



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
Κατεύθυνση Ανάπτυξης

* * * * *

Πτυχιακή Επιστημονική Εργασία του:

ΟΡΕΣΤΗ Β. ΤΣΑΓΚΛΑ

με θέμα:

**«ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ,
ΧΩΡΙΚΗ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ & ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ»**

Case study: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

* * * * *

Περιλαμβάνει επίσης:

1. Μελέτη Ανάπλασης πλατείας Αγίου Τρύφωνος Τερψιθέας Γλυφάδας
2. Πολεοδομική Παρουσίαση Χρήσεων Γης Παραλίας Γλυφάδας Αττικής

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ & ΕΠΙΒΛΕΨΗ

Αλεξόπουλος Ανδρέας,
Έκτακτος Καθηγητής Εφαρμογών ΑΤΕΙ Καλαμάτας

Δρ. Παπακωνσταντινίδης Λεωνίδας,
Τακτικός Καθηγητής Περιφερειακής Ανάπτυξης ΑΤΕΙ Καλαμάτας,
Προϊστάμενος Τμήματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης

* * * * *

ΓΛΥΦΑΔΑ, 2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελ.

Περιεχόμενα	1
Εισαγωγή	4

ΜΕΡΟΣ Α

Κεφάλαιο 1: Ιστορική Αναδρομή και Βασικές Έννοιες

1.1. Η εξέλιξη του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα	7
1.2 Η Ελληνική Εμπειρία στον Χωροταξικό Σχεδιασμό	10
1.3. Εννοιολογική Αποσαφήνιση Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού	11
1.4. Στόχοι και Αρχές Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού	14

Κεφάλαιο 2: Θεωρίες Χωρικής Ανάπτυξης

2.1 Η Επιστήμη της Χωρικής Ανάπτυξης	16
2.2. Θεωρητικές Προσεγγίσεις Χωρικής Ανάπτυξης	17
2.3 Ανάπτυξη, Αειφόρος Ανάπτυξη και Προστασία του Περιβάλλοντος	19

Κεφάλαιο 3: Η Χωροταξία σαν εργαλείο ανάπτυξης και προστασίας

3.1 Σύνταξη Χωροταξικής Μελέτης	21
---------------------------------	----

Κεφάλαιο 4: Όργανα Χωροταξικού Σχεδιασμού

4.1. Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης	24
4.2. Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	25
4.3. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων	26

Κεφάλαιο 5: Μέσα Χωροταξικού Σχεδιασμού

5.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	27
5.2. Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	28
5.3. Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	29
5.4. Συνέπειες της έγκρισης των Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	31

Κεφάλαιο 6: Μηχανισμοί Εφαρμογής, Ελέγχου και Υποστήριξης του Χωροταξικού Σχεδιασμού

6.1 Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων	33
6.2 Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων	35
6.3 Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων	37
6.4 Χρηματοδοτικοί μηχανισμοί χωροταξικού σχεδιασμού	38
6.5 Εθνικό Δίκτυο Πληροφοριών για το Χωροταξικό Σχεδιασμό	39
6.6 Ίδρυση Εθνικού Κέντρου Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης	41

Κεφάλαιο 7: Ισχύον θεσμικό Πλαίσιο Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα

7.1. Βασικοί Ορισμοί και Έννοιες	42
7.2. Η Έγκριση Χωροταξικών Σχεδίων και Προγραμμάτων	43
7.3. Η Χρηματοδότηση των μελετών	44

7.4. Ορισμός και Περιεχόμενο του Ρυθμιστικού Σχεδίου	44
7.5. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο	44
7.5.1 Εκπόνηση και έγκριση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου	45
7.6. Πολεοδομική Μελέτη	46
7.7. Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ)	48
7.7.1. Πρόγραμμα ενεργού πολεοδομίας	49
7.7.2 Ρύθμιση ειδικών θεμάτων ζωνών ενεργού πολεοδομίας	49
7.8. Ζώνες Αστικού αναδασμού (ΖΑΑ)	50

Κεφάλαιο 8: Χωροταξική Προσέγγιση σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο

8.1 Χωρική Ανάπτυξη και Χωροταξία στην Ευρωπαϊκή Ένωση	51
8.1.1 Ιστορικό	51
8.1.1 Εξέλιξη των Πολιτικών της Ε.Ε. και η Νέα Χωροταξία	51
8.2. Η θέση της χωροταξίας στην ευρωπαϊκή έννομη τάξη και η ευρωπαϊκή χωροθέτηση	52
8.3. Οι δημογραφικές και μεταναστευτικές τάσεις και η απασχόληση	53
8.4. Η μορφή του Κοινοτικού χώρου	53
8.5. Οι περιφέρειες και το οικιστικό δίκτυο	54
8.6. Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ.)	56
8.6.1. Βασικοί Στόχοι Σ.Α.Κ.Χ.	56
8.6.2. Λόγος Υπαρξης του Σ.Α.Κ.Χ.	57

ΜΕΡΟΣ Β

Κεφάλαιο 9: Χωροταξική Θεώρηση Δήμου Γλυφάδας

9.1 Χωροταξική Ένταξη της Περιοχής	60
9.2 Ιστορική Οριοθέτηση και Έκταση της Περιοχής Μελέτης	60
9.3 Ρόλος της Περιοχής στον Χωροταξικό Ιστό	62
9.4 Ιστορική Αναδρομή Δήμου Γλυφάδας και κατανομή χρήσεων γης	63

Κεφάλαιο 10: Αναπτυξιακή φυσιογνωμία του Δήμου

10.1. Υφιστάμενη Κατάσταση Δήμου Γλυφάδας	66
10.2 Πληθυσμιακά Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	68
10.3 Κοινωνική Διάρθρωση Πληθυσμού	76
10.3.1 Κοινωνική Διάρθρωση	76
10.3.2 Επίπεδο Εκπαίδευσης	77
10.3.4 Αλλοδαποί Κάτοικοι	78
10.4 Οικονομική Διάρθρωση Πληθυσμού	79
10.4.1 Οικονομικά Ενεργός Πληθυσμός (ΟΕΠ) και Οικονομικές Δραστηριότητες κατά κλάδο Επαγγελμάτων	79

Κεφάλαιο 11: Δεδομένα του Χώρου και του Περιβάλλοντος

11.1 Φυσικό Περιβάλλον	81
11.1.1. Ανάγλυφο	81
11.1.2 Υδρογραφία και Γεωλογία	81
11.1.3 Βλάστηση	81
11.1.4 Ακτές και Θάλασσα	82
11.1.5 Ορυκτός Πλούτος	82
11.2. Χρήσεις Γης	82
11.2.1 Στους Αρχαίους Χρόνους	82

11.2.2 Στους νεότερους χρόνους	83
11.3. Υποδομή Υποστήριξης	89
11.3.1 Υδρευση	89
11.3.2 Αποχέτευση	90
11.3.3 Στερεά Απόβλητα	91
11.3.4 Οχλούσες Θέσεις	92
11.3.5 Συγκοινωνίες	93
11.3.6 Εκπαίδευση	94
11.3.7 Τουρισμός	94
11.3.8 Αθλητισμός	95

ΜΕΡΟΣ Τ

Κεφάλαιο 12: Ανάλυση Ερωτηματολογίου και Έρευνας

12.1 Μεθοδολογία της έρευνας	98
12.2 Χρονοδιάγραμμα Έρευνας	98
12.3 Δημιουργία Ερωτηματολογίου	98
12.4 Ταυτότητα δείγματος	99
12.4 Αποτελέσματα Ερωτηματολογίου	103
12.5 Παρουσίαση Έρευνας	103

Κεφάλαιο 13: Προτάσεις, Συμπεράσματα και Αναπτυξιακοί Στόχοι

13.1 Συμπεράσματα και Προτάσεις	113
13.1.1 Οικιστικές Κοινωνικές και Οικονομικές ιδιαιτερότητες της Γλυφάδας	113
13.1.2 Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός και Έλεγχος	114
13.1.3 Καθαριότητα	114
13.1.4 Υποδομές - Εξοπλισμός	115
13.1.5 Ανακύκλωση	116
13.1.6 Προστασία και αξιοποίηση του βουνού	117
13.1.7 Πράσινο και κοινόχρηστοι χώροι	118
13.1.8 Γκολφ	119
13.1.9 Παραλία και παραλιακοί χώροι	119
13.1.10 Μαρίνες σκαφών	120
13.1.11 Μαρίνα Ψαράδων	120
13.1.12 Έργα Υποδομής	121
13.1.13 Οδοποιία	121
13.1.14 Πεζοδρόμια	121
13.1.15 Αποχέτευση ακαθάρτων λημμάτων	122
13.1.16 Ρέματα	122
13.1.17 Δίκτυο όμβριων υδάτων	122
13.1.18 Συγκοινωνία, κυκλοφοριακό και στάθμευση	123
13.1.19 Ηλεκτροφωτισμός	124
13.1.20 Αρίθμηση και ονομασία οδών	124
13.1.21 Στάθμευση	124

Κεφάλαιο 14: Επίλογος

Παράρτηματα	127
Βιβλιογραφία	153

Εισαγωγή

Τις τελευταίες δεκαετίες η ανάπτυξη στο λεκανοπέδιο, με τις ραγδαίες οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις, τον αστικό γιγαντισμό, τη μητροπολεοποίηση και την άναρχη ανοικοδόμηση, είναι επιζήμια για τον πολίτη που κατοικεί σε αυτό, αλλά και για την ποιότητα της ζωής του γενικότερα.

Η μελέτη αυτή με θέμα: «Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Χωρική Δημογραφική Ανάλυση και Αναπτυξιακές Προοπτικές Αειφόρου Οικιστικής Οργάνωσης. Η περίπτωση του Δήμου Γλυφάδας», είναι καρπός μιας εξαμηνιαίας και πλέον προσπάθειας.

Βασική υπόθεση εργασίας είναι ότι λόγω της υποβάθμισης των όλων των παραγόντων που αφορούν τον Χωροταξικό και Πολεοδομικό Σχεδιασμό, του τρόπου αντιμετώπισής του και της έλλειψης οργάνωσης και οικιστικών ρυθμίσεων, η ποιότητα ζωής στο λεκανοπέδιο αλλά και ειδικότερα στη Γλυφάδα, έχει υποβαθμιστεί, ως άμεση συνέπεια των παραπάνω (λόγω της έλλειψης δηλ. οργανωμένου χωροταξικού πλαισίου).

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να παρουσιάσει τη χωροταξική και πολεοδομική πολιτική που ακολουθείται στη χώρα μας. Συγκεκριμένα, αποσκοπεί στη μεθοδική ανάλυση της υφιστάμενης δομής του χωροταξικού και πολεοδομικού δικτύου του Δήμου Γλυφάδας, στη διατύπωση αρχών αναδιαρθρώσεως του δικτύου, για την αντιμετώπιση των διαπιστούμενων προβλημάτων και εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του Δήμου. Τέλος, μέσω μιας δημογραφικής ανάλυσης και του δοθέντος ερωτηματολογίου, προσπαθούμε να προσεγγίσουμε τις αναπτυξιακές προοπτικές του Δήμου, όσον αφορά την οικιστική του οργάνωση.

Η πτυχιακή εργασία διαρθρώνεται χωριζόμενη σε τρία μέρη: το *Α Μέρος*, που επιχειρείται μια προσέγγιση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, το *Β Μέρος*, που αποτελεί τη μελέτη περίπτωσης, που αφορά το Δήμο Γλυφάδας και το *Γ μέρος*, που αφορά την ανάλυση του ερωτηματολογίου.

Στο *1^ο Κεφάλαιο* γίνεται μια ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, προσδιορίζοντας εννοιολογικά το πεδίο δράσης του, και προσδιορίζοντας τις αρχές και τους στόχους του.

Στο *2^ο Κεφάλαιο*, επιχειρείται η ανάλυση της Χωρικής Ανάπτυξης και των Θεωριών που την αποτελούν.

Στο *3^ο Κεφάλαιο* αναλύουμε τη Χωροταξία σαν εργαλείο ανάπτυξης και προστασίας, μέσω της σύνταξης χωροταξικών μελετών.

Στο *4^ο Κεφάλαιο* απαριθμούνται τα όργανα του Χωροταξικού Σχεδιασμού, ενώ στο *5^ο Κεφάλαιο* τα μέσα της χωροταξικής πολιτικής.

Στο *6^ο Κεφάλαιο* γίνεται μια εκτενής αναφορά στους μηχανισμούς εφαρμογής, ελέγχου και υποστήριξης του Χωροταξικού Σχεδιασμού.

Στο *7^ο Κεφάλαιο* αναλύεται το ισχύον Θεσμικό πλαίσιο του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα, αναλύοντας τις βασικές έννοιες του.

Στο *8^ο Κεφάλαιο* επιχειρείται μια χωροταξική προσέγγιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μελετώντας την ευρωπαϊκή πολιτική που ακολουθείται τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον, αναλύεται το Σχέδιο Ανάπτυξης του κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ.).

Στο *9^ο Κεφάλαιο*, αρχίζει η μελέτη περίπτωσης του Δήμου Γλυφάδας και επιχειρείται μια ιστορική επισκόπηση και μια χωροταξική θεώρηση του Δήμου.

Στο *10^ο Κεφάλαιο* περιγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Γλυφάδας, αναλύοντας την αναπτυξιακή φυσιογνωμία του Δήμου, μέσω της δημογραφικής ανάλυσης.

Στο 11^ο Κεφάλαιο περιγράφονται τα δεδομένα του χώρου και του περιβάλλοντος του Δήμου Γλυφάδας και οι υποδομές υποστήριξης, όπως και οι χρήσεις γης από την αρχαιότητα έως σήμερα.

Στο 12^ο Κεφάλαιο γίνεται η ανάλυση του ερωτηματολογίου.

Τέλος, στο 13^ο Κεφάλαιο διεξάγονται τα τελικά συμπεράσματα της μελέτης αυτής και δίδονται κάποιες προτάσεις προς υλοποίηση, οι οποίες έχουν ως στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη του Δήμου Γλυφάδας και τη βελτίωση των υπαρχουσών υποδομών.

Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθώ στον επιβλέποντα καθηγητή της μελέτης αυτής, κ. *Ανδρέα Αλεξόπουλο*, Έκτακτο Καθηγητή Εφαρμογών του Ανώτατου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Καλαμάτας, στο γνωστικό πεδίο: «*Τοπική Ανάπτυξη - Τοπική Αυτοδιοίκηση*», ο οποίος με «μύησε» με την εμπειρία του και τη θεωρητική του κατάρτιση, κατά τις πολύωρες (τηλεφωνικές και μη) διαλέξεις και συναντήσεις μας, στην πολυπλοκότητα και τις δυσκολίες του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Δε μου παρείχε μόνο την πολύτιμη συνδρομή του στην καθημερινή αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάζονταν στην πορεία της έρευνας αυτής, αλλά με τις στέρεες γνώσεις και τον σπάνιο χαρακτήρα του με στήριξε σε όλα τα στάδια αυτής της μελέτης. Τον ευχαριστώ θερμά.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στον δάσκαλό μου και υπεύθυνο του προγράμματος των πτυχιακών εργασιών του τμήματος, κ. *Λεωνίδα Παπακωνσταντινίδη*, Προϊσταμένου και Τακτικού Καθηγητή του Τμήματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Ανώτατου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Καλαμάτας, στο γνωστικό πεδίο «*Περιφερειακή Ανάπτυξη*», για την αμέριστη συμπαράστασή του κατά τη συγγραφή αυτής της μελέτης.

Ορέστης Β. Τσάγκλας

Γλυφάδα, Αθήνα
2 Οκτωβρίου 2006

ΜΕΡΟΣ Α

Θεωρητικές Προσεγγίσεις Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού

1.1. Η εξέλιξη του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα

Η ιστορία του θεσμικού πλαισίου του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού μπορεί να διακριθεί σε τρεις βασικές περιόδους¹ στη νεοελληνική πολιτική ιστορία:

I. 1^η Περίοδος: 1828 έως 1923

Από τη συγκρότηση του ελληνικού κράτους έως το 1923, τα όρια του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού είναι δυσδιάκριτα, χωρίς να προβλέπεται νομοθετικό πλαίσιο κατάρτισης, έγκρισης και εφαρμογής των χωροταξικών σχεδίων που εκπονήθηκαν κατά την περίοδο αυτή.

Αμέσως μετά την απελευθέρωση του ελληνικού Έθνους από τους Τούρκους και μέσα στα πλαίσια ανασυγκρότησης της χώρας, άρχισαν οι πρώτες προσπάθειες για την απόκτηση «Σχεδίων Πόλεων» ή ρυμοτομικών σχεδίων². Τα σχέδια αυτά εκπονήθηκαν χωρίς την ύπαρξη νομικών κανόνων, που να καθορίζουν τις γενικές αρχές και τη διαδικασία εκπόνησης και εφαρμογής τους, και γενικά χωρίς την ύπαρξη νομοθετικού πλαισίου χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού.

Έτσι, δόμηση, πολεοδομία και χωροταξία συμπίπτουν κατά τον 19^ο αι. και αποσκοπούν στη διασφάλιση των στοιχειωδών αναγκών διαβίωσης και στέγασης των πολιτών. Η κρατική πολιτική περιορίζεται στην προσπάθεια αντιμετώπισης προβλημάτων ανοικοδόμησης κτιρίων με έκδοση νομοθετημάτων σχετικά με την ασφάλεια, την υγιεινή, την αισθητική των κτιρίων και των πόλεων και, κατά συνέπεια, λείπει η νομοθετική παρέμβαση στην πόλη και στον χώρο.

Σταδιακά, από το 1880 η αύξηση της αστικοποίησης και η διαμόρφωση, σε εμβρυακό επίπεδο, της βιομηχανικής παραγωγής, η κοινωνική πίεση για να περιορισθούν οι αμφισβητήσεις των πολύπλοκων αστικών ιδιοκτησιών και των προβλημάτων που γεννούν οι απαλλοτριώσεις, και, ειδικότερα, η ανάγκη για σαφή διαχωρισμό των δημοσίων από την ιδιωτική ιδιοκτησία, αποτέλεσαν τη γενεσιουργό αιτία για οργανωμένη παρέμβαση με τη θέσπιση νομοθετημάτων για τη διαχείριση του χώρου³.

II. 2^η Περίοδος: 1923 έως 1974

Από το 1923 έως τη μεταπολίτευση (1974), και συγκεκριμένα από το τέλος της πρώτης δεκαετίας του 20^{ου} αι. επιδιώκεται με συγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια, η συγκρότηση της αστικής υποδομής⁴, εκσυγχρονίζεται η δημόσια διοίκηση και αναδιαμορφώνεται η τεχνογνωσία για τη λειτουργική οργάνωση του χώρου. Το ν.δ. 17.7/16.8.1923 «Περί σχεδίων πόλεων και συνοικισμών του κράτους και οικοδομής

¹ Τη διάκριση αυτή επιχειρεί ο Δ. Χριστοφίλοπουλος, «Αστικός και Χωροταξικός Προγραμματισμός - Τεχνική διαδικασία ή κοινωνική επιστήμη;», Εκδόσεις Αφοί Σάκουλα, Αθήνα, 1990.

² Σύμφωνα με τον Αραβαντινό Α., στο έργο του «Πολεοδομικός Σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», σελ. 95, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997, κατά την περίοδο αυτή εκπονήθηκαν αρκετά ρυμοτομικά σχέδια, όπως της Πάτρας (1828), της Πύλου (1829), της Αθήνας (1830), του Ναυπλίου (1834), της Μονεμβασίας (1836), της Ναυπάκτου (1838), της Θήβας (1850), της Καλαμάτας (1860) κλπ.

³ Καραδήμου - Γερολύπου Α., Παπαμήχος Ν., «Ρύθμιση του χώρου: πολιτικές πρωτοβουλίες και θεσμικές εγγυήσεις» σε: Μαυρογορδάτος Γ., Χατζηιωσήφ Χ. (Επιμ.), «Βενιζελισμός και αστικός εκσυγχρονισμός», σ. 113 - 132, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο, 1992, 2^η έκδοση.

⁴ Ενδεικτικά: συγκοινωνία, αποχέτευση, σχολεία.

αυτών», με το οποίο διαχωρίζεται η ελληνική επικράτεια σε περιοχές που εντάσσονται ή όχι στο εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως⁵, το διάταγμα «περί καθορισμού των όρων και περιορισμών της εκτός ζώνης των πόλεων και εγέρσεως οικοδομών αυτών», ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός⁶, ο νόμος 3741/1929 για την οριζόντια ιδιοκτησία και, κυρίως, τα εκπονηθέντα μετά το 1923 σχέδια για τις πληθυσμιακά μεγάλες πόλεις, συνθέτουν το πρώτο σχετικά ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για την πολεοδομία και αποτελούν το πρώτο σχετικά ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για την πολεοδομία και αποτελούν εμβρυακό στάδιο της χωροταξικής ανάπτυξης στην ελληνική πολιτεία.

Έχει εκφραστεί η άποψη ότι η χωροταξική πολιτική κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου κινήθηκε περιοριστικά στους εξής άξονες:

- στην αποκατάσταση των προσφύγων και την ορθολογική αναδιανομή του πληθυσμού και
- στη στενή εξάρτηση της γεωργικής, της υποτυπώδους βιομηχανικής και οικονομικής ανάπτυξης γενικότερα από τα αλλοδαπά κεφάλαια, με αποτέλεσμα την πληθυσμιακή υπερδιόγκωση της πρωτεύουσας και την αποδιοργάνωση της υπαίθρου⁷.

Μετά τον ΄Β Παγκόσμιο Πόλεμο, η ανύπαρκτη χωροταξική πολιτική δε συνιστά το μοναδικό καθοριστικό αίτιο για τις προκληθείσες χωροταξικές ανισότητες. Η νομοθετική πληθώρα των σχετικών πολεοδομικών νομοθετημάτων, που οδήγησε σε μια ανοργάνωτη πολεοδομική ανάπτυξη, αποσυντόνισε το περιφερειακό παραγωγικό σύστημα⁸, περιφρόνησε το περιβάλλον και υποβάθμισε την ποιότητα ζωής⁹. Τα χωροταξικά σχέδια που εκπονήθηκαν σε αυτή την περίοδο σε εθνικό, περιφερειακό, νομαρχιακό επίπεδο, ακόμη και σε περιορισμένη τοπική κλίμακα, παρέμειναν ανεφάρμοστα.

Στα τέλη της δεκαετίας του ΄60, η κοινωνία πιέζει για να τερματιστεί η παγιωμένη πρακτική της έγκρισης σχεδίων σε περιοχές που έχουν ήδη οικιστικά διαμορφωθεί, ώστε να μην καθορίζεται η οικιστική και χωροταξική πολιτική από τις ασφυκτικές πιέσεις των μικροϊδιοκτητών για την αξιοποίηση της ατομικής ιδιοκτησίας τους¹⁰. Η

⁵ Εντός ή εκτός σχεδίου περιοχές

⁶ Π.Δ. 3.4.1929 περί «Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού», όπου στο κεφάλαιο II περιέχονται κανόνες σύνταξης και έγκρισης ρυμοτομικών σχεδίων. Το παρόν διάταγμα καταργήθηκε με το άρθ. 128 παρ. 1 του ν.δ. 8/1973 «περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού», πλην του κεφαλαίου II, το οποίο εξακολουθεί να ισχύει μέχρι σήμερα.

