράκλειο Κρήτης, 29 έως 31 Μαΐου 2003.

Vallega A., 2001: Urban waterfront facing integrated coastal management, in *Ocean & Coastal Management*, Vol.44, pp 379-410.

West N., 1989: "Urban -waterfront developments: a geographic problem in search of a model", in *Geoforum*, Vol.20, No4, pp 459-468.

Whittaker J. R., 1975: *Containerisation*, Wiley, London.

ΥΡΕΧΟΔΕ, 2003: *International Conference on Coastal areas and cities in Europe: Conclusions*, Ministry of the Environment, Physical Planning & Public Works, 29-31 May, Crete.

Για την περίπτωση του Αμβούργου, βλ. επίσης μεταξύ άλλων και τις παρακάτω ιστοσελίδες:

«Ελεύθερη και Χανσεατική Πόλη» Αμβούργου: <http://www.hamburg.de/>

Μητροπολιτική Περιφέρεια Αμβούργου: <http://www.metropolregion.hamburg.de>

Πρωτοβουλία «Metropole Hamburg – Wachsende Stadt» (μητρόπολη Αμβούργο – αναπτυσσόμενη πόλη: <http://www.wachsendestadt.hamburg.de>

Δικτυακής εγκυκλοπαίδεια Wikipedia: <http://de.wikipedia.org/wiki/hamburg>

Η παρούσα εργασία έγινε στα πλαίσια του κοινού ελληνο-γερμανικού ερευνητικού προγράμματος ΙΚΥΔΑ 2007 «Επιπτώσεις μεγάλων διοργανώσεων στη χωρική δομή και στην οργάνωση μητροπολιτικών περιοχών. Η περίπτωση της Αθήνας και του Αμβούργου», που χρηματοδοτείται από το ΙΚΥ και το DAAD. Ελληνική ομάδα ΕΜΠ: Κων. Σερράος (επιστ. υπεύθυνος), Ε. Ασπρογέρακας, Β. Ιωάννου, Τ. Μιχαηλίδης, Δ. Σοφιανόπουλος. Γερμανική ομάδα HCU Hamburg: Jörg Knieling (επιστ. υπεύθυνος), A. Matern, S. von Löwis, A. Παπαϊωάννου, F. Othengrafen.