⁷ Ο Σαρηγιάννης Γ. στο «Οικονομική πολιτική και χωροταξικός σχεδιασμός», σελ. 83 - 155, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2002, παρατηρεί ότι μετά τη μικρασιατική καταστροφή συνάπτονται συμβάσεις «αποικιακού τύπου» για έργα κοινής ωφέλειας στην Πρωτεύουσα, όπως για την ύδρευση με την Ούλεν (1923), για μεταφορές και ηλεκτρική ενέργεια με την Power και για τις επικοινωνίες με τη Siemens.

⁸ Ο Καρύδης Δ., στο άρθρο του «Η θεωρητική ένδεια της σύγχρονης ελληνικής πολεοδομίας» στο βιβλίο του Γεωργούλη Δ. (Επιμ.), «Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1995, σελ. 233 - 252, αναφέρει ότι μεγάλο μέρος της «χαοτικής» πολεοδομίας στην Ελλάδα είναι αυθαίρετη και οι γενικές συνθήκες της ζωής τείνουν να εξισωθούν με slums του 19^{ου} αι.

⁹ Βούλγαρης Α., «Χωροταξικός Σχεδιασμός», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2003, σελ. 223

¹⁰ Ο Γετίμης Π., «Οικιστική πολιτική στην Ελλάδα», Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα, 1988, σελ. 70, παρατηρεί ότι τα εγκεκριμένα σχέδια έπονται της νόμιμης ή παράνομης οικιστικής δομής, με εξαίρεση τις εγκρίσεις αγροτικών οικισμών ή αστικών περιοχών. Μάλιστα, το ποσοστό των εκτάσεων που εντάσσονται στο εγκεκριμένο σχέδιο της Αθήνας κάθε χρόνο στο σύνολο της έκτασης του εκάστοτε ισχύοντος εγκεκριμένου σχεδίου, κατά την περίοδο 1951 - 1971 εκυμαινετο από 3% έως 5%.

περίοδος αυτή ολοκληρώνεται με το ν.δ. 1262/1972 «περί ρυθμιστικών σχεδίων αστικών περιοχών»¹¹.

III. 3^η Περίοδος: 1974 έως σήμερα

Από το 1974 έως σήμερα¹², όπου διαπιστώνοντας η Έ Αναθεωρητική Βουλή την ανορθολογική οικιστική ανάπτυξη, ανέθεσε στην πολιτεία την αποκλειστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο των σχετικών χωροταξικών πρωτοβουλιών που πια δεν περιορίζονταν στα όρια της πόλης.

Ο νομοθέτης ανταποκρίθηκε έγκαιρα στη συνταγματική επιταγή με την ψήφιση του ν. 360/1976, που παρέμεινε πρακτικά ανεφάρμοστος. Έτσι, μέχρι την ψήφιση του ν. 2742/1999, δεν υφίστατο νομοθετικό πλαίσιο για ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό, αλλά «προσωρινά υποκατάστατα περιορισμένης κλίμακας και ανεφάρμοστα σχέδια σε νομαρχιακό επίπεδο»¹³.

Τέλος, η συζήτηση για την παράγραφο 2 του άρθρου 24 στην πρόσφατη αναθεώρηση του Συντάγματος, επικεντρώθηκε στην αλληλεξάρτηση περιβάλλοντος και χωροταξικού σχεδιασμού, για να προβλεφθούν με σαφήνεια οι οικιστικές περιοχές και οι παραγωγικές δραστηριότητες, ενώ ασκήθηκε έντονη κριτική στην εκ των υστέρων έγκριση της αυθαίρετης οικιστικής δόμησης.

Βέβαια, σύμφωνα με τον Μ. Αγγελίδη¹⁴, επιχειρείται μια άλλη διάκριση, με τις ακόλουθες περιόδους:

α) την περίοδο 1950 - 1974, όπου η παρέμβαση του κράτους στην οικονομία μέσω αναπτυξιακών προγραμμάτων ήταν υποτυπώδης, κυρίως κατά την πρώτη δεκαετία. Από το τέλος της δεκαετίας του 1950 αυτής, ξεκίνησαν ορισμένες προσπάθειες προγραμματισμού, που συστηματοποιήθηκαν περισσότερο στη συνέχεια.

β) την περίοδο 1975 - 1993, όπου σημαντική επίδραση στις αναπτυξιακές διαδικασίες του χωροταξικού σχεδιασμού είχαν οι γενικότερες πολιτικές και κοινωνικές ανακατατάξεις, μεταβολές και συνθήκες της χώρας μας, όπως και η ένταξή της στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες.

γ) την περίοδο 1994 - 2000, όπου προωθείται ακόμη περισσότερο η αποκέντρωση και ανατίθενται αρκετές αρμοδιότητες εφαρμογής αναπτυξιακού και χωροταξικού σχεδιασμού σε περιφερειακούς και τοπικούς φορείς¹⁵. Ο εθνικός αναπτυξιακός και ο περιφερειακός και χωροταξικός σχεδιασμός βελτιώνονται, επίσης, σημαντικά¹⁶.

Την περίοδο αυτή, ψηφίζεται ένας νέος *Νόμος για τη Χωροταξία*, που καθορίζει τις διαδικασίες και τους μηχανισμούς εφαρμογής του Χωροταξικού Σχεδίου και

¹¹ Ωστόσο, τα ρυθμιστικά σχέδια που εκπονήθηκαν, δεν εγκρίθηκαν ποτέ. Ο Δ. Χριστοφύλοπουλος θεωρεί πως το ν.δ. 1262/1972 θεσπίστηκε με πρότυπο το αμερικανικό Master Plan, το αγγλικό Development Plan Plans και το γαλλικό Schemas Directeurs, που ίσχυαν μέχρι το 1960.

¹² Ο Η. Μπεριάτος, «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη», Τα Νέα, 2-3.12.2000, σελ. 14, θεωρεί πως η οικιστική και χωροταξική πολιτική κατά τον 20^ο αι. μπορεί να διαχωριστεί: α) Στη βενιζελική περίοδο από το 1923 που έθεσε τις βάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, β) στη μεταπολεμική περίοδο μέχρι τη μεταπολίτευση (1949-1974) της άγριας ανάπτυξης, όταν αναπτύχθηκαν και εδραιώθηκαν πολεοδομικές λογικές με σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον για τις επόμενες δεκαετίες, και γ) στη μεταπολιτευτική περίοδο, με στόχο τη διευθέτηση των πολεοδομικών και χωροταξικών ζητημάτων.

¹³ Ευστρατίου Π.Μ., «Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας», σελ. 10, Εκδόσεις Αφοι Σάκκουλα, Αθήνα, 2001

¹⁴ Αγγελίδης Μ., «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη», σελ. 156 - 162, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2000

¹⁵ Αντιμετωπίζεται αποτελεσματικά το πρόβλημα της πολυδιάσπασης της Πρωτοβάθμιας Αυτοδιοίκησης σε πλήθος μικρών κοινοτήτων, μέσω του Σχεδίου «Ι. Καποδίστριας».

¹⁶ Λόγω των υποχρεώσεων που προκύπτουν για τη χώρα μας από την εφαρμογή των Σχεδίων Περιφερειακής Ανάπτυξης (Σ.Π.Α.), που χρηματοδοτούνται και από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης.

εκπονούνται πολλές χωροταξικές μελέτες και έρευνες που συμβάλλουν στην εξειδίκευση και την αποτελεσματικότερη εφαρμογή της χωροταξικής πολιτικής.

1.2 Η Ελληνική Εμπειρία στον Χωροταξικό Σχεδιασμό

Η εμπειρία της Ελλάδας είναι ιδιαίτερα αρνητική στον Χωροταξικό σχεδιασμό. Η απουσία χωροταξικού πλαισίου για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό και η απουσία χωροταξικής πολιτικής οδήγησε σε μεγάλα προβλήματα χωρικής οργάνωσης και περιβάλλοντος όπως οι συγκρούσεις χρήσεως γης, η διάχυτη αστικοποίηση, η προβληματική χωροθέτηση των υποδομών, η εγκατάλειψη της υπαίθρου κ.λ.π.

Οι προσπάθειες που έγιναν στο παρελθόν κύρια με τα πενταετή προγράμματα ανάπτυξης λειτουργούσαν ενδεικτικά και όχι δεσμευτικά με αποτέλεσμα κανένα να μην ολοκληρωθεί ποτέ, και να μην δώσουν ποτέ χειροπιαστά αποτελέσματα.

Αποσπασματικές ενέργειες¹⁷ έπαιζαν θετικό ρόλο χωρίς όμως στρατηγικό σχεδιασμό δεν ήταν δυνατόν να έχουν ουσιαστική επιρροή στην χωρική ανάπτυξη της Ελλάδας.

Με την ριζική μεταρρύθμιση των διαρθρωτικών ταμείων το 1988 και το δεδομένο ότι όλη η χώρα αποτελεί περιφέρεια του Στόχου 1 ο αναπτυξιακός σχεδιασμός στην Ελλάδα άρχισε να παίρνει μορφή ταυτιζόμενος με την υλοποίηση της διαρθρωτικής περιφερειακής πολιτικής της Ε.Ε.

Για το 1989-1993 καταρτίζεται ένα Κοινοτικό πλαίσιο Στήριξης¹⁸ για το σύνολο της χώρας και τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα¹⁹ για τις περιφέρειες της Χώρας. Για πρώτη φορά ουσιαστικά λαμβάνονται δεσμευτικές υποχρεώσεις με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα για την χωρική συνάντηση.

Στο 2^ο Κ.Π.Σ.²⁰ υπάρχει μία υποχώρηση της περιφερειακής-τοπικής διάστασης και δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην βελτίωση των συνολικών δεικτών της οικονομίας για να αναβαθμιστεί η θέση της χώρας στην Ε.Ε. Κυριαρχούν οι τομεακές πολιτικές και υποχωρούν τα ολοκληρωμένα χωρικά προγράμματα.

Η αναθέρμανση του ενδιαφέροντος για χωρική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση στα μέσα της δεκαετίας του 90 επηρεάζει άμεσα και την Ελλάδα. Έτσι καθίσταται πλέον κυρίαρχο το θέμα του Στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού. Στα πλαίσια αυτά ξεκινούν τα χωροταξικά πλαίσια των περιφερειών.

Η ψήφιση του Νόμου 2742/ΦΕΚ 207/Α' /07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις» παρότι «απρόθυμη και αργόσυρτη» όπως χαρακτηρίστηκε, ξεκίνησε μια συνολικότερη αναδιοργάνωση της χωροταξικής πολιτικής.

Ολοκληρώθηκε το «Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης» στις περιφέρειες της χώρας. Ετοιμάζονται δε αυτή την περίοδο και τα τομεακά χωροταξικά προγράμματα σε ειδικούς τομείς όπως το σχέδιο ανάπτυξης ορεινού χώρου, χωρικές επιπτώσεις μεγάλων έργων, χιονοδρομικός, ιαματικός, συνεδριακός τουρισμός κλπ.

Για πρώτη φορά στην Ελλάδα αποκτούμε στοιχειωδώς μια στρατηγική αντίληψη για τον χωροταξικό σχεδιασμό, ο οποίος μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εργαλείο και για τις εθνικές πολιτικές αλλά και για τις περιφερειακές και τις τοπικές.

¹⁷ όπως π.χ. ο Νόμος Τρίτση 1337/83

¹⁸ Κ.Π.Σ.

¹⁹ Π.Ε.Π.

²⁰ 1994-1999

1.3. Εννοιολογική Αποσαφήνιση Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού

Η εννοιολογική αποσαφήνιση του χωροταξικού σχεδιασμού επιχειρείται κατ'αρχάς κατά την Έ Αναθεωρητική Βουλή, στο πλαίσιο της Ολομέλειας για το άρθρο 27 του κυβερνητικού σχεδίου²¹ από τον τότε Υφυπουργό Δημοσίων Έργων Κ. Μπίρη, που θεμελιώνει ως «*διάταξη της χώρας ολοκλήρου και από πλευράς περιοχών και από πλευράς ρυθμίσεων της αξιοποίησής τους, εν συνδυασμό προς την οικονομική, κοινωνική και τεχνική ενεργοποίησιν και από πλευράς χρήσεων ή προστασίας ελευθέρων και οικοδομήσεων εκτάσεων*»²², επισημαίνοντας την αλληλεξάρτηση της χωροταξίας με την προστασία του περιβάλλοντος.

Στη θεωρία έχει διατυπωθεί πληθώρα εννοιολογικών διαφοροποιήσεων του χωροταξικού σχεδιασμού, ανάλογα με το εκάστοτε γνωστικό αντικείμενο υπό το πρίσμα του οποίου προσεγγίζεται. Η πλήρης καταγραφή τους θα ήταν αλυσιτελής, γι'αυτό θα επιχειρηθεί να επισημανθούν οι κυριότερες συνιστώσες που συνθέτουν ένα κοινό νοηματικό πεδίο με τις στοχοθεσίες όλων των εκδοχών για τους χωροταξικούς σχεδιασμούς.

Προτού περάσουμε όμως στη καθεαυτή έννοια του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, απαιτείται κάποια συνοπτική αναφορά στην έννοια του σχεδιασμού. Η έννοια αυτή αποτελεί αντικείμενο έρευνας διάφορων επιστημών, όπως είναι η φιλοσοφία, η κοινωνιολογία, η πολιτειολογία, η πολιτική επιστήμη, το διοικητικό δίκαιο, η διοικητική επιστήμη, αλλά και το συνταγματικό δίκαιο, χωρίς καμία από αυτές τις επιστήμες να μπορεί να τον συλλάβει στην πλήρη του διάσταση²³.

Ο σχεδιασμός συνδέεται ασφαλώς με την κρίση της δεκαετίας του 1960, την υπέρβασή της και με τη σταθεροποίηση του κοινωνικού κράτους. Σήμερα όμως, δε μπορεί να θεωρηθεί ως μέσο αποκλειστικό για την αντιμετώπιση και διαχείριση των κρίσεων (*Krisen management*), δε μπορεί να παραμείνει «ένα φαινόμενο της ανάλυσης των προβλημάτων με σκοπό να βρεθεί η καλύτερη δυνατή λύση» ή με σκοπό τη συντήρηση του εκάστοτε οικονομικού και κοινωνικού status του κράτους.

Στο σύγχρονο κράτος, ο σχεδιασμός αποσκοπεί στην εδραίωση της κοινωνικής ειρήνης, της ασφάλειας και της δικαιοσύνης, μέσα από τη συνεχή πρόνοια για τον πολίτη, η οποία δεν περιορίζεται μόνο στην ανάπτυξη αλλά που περιλαμβάνει και πρόγνωση της ενδεχόμενης αναπτυξιακής κρίσης. Έτσι, ο σχεδιασμός ενυπάρχει σε κάθε κρατική δραστηριότητα και φυσικά δεν είναι μια ευθύγραμμη και μονοδιάστατη διαδικασία.

Σύμφωνα λοιπόν με τον Βασενχόβεν Λ.²⁴, «*Σχεδιασμός είναι μια οργανωμένη, λογική προσπάθεια επιλογής των καλύτερων δυνατών εναλλακτικών λύσεων και μέσων για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων*». Άμεση έτσι είναι η σύνδεση του

²¹ Νυν άρθρο 24 του Συντάγματος

²² Πρακτικά Ολομ. Επιτροπής Συντάγματος 1975, 25^η Συνεδρίαση της 22/3/1975, σελ. 421

²³ Ο Τάχος Α., «Πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης», σελ. 48, Εκδόσεις Νόμος και Φύση, Αθήνα, 1991, διακρίνει τους σχεδιασμούς σε:

α) επιτακτικό ή ολοκληρωτικό (π.χ. ο σχεδιασμός στη Σοβιετική Ένωση) και σε ενδεικτικό ή μη ολοκληρωτικό (προγράμματα των δυτικών ευρωπαϊκών χωρών με ευρύ πεδίο δράσης στην ιδιωτική πρωτοβουλία και την έλλειψη εξαναγκασμού),

β) μακροχρόνιο (πάνω από 10 έτη), βραχυχρόνιο (1-3 έτη), μεσοχρόνιο (4-9 έτη) και ετήσιο (άρθρο 7 παρ. 1 Β.Δ. 633/1966),

γ) γενικό και ειδικό, ή ορισμένου τομέα (άρθρο 1, παρ. 1 Ν.Δ. 4335/1964),

δ) στα ενταγμένα στον κρατικό προϋπολογισμό και τα ενταγμένα στον ετήσιο προϋπολογισμό.

²⁴ Βασενχόβεν Λ., «Σημειώσεις Παραδόσεων Χωροταξίας: 1. Βασικές έννοιες και δείκτες ανάπτυξης», Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 1984

σχεδιασμού με την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη του χώρου, η οποία εκφράζεται μέσω των *Σχεδίων Ανάπτυξης*.

Αναλυτικότερα, κάθε Σχέδιο Ανάπτυξης περιλαμβάνει στόχους, στους οποίους και αποβλέπει, και μέτρα πολιτικής, απαραίτητα για την υλοποίηση των στόχων του. Κύριο χαρακτηριστικό του Σχεδίου Ανάπτυξης είναι ότι οι στόχοι και τα μέτρα είναι καθορισμένα εκ των προτέρων.

Βασικά στοιχεία του Σχεδίου Ανάπτυξης είναι²⁵:

1. η πρόβλεψη για τη μελλοντική εξέλιξη ορισμένων βασικών μεγεθών της οικονομικής και κοινωνικής διαδικασίας,
2. η σύγκριση διαφορετικών «εικόνων» της αναπτυξιακής διαδικασίας,
3. η αξιολόγηση μιας σειράς εναλλακτικών προτάσεων και
4. η επιλογή της πρότασης που ικανοποιεί κατά τον καλύτερο τρόπο τους στόχους που έχουν τεθεί.

Η διαμόρφωση των κυριότερων από τα παραπάνω στοιχεία, ιδιαίτερα της αξιολόγησης των εναλλακτικών προτάσεων και της επιλογής της τελικής πρότασης, εξαρτάται από την πολιτική βούληση του αντιστοίχου φορέα. Άλλωστε δεν νοείται Σχέδιο Ανάπτυξης χωρίς την ύπαρξη κάποιου φορέα με πολιτική εξουσία, πού προτίθεται να το εφαρμόσει.

Ορισμένα άλλα στοιχεία του Σχεδίου, όπως, σε μεγάλο βαθμό, οι προβλέψεις ή οι συγκρίσεις εναλλακτικών εικόνων ή «σεναρίων» ανάπτυξης, προϋποθέτουν τη χρησιμοποίηση τεχνικών, οι οποίες βέβαια δεν πρέπει να ταυτίζονται με τον αναπτυξιακό σχεδιασμό.

Ένα αναπτυξιακό Σχέδιο πρέπει επίσης να είναι εφικτό και να έχει εσωτερική συνέπεια. Για την εξασφάλιση αυτών των δύο στοιχείων, χρησιμοποιούνται οι τεχνικές. Δε φθάνουν όμως αυτές. Απαιτείται, όπως αναφέραμε, και πολιτική βούληση.

Τέλος, ένα Σχέδιο Ανάπτυξης αναφέρεται σε κάποιο χρονικό ορίζοντα, συχνά στο διάστημα μιας πενταετίας²⁶, αλλά και σε μεγαλύτερους ή μικρότερους χρονικούς ορίζοντες.

Αναλυτικότερα από τα παραπάνω συμπεραίνουμε πως το βασικότερο Σχέδιο για την ανάπτυξη μιας χώρας είναι το Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης.

- Πρώτο βασικό του στοιχείο είναι συνήθως η επιλογή της επιθυμητής εξέλιξης, σε συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα, μιας σειράς εθνολογιστικών μεγεθών²⁷
- Δεύτερο βασικό του στοιχείο είναι μία σειρά επιλογές για την ανάπτυξη των επιμέρους οικονομικών τομέων²⁸
- Συνήθως, στο Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης περιλαμβάνονται οι γενικές επιλογές ανάπτυξης των οικονομικών τομέων ή, αλλιώς, η πολιτική ανάπτυξης των τομέων (οικονομικών δραστηριοτήτων) ή η πολιτική τομεακού σχεδιασμού. Διαμορφώνονται όπως και πολύ αναλυτικότερα Προγράμματα-Σχέδια Ανάπτυξης του κάθε οικονομικού τομέα, πάντα με βάση τις κατευθύνσεις του Εθνικού Σχεδίου Ανάπτυξης. Μιλάμε τότε για τομεακό σχεδιασμό.
- Επίσης, στο Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης περιλαμβάνονται συνήθως μια σειρά επιλογές για την ανάπτυξη των επιμέρους περιφερειών μιας χώρας²⁹. Πρόκειται

²⁵ Αγγελίδης Μ., «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη», σελ. 133, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2000

²⁶ π.χ. Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1983-87

²⁷ δηλ. του εθνικού προϊόντος, του εθνικού εισοδήματος, του ισοζυγίου πληρωμών, των δημοσίων και των ιδιωτικών επενδύσεων, της κατανάλωσης κλπ.

²⁸ δηλ. της βιομηχανίας, του τουρισμού κλπ.

²⁹ π.χ. ποιες περιφέρειες πρέπει να αναπτυχθούν κατά προτεραιότητα, με ποιο τρόπο κλπ

για την πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης ή την πολιτική χωροταξικού σχεδιασμού.

Με βάση τις κατευθύνσεις αυτές διαμορφώνονται τα Προγράμματα-Σχέδια Ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης των επιμέρους περιφερειών, ο χωροταξικός σχεδιασμός και ο περιφερειακός σχεδιασμός.

Σημειώνουμε ότι στην Ελλάδα είχαμε παλιότερα εθνικά «Προγράμματα Ανάπτυξης», π.χ. το Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1983-87, ενώ έχουμε σήμερα Σχέδια Ανάπτυξης³⁰, και Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης³¹ για καθεμιά από τις περιφέρειες της χώρας.

Όσον αφορά στο χωροταξικό σχεδιασμό, πρώτη διάκριση, που γίνεται κυρίως στις αγγλοσαξονικές χώρες, είναι ανάμεσα στον περιφερειακό σχεδιασμό (regional planning), που αντιστοιχεί κυρίως στην περιφερειακή οικονομική σαν επιστήμη προσανατολισμένη προς την πράξη και, επομένως, πολύ ευρύτερη από τον απλό «φυσικό σχεδιασμό» (physical planning).

Άλλη διάκριση, που χρησιμοποιείται συχνά από τους γάλλους χωροτάκτες, είναι ανάμεσα στην περιφερειακή πολιτική (politique regionale), στον περιφερειακό σχεδιασμό (planification regionale) και στη χωροταξία ή το χωροταξικό σχεδιασμό (amenagement du territoire).

Ενώ ο πρώτος όρος συχνά αφορά μόνον τις πολιτικές που επηρεάζουν την καθαρά οικονομική εξέλιξη των συγκεκριμένων περιφερειών, στο δεύτερο όρο, (περιφερειακό σχεδιασμό) περιλαμβάνεται όχι μόνο το σύνολο των μέτρων που παίρνονται για να βελτιώσουν την «ισορροπία» της ανάπτυξης μεταξύ των διαφόρων περιφερειών, αλλά και μια σειρά από συσχετίσεις ανάμεσα στα συγκεκριμένα έργα, στις γενικές επιλογές, στα εργαλεία εφαρμογής και στις πρακτικές που προσδίδουν εσωτερική συνοχή στην πολιτική που αφορά κάθε συγκεκριμένη περιφέρεια, στις διαπεριφερειακές πολιτικές, αλλά και στη σχέση του σχεδιασμού των περιφερειών με τον εθνικό σχεδιασμό³².

Έτσι λοιπόν η «χωροταξία» συμπεριλαμβάνει, ευρύτερα, και τις πολιτικές που μεταβάλλουν την οργάνωση του χώρου³³.

Συγκεκριμενοποιώντας τα παραπάνω, ο χωροταξικός σχεδιασμός προϋποθέτει την άποψη του φυσικού και τεχνητού περιβάλλοντος σε καθορισμένα γεωγραφικά πλαίσια, όπου αναπτύσσονται οι δραστηριότητες. Μέλημά του συνιστά η ορθολογική κατανομή και οργάνωση κάθε οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας στο πλαίσιο της αλληλεξάρτησής τους. Στόχο του χωροθετικού εγχειρήματος κατά την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του³⁴ συνιστά η άμβλυνση των δυσμενών επιπτώσεων που επιφέρει στην πληθυσμιακή, γεωγραφική και κοινωνική διαστρωμάτωση, έτσι ώστε να προστατευθούν οι φυσικοί πόροι και να αναβαθμιστεί το περιβάλλον.

Ο συντονισμός των δημοσίων και ιδιωτικών φορέων των δραστηριοτήτων που επηρεάζουν το χώρο αποτελεί την πρωταρχική στοχοθεσία της χωροθέτησης, στο πλαίσιο που διαγράφει το εκάστοτε ισχύον χωροταξικό δίκαιο. Η τυπολογία της οργανωμένης πολιτείας, η μορφή της συλλογικής δράσης, το είδος της αναπτυξιακής του δυναμικής, με τις συνεπαγόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις συνιστούν τις προϋποθέσεις για την αποσαφήνιση του χωροταξικού σχεδιασμού. Επομένως, η εννοιολογική προσέγγιση του καθίσταται δυνατή, μόνον εάν ενταχθεί σε ένα

³⁰ π.χ. το Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006

³¹ ΣΠΑ

³² Αγγελίδης Μ., «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη», σελ. 130 - 137, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2002

³³ μεταφορές, τεχνική και κοινωνική υποδομή, πολεοδομία

³⁴ γεωργία, τηλεπικοινωνίες, ενέργεια, μεταφορές, δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες, τουρισμός, βιομηχανία

συνολικό κοινωνικό, ιστορικό, θεσμικό και πολιτειακό πλαίσιο, έτσι ώστε, με την οργάνωση της δικτύωσης των δράσεων, να αναλυθούν οι κοινωνικές σχέσεις που επιχειρεί, στηρίζει και τροποποιεί. Τέλος, η πολυπλοκότητα του σχεδιασμού απεικονίζεται στα πολλαπλά επίπεδα θεσμικής έκφρασής του, με κύρια κριτήρια διάκρισης, την έκταση εφαρμογής³⁵ και το βαθμό συγκεκριμενοποίησής του, των οποίων, ωστόσο, αρκετά τμήματα αλληλοκαλύπτονται, τέμνονται μεταξύ τους ή και ταυτίζονται³⁶.

1.4. Στόχοι και Αρχές Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού

Ο χωροταξικός & πολεοδομικός σχεδιασμός έχει ως στόχο να συμβάλλει³⁷:

α. Στην προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, στη διατήρηση των οικολογικών και πολιτισμικών αποθεμάτων και στην προβολή και ανάδειξη των συγκριτικών γεωγραφικών, φυσικών, παραγωγικών και πολιτιστικών πλεονεκτημάτων της χώρας.

β. Στην ενίσχυση της διαρκούς και ισόρροπης οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της χώρας και της ανταγωνιστικής παρουσίας της στον ευρύτερο ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό της περίγυρο.

γ. Στη στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου και ιδίως στις περιοχές που παρουσιάζουν προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, έντονων κοινωνικών διαφοροποιήσεων και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, καθώς και στις περιφερειακές και απομονωμένες περιοχές ή σε άλλες περιοχές που παρουσιάζουν μειονεκτικά χαρακτηριστικά λόγω της γεωγραφικής τους θέσης.

Για την εκπλήρωση των στόχων αυτών, κατά την κατάρτιση των χωροταξικών πλαισίων και λοιπών σχεδίων πρέπει να λαμβάνονται ιδίως υπόψη οι ακόλουθες αρχές:

α. Η εξασφάλιση ισάξιων όρων διαβίωσης και ευκαιριών παραγωγικής απασχόλησης των πολιτών σε όλες τις Περιφέρειες της χώρας³⁸.

β. Η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και η βελτίωση των υποδομών στο σύνολο του εθνικού χώρου και ιδιαίτερα στις περιοχές που παρουσιάζουν προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης και περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

γ. Η διατήρηση, ενίσχυση και ανάδειξη της οικιστικής και παραγωγικής πολυμορφίας, καθώς και της φυσικής ποικιλότητας στις αστικές και περιαστικές περιοχές αλλά και στην ύπαιθρο και ιδιαίτερα στις παράκτιες, νησιωτικές και ορεινές περιοχές, καθώς και στις περιοχές που παρουσιάζουν αυξημένη βιομηχανική και τουριστική ανάπτυξη.

δ. Η εξασφάλιση μιας ισόρροπης σχέσης μεταξύ του αστικού, περιαστικού και αγροτικού χώρου και η ενίσχυση της εταιρικής σχέσης μεταξύ των Μητροπολιτικών περιοχών, των αστικών κέντρων και των δήμων και οικισμών της υπαίθρου.

³⁵ ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό επίπεδο

³⁶ Μέλισσας Δ., «Θεμελιώδη ζητήματα του Δικαίου της Χωροταξίας», σελ. 47 - 49, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκουλα, Αθήνα, 2002

³⁷ Άρθρο 2 Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις»

³⁸ σε συνάρτηση με την ισόρροπη πληθυσμιακή διάταξη και τη δημογραφική ανανέωσή τους.

ε. Η κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των μητροπολιτικών κέντρων, των πόλεων και των ευρύτερων περιαστικών περιοχών τους και ιδίως αυτών που παρουσιάζουν προβλήματα κοινωνικής συνοχής, παραγωγικής ή δημογραφικής εγκατάλειψης, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής.

στ. Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη, ανάδειξη και προστασία των νησιών, των ορεινών και των παραμεθωρίων περιοχών της χώρας και ιδιαίτερα η ενίσχυση του δημογραφικού και πληθυσμιακού τους ισοζυγίου, η διατήρηση και ενθάρρυνση των παραδοσιακών παραγωγικών κλάδων τους και της παραγωγικής πολυμορφίας τους, η βελτίωση της πρόσβασής τους σε βασικές τεχνικές και κοινωνικές υποδομές, καθώς και η προστασία των φυσικών και των πολιτιστικών τους πόρων.

ζ. Η συστηματική προστασία, αποκατάσταση, διατήρηση και ανάδειξη των περιοχών, οικισμών, τοπίων, που διαθέτουν στοιχεία φυσικής, πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

η. Η συντήρηση, αποκατάσταση και ολοκληρωμένη διαχείριση των δασών, των αναδασωτέων περιοχών και των αγροτικών εκτάσεων.

θ. Η ορθολογική αξιοποίηση και η ολοκληρωμένη διαχείριση των υδάτινων πόρων.

ι. Ο συντονισμός των δημόσιων προγραμμάτων και έργων που έχουν χωροταξικές επιπτώσεις.

ια. Η συστηματική πληροφόρηση, ο αποτελεσματικός διάλογος και η προώθηση στρατηγικών συμμαχιών μεταξύ όλων των πολιτικών, παραγωγικών και κοινωνικών συντελεστών που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τη διαμόρφωση των επιλογών χωρικής ανάπτυξης.

* * * * *

2.1 Η Επιστήμη της Χωρικής Ανάπτυξης

Η επιστήμη της χωρικής ανάπτυξης είναι ουσιαστικά ένας καινούργιος επιστημονικός τομέας που βρίσκεται σε διαδικασία διαμόρφωσης. Σαν όρος έχει διάφορους ορισμούς και αρκετά πεδία ενδιαφέροντος.

Συνδυάζεται με διάφορους επιστημονικούς κλάδους με τους οποίους αλληλοσυμπληρώνεται διατηρώντας βέβαια την αυτονομία του.

Οι συνιστώσες του επιστημονικού πεδίου της χωρικής ανάπτυξης³⁹ είναι :

- Τα πραγματικά αντικείμενα
- Οι εδαφικές ενότητες
- Οι θεωρητικές προσεγγίσεις

Τα πραγματικά αντικείμενα χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες :

- ☑ Συγκεντρώσεις (Πληθυσμός, δραστηριότητες, χρήσεις γης).
- ☑ Δίκτυα (υλικά δίκτυα υποδομών, άυλα δίκτυα σχέσεων).
- ☑ Ροές (συναλλαγές, μετακινήσεις μέσω των δικτύων).

Βασικά πραγματικά αντικείμενα της χωρικής ανάπτυξης		
Συγκεντρώσεις	Δίκτυα	Ροές
Πληθυσμός, Δραστηριότητες	Τεχνικά (υλικά) Κοινωνικά (άυλα)	Μετακινήσεις Συναλλαγές

Πίνακας 1.1: Βασικά πραγματικά αντικείμενα της χωρικής ανάπτυξης

Πηγή: Εισήγηση Μασσαλά Βασιλείου στο Αναπτυξιακό Συνέδριο Ηπείρου 2005 με θέμα: «Η χωροταξία σαν εργαλείο ανάπτυξης και προστασίας»

Οι εδαφικές ενότητες όπου εξετάζονται τα παραπάνω πραγματικά αντικείμενα χωρίζονται σε:

- Φυσικές (γεωμορφολογικά, ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά εδάφους και φυσικών πόρων).
- Λειτουργικές (συγκεντρώσεις και ροές πληθυσμού και δραστηριοτήτων).
- Πολιτικές (Διοικητικά όρια, πολιτικές οντότητες).

Βασικές εδαφικές ενότητες της χωρικής ανάπτυξης		
Φυσικές	Λειτουργικές	Πολιτικές
Γεωμορφολογία, Φυσικοί πόροι	Συγκεντρώσεις, Ροές	Διοικητικά επίπεδα, Πολιτικές οντότητες

Πίνακας 1.2: Βασικές εδαφικές ενότητες της χωρικής ανάπτυξης

Πηγή: Εισήγηση Μασσαλά Βασιλείου στο Αναπτυξιακό Συνέδριο Ηπείρου 2005 με θέμα: «Η χωροταξία σαν εργαλείο ανάπτυξης και προστασίας»

³⁹ Ανδρικοπούλου Ε., «Εδαφική συνοχή και χωρική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση», Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2005

Οι θεωρητικές προσεγγίσεις που εξετάζουν τα πραγματικά αντικείμενα σε συγκεκριμένες εδαφικές ενότητες μπορούν να χωριστούν σε :

- *Αναλυτικές* (που περιγράφουν, ερμηνεύουν και κατά περίπτωση προβλέπουν τις εξελίξεις των φαινομένων).
- *Εφαρμοσμένες* (που στοχεύουν στην προγραμματική παρέμβαση και ρύθμιση των εξελίξεων).

<i>Βασικές θεωρητικές προσεγγίσεις και παραδείγματα της χωρικής ανάπτυξης</i>	
<i>Αναλυτικές (Περιγραφικές ή /και Ερμηνευτικές)</i>	<i>Εφαρμοσμένες (Προγραμματικές ή /και Ρυθμιστικές)</i>
Περιφερειακή Οικονομική Οικονομική Γεωγραφία	Περιφερειακή Πολιτική Χωροταξική Πολιτική

Πίνακας 1.3: *Βασικές θεωρητικές προσεγγίσεις και παραδείγματα της χωρικής ανάπτυξης*

Πηγή: Εισήγηση Μασσαλά Βασιλείου στο Αναπτυξιακό Συνέδριο Ηπείρου 2005 με θέμα: «Η χωροταξία σαν εργαλείο ανάπτυξης και προστασίας»

Σαν αναλυτικές προσεγγίσεις μπορούν να θεωρηθούν η Οικονομική Γεωγραφία και η Περιφερειακή Οικονομική και σαν εφαρμοσμένες η Περιφερειακή Πολιτική και η Χωροταξική Πολιτική.

Η Χωροταξική Πολιτική μας δίνει την δυνατότητα να παρέμβουμε και να ρυθμίσουμε τα πραγματικά αντικείμενα σε συγκεκριμένες εδαφικές ενότητες.

2.2. Θεωρητικές Προσεγγίσεις Χωρικής Ανάπτυξης

Οι θεωρίες για την ισορροπη ή ανισόμετρη ανάπτυξη των περιφερειών και για τη σημασία των πόλων ανάπτυξης, έπαιξαν σημαντικό ρόλο σε αυτό το θεωρητικό προσανατολισμό και τις συγκεκριμένες κρατικές πολιτικές. Με βάση την *λογική των πόλων ανάπτυξης* π.χ., ενισχυόταν η εγκατάσταση συμπλεγμάτων οικονομικών δραστηριοτήτων⁴⁰ ή και μεμονωμένων οικονομικών μονάδων, που αναμενόταν ότι θα έχουν «πολλαπλασιαστικά» αποτελέσματα στην ανάπτυξη των υπολοίπων οικονομικών δραστηριοτήτων, θα διέχεαν δηλ. την ανάπτυξη στον ευρύτερο χώρο της περιφέρειας. Μια πολιτική εξειδίκευσης των περιφερειών στη βάση των φυσικών διαθεσίμων τους ανάγεται στη *θεωρία της εξαγωγικής βάσης*. Η δημιουργία κάποιου περιφερειακού ή διαπεριφερειακού μοντέλου στο οποίο κυριαρχεί η ανάλυση της αμοιβής των παραγόντων της παραγωγής με τις νεοκλασικές μεθόδους εμπνέεται προφανώς από την νεοκλασική θεωρία του χώρου.

Στις μέρες μας, οι θεωρίες για την παγκοσμιοποίηση και τη «διακυβέρνηση» συνδέονται με τις θεωρίες για τη νέου τύπου χωρική δικτύωση και για την αναπροσαρμογή της αστικής διακυβέρνησης, οι οποίες συναρτώνται με νέες μορφές χωρικής παρέμβασης κλπ.

Με όποια μορφή και αν εμφανίζονται, επομένως, οι στόχοι των χωροταξικών σχεδίων, οι βασικές επιλογές τους αναφέρονται σε ορισμένες θεωρίες. Προσθέτουμε εδώ ότι και ο τρόπος που αξιολογούνται οι εναλλακτικές λύσεις προβλημάτων του χωροταξικού σχεδιασμού είναι επηρεασμένος από θεωρητικές απόψεις.

⁴⁰ κυρίως βιομηχανικών, αλλά και άλλων, όπως τουριστικών κλπ.

Όπως, για παράδειγμα, η (νεοκλασική) άποψη ότι η αποτελεσματικότητα του συνόλου των περιφερειών έρχεται σε αντίθεση με την «ισόρροπη» ανάπτυξη. Έτσι, στις προβολές της μελλοντικής επιθυμητής εξέλιξης των οικονομικών δεικτών, η μεγιστοποίηση του συνολικού εισοδήματος μιας χώρας θεωρείται ότι έρχεται σε αντίθεση με την ελαχιστοποίηση των διαφορών μεταξύ των περιφερειών της. Ή, επίσης, η άποψη ότι οι περιορισμοί στη δραστηριότητα των ιδιωτικών ανεξάρτητων οικονομικών φορέων παρεμποδίζουν την αποτελεσματικότητα του συνόλου.

Οι απόψεις αυτές ανάγονται στη νεοκλασική θεωρία. Συνεπάγονται δε ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός θα πρέπει να περιορίζεται στον καθορισμό ενός μέγιστου περιφερειακών διαφορών, που δεν θα πρέπει να ξεπερασθεί. Με αυτή την οπτική, επομένως, η διαμόρφωση των στόχων των χωροταξικών σχεδίων γίνεται με βάση κάποιες πολύ φανερές περιφερειακές ανισότητες, και λιγότερο στη βάση πολύ αναλυτικών εκτιμήσεων.

Διαφορετικά αντιμετωπίζεται η κρατική χωρική παρέμβαση από ορισμένους μαρξιστές. Όπως υποστηρίζεται, το κράτος παρεμβαίνει στο χώρο γιατί τα χωρικά προβλήματα δε μπορούν να λυθούν από τους ξεχωριστούς καπιταλιστές. Όμως, οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν μόνο στο άμεσο μέλλον, εφόσον, κατά τους μαρξιστές, η κρατική παρέμβαση⁴¹ εντείνει μακροπρόθεσμα τις αντιθέσεις στην κοινωνία.

Όμως, το καπιταλιστικό κράτος ενδιαφέρεται κύρια για τη διαδικασία αξιοποίησης του κεφαλαίου. Έτσι, η χωροταξική πολιτική λειτουργεί κύρια ως μέσο συστηματικής επιλογής και διαχωρισμού των διαφόρων τύπων κοινωνικού και τεχνικού εξοπλισμού των διαφόρων περιοχών, ανάλογα με το βαθμό αποδοτικότητας τους και άμεσης χρησιμότητας τους για το κεφάλαιο.

Μόνο κάτω από την πίεση των έντονων κοινωνικών προβλημάτων και των αντίστοιχων διεκδικήσεων των εργαζομένων επιχειρεί να μετριάσει τις ανισότητες. Συγχρόνως, προσπαθεί, κυρίως με ιδεολογικά μέσα, να «ενσωματώσει» στη δική του λογική τις αντίστοιχες διεκδικήσεις.

Έτσι τελικά, όπως υποστηρίζεται, οι αντιφάσεις της ανάπτυξης του χώρου όχι μόνο δεν ξεπερνιόνται, αλλά εντείνονται με την κρατική παρέμβαση στα θέματα του χώρου. Οδηγούν στην κρίση της χωρικής ανάπτυξης, που αποτελεί συνιστώσα της ευρύτερης κρίσης της παραγωγής και των θεσμών των καπιταλιστικών χωρών.

Στη θεωρία αποφάσεων σταθμίζεται το πιθανό κόστος (στην πλατιά έννοια) των διαφόρων δυνατών επεμβάσεων σε μια κατάσταση και οι πιθανότητες εμφάνισης των διαφόρων δυνατών εξελίξεων-αποτελεσμάτων των ενεργειών αυτών. Τότε μπορεί να επιλεγεί ο συνδυασμός επεμβάσεων, που ελαχιστοποιεί το πιθανό κόστος σχετικά με την αναμενόμενη ωφέλεια⁴².

Επιπλέον, η θεωρία των παιγνίων προσπαθεί να αναπαραστήσει τη λογική συμπεριφορά δύο συμμετεχόντων «παικτών» σε μια κατάσταση, όπου οι επιδιώξεις του καθενός είναι τουλάχιστον μερικά αντικρουόμενες με αυτές του άλλου. Οι παίχτες αυτοί μπορεί να είναι ο πολεοδόμος και η πόλη, όπου ο πρώτος θα προσπαθεί να επιβάλλει τους δικούς του στόχους απέναντι σε μια άγνωστη σ' αυτόν, αλλά πάντως ορθολογική αντίδραση της πόλης⁴³.

⁴¹ Η κρατική αυτή παρέμβαση πραγματοποιείται:

α) με τη χρηματοδότηση των υποβαθμισμένων τεχνικών και κοινωνικών υποδομών των περιφερειών και των πόλεων από το κράτος και

β) με το συντονισμό των διαφόρων παραγόντων της αστικοποίησης με τον χωροταξικό σχεδιασμό, δηλαδή το συντονισμό από το κράτος της κατάληψης και της χρήσης του χώρου.

⁴² Παπακωνσταντινίδης Λ., «Στρατηγική της Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης», σελ. 55-69, Εκδόσεις Γ. Δαρδάνος Τυπωθήτω, 2003

⁴³ Αραβαντινός Α., «Πολεοδομικός Σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», σελ. 54, Εκδόσεις Συμμετρία, 1997

Ο λόγος που οι θεωρίες αυτές δεν έχουν μεγαλύτερη πρακτική εφαρμογή είναι οι εξαιρετικά περιοριστικές παραδοχές στις οποίες βασίζονται⁴⁴.

Οπωσδήποτε, οι θεωρίες αυτές συμβάλλουν στην κατανόηση της αφηρημένης διαδικασίας σχεδιασμού, αλλά και οι προοπτικές εφαρμογής τους, έστω και μελλοντικά, σε πραγματικά προβλήματα δεν είναι προς το παρόν πολύ θετικές.

Πάνω στο πιο συγκεκριμένο θέμα της διαδικασίας του πολεοδομικού σχεδιασμού έχουν γραφτεί πολλά⁴⁵. Οι μεθοδολογίες που περιγράφονται και προτείνονται στις διάφορες αυτές μελέτες ποικίλλουν πολύ, καθώς εξαρτώνται από την προέλευση του μελετητή (Ευρώπη ή Αμερική), από το είδος της πείρας του (περισσότερο ακαδημαϊκή ή πρακτική), αλλά και από την προσωπική του ιδιοσυγκρασία (λ.χ. τεχνοκράτης ή κοινωνικός φιλόσοφος). Οι πιο «σκληρές» από αυτές εμπνέονται από τη θεωρία αποφάσεων και την κυβερνητική, οι πιο «μαλακές» από τις πολιτικές διαδικασίες συναλλαγής και συμβιβασμού. Όλες λίγο-πολύ πηγάζουν από πρακτικές εμπειρίες, χωρίς να μπορούμε να πούμε ότι η πραγματικότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού εκφράζεται ικανοποιητικά σε καμιά απ'αυτές. Το πεδίο είναι ακόμα ανοιχτό για έρευνα και καθώς φαίνεται θα μείνει ανοιχτό, όσο υπάρχουν διαφορετικές κοινωνίες, διαφορετικές πόλεις και διάφοροι τύποι επιστημόνων, που ασχολούνται με μεθοδολογία.

2.3 Ανάπτυξη, Αειφόρος Ανάπτυξη και Προστασία του Περιβάλλοντος

Με τον διαφωτισμό και την μεγάλη Γαλλική επανάσταση οι σύγχρονες κοινωνίες καθορίστηκαν από την κυριαρχία του ανθρώπου στην φύση. Το μεγαλύτερο επίτευγμα της νεωτερικής δυτικής κοινωνίας είναι η δραστική μείωση της υποταγής μας στις δυνάμεις και τους περιορισμούς της φύσης.

Η αύξηση του βιοτικού επιπέδου, και ο ενθουσιασμός των κοινωνιών μας ότι με την οικονομική ανάπτυξη, την τεχνολογική πρόοδο και την επιστημονική εξέλιξη θα λυθούν τα προβλήματα της ανθρωπότητας συνεχίστηκε και στον εικοστό αιώνα παρόλα τα προβλήματα που ανέκυψαν⁴⁶.

Τα τελευταία βέβαια χρόνια αυτός ο ενθουσιασμός όχι απλώς καταλάγιασε αλλά μετατράπηκε σε σκεπτικισμό και έντονο προβληματισμό κατά πόσο οι κοινωνίες μας θα συνεχίσουν απρόσκοπτα να υπερεκμεταλλεύονται τους φυσικούς πόρους οι οποίοι πλέον δεν θεωρούνται ανεξάντλητοι αλλά περιορισμένοι.

Τα οικολογικά κινήματα στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα άρχισαν να αναπτύσσονται και ο προβληματισμός για τα οικολογικά προβλήματα επηρεάζει πολύ περισσότερους ανθρώπους.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση, το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η όξινη βροχή, η τρύπα του όζοντος, η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη αποτελούν καθημερινά πλέον θέματα της επικαιρότητας. Η μόλυνση των υδάτων και η έλλειψη πόσιμου νερού σε πολλές περιοχές του πλανήτη, τα διαχειριστικά προβλήματα των αποβλήτων, οι αντιρρυπαντικές τεχνολογίες, θα επιβαρύνουν όλο και περισσότερο τις οικονομίες και σύμφωνα με κάποιους αναλυτές θα είναι το σημαντικότερο πρόβλημα του αιώνα που διανύουμε.

⁴⁴ π.χ. στη θεωρία των αποφάσεων, ένας και μόνο αποφασίζει, ενώ όλα τα στοιχεία που στηρίζουν την απόφαση, ποιοτικά και ποσοτικά, είναι συνήθως με ακρίβεια σωστά. Στη θεωρία των παιγνίων είναι δύο και μόνο οι παίκτες που ενεργούν ως «στρατηγικές διάνοιες»

⁴⁵ βλ. Chadwick, 1969, Faludi, 1973 και 1974, Mc-Loughlin, 1969 και 1973 κ.α.

⁴⁶ Αραβαντινός Α., «Πολεοδομικός Σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», σελ. 78-79, Εκδόσεις Συμμετρία, 1997

Έχει γίνει πλέον κατανοητό ότι η ανάπτυξη δεν έχει μόνο θετικά αποτελέσματα αλλά από την άλλη επιδρά δραματικά στο περιβάλλον.

Οι πολιτικές μας πλέον δεν μπορούν να στοχεύουν μόνο στην ανάπτυξη αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Μάλλον, το πρόβλημά μας σήμερα ανάγεται στο πως θα έχουμε ανάπτυξη διατηρώντας το φυσικό μας περιβάλλον και διατηρώντας τους φυσικούς πόρους οι οποίοι δεν είναι πλέον ανεξάνιλητοι.

* * * * *

3.1 Σύνταξη Χωροταξικής Μελέτης

Η Χωροταξία κατ' αρχάς αναφέρεται σε μία συγκεκριμένη χωρική ενότητα. Αυτή η χωρική ενότητα μπορεί να είναι τοπικού, περιφερειακού, εθνικού η και ακόμη μεγαλύτερου επιπέδου⁴⁷.

Η πρώτη επεξεργασία κάθε χωροταξικής μελέτης είναι η καταγραφή. Η καταγραφή ξεκινά από την μελέτη της γεωγραφικής θέσης της χωρικής ενότητας στον ευρύτερο χώρο που ανήκει και μελετά τις συνδέσεις, δίκτυα επικοινωνιών, δίκτυα υποδομών, τις αλληλεπιδράσεις με τον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο.

Ακολουθώς καταγράφονται και κωδικοποιούνται μια σειρά από παραμέτρους οι οποίοι καθορίζουν το επίπεδο ανάπτυξης, και την κατάσταση του περιβάλλοντος της χωρικής ενότητας προς μελέτη.

Οι παράμετροι που μελετούνται είναι :

- **Δημογραφία** (Ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού, Κατανομή του πληθυσμού σε αστικές, ημιαστικές, αγροτικές, και απομακρυσμένες δυσπρόσιτες και μειονεκτικές περιοχές, Ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού, ομοιογένεια πληθυσμού, μειονότητες, μετανάστες κλπ.)
- **Μακροοικονομικά στοιχεία** (Ρυθμός μεταβολής του Α.Ε.Π., των δημοσίων επενδύσεων, των ιδιωτικών επενδύσεων, η χωρική τους κατανομή, Κατανομή σε πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα.)
- **Απασχόληση, Αγορά εργασίας** (Κατανομή της απασχόλησης σε πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα, Ρυθμός μεταβολής του ενεργού πληθυσμού, Ρυθμός μεταβολής της ανεργίας.)
- **Δείκτες ευημερίας** (Μορφωτικό επίπεδο, Κατανάλωση ενέργειας, Καταθέσεις, Ι.Χ. αυτοκίνητα, Άμεσοι και έμμεσοι φόροι).
- **Χρήσεις γης** (Κατανομή ελεύθερης γης, δάση, βοσκότοποι, γη υψηλής παραγωγικότητας, καλλιεργήσιμη γη, επιφανειακά ύδατα, Κατανομή δομημένων περιοχών και δραστηριοτήτων, οικιστική χρήση, βιομηχανία, βιομηχανικές περιοχές, εμπόριο, υπηρεσίες, εκπαίδευση, υγεία, τουρισμός, εξορυκτική δραστηριότητα, κτηνοτροφία, δασοπονία, αλιεία, υδατοκαλλιέργειες κλπ.)
- **Υποδομές μεταφορών** (Οδικό δίκτυο, Σιδηροδρομικό δίκτυο, Λιμάνια, Αεροδρόμια, Συνδέσεις με όμορες χωρικές ενότητες, Επιβατικές μετακινήσεις, Εμπορευματικοί σταθμοί, Συνδυασμένες μεταφορές.)

⁴⁷ Κανκαλάς Γ., « Το επιστημονικό πεδίο της χωρικής ανάπτυξης: εξέλιξη και βασικές συνιστώσες», Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2001

- **Υποδομές περιβάλλοντος** (Υδρεύσεις, Αποχετεύσεις, Εγκαταστάσεις επεξεργασίας αστικών λυμάτων, Συστήματα διαχείρισης στερεών αποβλήτων, Χ.Υ.Τ.Α. Διαχείριση ειδικών αποβλήτων.)
- **Υπόλοιπες Τεχνικές υποδομές** (Δίκτυα τηλεπικοινωνιών, Δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, Δίκτυο φυσικού αερίου.)
- **Οικιστικό δίκτυο** (Συγκεντρώσεις και πυκνότητες οικιστικού δικτύου, Κοινωνικός και διοικητικός μηχανισμός, Ιεραρχία και διάρθρωση οικιστικού δικτύου, Σύνδεση με άλλα οικιστικά δίκτυα, Ερήμωση οικισμών της υπαίθρου.)
- **Φυσικό περιβάλλον πολιτιστική κληρονομιά** (Βιότοποι, Περιοχές Natura, Εθνικοί δρυμοί, Υδατικά συστήματα, Τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους, Αισθητικά δάση, Ιστορικά μνημεία, Παραδοσιακοί οικισμοί, Αρχαιολογικοί χώροι, Πηγές ρύπανσης, επιβάρυνση υδάτινων αποδεκτών, Εντατικές καλλιέργειες, συγκέντρωση κτηνοτροφικών μονάδων, βιομηχανικά απόβλητα κλπ.)

Και μόνο η καταγραφή και κωδικοποίηση όλων των παραπάνω παραμέτρων, οι οποίες μπορεί να μην έχουν όλες άμεση σχέση με την χωροταξία, αλλά όλες επηρεάζουν ή επηρεάζονται από αυτή, αποτελεί βάση δεδομένων για κάθε πολιτική που θα ασκηθεί στην συγκεκριμένη χωρική ενότητα, και οδηγό για κάθε δρών υποκείμενο⁴⁸.

Μια χωροταξική μελέτη δεν παραμένει μόνον εκεί. Η επεξεργασία όλων των στοιχείων των παραπάνω παραμέτρων είναι καθοριστική για την εξαγωγή συμπερασμάτων, την συνθετική θεώρηση, την εκτίμηση των αξόνων ανάπτυξης, την καταγραφή συγκρούσεων χρήσεων γης, την επίπτωση των δημόσιων πολιτικών, και τελικά στην καταγραφή των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ευκαιριών αλλά και στην καταγραφή αδυναμιών και απειλών.

Τελικά μια χωροταξική μελέτη αφού λάβει υπόψη τις γενικές πολιτικές και κατευθύνσεις, του ανωτέρου επιπέδου λήψης απόφασης, αλλά και τις απόψεις των τοπικών κέντρων λήψης απόφασης, και μετά από συζήτηση, ανταλλαγή απόψεων, με φορείς και αρμόδια όργανα, καταλήγει σε προτάσεις⁴⁹ και ακόμη σε πρόγραμμα

⁴⁸ π.χ. Δήμος, Νομαρχία, Περιφέρεια, Εθνικό Κράτος

⁴⁹ Οι προτάσεις μπορούν να είναι:

- Καθορισμός αξόνων και πόλων ανάπτυξης.
- Χωροθέτηση βασικών παραγωγικών δραστηριοτήτων πρωτογενούς τομέα (Γεωργική γη, Κτηνοτροφία, Αλιεία.)
- Χωροθέτηση βασικών παραγωγικών δραστηριοτήτων Δευτερογενούς τομέα (Βιομηχανικές περιοχές Β.Ι.Π.Ε. , Βιοτεχνικά πάρκα Β.Ι.Ο.Π.Α.)
- Χωροθέτηση βασικών παραγωγικών δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα (Εμπόριο, Εκπαίδευση, Υγεία, Τουρισμός, Υπηρεσίες.)
- Ιεράρχηση δικτύων μεταφορών.
- Δίκτυα ενέργειας και παραγωγή ενέργειας.
- Διαχείριση και προστασία φυσικού περιβάλλοντος.
- Προστασία πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Διοικητική αναδιάρθρωση.
- Ιεράρχηση οικιστικού δικτύου και των απαιτούμενων κοινωνικών υποδομών.
- Καθορισμός ευρύτερων ζωνών ανάπτυξης αστικών λειτουργιών.
- Καθορισμός περιοχών εκπόνησης ρυθμιστικών σχεδίων, Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων Γ.Π.Σ., Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., Σ.Ο.Α.Π.

δράσης το οποίο υλοποιείται από τους αρμόδιους φορείς και διοικητικούς μηχανισμούς.

Και όλα αυτά να καταλήγουν σε συγκεκριμένο σχέδιο δράσης, σε αναγκαίες μελέτες που πρέπει να γίνουν, σε θεσμικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν, μέχρι και σε συγκεκριμένο κατάλογο έργων με χρονικό ορίζοντα που πρέπει να εκτελεστούν.

Γίνεται κατανοητό από όλα τα παραπάνω ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός δεν είναι μόνο εργαλείο για την ανάπτυξη και προστασία, η πιο σωστά για την *αειφόρο ανάπτυξη* και την *προστασία του περιβάλλοντος*, αλλά αποτελεί *απαραίτητη προϋπόθεση* για οποιαδήποτε δράση έχει *στοιχειωδώς χωρική διάσταση*.

* * * * *

-
- Καθορισμός περιοχών ειδικού πλαισίου χωρικών παρεμβάσεων.
 - Καθορισμός περιοχών ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού.

4.1. Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης⁵⁰

Η Επιτροπή αποφασίζει για θέματα χωροταξίας γενικότερης σημασίας και παίρνει τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της πολιτικής αειφόρου ανάπτυξης του εθνικού χώρου. Παρακολουθεί, εποπτεύει και συντονίζει την εφαρμογή της πολιτικής αυτής και των λοιπών αποφάσεών της.

Στην αρμοδιότητα της Επιτροπής⁵¹ ανήκουν ιδίως:

α. Ο σχεδιασμός ενιαίας και συντονισμένης πολιτικής για τη χωροταξία και την αειφόρο ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο και η επεξεργασία μέτρων για την αποτελεσματική εφαρμογή τους.

β. Η έγκριση του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και η εναρμόνισή τους με τις γενικότερες κατευθύνσεις της Κυβέρνησης στους τομείς της οικονομικής πολιτικής και της πολιτικής κοινωνικής συνοχής και ποιότητας ζωής.

⁵⁰ Σύμφωνα με το Άρθρο 3, Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'/07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις», η Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης συγκροτείται από: τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ως Πρόεδρο, τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, τον Υπουργό Οικονομικών, τον Υπουργό Ανάπτυξης, τον Υπουργό Γεωργίας, τον Υπουργό Πολιτισμού, τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στην Επιτροπή μπορούν να συμμετέχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου, μετά από πρόσκληση του Προέδρου της, και άλλοι Υπουργοί, Αναπληρωτές Υπουργοί, Υφυπουργοί και Γενικοί Γραμματείς Υπουργείων, Σύμβουλοι του Πρωθυπουργού, Πρόεδροι, Αντιπρόεδροι, Διοικητές και Υποδιοικητές οργανισμών και επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με την παράγραφο 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α), καθώς και Γενικοί Γραμματείς Περιφερειών, εφόσον συζητούνται θέματα αρμοδιότητάς τους. Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής μετέχει, χωρίς δικαίωμα ψήφου, και ο Προϊστάμενος της Επιστημονικής Γραμματείας που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του άρθρου αυτού. Στην Επιτροπή μπορούν να προσκληθούν επίσης υπάλληλοι του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, άλλων υπουργείων, οργανισμών και επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α), εφόσον συζητούνται θέματα της αρμοδιότητάς τους, καθώς και μέλη του Διδακτικού και Ερευνητικού Προσωπικού (ΔΕΠ) των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (ΑΕΙ), ερευνητές αναγνωρισμένων ερευνητικών κέντρων και ινστιτούτων και ειδικοί επιστήμονες, που διαθέτουν ειδικευση και εμπειρία σε θέματα χωροταξίας. Η Επιτροπή μπορεί να συνέρχεται και σε επίπεδο Γενικών ή Ειδικών Γραμματέων Υπουργείων για τα θέματα που αναφέρονται στις περιπτώσεις γ και δ της παραγράφου 2, καθώς και σε κάθε άλλη περίπτωση που, κατά την κρίση του Προέδρου της, το θέμα δεν είναι ιδιάζουσας σημασίας. Στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή προεδρεύεται από το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

⁵¹ Για την επιστημονική και διοικητική στήριξη της Επιτροπής, συνιστάται Επιστημονική Γραμματεία στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Έργο της Γραμματείας είναι η σύνταξη εισηγήσεων προς την Επιτροπή για τα θέματα αρμοδιότητάς της, η παρακολούθηση της εφαρμογής των αποφάσεών της και η διοικητική υποστήριξή της, με την προετοιμασία συνεδριάσεων και αλληλογραφίας, τήρηση πρακτικών, καθώς και κάθε άλλης ενέργειας που απαιτείται για την ομαλή λειτουργία της. Η Γραμματεία συνεργάζεται με όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, οι οποίοι οφείλουν να την διευκολύνουν στο έργο της, παρέχοντας εγκαίρως τα κατά περίπτωση απαιτούμενα στοιχεία και πληροφορίες.

γ. Ο συντονισμός των φορέων εφαρμογής, καθώς και η εποπτεία εφαρμογής των παραπάνω πλαισίων.

δ. Η λήψη αποφάσεων για θέματα χωροταξίας και αιεφόρου ανάπτυξης που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα περισσότερων Υπουργείων.

4.2. Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης⁵²

Το Συμβούλιο⁵³ αποτελεί όργανο κοινωνικού διαλόγου και διαβούλευσης για θέματα ιδιαίτερης σημασίας που αφορούν την άσκηση της εθνικής χωροταξικής πολιτικής και πολιτικής αειφόρου ανάπτυξης. Έργο του Συμβουλίου είναι η υποβολή γνωμοδοτήσεων ή εγγράφων παρατηρήσεων και η διατύπωση προτάσεων σχετικά με την εθνική χωροταξική πολιτική και πολιτική αειφόρου ανάπτυξης και τα αναγκαία μέτρα και ενέργειες για την εφαρμογή τους. Ειδικά, το Συμβούλιο γνωμοδοτεί για το περιεχόμενο του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και συμμετέχει περιοδικώς με γνώμες και παρατηρήσεις στη διαδικασία παρακολούθησης, αξιολόγησης και αναθεώρησής τους. Οι γνωμοδοτήσεις, παρατηρήσεις και προτάσεις του Συμβουλίου υποβάλλονται προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Για την εκπλήρωση της αποστολής του, το Συμβούλιο ζητεί στοιχεία και πληροφορίες από όλους τους αρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, οι οποίοι οφείλουν να

⁵² Σύμφωνα με το Άρθρο 4, Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις» συνιστάται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο συγκροτείται:

α. Από έναν (1) επιστήμονα, αναγνωρισμένου κύρους και εμπειρίας σε θέματα χωροταξίας που ορίζεται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ως Πρόεδρο.

β. Από έναν (1) εκπρόσωπο της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος (ΚΕΔΚΕ) και έναν εκπρόσωπο της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (ΕΝΑΕ).

γ. Από έναν (1) εκπρόσωπο από : το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ), το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΓΕΩΤΕΕ), το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΟΕΕ), το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΞΕΕ), το Σύνδεσμο Ελληνικών Βιομηχανιών (ΣΕΒ), την Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος (ΓΣΕΕ), την Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδας (ΓΣΕΒΕΕ) και την Πανελλήνια Συνομοσπονδία Ενώσεων Γεωργικών Συνεταιρισμών (ΠΑΣΕΓΕΣ).

δ. Από έναν (1) εκπρόσωπο από : το Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΣΑΔΑΣ), το Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ) και τον Σύνδεσμο Ελλήνων Περιφερειολόγων (ΣΕΠ).

ε. Τρεις (3) εκπροσώπους μη κυβερνητικών περιβαλλοντικών οργανώσεων εθνικής εμβέλειας, οι οποίες επιλέγονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων με βάση το κριτήριο της αντιπροσωπευτικότητας.

στ. Δύο (2) μέλη Διδακτικού και Ερευνητικού Προσωπικού (ΔΕΠ) Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Α.Ε.Ι.) που έχουν εκλεγεί στο γνωστικό αντικείμενο της χωροταξίας. Τα μέλη της περίπτωσης αυτής ορίζονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

⁵³ Το Συμβούλιο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Με όμοια απόφαση ορίζεται ο κανονισμός λειτουργίας του. Η γραμματειακή και τεχνική υποστήριξη του παρέχεται από την Επιστημονική Γραμματεία που προβλέπεται στην προηγούμενη Επιτροπή. Μέχρι τη συγκρότηση της Επιστημονικής Γραμματείας, η γραμματειακή και τεχνική υποστήριξη του Συμβουλίου παρέχεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Το Συμβούλιο συνέρχεται τακτικά μία φορά το εξάμηνο, εκτάκτως δε κατά την κρίση του Προέδρου του. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου μετέχει, χωρίς δικαίωμα ψήφου, και ο Προϊστάμενος της Επιστημονικής Γραμματείας

τις παρέχουν εγκαίρως. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου μπορεί να καλεί εκπροσώπους των παραπάνω φορέων και υπηρεσιών να αναπτύξουν προφορικά τις απόψεις τους στις συνεδριάσεις του οργάνου αυτού, οι οποίοι και υποχρεούνται να προσέλθουν σε αυτές.

4.3. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υπ.Πε.Χω.Δ.Ε.)

Το Υπ.Πε.Χω.Δ.Ε. έχει ως κύριες αρμοδιότητες⁵⁴:

α. την έκφραση και εξειδίκευση της γενικής πολιτικής για τη χωροταξία και την προστασία του περιβάλλοντος εντός του πλαισίου των αποφάσεων της κυβέρνησης και των συλλογικών κυβερνητικών οργάνων, καθώς και για την εκπροσώπηση της χώρας στα διεθνή, ευρωπαϊκά και κοινοτικά όργανα στους τομείς της χωροταξίας, του περιβάλλοντος και της πολεοδομίας, σε συντονισμό με το κατά περίπτωση αρμόδιο υπουργείο⁵⁵.

β. την προώθηση, σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους φορείς, ολοκληρωμένων στρατηγικών χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης εθνικού ή περιφερειακού χαρακτήρα⁵⁶.

γ. τη χρηματοδότηση και εκπόνηση μελετών για τη σύνταξη, συμπλήρωση, τροποποίηση ή αναθεώρηση εθνικών (γενικού και ειδικών), καθώς και περιφερειακών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης, καθώς και για την παρακολούθηση της εκπονήσεως και την αξιολόγηση αυτών.

δ. την κατάρτιση σχεδίων και προγραμμάτων περιβάλλοντος, για τον έλεγχο της εφαρμογής και το συντονισμό των ειδικών προγραμμάτων προστασίας του περιβάλλοντος των επιμέρους φορέων, καθώς και την κάλυψη θεμάτων περιβάλλοντος που δεν περιλαμβάνονται στις αρμοδιότητες άλλου φορέα.

* * * * *

⁵⁴ <http://www.minenv.gr/>

⁵⁵ Στο πλαίσιο αυτό, μεριμνά και για την συγκρότηση, οργάνωση και λειτουργία εθνικού συστήματος πληροφοριών και παρατηρήσεων για το χώρο και το περιβάλλον σε συντονισμό με σχετικά προγράμματα και δίκτυα άλλων οργανισμών του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

⁵⁶ Κινεί δηλαδή τη διαδικασία κατάρτισης εθνικών (γενικού και ειδικών) και περιφερειακών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης στο πλαίσιο της γενικότερης αναπτυξιακής πολιτικής, μεριμνά για την έγκριση και εφαρμογή τους και παρακολουθεί την εκτέλεσή τους από άλλους φορείς. Στην έννοια της εκτέλεσης δεν περιλαμβάνεται η ανάληψη δράσεων και ενεργειών, η κατάρτιση και εφαρμογή προγραμμάτων, η λήψη μέτρων και η εκτέλεση έργων που προβλέπονται στα πλαίσια αυτά και για τα οποία υφίστανται, κατά τις κείμενες διατάξεις, άλλοι αρμόδιοι φορείς.

5.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αποτελεί σύνολο κειμένων ή και διαγραμμάτων με το οποίο:

- α) καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη χωρική ανάπτυξη και διάρθρωση του εθνικού χώρου,
- β) αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των διεθνών, ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών και
- γ) προσδιορίζονται, με προοπτική δεκαπέντε (15) ετών, οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου.

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης καθορίζει ειδικότερα τις βασικές κατευθύνσεις για:

- α) τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης, καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων-πυλών και συνδέσεων της χώρας,
- β) τη χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και μεταφορών, καθώς και των κόμβων διευρωπαϊκής ακτινοβολίας,
- γ) τη χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και συμπληρωματικότητα των παραγωγικών τομέων,
- δ) το ρόλο των μητροπολιτικών και λοιπών σημαντικών αστικών κέντρων και τη σχέση με την ενδοχώρα τους, τη χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου καθώς και τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, αγροτικού, παράκτιου και νησιωτικού χώρου και άλλων κρίσιμων περιοχών του εθνικού χώρου,
- ε) τη διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, τη συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων, καθώς και τη διατήρηση, ανάδειξη και προστασία της εθνικής φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς,
- στ) τη γεωγραφική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων σε διαπεριφερειακό επίπεδο.

Αποτελεί τη βάση αναφοράς για το συντονισμό και την εναρμόνιση των επιμέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων του κράτους, των δημοσίων νομικών προσώπων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνοχή και ανάπτυξη του εθνικού χώρου. Καταρτίζεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων⁵⁷, σε συνεργασία με άλλα αρμόδια υπουργεία και οργανισμούς του ευρύτερου δημοσίου

⁵⁷ Βάσει του Άρθρου 6 Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'/07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις», το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων παρακολουθεί και αξιολογεί την τήρηση των βασικών επιλογών, προτεραιοτήτων και κατευθύνσεων του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Για το σκοπό αυτό, συντάσσει ανά διετία έκθεση, στην οποία αναφέρεται ο βαθμός και ο τρόπος εφαρμογής του Γενικού Πλαισίου από τις υπηρεσίες του, υπηρεσίες άλλων αρμοδίων υπουργείων, νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή δημοσίων επιχειρήσεων και λοιπών οργανισμών του ευρύτερου δημοσίου τομέα. Στην ίδια έκθεση υποδεικνύει τα μέτρα, τα προγράμματα, τις πρωτοβουλίες, δράσεις και κάθε είδους

τομέα. Για την κατάρτισή του λαμβάνονται υπόψη οι διεθνείς, ευρωπαϊκές, διακρατικές και διασυνοριακές ή διαπεριφερειακές δράσεις, συνεργασίες και υποχρεώσεις της χώρας, καθώς και οι ιδιαιτερότητες και ανάγκες κάθε περιοχής του εθνικού χώρου. Εναρμονίζεται επίσης με το εθνικό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, τον προγραμματισμό για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας και άλλα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα εθνικής κλίμακας που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη διάρθρωση και ανάπτυξη του εθνικού χώρου. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αναθεωρείται ανά πενταετία⁵⁸.

5.2. Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αποτελούν σύνολα κειμένων ή και διαγραμμάτων με τα οποία εξειδικεύονται ή και συμπληρώνονται οι κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που αφορούν την ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου και ιδίως:

- τη χωρική διάρθρωση ορισμένων τομέων ή κλάδων παραγωγικών δραστηριοτήτων εθνικής σημασίας.
- τη χωρική διάρθρωση των δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος, με εξαίρεση τα δίκτυα και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών, καθώς και τη χωρική κατανομή των υποδομών γνώσης και καινοτομίας.
- ορισμένες ειδικές περιοχές του εθνικού χώρου και ιδίως τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, τις ορεινές και προβληματικές ζώνες, τις περιοχές που υπάγονται σε διεθνείς ή ευρωπαϊκές συμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και άλλες ενότητες του εθνικού χώρου που παρουσιάζουν κρίσιμα περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα.

Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης συνοδεύονται από πρόγραμμα δράσης στο οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες για την εφαρμογή τους ενέργειες, δράσεις, ρυθμίσεις και προγράμματα, το κόστος, οι πηγές και οι φορείς χρηματοδότησής τους, καθώς και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των αναγκαίων έργων και μέτρων και οι φορείς εφαρμογής.

ενέργειες που κατά περίπτωση απαιτούνται για την εφαρμογή του Γενικού Πλαισίου, καθώς και ενέργειες που αντίκεινται ή δεν εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις του. Τα πορίσματα της έκθεσης αυτής διαβιβάζονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο και γνωμοδοτεί σχετικά. Μετά τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου, υποβάλλονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων προς έγκριση στην Επιτροπή. Μετά την έγκριση της Επιτροπής, τα πορίσματα της έκθεσης γνωστοποιούνται στα καθ' ύλην αρμόδια υπουργεία και λοιπούς αρμόδιους οργανισμούς, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη κατά την προώθηση μέτρων, προγραμμάτων, δράσεων, ενεργειών και ρυθμίσεων αρμοδιότητάς τους που αφορούν την εφαρμογή του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

⁵⁸ εφόσον από την αξιολόγηση που διενεργείται προκύπτει τεκμηριωμένη προς τούτο ανάγκη

Καταρτίζονται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων⁵⁹ σε συνεργασία με τα κατά περίπτωση αρμόδια υπουργεία και λοιπούς αρμόδιους οργανισμούς, ενώ εγκρίνονται με απόφαση της Επιτροπής, ύστερα από γνώμη του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Η απόφαση δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αναθεωρούνται ανά πενταετία, εφόσον από την αξιολόγηση που διενεργείται προκύψει τεκμηριωμένη ανάγκη αναθεώρησης. Στο χρονικό αυτό διάστημα, είναι κατ' εξαίρεση δυνατή η τροποποίησή τους προκειμένου:

- α) να αντιμετωπισθούν ζητήματα που ανακύπτουν από την προώθηση ή εφαρμογή προγραμμάτων και δράσεων διεθνούς, ευρωπαϊκού, διασυνοριακού, διακρατικού ή διαπεριφερειακού χαρακτήρα,
- β) να καθορισθούν εθνικές κατευθύνσεις για την αντιμετώπιση εξαιρετικών αναγκών από φυσικές ή τεχνολογικές καταστροφές και κινδύνους,
- γ) να αντιμετωπισθούν εξαιρετικές και απρόβλεπτες ανάγκες που προκύπτουν από την εκτέλεση έργων και προγραμμάτων κοινωνικής και τεχνικής υποδομής εθνικής κλίμακας,
- δ) να προσαρμοσθούν σε σχετικές παρατηρήσεις και υποδείξεις της ετήσιας έκθεσης παρακολούθησης και αξιολόγησης.

5.3. Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης καταρτίζονται για κάθε Περιφέρεια της χώρας και αποτελούν σύνολα κειμένων ή και διαγραμμάτων με τα οποία:

- α) καταγράφεται και αξιολογείται η θέση της περιφέρειας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο, ο ρόλος της σε εθνικό επίπεδο και σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες και οι λειτουργίες διαπεριφερειακού χαρακτήρα που έχει ή μπορεί να αναπτύξει,
- β) καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και διάρθρωση του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας,

⁵⁹ Βάσει του Άρθρου 7 Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις», το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων παρακολουθεί και αξιολογεί την τήρηση των βασικών επιλογών, προτεραιοτήτων και κατευθύνσεων των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Για το σκοπό αυτό, συντάσσει ανά διετία εκθέσεις, στις οποίες αναφέρεται ο βαθμός και ο τρόπος εφαρμογής των Ειδικών Πλαισίων από τις υπηρεσίες του, υπηρεσίες άλλων αρμοδίων υπουργείων, νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή δημοσίων επιχειρήσεων και λοιπών οργανισμών του ευρύτερου δημοσίου τομέα. Στις ίδιες εκθέσεις υποδεικνύονται τα μέτρα, τα προγράμματα, οι πρωτοβουλίες, δράσεις και οι κάθε είδους ενέργειες που κατά περίπτωση απαιτούνται για την αποτελεσματική εφαρμογή των Ειδικών Πλαισίων, καθώς και επισημαίνονται ενέργειες που είναι αντίθετες ή που δεν εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις τους. Τα πορίσματα των εκθέσεων αυτών διαβιβάζονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο και γνωμοδοτεί σχετικά. Μετά τη γνωμοδότηση, υποβάλλονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων προς έγκριση στην Επιτροπή. Μετά την έγκριση της Επιτροπής, τα πορίσματα των εκθέσεων γνωστοποιούνται στα καθ' ύλην αρμόδια υπουργεία και λοιπούς αρμόδιους οργανισμούς, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη κατά την προώθηση μέτρων, προγραμμάτων, δράσεων, ενεργειών και ρυθμίσεων αρμοδιότητάς τους που αφορούν την εφαρμογή των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

γ) αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών πολιτικών και προγραμμάτων στο επίπεδο της περιφέρειας και

δ) προσδιορίζονται, με προοπτική δεκαπέντε (15) ετών, οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας, οι οποίες θα προωθούν την ισότιμη ένταξή της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο.

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης υποδεικνύουν ειδικότερα τις κατευθύνσεις για τη χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων και υπηρεσιών διοικητικής, κοινωνικής και τεχνικής υποδομής περιφερειακού και διανομαρχιακού ενδιαφέροντος καθώς και τις κατευθύνσεις για τη διοικητική και οικονομική ανασυγκρότηση του περιφερειακού χώρου και ιδίως αυτές που αφορούν στη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο. Περιλαμβάνουν επίσης τις κατευθύνσεις και τα προγραμματικά πλαίσια για τη χωροθέτηση των βασικών παραγωγικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα και ιδίως τις περιοχές, υπό μορφή εναλλακτικών δυνατοτήτων, στις οποίες θα αναζητηθεί κατά προτεραιότητα ο καθορισμός Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων, καθώς και τις περιοχές για τις οποίες αντίστοιχα απαιτείται ο καθορισμός Περιοχών Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων και Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων. Περιλαμβάνουν, τέλος, τις κατευθύνσεις για την ισόρροπη και αειφόρο διάρθρωση του περιφερειακού οικιστικού δικτύου, καθώς και τις βασικές προτεραιότητες για την προστασία, διατήρηση και ανάδειξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της περιφέρειας.

Οι γενικές κατευθύνσεις και προτάσεις των Περιφερειακών Πλαισίων, εφόσον προκύπτει τεκμηριωμένη προς τούτο ανάγκη από ειδικές οικονομικές, κοινωνικές ή πολιτισμικές συνθήκες που επικρατούν σε συγκεκριμένες περιφέρειες, μπορούν να εξειδικεύονται περαιτέρω στο επίπεδο των εδαφικών ορίων των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων ή και άλλων γεωγραφικών ενοτήτων της περιφέρειας.

Συνοδεύονται από πρόγραμμα δράσης, στο οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες για την εφαρμογή τους ενέργειες, ρυθμίσεις, μέτρα και προγράμματα, το κόστος και οι πηγές χρηματοδότησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων, καθώς και οι φορείς και το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων και δράσεων⁶⁰.

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, και εξειδικεύουν και συμπληρώνουν τις βασικές προτεραιότητες και επιλογές τους με στόχο τον καλύτερο συντονισμό των διαδικασιών χωροταξικού σχεδιασμού και επιλογών χωρικής ανάπτυξης σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Επιδιώκουν παράλληλα την, σύμφωνα με τις φυσικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιφέρειας, προώθηση της αειφόρου, ισόρροπης και διαρκούς ανάπτυξής της. Για την κατάρτισή τους λαμβάνονται υπόψη το περιφερειακό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς και άλλα γενικά ή

⁶⁰ Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται προδιαγραφές για τη σύνταξη των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη διάρθρωση και ανάπτυξη του χώρου της περιφέρειας.

Αποτελούν τη βάση αναφοράς για το συντονισμό και την εναρμόνιση των επιμέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων του κράτους, των δημόσιων οργανισμών και επιχειρήσεων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνοχή και ανάπτυξη του περιφερειακού χώρου.

Στο αναπτυξιακό πρόγραμμα κάθε περιφέρειας περιλαμβάνονται κατά προτεραιότητα τα έργα και οι δράσεις που προωθούν την εφαρμογή του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης με προοπτική πέντε (5) ετών από την έγκρισή του.

Η διαδικασία σύνταξης των Περιφερειακών Πλαισίων κινείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων⁶¹ μετά από σχετική ενημέρωση της οικείας Περιφέρειας. Η διαδικασία μπορεί επίσης να κινηθεί με πρωτοβουλία της Περιφέρειας⁶² μετά από προηγούμενη ενημέρωση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Στην περίπτωση αυτή, η Περιφέρεια έχει αρμοδιότητα για την εκπόνηση και χρηματοδότηση μελετών Περιφερειακών Πλαισίων.

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης εγκρίνονται με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ενώ αναθεωρούνται ανά πενταετία, εφόσον από την αξιολόγηση που διενεργείται κατά την επόμενη παράγραφο προκύψει τεκμηριωμένη προς τούτο ανάγκη.

5.4. Συνέπειες της έγκρισης των Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Ρυθμιστικά σχέδια, γενικά πολεοδομικά σχέδια χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοικτών πόλεων, σχέδια ανάπτυξης περιοχών δεύτερης κατοικίας, ζώνες οικιστικού ελέγχου, περιοχές του άρθρου 24 του ν. 1650/1986 ή άλλα σχέδια χρήσεων γης, που

⁶¹ Βάσει του Άρθρου 8 Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'/07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις», όταν η διαδικασία κινείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, η σχετική μελέτη αποστέλλεται στην αρμόδια Περιφέρεια για γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου. Αποστέλλεται επίσης και στους οργανισμούς της προηγούμενης περίπτωσης. Οι ανωτέρω γνωμοδοτήσεις των συμβουλίων και οργανισμών πρέπει να περιέρχονται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών από τη λήψη της σχετικής μελέτης. Αν περάσει άπρακτη η προθεσμία αυτή, δεν εμποδίζεται η πρόοδος της διαδικασίας.

⁶² Βάσει του Άρθρου 8 Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'/07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις» όταν η διαδικασία κινείται από την Περιφέρεια, η σχετική μελέτη πρέπει να συνοδεύεται από γνωμοδότηση του οικείου περιφερειακού συμβουλίου. Ειδικά για τη σύνταξη Περιφερειακών Πλαισίων για τις Περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας απαιτείται, επιπλέον της προαναφερόμενης γνωμοδότησης, η γνώμη της εκτελεστικής επιτροπής των Οργανισμών Αθήνας και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα. Για τη σύνταξη Περιφερειακών Πλαισίων στις λοιπές Περιφέρειες γνωμοδοτούν, για τις περιοχές αρμοδιότητάς τους, και οι οργανισμοί του άρθρου 3 του ν. 2508/1997 που έχουν συσταθεί και λειτουργούν. Οι γνωμοδοτήσεις αυτές πρέπει να περιέρχονται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφέρειας μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών από τη λήψη της σχετικής μελέτης. Αν περάσει άπρακτη η προθεσμία αυτή, δεν εμποδίζεται η πρόοδος της διαδικασίας.

εγκρίνονται μετά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, οφείλουν να εναρμονίζονται προς τις επιλογές ή κατευθύνσεις των εγκεκριμένων Περιφερειακών Πλαισίων και να αυτά ελλείπουν προς τις επιλογές ή κατευθύνσεις του εγκεκριμένου Γενικού και των εγκεκριμένων Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

Μέχρι την έγκριση των ανωτέρω πλαισίων, η έγκριση των ρυθμιστικών σχεδίων, των γενικών πολεοδομικών σχεδίων και λοιπών σχεδίων χρήσεων γης, καθώς και η έκδοση άλλων κανονιστικών και ατομικών πράξεων με τις οποίες επιχειρείται ρύθμιση του χώρου, γίνεται μετά από συνεκτίμηση των διαθέσιμων στοιχείων του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και ιδίως αυτών που απορρέουν από υφιστάμενες ή υπό εξέλιξη μελέτες χωροταξικού χαρακτήρα.

Εγκεκριμένα κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, ρυθμιστικά σχέδια, γενικά πολεοδομικά σχέδια, ζώνες οικιστικού ελέγχου, σχέδια ανάπτυξης περιοχών δεύτερης κατοικίας ή άλλα σχέδια χρήσεων γης επιβάλλεται να τροποποιηθούν ή αναθεωρηθούν με τη διαδικασία που ορίζεται στις διατάξεις που τα διέπουν, προκειμένου να εναρμονισθούν προς τις κατευθύνσεις του εγκεκριμένου γενικού και των εγκεκριμένων ειδικών και περιφερειακών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης.

* * * * *

6.1 Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων⁶³

Ως περιοχές οργανωμένης ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων (Π.Ο.Α.Π.Δ.), χαρακτηρίζονται θαλάσσιες εκτάσεις, καθώς και χερσαίες περιοχές, που είναι πρόσφορες, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού, για την ανάπτυξη παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς, δευτερογενούς ή τριτογενούς τομέα, καθώς και δραστηριοτήτων ή επιχειρηματικών πρωτοβουλιών πειραματικού χαρακτήρα.

Οι περιοχές αυτές μπορεί να εξειδικεύονται κατά κλάδο δραστηριότητας ή τομέα παραγωγής ή είδος και προορισμό λειτουργίας και να διακρίνονται σε περιοχές αποκλειστικής χρήσης στις οποίες απαγορεύεται κάθε άλλη δραστηριότητα εκτός από εκείνη στην οποία αποβλέπει ο χαρακτηρισμός τους και σε περιοχές κύριας χρήσης όπου επιτρέπονται και άλλες δραστηριότητες υπό όρους.

Οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονται και οριοθετούνται με αίτηση φορέα, οποιασδήποτε νομικής μορφής, τον οποίο συνιστούν ή στον οποίο συμμετέχουν φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημοσίου τομέα⁶⁴, καθώς και ενώσεις, σύνδεσμοι ή κοινοπραξίες των ανωτέρω σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Η εδαφική έκταση των προς ανάπτυξη περιοχών πρέπει να ανήκει στην κυριότητα του συνιστώμενου φορέα ή να έχει παραχωρηθεί σε αυτόν κατά χρήση με μακροχρόνια μίσθωση κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης χαρακτηρισμού και οριοθέτησης της εκτάσεως.

Ειδικά για τη δημιουργία περιοχών ανάπτυξης μονάδων υδατοκαλλιεργειών, η προβλεπόμενη από τις οικείες διατάξεις εκμίσθωσης ή παραχώρηση χερσαίων εκτάσεων και υδάτινων επιφανειών επιτρέπεται να γίνεται και μετά την έκδοση της εγκριτικής απόφασης. Στις περιπτώσεις αυτές, την αίτηση χαρακτηρισμού και οριοθέτησης της Π.Ο.Α.Π.Δ. προσυπογράφει επιπλέον και ο κύριος της έκτασης, ο οποίος δηλώνει ρητά ότι αποδέχεται να παραχωρήσει ή να εκμισθώσει την έκταση σε αποκλειστική προθεσμία έξι (6) μηνών από την έκδοση της εγκριτικής απόφασης της επόμενης παραγράφου. Εάν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, η εγκριτική απόφαση της Π.Ο.Α.Π.Δ. ανακαλείται.

Ο χαρακτηρισμός και η οριοθέτηση εκτάσεων, ως Π.Ο.Α.Π.Δ, γίνεται, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις εγκεκριμένων Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Έως την έγκριση των προαναφερομένων πλαισίων, ο χαρακτηρισμός και η οριοθέτηση των περιοχών αυτών γίνεται μετά από στάθμιση των διαθέσιμων στοιχείων ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και ιδίως αυτών που απορρέουν από υφιστάμενα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα και υπό εξέλιξη χωροταξικές μελέτες.

⁶³ Άρθρο 24 του ν. 1650/1986, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 15 του άρθρου 98 του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 101 Α) και την παράγραφο 2 του άρθρου 23 του ν. 2300/1995 (ΦΕΚ 69 Α)

⁶⁴ όπως αυτός οριοθετείται με την παράγραφο 1 του άρθρου 14 του ν. 2190 / 1994

Ο χαρακτηρισμός και η οριοθέτηση εκτάσεων ως Π.Ο.Α.Π.Δ.⁶⁵ γίνονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του κατά περίπτωση αρμοδίου Υπουργού, ύστερα από γνώμη του οικείου νομαρχιακού συμβουλίου και του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (Κ.Σ.Χ.Ο.Π). Ειδικά για τη σύνταξη Π.Ο.Α.Π.Δ. στις περιοχές των ρυθμιστικών σχεδίων Αθήνας και Θεσσαλονίκης, αντί για το Κ.Σ.Χ.Ο.Π. γνωμοδοτεί η Εκτελεστική Επιτροπή του Οργανισμού Αθήνας ή Θεσσαλονίκης αντίστοιχα. Στις περιπτώσεις λειτουργίας των οργανισμών του άρθρου 3 του ν. 2508/1997, γνωμοδοτούν αντί για το Κ.Σ.Χ.Ο.Π. οι Εκτελεστικές Επιτροπές των οργανισμών αυτών για τις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Η γνώμη του νομαρχιακού συμβουλίου πρέπει να περιέρχεται στο Υπουργείο το αργότερο μέσα σε δύο (2) μήνες, από την υποβολή της σχετικής αίτησης ή πρότασης. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, η υπουργική απόφαση εκδίδεται χωρίς την γνώμη του νομαρχιακού συμβουλίου. Η παραπάνω εγκριτική απόφαση αποτελεί και προέγκριση χωροθέτησης τόσο για τις Π.Ο.Α.Π.Δ. όσο και για την εγκατάσταση η επέκταση σε αυτές παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Με την απόφαση αυτή, καθορίζονται ειδικότερα :

- η θέση, η έκταση και τα όρια της Π.Ο.Α.Π.Δ.
- οι κατηγορίες παραγωγικών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που επιτρέπεται να εγκατασταθούν στην Π.Ο.Α.Π.Δ.
- ειδικές ζώνες προστασίας γύρω από τις οριοθετούμενες σύμφωνα με τα παραπάνω περιοχές, στις οποίες μπορούν να επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί στις χρήσεις γης, στους όρους δόμησης και στην εν γένει εγκατάσταση και άσκηση δραστηριοτήτων και λειτουργιών και
- οι ειδικότεροι όροι και τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος από την ίδρυση και λειτουργία της Π.Ο.Α.Π.Δ.

Για Π.Ο.Α.Π.Δ. που βρίσκονται μέσα σε εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1337/1983 ή του ν. 2508/1997 ή μέσα σε Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων, ο χαρακτηρισμός και η οριοθέτησή τους γίνονται σε περιοχές οι οποίες, με βάση τα σχέδια αυτά, προορίζονται για την εγκατάσταση παραγωγικών δραστηριοτήτων και σύμφωνα με τις ειδικότερες χρήσεις που προσδιορίζονται σε αυτά.

Οι χερσαίες εκτάσεις που χαρακτηρίζονται ως Π.Ο.Α.Π.Δ. μπορούν να πολεοδομούνται. Η πολεοδομική μελέτη⁶⁶ εκπονείται με πρωτοβουλία του φορέα της παραγράφου 2 και αποτελείται από:

⁶⁵ Για τον χαρακτηρισμό και οριοθέτηση εκτάσεων ως Π.Ο.Α.Π.Δ. υποβάλλεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αίτηση από το φορέα της παραγράφου 2. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται τα δικαιολογητικά και έγγραφα που θα συνοδεύουν την αίτηση του φορέα, ο τύπος και το περιεχόμενο της αιτήσεως, ο χρόνος και τα στάδια ολοκλήρωσης της διαδικασίας και κάθε άλλη λεπτομέρεια που είναι αναγκαία. Εάν για τη δημιουργία Π.Ο.Α.Π.Δ. απαιτείται η σύνταξη Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, αυτή καταρτίζεται κατά τις κείμενες διατάξεις και υποβάλλεται μαζί με τα υπόλοιπα δικαιολογητικά.

⁶⁶ Η πολεοδομική μελέτη συντάσσεται, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που θα ορισθούν με την απόφαση, και περιέχει ιδίως τις χρήσεις γης και τις τυχόν πρόσθετες απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις, τα διαγράμματα των δικτύων υποδομής, τους ειδικούς και γενικούς όρους δόμησης και τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους που πρέπει να ανέρχονται σε ποσοστό τουλάχιστον 40% της συνολικής έκτασης της Π.Ο.Α.Π.Δ.

- το πολεοδομικό σχέδιο που συντάσσεται με βάση οριζοντιογραφικό και υψομετρικό τοπογραφικό διάγραμμα,
- τον πολεοδομικό κανονισμό και
- έκθεση που περιγράφει και αιτιολογεί τις προτεινόμενες από την μελέτη ρυθμίσεις.

Ο συντελεστής δόμησης που ορίζεται για τις περιοχές που προορίζονται για βιομηχανικές και εν γένει επιχειρηματικές δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1,6, για τις περιοχές όπου ασκούνται δραστηριότητες χονδρικού εμπορίου το 1,2 και για τις υπόλοιπες περιοχές δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα το 0,6 αντίστοιχα.

6.2 Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων⁶⁷

Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων περιοχές μπορούν να χαρακτηρίζονται ως οι εντός ή εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οικισμών προϋφισταμένων του 1923 ή εντός ορίων οικισμών κάτω των 2000 κατοίκων, οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερα ή κρίσιμα προβλήματα χωρικής ανάπτυξης που απαιτούν ειδικό σχεδιασμό και ρύθμιση και ιδίως :

α) περιοχές που υφίστανται χωρικές επιπτώσεις από μεγάλης κλίμακας έργα ή παρεμβάσεις, όπως δημιουργία νέων εδαφών από προσχώσεις, δημιουργία υδάτινων επιφανειών.

β) περιοχές με μειονεκτικά χαρακτηριστικά, λόγω γεωγραφικής απομόνωσης ή δυσμενούς προσπελασιμότητας, όπως ορεινές, νησιωτικές και δυσπρόσιτες περιοχές.

γ) περιοχές σε παραμεθόριες ζώνες που παρουσιάζουν κρίσιμα προβλήματα από γεωπολιτική άποψη.

δ) περιοχές που παρουσιάζουν έκτακτες και απρόβλεπτες ανάγκες λόγω φυσικών ή τεχνολογικών καταστροφών και κινδύνων, όπως σεισμών, πλημμυρών, κατολισθήσεων, δυσμενών κλιματικών συνθηκών.

Με τις ίδιες αποφάσεις γίνεται η οριοθέτηση των περιοχών αυτών και καθορίζονται οι γενικές κατηγορίες χρήσεων χώρου κατά λειτουργίες και τομείς παραγωγής, καθώς και συντονισμένο πρόγραμμα μέτρων και έργων, κατά φάσεις και φορείς χρηματοδότησης, για την ανάπτυξη, ενίσχυση, αποκατάσταση και εν γένει διαχείριση των περιοχών αυτών.

Με τις ίδιες ή όμοιες αποφάσεις μπορεί να θεσπίζονται για κάθε περιοχή ειδικά καθεστώτα οικονομικής ενίσχυσης των επιχειρήσεων που εγκαθίστανται σε αυτήν, κατά παρέκκλιση κάθε διάταξης της ισχύουσας αναπτυξιακής νομοθεσίας, και να καθορίζονται το είδος, η διάρκεια και τα ποσά των ενισχύσεων, τα κριτήρια υπαγωγής και τα στοιχεία αξιολόγησης των επιχειρήσεων, οι υπηρεσίες ή οι φορείς στους οποίους υποβάλλονται οι αιτήσεις υπαγωγής και τα δικαιολογητικά και στοιχεία που συνοδεύουν την αίτηση υπαγωγής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Για την θέσπιση ειδικών, σύμφωνα με τα παραπάνω, καθεστώτων ενίσχυσης, πρέπει να έχει προηγηθεί η κατάρτιση μελέτης σκοπιμότητας μέσω της οποίας

⁶⁷ Βάσει του Άρθρου 11 Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις»

τεκμηριώνονται οι προϋποθέσεις και λοιποί όροι οικονομικών ενισχύσεων που θεσπίζονται με τις εγκριτικές αποφάσεις.

Με τις αποφάσεις που εκδίδονται κατά τις προηγούμενες παραγράφους μπορεί να προβλέπεται επίσης η επιβολή ανταποδοτικών τελών στα νομικά ή φυσικά πρόσωπα που αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους μέσα στις περιοχές αυτές για τη χρηματοδότηση προγραμμάτων και έργων ενίσχυσης, αναβάθμισης και ανάπτυξης τους. Με τις ίδιες αποφάσεις εξειδικεύονται τα κριτήρια επιβολής και καθορίζεται το ύψος των τελών αυτών, οι υπόχρεοι στην καταβολή τους, ο τρόπος είσπραξης και απόδοσής τους και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Ο χαρακτηρισμός μιας έκτασης ως περιοχής ειδικών χωρικών παρεμβάσεων γίνεται με βάση ειδική χωροταξική μελέτη που καταρτίζει το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Με τη μελέτη αυτή τεκμηριώνεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας και η κρισιμότητα της χαρακτηριζόμενης περιοχής και προτείνονται τα ενδεικνύμενα κατά περίπτωση κανονιστικά, οικονομικά, διαχειριστικά ή άλλα μέσα, μέτρα και προγράμματα δράσης, κατά φάσεις και φορείς χρηματοδότησης, που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη, ενίσχυση, αποκατάσταση ή αναβάθμισή της.

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση της εφαρμογής των κατευθύνσεων και λοιπών ρυθμίσεων, καθώς και των κινήτρων και των προγραμμάτων δράσης, γίνεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Για το σκοπό αυτό συντάσσεται ανά διετία έκθεση με την οποία αποτιμάται η πορεία εφαρμογής των μέτρων, μέσων και λοιπών όρων που καθορίστηκαν κατά τις προαναφερόμενες παραγράφους και υποδεικνύονται τα κατάλληλα, κατά περίπτωση, μέτρα για την αντιμετώπιση προβλημάτων και δυσλειτουργιών που διαπιστώθηκαν κατά την εφαρμογή.

Τα πορίσματα της έκθεσης αυτής κοινοποιούνται στα καθ' ύλην αρμόδια υπουργεία, στις αρμόδιες υπηρεσίες των οικείων περιφερειών καθώς και στους οικείους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη κατά την κατάρτιση και εφαρμογή μέτρων, δράσεων, ενεργειών και ρυθμίσεων αρμοδιότητάς τους με τις οποίες προωθείται η αποτελεσματική εφαρμογή των καθοριζόμενων όρων, περιορισμών, μέσων και μέτρων δράσης.

Με βάση την αξιολόγηση αυτή και εφόσον υπάρχει επαρκής αιτιολόγηση, ο χαρακτηρισμός και τα όρια των περιοχών αυτών και οι επιβληθείσες για την ανάπτυξη και ενίσχυσή τους γενικές χρήσεις, όροι και προϋποθέσεις, κίνητρα, τέλη και λοιπά μέτρα και προγράμματα δράσης είναι δυνατόν να μεταβάλλονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται⁶⁸.

Μέχρι την έγκριση Ειδικών και Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ο χαρακτηρισμός και η οριοθέτηση περιοχών ειδικών χωρικών παρεμβάσεων, καθώς και ο καθορισμός γενικών χρήσεων, όρων και προϋποθέσεων, προγραμμάτων, μέτρων και δράσεων ανάπτυξης, αποκατάστασης ή αναβάθμισης μέσα σε αυτές, γίνεται μετά από στάθμιση των διαθέσιμων στοιχείων του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και ιδίως αυτών που απορρέουν από υφιστάμενα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα, υπό εξέλιξη χωροταξικές ή περιβαλλοντικές μελέτες και από προγράμματα, δίκτυα και δράσεις ενδοπεριφερειακής, διαπεριφερειακής ή ευρωπαϊκής σημασίας.

⁶⁸ Μελισσάς Δ., «Θεμελιώδη ζητήματα του Δικαίου της Χωροταξίας», σελ. 88, Εκδόσεις Α.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα, 2002

6.3 Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων

Για την προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή τμήματά τους καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής, καταρτίζονται και εγκρίνονται Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ).

Με τα παραπάνω σχέδια⁶⁹ επιδιώκεται ειδικότερα, εντός του πλαισίου των κατευθύνσεων του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού και των εγκεκριμένων ρυθμιστικών σχεδίων:

- ☑ η βελτίωση των υποδομών και των βασικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων,
- ☑ η αντιμετώπιση της ανεργίας και η δημιουργία επαρκών ευκαιριών απασχόλησης,
- ☑ η ενσωμάτωση των λειτουργιών και των κοινωνικών ομάδων στον αστικό ιστό και η καταπολέμηση του κοινωνικού διαχωρισμού,
- ☑ η αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, η συνετή διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος,
- ☑ η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών,
- ☑ η ανάπτυξη μέσων πρόσβασης και διακίνησης ανθρώπων και αγαθών φιλικών προς το περιβάλλον,
- ☑ η διατήρηση και ανάδειξη της αστικής πολιτιστικής κληρονομιάς,
- ☑ η γενικότερη κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των πόλεων και των ευρύτερων αστικών περιοχών με μειονεκτικά χαρακτηριστικά.
- ☑ και η διευκόλυνση της συμμετοχής των πόλεων και αστικών περιοχών που παρουσιάζουν μειονεκτικά χαρακτηριστικά σε προγράμματα και δίκτυα διαπεριφερειακής και διευρωπαϊκής συνεργασίας, με τα οποία προωθείται η αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων, η ανταλλαγή της σχετικής εμπειρίας και η ανάπτυξη κοινών μεθόδων και μέσων για την αστική αναγέννηση και την αειφόρο αστική ανάπτυξη.

Η διαδικασία κατάρτισης των ΣΟΑΠ κινείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μετά από σχετική ενημέρωση της οικείας Περιφέρειας⁷⁰. Η διαδικασία μπορεί επίσης να κινηθεί με πρωτοβουλία της

⁶⁹ Τα σχέδια αυτά συνοδεύονται από πρόγραμμα δράσης, στο οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες για την εφαρμογή τους κανονιστικές, χρηματοδοτικές και διαχειριστικές ρυθμίσεις, μέτρα και προγράμματα, κατά φάσεις και φορείς εκτέλεσης και χρηματοδότησης, καθώς και τυχόν συμπληρωματικές δράσεις πληροφόρησης, κατάρτισης, εκπαίδευσης και κοινωνικής και οικονομικής επανένταξης του πληθυσμού των περιοχών αυτών.

⁷⁰ Όταν η διαδικασία κινείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, η σχετική πρόταση αποστέλλεται για γνωμοδότηση στο οικείο περιφερειακό συμβούλιο, καθώς και στους οικείους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας. Επίσης μπορεί να αποστέλλεται και σε οργανισμούς κοινής ωφέλειας και άλλους ενδιαφερόμενους οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα των οποίων η δραστηριότητα εκτείνεται στην περιοχή παρέμβασης. Ειδικά για τη σύνταξη ΣΟΑΠ στις Περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας απαιτείται, επιπλέον των προαναφερόμενων γνωμοδοτήσεων, η γνώμη της εκτελεστικής επιτροπής των Οργανισμών Αθήνας και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα. Για τη σύνταξη Σ.Ο.Α.Π. στις λοιπές περιφέρειες γνωμοδοτούν, για τις περιοχές αρμοδιότητάς τους και οι οργανισμοί του άρθρου 3 του ν. 2508/1997, που έχουν συσταθεί και λειτουργούν.

Περιφέρειας μετά από προηγούμενη ενημέρωση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων⁷¹.

Η διαδικασία κατάρτισης των Σ.Ο.Α.Π. μπορεί επίσης να κινηθεί με πρωτοβουλία του οικείου οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης ή δεύτερης βαθμίδας αντίστοιχα⁷².

6.4 Χρηματοδοτικοί μηχανισμοί χωροταξικού σχεδιασμού

Μετά το πρώτο εδάφιο της παρ. 12 του άρθρου 3 του ν. 2242/1994 (ΦΕΚ 162 Α'), προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Είναι δυνατή η έναντι τιμήματος διάθεση από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων προς τρίτους των χρηματοδοτούμενων ή συντασσόμενων υπ' αυτού χωροταξικών, ρυθμιστικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών μελετών, περιλαμβανομένων και των στοιχείων χαρτογραφικής απεικόνισης των μελετών σε ψηφιακό υλικό. Τα εκ της διαθέσεως αυτής έσοδα εισπράττονται κατά τις διατάξεις για την είσπραξη δημοσίων εσόδων. Ο τρόπος, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξης των εσόδων αυτών και κάθε σχετική λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Με όμοια απόφαση, που αναθεωρείται ανά διετία, καθορίζεται το αναγκαίο για τη διάθεση των ως άνω στοιχείων και μελετών τίμημα, το οποίο μπορεί να διαφοροποιείται αναλόγως του είδους των διατιθέμενων στοιχείων και των φυσικών ή νομικών προσώπων προς τα οποία διατίθενται».

Για την προέγκριση χωροθέτησης έργου ή δραστηριότητας, ή, στις περιπτώσεις που αυτή δεν απαιτείται, για την έγκριση αντίστοιχα περιβαλλοντικών όρων, επιβάλλεται ειδικό τέλος που εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο. Το τέλος αυτό βαρύνει το πρόσωπο επ' ονόματι του οποίου εξετάζεται η προέγκριση χωροθέτησης ή αντίστοιχα η έγκριση περιβαλλοντικών όρων, δεν επιστρέφεται σε περίπτωση μη πραγματοποίησης του έργου ή της δραστηριότητας γι' οιονδήποτε λόγο και ούτε οφείλεται εκ νέου σε περίπτωση επέκτασης, μετεγκατάστασης ή εκσυγχρονισμού υφιστάμενου έργου ή δραστηριότητας, εφόσον για την επέκταση, μετεγκατάσταση ή εκσυγχρονισμό δεν απαιτείται προέγκριση χωροθέτησης ή αντίστοιχα έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Το ως άνω τέλος δεν καταβάλλεται όταν η προέγκριση χωροθέτησης ή η έγκριση

⁷¹ Όταν η διαδικασία κινείται με πρωτοβουλία της Περιφέρειας, η σχετική πρόταση αποστέλλεται στους φορείς της προηγούμενης παραγράφου, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Οι απόψεις όλων των ανωτέρω φορέων πρέπει να περιέχονται στην οικεία Περιφέρεια μέσα σε τρεις (3) μήνες από τότε που έλαβαν τη σχετική μελέτη. Αν περάσει άπρακτη η προθεσμία αυτή, δεν εμποδίζεται η πρόοδος της διαδικασίας.

⁷² Ο οικείος οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης βαθμίδας, σε κάθε περίπτωση, μεριμνά για την ευρύτερη δυνατή δημοσιοποίηση της πρότασης προς τους πολίτες και τις μη κυβερνητικές οργανώσεις της περιοχής, με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως με ανοικτές συγκεντρώσεις ή ανακοινώσεις στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο. Μεριμνά επίσης για τη συστηματική καταγραφή των απόψεων με κατάλληλες απογραφές και με έγγραφα αναγνωρισμένων αντιπροσωπευτικών συλλογικών οργανώσεων της περιοχής ή και με άλλα πρόσφορα μέσα και μεθόδους. Σε κάθε περίπτωση, στην απόφαση του συμβουλίου του οικείου οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης βαθμίδας γίνεται μνεία των διαδικασιών δημοσιοποίησης της πρότασης που διενεργήθηκαν με πρωτοβουλία του καθώς και συστηματική καταγραφή και αξιολόγηση των απόψεων των πολιτών και των μη κυβερνητικών οργανώσεων που διατυπώθηκαν στο στάδιο των συμμετοχικών διαδικασιών.

αντίστοιχα των περιβαλλοντικών όρων εκδίδεται επ' ονόματι του ελληνικού Δημοσίου και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.

Το ύψος και τα κριτήρια υπολογισμού του τέλους, ο τρόπος, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξης του και κάθε σχετική λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Με την ίδια απόφαση, το ύψος του επιβαλλόμενου κατά τα ανωτέρω τέλους μπορεί να διαφοροποιείται ανά είδος και κατηγορία έργου ή δραστηριότητας.

Τα έσοδα και τέλη διατίθενται αποκλειστικά για την εκπόνηση μελετών, ερευνών, ανάθεση έργων με σύμβαση μίσθωσης, εκτέλεση έργων, προμήθεια υλικών, οργάνων και μέσων που συμβάλλουν στην παρακολούθηση, αξιολόγηση και αποτίμηση των διεθνών, ευρωπαϊκών και εθνικών χωρικών εξελίξεων και στην εν γένει προώθηση και εφαρμογή του χωροταξικού, πολεοδομικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού, καθώς και για ενέργειες, δράσεις και προγράμματα που κατατείνουν στην προβολή και δημοσιοποίηση των κατευθύνσεων και των αποτελεσμάτων του χωροταξικού σχεδιασμού και της αειφόρου ανάπτυξης, στην ενημέρωση των επιχειρήσεων, των δημόσιων οργανισμών και των πολιτών και στην κατάρτιση ειδικευμένων στελεχών σε θέματα χωροταξίας, περιβάλλοντος και πολεοδομίας.

Επίσης, διατίθενται σε οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, στην περιοχή των οποίων εκτελούνται έργα προστασίας περιβάλλοντος ή αντιρρύπανσης.

6.5 Εθνικό Δίκτυο Πληροφοριών για το Χωροταξικό Σχεδιασμό

Για την τεκμηρίωση και υποστήριξη της διαδικασίας του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού και ιδίως της διαδικασίας κατάρτισης, παρακολούθησης και αξιολόγησης των προβλεπομένων από το νόμο αυτό πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης, ειδικών χωροταξικών μελετών και σχεδίων ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων, συγκροτείται, με πρωτοβουλία και ευθύνη του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εθνικό Δίκτυο Πληροφοριών για το Χωροταξικό Σχεδιασμό (Εθνικό Δίκτυο)⁷³.

Για το σκοπό αυτό, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, απευθύνει πρόσκληση σε κάθε αρμόδιο υπουργείο, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και οργανισμό του ευρύτερου δημόσιου τομέα καθώς και σε συναφή με το χωροταξικό σχεδιασμό δημόσια εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα, κέντρα και ινστιτούτα, με την οποία προσκαλεί τις υπηρεσίες και τους φορείς αυτούς να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για τη συμμετοχή τους στο δίκτυο.

Με την ίδια πρόσκληση τους καλεί να υποδείξουν, μεταξύ των υπηρεσιών, μονάδων ή οργάνων τους, ένα ειδικό κομβικό σημείο που θα είναι επιφορτισμένο με το συντονισμό και τη διαβίβαση προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ή και προς άλλα μέλη του δικτύου, των διατιθέμενων ή

⁷³ <http://www.minenv.gr>

παραγόμενων από αυτούς και σχετικών με το χωροταξικό σχεδιασμό χαρτογραφικών, θεματικών, στατιστικών, οικονομικών και λοιπών στοιχείων και των απαραίτητων γι' αυτά πληροφοριών. Τα παρεχόμενα κατά τα ανωτέρω στοιχεία καταχωρίζονται και αξιοποιούνται στο σύστημα πληροφορικής για το χωροταξικό σχεδιασμό που λειτουργεί στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Σε κάθε περίπτωση, οι οργανισμοί της ανωτέρω αυτοί υποχρεούνται να ενημερώνουν αναλυτικά, εντός εξαμήνου από της ενάρξεως ισχύος του νόμου αυτού, τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, για το σύνολο των διατιθέμενων ή και παραγόμενων από αυτούς σχετικών στοιχείων και πληροφοριών και για τα υπό εξέλιξη σχετικά τους προγράμματα.

Επίσης πρέπει να ενημερώνουν ανά εξάμηνο τις ως άνω υπηρεσίες για τις τυχόν αναθεωρήσεις, τροποποιήσεις, διορθώσεις και βελτιώσεις των σχετικών με την άσκηση του χωροταξικού σχεδιασμού στοιχείων τους.

Ο συντονισμός του Εθνικού Δικτύου αναλαμβάνεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, το οποίο προσδιορίζει ειδικότερα, μεταξύ των αρμοδίων υπηρεσιών του ή των εποπτευόμενων από αυτό οργανισμών, ένα εθνικό κομβικό σημείο που είναι επιφορτισμένο με τη συλλογή, οργάνωση, ταξινόμηση, επεξεργασία και ανάλυση των παρεχομένων στοιχείων και πληροφοριών καθώς και με τη διάθεσή τους στα υπόλοιπα μέλη του δικτύου και σε άλλα ομοειδή ή συναφή δίκτυα ή οργανισμούς διεθνούς, ευρωπαϊκού ή διακρατικού χαρακτήρα.

Οι παραγόμενες από το εθνικό κομβικό σημείο αναλύσεις και επεξεργασίες μπορούν να δημοσιεύονται ή και να διατίθενται επιπλέον σε κάθε άλλη δημόσια υπηρεσία, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και οργανισμό του ευρύτερου δημόσιου τομέα, που δεν μετέχει στο δίκτυο, καθώς και σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα⁷⁴. Το Εθνικό Δίκτυο συντονίζεται και συνεργάζεται με αντίστοιχα συστήματα άλλων Υπουργείων.

Για την τεχνική και επιστημονική στήριξη του Εθνικού Δικτύου και του συστήματος πληροφορικής για το χωροταξικό σχεδιασμό, καθώς και για την τεχνική και επιστημονική στήριξη της κατάρτισης, εφαρμογής και αξιολόγησης πολιτικών, προγραμμάτων και μέτρων σχετικών με το χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη, με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μπορεί να ιδρυθεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου που τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα προσδιορίζονται οι ειδικότεροι σκοποί, αρμοδιότητες και δραστηριότητες του νομικού αυτού προσώπου, τα όργανα και ο τρόπος διοίκησης, οργάνωσης, λειτουργίας και ελέγχου του, οι πόροι, το προσωπικό και οι τρόποι συνεργασίας του με τρίτους καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής⁷⁵.

⁷⁴ με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 2472/1997 (ΦΕΚ 50Α)

⁷⁵ Η πρόσληψη προσωπικού γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του ν. 2527/1997 (ΦΕΚ 198 Α'). Επιτρέπεται επίσης η απόσπαση προσωπικού που υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση στο Δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου και κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του οικείου Υπουργού, χωρίς γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου.

6.6 Ίδρυση Εθνικού Κέντρου Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης

Το 2000 ιδρύθηκε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης. Το Κέντρο εδρεύει στην Αθήνα, είναι κοινωφελούς χαρακτήρα, έχει πλήρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Σκοποί του Κέντρου είναι:

- Η παροχή αντικειμενικών, αξιόπιστων και συγκρίσιμων πληροφοριών για το περιβάλλον, η ταξινόμηση και επεξεργασία τους.
- Η επιστημονική συμβολή στην επεξεργασία, εφαρμογή και αξιολόγηση πολιτικών, προγραμμάτων και μέτρων που αφορούν το περιβάλλον και τη βιώσιμη ανάπτυξη, σε συνάρτηση και με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές δραστηριότητες της χώρας, η αντίστοιχη επιστημονική υποστήριξη της διοίκησης και η υποβολή προτάσεων στους αρμόδιους φορείς.
- Η ευρεία διάδοση των περιβαλλοντικών πληροφοριών και η παροχή ελεύθερης πληροφόρησης του κοινού.

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, καθορίζονται:

- α. Οι ειδικότεροι σκοποί και οι αρμοδιότητες του Κέντρου.
- β. Η ειδικότερη νομική μορφή, τα όργανα της διοίκησης, η συγκρότησή τους, οι αρμοδιότητες κάθε οργάνου ή μέλους οργάνου διοίκησης, η σύνθεση των οργάνων διοίκησης και η εποπτεία του πιο πάνω νομικού προσώπου.
- γ. Οι πόροι.
- δ. Το προσωπικό και η διάρθρωση των υπηρεσιών του Κέντρου⁷⁶.
- ε. Τα όργανα, ο χρόνος και ο τρόπος άσκησης οικονομικού ελέγχου.
- στ. Η διαδικασία σύνταξης και έγκρισης του εσωτερικού κανονισμού, του οργανισμού και των λοιπών κανονισμών, όπως προσλήψεων, προμηθειών, ανάθεσης έργων κλπ.

* * * * *

⁷⁶ Οι θέσεις του προσωπικού επιτρέπεται να καλύπτονται με απόσπαση προσωπικού που υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση στο Δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου και κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του οικείου Υπουργού, χωρίς γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου.

7.1. Βασικοί Ορισμοί και Έννοιες⁷⁷

- ❖ **«Χωροταξικό Σχέδιο»:** Σύνολο κειμένων και σχεδίων με τα οποία εκφράζονται οι γενικές αρχές και κατευθύνσεις της ακολουθητέας χωροταξικής πολιτικής, στο πλαίσιο των προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και καθορίζονται, κατά κύριο λόγο τα ακόλουθα:

α) Η κατανομή και διάρθρωση του πληθυσμού, σε συνάρτηση με το πλέγμα δραστηριοτήτων, κατά τομείς παραγωγής.

β) Η κατανομή και διάρθρωση των χρήσεων χώρου, κατά λειτουργίες και τομείς παραγωγής.

γ) Τα εθνικά συγκοινωνιακά δίκτυα και τα υπόλοιπα δίκτυα κοινωνικής, οικονομικής και διοικητικής υποδομής.

δ) Οι εθνικοί δρυμοί, οι ζώνες πρασίνου και οι σημαντικοί προς διαφύλαξη και προστασία χώροι.

ε) Τα γενικά πλαίσια, οι όροι και οι περιορισμοί για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος.

στ) Άλλα κατά την κρίση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων συναφή στοιχεία.

- ❖ **«Χωροταξικό Πρόγραμμα»:** Σύνολο κειμένων και σχεδίων με τα οποία καθορίζονται οι απαιτούμενες για την εφαρμογή του αντίστοιχου χωροταξικού σχεδίου παρεμβάσεις, με τις φάσεις πραγματοποίησης και χρηματοδότησης αυτών, καθώς και τα θεσμικά, οικονομικά και διοικητικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν για το σκοπό αυτό.
- ❖ **«Εθνικό Χωροταξικό Πρόγραμμα»:** το χωροταξικό σχέδιο ή πρόγραμμα αυτό που αναφέρεται στο σύνολο της χώρας, ως «περιφερειακό» αυτό που αναφέρεται σε συγκεκριμένο τμήμα αυτής και ως «ειδικό» αυτό που αναφέρεται σε συγκεκριμένο τομέα παραγωγής, λειτουργία, δραστηριότητα ή δίκτυο υποδομής.
- ❖ **«Χρήση Χώρου»:** Ο τρόπος της ενδεδειγμένης λειτουργικής χρησιμοποίησης ζώνης, περιοχής ή τμήματος του χερσαίου και θαλασσίου χώρου, με τους σε αυτούς περιλαμβανομένους φυσικούς πόρους, ύδατα, κτίσματα και έργα υποδομής.

⁷⁷ Άρθρο 1 Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (Π.Δ. 14.7.99, ΦΕΚ Δ580)

- ❖ **«Φυσικό Περιβάλλον»:** Ο περιβάλλον τον άνθρωπο χερσαίος, θαλάσσιος και εναέριος χώρος, με την χλωρίδα, πανίδα και τους φυσικούς πόρους που περιλαμβάνονται σε αυτόν.
- ❖ **«Πολιτιστικό Περιβάλλον»:** Τα ανθρωπογενή στοιχεία πολιτισμού και χαρακτηριστικά, όπως αυτά διαμορφώθηκαν από την παρέμβαση και τις σχέσεις του ανθρώπου με το φυσικό περιβάλλον, περιλαμβανομένων των ιστορικών χώρων ως και της καλλιτεχνικής και πολιτιστικής εν γένει κληρονομιάς της χώρας.
- ❖ **«Προστασία Περιβάλλοντος»:** νοείται ως:
 - α) Η διατήρηση του χαρακτήρα του φυσικού περιβάλλοντος και η βελτίωση των σχέσεων που έχουν διαμορφωθεί μεταξύ των στοιχείων αυτού, ως οικοσυστήματος.
 - β) Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος από τις ζημιογόνες επιπτώσεις από την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και παρεμβάσεων του ανθρώπου.
 - γ) Η διαφύλαξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος καθώς και των ιστορικών χώρων στους οποίους αυτό διαμορφώθηκε.
 - δ) Ο έλεγχος της αξιοποίησης των φυσικών πόρων και της ανάπτυξης των δραστηριοτήτων στο χώρο με σκοπό την εναρμόνιση των σχέσεων μεταξύ του φυσικού περιβάλλοντος, του πολιτιστικού περιβάλλοντος και της οικονομικής δράσης του ανθρώπου.

7.2. Η Έγκριση Χωροταξικών Σχεδίων και Προγραμμάτων

Τα εθνικά, περιφερειακά και ειδικά χωροταξικά σχέδια και προγράμματα που έχουν εκπονηθεί, συμπληρωθεί, τροποποιηθεί ή αναθεωρηθεί υποβάλλονται με εισήγηση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος⁷⁸ και εγκρίνονται από αυτό.

⁷⁸ Βάσει του Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας, το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος αποτελείται από τον Πρωθυπουργό και τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Γεωργίας, Πολιτισμού, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στο Συμβούλιο μπορεί να συμμετέχουν, καλούμενοι για το σκοπό αυτό από τον πρόεδρο του Συμβουλίου και άλλοι, αρμόδιοι για τα συζητούμενα θέματα υπουργοί ή υφυπουργοί. Μπορούν επίσης καλούμενοι να μετέχουν, χωρίς ψήφο, εκπρόσωποι οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης ή γενικά νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, δημοσίων επιχειρήσεων, τραπεζών, επιχειρήσεων κοινής ωφελείας ή άλλων οργανισμών καθώς και υπηρεσιακοί παράγοντες.

Του Συμβουλίου προεδρεύει ο Πρωθυπουργός, αναπληρούμενος από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων εξυπηρετείται δε τούτο από την Διεύθυνση Χωροταξίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου ανήκουν:

- α) Η λήψη αποφάσεων για την ακολουθητέα πολιτική για γενικά θέματα που αφορούν την χωροταξία και το περιβάλλον.
- β) Η λήψη αποφάσεων για θέματα που άπτονται αρμοδιοτήτων περισσότερων υπηρεσιών σε ότι αφορά τη χωροταξία και το περιβάλλον.
- γ) Η έγκριση των χωροταξικών σχεδίων και προγραμμάτων και σχεδίων και προγραμμάτων προστασίας του περιβάλλοντος και η εναρμόνιση αυτών με τα σχέδια και προγράμματα ανάπτυξης.
- δ) Η εποπτεία εφαρμογής των χωροταξικών σχεδίων και προγραμμάτων ως και των σχεδίων και προγραμμάτων προστασίας του περιβάλλοντος.
- ε) Ο συντονισμός των φορέων εφαρμογής των ανωτέρω προγραμμάτων.

Το εθνικό χωροταξικό σχέδιο και πρόγραμμα, εγκρίνεται στη συνέχεια από την Βουλή σύμφωνα με το άρθρο 79 παρ.8 του Συντάγματος, κατά διαστήματα δε που δεν μπορεί να υπερβούν την τριετία, ο Υπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ενημερώνει τη Βουλή για την πορεία εφαρμογής του.

7.3. Η Χρηματοδότηση των μελετών

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων είναι αποκλειστικά αρμόδιο για την χρηματοδότηση και εκπόνηση μελετών εθνικών, περιφερειακών και ειδικών χωροταξικών σχεδίων και προγραμμάτων ή επί μέρους τμημάτων αυτών, με βάση προδιαγραφές που εγκρίνονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Αυτές οι μελέτες ανατίθενται, με αποφάσεις του ίδιου Υπουργού σε κρατικές υπηρεσίες, επιστημονικά ή εκπαιδευτικά Ιδρύματα, νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή και σε συμβούλους μελετητές.

7.4. Ορισμός και Περιεχόμενο του Ρυθμιστικού Σχεδίου

Ρυθμιστικό Σχέδιο είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων που προβλέπονται από το κεφάλαιο αυτό ως αναγκαία για την χωροταξική και πολεοδομική οργάνωσή της στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο αποβλέπει:

- ☒ στο σχεδιασμό και προγραμματισμό της περιοχής μέσα στα πλαίσια της εθνικής χωροταξικής πολιτικής,
- ☒ στη χωροταξική δομή και οργάνωση της σε επίπεδο περιφέρειας,
- ☒ στη χωροταξική διάρθρωση των τομέων παραγωγής, του συστήματος μεταφορών,
- ☒ της λοιπής τεχνικής υποδομής και του κοινωνικού εξοπλισμού καθώς και στην πολιτική γης και κατοικίας,
- ☒ στη λήψη μέτρων και στο σχεδιασμό για τη χωροταξική και τη νέα πολεοδομική δομή της πρωτεύουσας
- ☒ στο σχεδιασμό περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων,
- ☒ στη λήψη μέτρων, όρων και περιορισμών για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος,
- ☒ στο συντονισμό των προγραμμάτων και των μελετών που έχουν σχέση με το ΡΣΑ και που εκπονούνται από όλους τους άλλους φορείς και
- ☒ στον καθορισμό των απαιτούμενων για την εφαρμογή τους παρεμβάσεων, των προτεραιοτήτων πραγματοποίησης και χρηματοδότησης καθώς και των θεσμικών, οικονομικών και διοικητικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν.

7.5. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο⁷⁹

Για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ένταξης ή επέκτασης πόλης ή οικισμού καταρτίζεται γενικό πολεοδομικό σχέδιο (ΓΠΣ). Το σχέδιο καλύπτει όλες τις

⁷⁹ ΓΠΣ

πολεοδομημένες ή προς πολεοδόμηση περιοχές ενός τουλάχιστον δήμου ή κοινότητας.

Το ΓΠΣ περιλαμβάνει τους απαραίτητους χάρτες, σχέδια, διαγράμματα και κείμενα ώστε να, περιέχει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία και ιδιαίτερα τα όρια της κάθε πολεοδομικής ενότητας, της περιοχής επέκτασης, την υποδιαίρεση της περιοχής επέκτασης σε ζώνες πυκνοδομημένες, αραιοδομημένες ή αδόμητες, τη γενική εκτίμηση των αναγκών των πολεοδομικών ενοτήτων σε κοινόχρηστους χώρους, κοινωφελείς εξυπηρετήσεις και δημόσιες παρεμβάσεις ή ενισχύσεις στον τομέα της στέγης, τη γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης των πολεοδομικών ενοτήτων, η οποία σε συνάρτηση με τις παραπάνω ανάγκες, αναφέρεται στις χρήσεις γης, τα κέντρα, το κύριο δίκτυο κυκλοφορίας, την πυκνότητα και το μέσο συντελεστή δόμησης και περιλαμβάνει τις τυχόν απαγορεύσεις δόμησης και χρήσης, την επιλογή των τρόπων ανάπτυξης ή αναμόρφωσης με τον καθορισμό των αντίστοιχων ζωνών και την εκτίμηση των αναμενόμενων επιπτώσεων στο περιβάλλον. Επίσης είναι δυνατόν να προσδιορίζει και συγκεκριμένες περιοχές, στις οποίες κατά προτεραιότητα διοχετεύονται στεγαστικά δάνεια και ενισχύσεις (Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης –ΖΕΕ), καθώς και πόροι για την εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης.

Ο καθορισμός του μεγέθους και των ορίων των πολεοδομικών ενοτήτων γίνεται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η περισσότερο ενδεδειγμένη οργάνωση των περιοχών κατοικίας με την πρόβλεψη των απαραίτητων εξυπηρετήσεων των κατοίκων τους, η ένταξη στο σχέδιο κατά προτεραιότητα των πυκνοδομημένων περιοχών σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη δυνατή οικονομία των επεκτάσεων, η αντιμετώπιση στεγαστικών αναγκών προβληματικών περιοχών κατοικίας, η απόκτηση γης για κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους και η εκτέλεση προγραμματών οργανωμένης οικιστικής ανάπτυξης. Ο καθορισμός των πολεοδομικών ενοτήτων γίνεται και στην περιοχή του εγκεκριμένου σχεδίου ή οικισμού προ του 1923, δημιουργώντας το πλαίσιο για πιθανές τροποποιήσεις του.

Στο ΓΠΣ γίνεται ο προσδιορισμός των πυκνοδομημένων περιοχών. Μέσα στα πλαίσια του ΓΠΣ καθορίζεται και η ενδεχόμενη χωροθέτηση βιομηχανικών και βιοτεχνικών περιοχών και περιοχών άλλων ειδικών χρήσεων στην έκταση της ΖΟΕ γύρω από την πόλη ή τον οικισμό που κατά τα λοιπά διέπονται από τις κείμενες διατάξεις. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, καθορίζονται ειδικές προδιαγραφές με βάση τις οποίες εκπονούνται οι μελέτες του απαραίτητου χαρτογραφικού και τοπογραφικού υπόβαθρου καθώς και το ΓΠΣ.

7.5.1 Εκπόνηση και έγκριση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου

Η κίνηση της διαδικασίας σύνταξης του γίνεται με πρωτοβουλία του οικείου δήμου ή κοινότητας ή περισσότερων δήμων ή κοινοτήτων από κοινού. Μπορεί επίσης να κινηθεί η διαδικασία και από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, μετά από σχετική ενημέρωση του δήμου ή της κοινότητας. Για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων που προσδιορίζει και τα όρια της περιοχής του ΓΠΣ.

Όταν η διαδικασία κινείται από το δήμο ή την κοινότητα ή από περισσότερους δήμους ή κοινότητες από κοινού πρέπει να επιδιώκεται η συμμετοχή των ενδιαφερομένων πολιτών στην σύνταξη του ΓΠΣ με κάθε πρόσφορο τρόπο⁸⁰. Για την συμμετοχή αυτή πρέπει να γίνεται ρητή μνεία στη σχετική απόφαση του οικείου

⁸⁰ π.χ. ανοικτές συγκεντρώσεις ή ενημέρωση με τον τύπο

δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου. Επίσης ο σχετικός φάκελος πρέπει να συμπληρώνεται με τη γνώμη των αρμόδιων νομαρχιακών ή περιφερειακών υπηρεσιών των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Γεωργίας, Πολιτισμού και Επιστημών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας, ΕΟΤ και άλλων δημοσίων υπηρεσιών ή οργανισμών κοινής ωφελείας, των οποίων η δραστηριότητα επεκτείνεται στην περιοχή του ΓΠΣ. Οι απόψεις των παραπάνω φορέων πρέπει να περιέρχονται στους οικείους δήμους ή κοινότητες μέσα σε δύο το πολύ μήνες από τη λήψη των σχετικών ερωτημάτων. Αν περάσει άπρακτη η προθεσμία αυτή δεν εμποδίζεται η πρόοδος της διαδικασίας.

Όταν η διαδικασία κινείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, η σχετική μελέτη που εκπονείται με συμμετοχικές διαδικασίες αποστέλλεται στον οικείο δήμο ή κοινότητα για γνωμοδότηση. Η γνωμοδότηση του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου με τις απόψεις των πολιτών, καθώς και οι απόψεις των δημοσίων υπηρεσιών και οργανισμών πρέπει να περιέλθουν στο Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, μέσα σε δύο το πολύ μήνες από την λήψη της μελέτης. Αν περάσει η προθεσμία αυτή δεν εμποδίζεται η πρόοδος της διαδικασίας.

Ο σχετικός φάκελος με τη γνωμοδότηση του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου και τις απόψεις των υπηρεσιών και οργανισμών εισάγεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων το πολύ μέσα σε προθεσμία ενός μηνός στο ΣΧΟΠ του νομού. Το συμβούλιο αυτό μπορεί να γνωμοδοτήσει θετικά ή αρνητικά, ιδιαίτερα ως προς το αν συντρέχουν όλες οι κατά τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου προϋποθέσεις ένταξης της περιοχής στο σχέδιο ή και να προτείνει τροποποιήσεις. Ο Υπουργός μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να ζητήσει τη γνώμη του αρμοδίου περιφερειακού ή του κεντρικού ΣΧΟΠ.

Ο Υπουργός, εκτιμώντας τα στοιχεία του φακέλου, μπορεί είτε να εγκρίνει το ΓΠΣ είτε να απορρίψει με αιτιολογημένη απόφαση την πρόταση του δήμου ή της κοινότητας είτε να τροποποιήσει την πρόταση εφόσον κρίνεται ότι θα προκαλέσει δυσανάλογα μεγάλες δαπάνες για το Δημόσιο ή το δήμο ή την κοινότητα ή επιβλαβείς συνέπειες για την εθνική οικονομία ή την προστασία του φυσικού ή πολιτιστικού περιβάλλοντος ή τους γενικότερους αναπτυξιακούς στόχους.

Το ΓΠΣ εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων που περιλαμβάνει την πρόταση της μελέτης και συνοδεύεται από τους σχετικούς χάρτες. Η απόφαση με σμίκρυνση των χαρτών δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αποτελεί την πράξη αναγνώρισης της περιοχής ως οικιστικής.

Όλες οι υπηρεσίες και λοιποί φορείς πρέπει, κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΓΠΣ και μέχρι την έγκρισή του, να συμπράττουν για την εναρμόνιση των ενεργειών και των προγραμμάτων τους προς τις κατευθύνσεις του σχεδίου, όπως αυτό θα διαμορφώνεται σταδιακά κατά την κατάρτισή του. Το συντονισμό της δράσης των φορέων αυτών έχουν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Οι διάφοροι φορείς οφείλουν να θέσουν υπόψη της υπηρεσίας που κινεί τη διαδικασία του ΓΠΣ τα προγράμματά τους μέσα σ' ένα μήνα από τη δημοσίευση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

7.6. Πολεοδομική Μελέτη

Η κίνηση της διαδικασίας σύνταξης της πολεοδομικής μελέτης γίνεται από τον οικείο δήμο ή κοινότητα από τους ενδιαφερόμενους δήμους ή κοινότητες από κοινού. Η

διαδικασία μπορεί επίσης να κινηθεί και από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μετά από σχετική ενημέρωση του δήμου ή της κοινότητας.

Η μελέτη εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ και εξειδικεύει τις προτάσεις και τα σχετικά προγράμμάτα του. Η πολεοδομική μελέτη εκπονείται βάσει τοπογραφικού (οριζοντιογραφικού και υψομετρικού) και κτηματογραφικού διαγράμματος.

Η πολεοδομική μελέτη περιέχει:

- α) την οριστικοποίηση των ορίων των προς πολεοδόμηση ζωνών του ΓΠΣ,
- β) τις χρήσεις γης και τους σχετικούς περιορισμούς απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις,
- γ) τα διαγράμματα δικτύων υποδομής,
- δ) τους προβλεπόμενους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, βάσει των σχετικών γενικών εκτιμήσεων αναγκών όπως αυτές προκύπτουν από το ΓΠΣ
- ε) τους οικοδομήσιμους χώρους
- στ) τους όρους και περιορισμούς δόμησης
- ζ) τυχόν όρους που αφορούν τα δομικά υλικά, τον τρόπο κατασκευής και την αισθητική εμφάνιση των κτιρίων τον τρόπο διαμόρφωσης, χρήσης και σύνδεσης των ακάλυπτων χώρων με τους κοινόχρηστους χώρους της πόλης,
- η) την κατά προσέγγιση έκταση γης που προκύπτει από τις εισφορές, υπολογισμένη με τις ενδείξεις του κτηματογραφικού διαγράμματος και την πρόταση κατανομής της σε κοινόχρηστα και κοινωφελή,
- θ) τα τυχόν οικονομικά και οργανωτικά μέτρα, που πρέπει να ληφθούν και τα έργα που πρέπει να εκτελεσθούν, το κόστος και τη χρηματοδότηση των έργων (εισφορές, πόροι, δάνεια κλπ), καθώς και την προτεραιότητα εκτέλεσής τους
- ι) την ιεράρχηση εφαρμογής κατά φάσεις
- ια) τους φορείς και τους τρόπους παρέμβασης
- ιβ) τυχόν ειδικά μέτρα για αντιμετώπιση ιδιαίτερων πολεοδομικών ή κοινωνικών προβλημάτων
- ιγ) κάθε άλλη ρύθμιση επιβαλλόμενη από πολεοδομικούς λόγους.

Η πολεοδομική μελέτη αποτελείται από:

- α) το πολεοδομικό σχέδιο που συντάσσεται με βάση τα διαγράμματα που προβλέπονται στην παρ.3 του άρθρου αυτού,
- β) τον πολεοδομικό κανονισμό,
- γ) την έκθεση που περιγράφει και αιτιολογεί τις προτεινόμενες από την μελέτη ρυθμίσεις.

Ο συντελεστής δόμησης που ορίζεται για τις περιοχές επεκτάσεων του παρόντος κεφαλαίου δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του 0,8. Κατ'εξαιρέση:

- α) για τα τμήματα που προορίζονται για στεγαστικά προγράμματα ή προγράμματα κοινής ωφελείας ή προσφέρονται για μεταφορά συντελεστή δόμησης μπορεί να καθορίζεται και δεύτερος αυξημένος συντελεστής που μπορεί να είναι και μεγαλύτερος του 0,8 όχι όμως μεγαλύτερος του 2,4. Οι ιδιοκτήτες των ακινήτων που βρίσκονται στα πιο πάνω τμήματα μπορεί να χρησιμοποιήσουν τη διαφορά των δύο συντελεστών μόνο αν εγκριθεί για το ακίνητό τους η μεταφορά συντελεστή δόμησης ή αν εκχωρήσουν στο Δημόσιο, τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) ή τους εξουσιοδοτημένους από το Δημόσιο αρμόδιους φορείς μέρος της επιπλέον ωφέλειας που προκύπτει από τη διαφορά αυτή των δύο συντελεστών δόμησης.
- β) σε περιοχές με μεγάλη κατάτμηση και για οικόπεδα εμβαδού μικρότερου των 150 τ.μ. μπορεί να ορίζεται συντελεστής δόμησης μεγαλύτερος του 0,8 εφόσον δεν προκύπτει συνολική επιφάνεια ορόφων μεγαλύτερη των 120 τ.μ. Η εξαίρεση αυτή έχει εφαρμογή μόνο σε οικόπεδα που έχουν προκύψει από κατάτμηση μέχρι τη

10.3.1982, αφού αφαιρεθεί το εμβαδόν της εισφοράς σε γη που καθορίζεται με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.

Δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του 1,6 ο συντελεστής δόμησης στις περιοχές επεκτάσεων, στις οποίες προβλέπονται χρήσεις γης. Για τις περιοχές αυτές μπορεί να καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, εισφορές σε γη και χρήμα.

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων καθορίζονται οι ειδικές προδιαγραφές εκπόνησης των τοπογραφικών κτηματολογικών διαγραμμάτων, θεματικών χαρτών συλλογής των λοιπών απαραίτητων σχετικών στοιχείων, καθώς επίσης και της πολεοδομικής μελέτης.

7.7. Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ)

Ενεργός πολεοδομία είναι η με βάση πλήρη πολεοδομικό σχεδιασμό και με την επέμβαση του κράτους ή του φορέα που εξουσιοδοτείται από αυτό, αναμόρφωση υφιστάμενων ή δημιουργία νέων πολεοδομικών συγκροτημάτων, που εξυπηρετούν λειτουργικά τις ανάγκες της οργανωμένης κοινωνικής διαβίωσης ή απασχόλησης των κατοίκων και ανταποκρίνονται στα φυσικά, οικονομικά και αισθητικά δεδομένα της περιοχής⁸¹.

Η περιοχή η οποία προορίζεται για αναμόρφωση ή ανάπτυξη αυτής με τους παραπάνω τρόπους και μέσα καλείται ζώνη ενεργού πολεοδομίας (ΖΕΠ).

Οι ΖΕΠ καθορίζονται με π.δ. που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, μετά από γνώση του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου.

Ο καθορισμός ΖΕΠ μπορεί να γίνει και με το π.δ. έγκρισης της πολεοδομικής μελέτης. Οι ΖΕΠ μπορεί να καταλαμβάνουν το σύνολο ή ορισμένα τμήματα της περιοχής του ΓΠΣ.

Η κίνηση της διαδικασίας για τον καθορισμό μιας περιοχής ως ΖΕΠ μπορεί να γίνει:

- α) από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ή
- β) μετά από πρόταση του οικείου ΟΤΑ ή δημοτικής επιχείρησης ή
- γ) από τη ΔΕΠΟΣ ή εταιρεία μικτής οικονομίας ή
- δ) μετά από αίτηση νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που συνοδεύεται από δήλωση της πλειοψηφίας του συνολικού αριθμού των ιδιοκτητών της περιοχής που οι ιδιοκτησίες τους καλύπτουν τα $\frac{3}{4}$ τουλάχιστον της επιφάνειάς της, ότι συμφωνούν για το χαρακτηρισμό της περιοχής ως ΖΕΠ.

Η διαδικασία αυτή καθορισμού μπορεί να αρχίζει μαζί με την εκπόνηση του ΓΠΣ ή και μεταγενέστερα. Στην πρώτη περίπτωση το περίγραμμα της ΖΕΠ συμπεριλαμβάνεται στην πρόταση του ΓΠΣ.

Η διαμόρφωση του χώρου για τον παραπάνω σκοπό με βάση εγκεκριμένη μελέτη, η εκτέλεση των βασικών έργων υποδομής και γενικά η οργανωμένη δόμηση μέσα στη ΖΕΠ μέχρι την πλήρη ανάπτυξη ή αναμόρφωση και τη λειτουργική ενεργοποίηση αυτής, συνιστά έργο δημόσιας ωφέλειας.

Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου με τις οποίες γίνεται η ανάπτυξη ή αναμόρφωση περιοχής με ενεργό πολεοδομία μπορεί να εφαρμόζονται και χωρίς την έκδοση των π.δ. ή κανονιστικών αποφάσεων που προβλέπονται σ' αυτές.

⁸¹ Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας, Άρθρο 52, εδ.1 περί ΖΕΠ

7.7.1. Πρόγραμμα ενεργού πολεοδομίας

Το πρόγραμμα, με το οποίο πραγματοποιείται η αναμόρφωση ή ανάπτυξη της ΖΕΠ και εξασφαλίζεται η λειτουργική εκμετάλλευση αυτής, περιλαμβάνει:

- α) τον καθορισμό του ανάδοχου φορέα και την ανάληψη του έργου από αυτόν.
- β) την κτηματογράφηση της ζώνης.
- γ) την σύνταξη και έγκριση της πολεοδομικής μελέτης της ζώνης.
- δ) την κτίση των απαιτούμενων ακινήτων.
- ε) τη διευθέτηση του χώρου και την εκτέλεση των έργων υποδομής βάσει των όρων της σύμβασης και των σχετικών μελετών κατά κατηγορία έργων.
- στ) την σύνταξη των κτιριακών μελετών και εκτέλεση των οικοδομικών εργασιών στους υπό διαμόρφωση οικοδομήσιμους χώρους ή σε μέρος αυτών.
- ζ) την αφιέρωση ή παραχώρηση των δημοσίων κλπ κτιρίων ή άλλων εγκαταστάσεων κοινής ωφελείας προς τους οικείους φορείς και τη διάθεση ή παραχώρηση ή πώληση των οικοδομήσιμων χώρων ή έτοιμων κατοικιών ή διαμερισμάτων ή χώρων επαγγελματικής εγκατάστασης σε ιδιώτες για την σύμφωνη με τον προορισμό τους εκμετάλλευση ή χρήση.

Εάν μέσα σε μία πενταετία από τη δημοσίευση του π.δ. δεν τεθεί σε εφαρμογή το πρόγραμμα της ενεργού πολεοδομίας με τη διευθέτηση του χώρου και την έναρξη των οικοδομικών εργασιών, αίρεται αυτοδίκαια ο χαρακτηρισμός του συνόλου της έκτασης ως ζώνης ενεργού πολεοδομίας.

7.7.2 Ρύθμιση ειδικών θεμάτων ζωνών ενεργού πολεοδομίας

Εκτάσεις, οι οποίες κρίθηκε ότι δεν αποτελούν δάσος ή δασική έκταση με αμετάκλητη δικαστική απόφαση⁸², οι οποίες ανήκουν σε καθορισμένες ζώνες ενεργού πολεοδομίας και για τις οποίες έχει ήδη εγκριθεί η σχετική πολεοδομική μελέτη, δεν μπορεί να χαρακτηρισθούν δασικές από το δασάρχη ή τις επιτροπές επιλύσεως δασικών αμφισβητήσεων ή από άλλο όργανο της διοίκησης. Τούτο ισχύει και για τις υποθέσεις που εκκρεμούν ενώπιον των πιο πάνω επιτροπών

Έργα υποδομής που έχουν εκτελεστεί από επιχειρήσεις μικτής οικονομίας σε καθορισμένες ζώνες ενεργού πολεοδομίας, για τις οποίες έχει ήδη εγκριθεί η σχετική πολεοδομική μελέτη, οι οποίες ανήκουν στις ίδιες τις επιχειρήσεις μικτής οικονομίας που εκτελούν τα έργα ή στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης που είναι μέτοχοι των επιχειρήσεων αυτών, θεωρείται ότι εκτελέστηκαν νόμιμα, ακόμα και αν της εκτελέσεώς τους δεν είχε προηγηθεί η σύναψη συμβάσεως αναθέσεως του έργου αναμόρφωσης ή ανάπτυξης της ζώνης ενεργού πολεοδομίας μεταξύ της επιχειρήσεως και του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων⁸³. Οι οικοδομικές άδειες στις περιοχές αυτές εκδίδονται με βάση την εγκεκριμένη πολεοδομική μελέτη και τις κτιριακές μελέτες που έχουν εκπονηθεί από την οικεία επιχείρηση μικτής οικονομίας⁸⁴.

⁸² που εκδόθηκε κατά τη διαδικασία των άρθρων 12 επ. του ν. 248/1976 (ΦΕΚ 6 Α')

⁸³ σύμφωνα με τις διατάξεις των νόμων 947/1979 (ΦΕΚ 169 Α'), 1337/1983 (ΦΕΚ 33 Α') και 1892/1990 (ΦΕΚ 101 Α')

⁸⁴ Βάσει του Αρθρου 28 Ν. 2742/ΦΕΚ 207/Α'/07.10.1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις»

7.8. Ζώνες Αστικού αναδασμού (ΖΑΑ)

Αστικός αναδασμός μέσα σε ΓΠΣ είναι το σύνολο των διαδικασιών, οι οποίες αποσκοπούν στην πολεοδομική ενεργοποίηση αυτής με τη συνεισφορά των ιδιοκτησιών τους υπό όλους τους ιδιοκτήτες για την δημιουργία ή διαμόρφωση και εκ νέου παραχώρηση σε αυτούς οικοδομήσιμων γενικά χώρων που να εξυπηρετούν τις χρήσεις γης που προβλέπονται για την οικεία ζώνη⁸⁵.

Τα οικοπέδα που δημιουργούνται με τον αναδασμό και παραχωρούνται στους ιδιοκτήτες που συνεισέφεραν ακίνητα, με τα κτίσματα ή άλλες εγκαταστάσεις που τυχόν υπάρχουν σε αυτά πρέπει να έχουν ίση τουλάχιστον αξία με την αξία του συνόλου του ακινήτου που συνεισέφερε ο καθένας μετά την αφαίρεση της εισφοράς.

Η ΖΑΑ καθορίζεται με π.δ. που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μετά από γνώση του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου. Ο καθορισμός ΖΑΑ μπορεί να γίνει και με το π. δ/γμα έγκρισης της πολεοδομικής μελέτης.

Ο αστικός αναδασμός ορισμένης ζώνης μπορεί να αναληφθεί και εκτελεστεί είτε απευθείας από το Δημόσιο, ή από δημόσιο οργανισμό ή δημόσια επιχείρηση πολεοδομίας και στέγασης ή από αναγκαστικό οικοδομικό συνεταιρισμό, ή με συνεργασία ορισμένων εκ των παραπάνω μερών⁸⁶.

Η διαδικασία αστικού αναδασμού περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

1. συγκρότηση αναγκαστικού οικοδομικού συνεταιρισμού⁸⁷
2. κτηματογράφηση περιοχής
3. σύνταξη και έγκριση πολεοδομικής μελέτης
4. εκτίμηση και καθορισμός της αξίας των συνεισφερομένων ακινήτων
5. εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης και παραχώρηση των οικοδομικών εκτάσεων στα μέλη του συνεταιρισμού
6. εκκαθάριση του οικοδομικού συνεταιρισμού.

* * * * *

⁸⁵ Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας, Άρθρο 63, εδ.1 περί ΖΑΑ

⁸⁶ Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας, Άρθρο 64, εδ.1 περί Τρόπων διενέργειας αστικού αναδασμού

⁸⁷ Σκοπός του οικοδομικού συνεταιρισμού είναι η προώθηση και ολοκλήρωση των διαδικασιών οι οποίες απαιτούνται για την κτηματογράφηση της περιοχής και τη σύνταξη, έγκριση και εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης της ζώνης, τη διαμόρφωση των νέων οικοπέδων και τη διανομή αυτών μεταξύ των μελών του, σύμφωνα με το λόγο της αξίας της ιδιοκτησίας του καθένα.

8.1 Χωρική Ανάπτυξη και Χωροταξία στην Ευρωπαϊκή Ένωση**8.1.1 Ιστορικό**

Με την Ενιαία Ευρωπαϊκή πράξη το 1986 και την καθιέρωση της πολιτικής της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής ξεκινά το ενδιαφέρον για την Χωρική ανάπτυξη και την Χωροταξία στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τα Μεσογειακά ολοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ) 1986-1992 ήταν από τις πρώτες προσπάθειες του Περιφερειακού αναπτυξιακού προγραμματισμού. Ακολουθεί η μεταρρύθμιση των διαρθρωτικών ταμείων το 1988 για την υποστήριξη του στόχου της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και τα πρώτα επιχειρησιακά προγράμματα και Κοινοτικά πλαίσια στήριξης Κ.Π.Σ. 1989-1993.

Στην έκθεση «Ευρώπη 2000- Προοπτικές ανάπτυξης του Κοινοτικού εδάφους» το 1992 εμφανίζεται για πρώτη φορά σαν έννοια η «εδαφική συνοχή». Ακολουθεί η έκθεση «Ευρώπη 2000 + Συνεργασία για την Χωροταξία στην Ευρώπη» το 1994. Τα θέματα που εξετάζουν οι δύο αυτές εκθέσεις διαφέρουν ουσιαστικά από τις περιοδικές εκθέσεις για την οικονομική και κοινωνική συνοχή. Δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην διάσταση του χώρου και ειδικότερα σε ειδικές κατηγορίες περιοχών⁸⁸. Στο πλαίσιο αυτό ολοκληρώθηκαν πιλοτικά μελέτες για οκτώ μεγάλες διεθνικές περιφέρειες του Ευρωπαϊκού χώρου.

Όλες αυτές οι προσπάθειες κατέληξαν το 1997 στην έγκριση του «Σχεδίου Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου»⁸⁹, που θέτει για πρώτη φορά ένα πλαίσιο αρχών, στόχων και επιλογών πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη της Ευρώπης.

Για την εφαρμογή του ΣΑΚΧ εγκρίθηκε το πρόγραμμα ESPON «Ευρωπαϊκό δίκτυο Παρατηρήσιων Χωροταξίας», που παρέχει το υπόβαθρο και τη τεχνογνωσία για την εφαρμογή του ΣΑΚΧ και αποσκοπεί στην δημιουργία μιας βάσης δεδομένων σε θέματα χωροταξικού σχεδιασμού για να χρησιμοποιηθούν από τις αρμόδιες αρχές σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο⁹⁰.

8.1.1 Εξέλιξη των Πολιτικών της Ε.Ε. και η Νέα Χωροταξία

Η Ένωση από τις ιδρυτικές της Συνθήκες δεν έκανε σαφή αναφορά σε ευρωπαϊκού επιπέδου χωροταξική πολιτική. Οι πολιτικές για την χωροταξία είναι αποκλειστικά εθνικές πολιτικές και οι όποιες αποφάσεις στην Ε.Ε λαμβάνονται με ομοφωνία. Τα κράτη μέλη έχουν δικαίωμα βέτο⁹¹.

Ο όρος εδαφική συνοχή εμφανίζεται για πρώτη φορά το 1997 στην συνθήκη του Άμστερνταμ, και ουσιαστικά εκφράζει την άποψη ότι όλοι οι πολίτες της Ε.Ε. θα

⁸⁸ Αστικό σύστημα, Αγροτικές περιοχές, παραμεθόριες περιφέρειες, ορεινούς όγκους, παράκτιες και νησιωτικές περιοχές κ.λ.π.

⁸⁹ ΣΑΚΧ

⁹⁰ Μελισσάς Δ., «Θεμελιώδη ζητήματα του Δικαίου της Χωροταξίας», σελ. 111, Εκδόσεις Α.Ν.

Σάκουλα, Αθήνα, 2002

⁹¹ Στάγκος Π., Σαχπεκίδου Ε., «Δίκαιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της Ε.Ε.», Εκδόσεις Α.Ν.

Σάκουλα, Αθήνα, 2000

πρέπει να έχουν πρόσβαση σε προσιτές τιμές σε αγαθά και βασικές υπηρεσίες (Υγεία, Εκπαίδευση, Μεταφορές, Ενέργεια, Τηλεπικοινωνίες κ.λ.π.). Έτσι δίπλα στην Οικονομική και κοινωνική συνοχή προστίθεται και η εδαφική συνοχή.

Η οικονομική συνοχή αναφέρεται στις οικονομικές περιφερειακές ανισότητες (Α.Ε.Π., Επενδύσεις, Παραγωγικότητα). Η Κοινωνική συνοχή αναφέρεται στην απασχόληση, την ανεργία, εκπαίδευση δηλαδή στις κοινωνικές ανισότητες. Η εδαφική συνοχή αναφέρεται στην ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη, στα προβλήματα που δημιουργούνται στις αστικές, αγροτικές και μειονεκτικές περιοχές.

Η εδαφική συνοχή αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική και κοινωνική συνοχή αφού καμιά τους δεν μπορεί να επιτευχθεί σε χώρο που παρουσιάζει προβλήματα ανισοτήτων, κατακερματισμού, συμφόρησης, κενών στις επικοινωνίες, συγκρούσεων χρήσεων γης, υποβάθμιση περιβάλλοντος κ.λ.π.

Με την έγκριση του ΣΑΚΧ δεν γίνεται προσπάθεια για την χάραξη μιας νέας κοινοτικής χωροταξικής πολιτικής αλλά για την δημιουργία ενός πλαισίου για αξιοποίηση και συντονισμό των εθνικών πολιτικών.

Η κρατούσα άποψη των δεκαετιών του 60 και 70 αποτέλεσμα της κυριαρχίας σοσιαλδημοκρατικών απόψεων και του κράτους πρόνοιας για καθολικό σχεδιασμό με παρεμβατικές πολιτικές του Δημοσίου τομέα έχει σημαντικά ατονήσει. Με την κυριαρχία του νεοφιλελεύθερου δόγματος και την μείωση του ρόλου του κράτους ο σχεδιασμός ήταν αποσπασματικός και κατακερματισμένος και οι ανισότητες οξύνονταν όλο και περισσότερο. Η βιώσιμη ανάπτυξη και η προστασία περιβάλλοντος προϋποθέτουν στοιχειώδη έλεγχο και τιθάσευση της ελεύθερης αγοράς. Αυτό οδήγησε σε αναζωογόνηση του ενδιαφέροντος για πλαίσιο στρατηγικού σχεδιασμού χωρίς όμως τις κρατικιστικές και άκαμπτες προσεγγίσεις, αλλά προσεγγίσεις με πλουραλιστικές και διαπραγματευτικές λογικές.

Η λεγόμενη "Νέα χωροταξία" λειτουργεί ως πλαίσιο διαπραγμάτευσης, σύνθεσης πολιτικών με χωρική αναφορά, συντονισμό πολιτικών και συνεργασία φορέων προσδιορίζοντας όχι τις ίδιες χωρικές ρυθμίσεις αλλά το πλαίσιο και τις αρχές που αυτές θα πραγματοποιηθούν.

8.2. Η θέση της χωροταξίας στην ευρωπαϊκή έννομη τάξη και η ευρωπαϊκή χωροθέτηση

Η περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βασικό στοιχείο της πολιτικής σύγκλισης των Ευρωπαϊκών χωρών, επηρεάζει πολύ σημαντικά την αναπτυξιακή αλλά και την περιφερειακή και χωροταξική πολιτική της χώρας μας. Η υλοποίηση των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων και των Σχεδίων Περιφερειακής Ανάπτυξης, η απορρόφηση των πόρων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, υποχρέωσαν τη χώρα μας να διαμορφώσει μια περισσότερο αποτελεσματική, περισσότερο «επιχειρησιακή» περιφερειακή και χωροταξική πολιτική.

Ολόκληρο το πλέγμα των στόχων, των μέσων και των φορέων εφαρμογής της περιφερειακής και χωροταξικής πολιτικής αναπροσαρμόσθηκε και αναπροσαρμόζεται διαρκώς. Η Κεντρική Διοίκηση και οι Περιφερειακές Αρχές, οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και οι Δήμοι, αλλά και όλοι οι φορείς που ενδιαφέρονται για τα θέματα περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης, εμπλέκονται πλέον στην υλοποίηση των παραπάνω πολιτικών⁹².

⁹² Ανδρικοπούλου Ε., «Η πολιτική συνοχής και οι προοπτικές στο νέο ευρωπαϊκό χώρο», Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 2000

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει μία χωροταξική πολιτική με την ακριβή έννοια του όρου, δηλαδή ένα πλέγμα στόχων που συναρτώνται με χρηματοδοτήσεις και έργα (όπως στην περίπτωση της περιφερειακής πολιτικής). Όμως, η προσπάθεια διαμόρφωσης ενός Ευρωπαϊκού Χωροταξικού Σχεδίου, στην κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, αλλά και οι νέες πολιτικές για την ανασυγκρότηση των ευρωπαϊκών πόλεων συνιστούν μια «χωροταξική θεώρηση», μια κατεύθυνση για ενιαία θεώρηση των χωροταξικών θεμάτων από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης. Η συγκρότηση αυτής της ευρωπαϊκής χωροταξικής θεώρησης αποδεικνύει την ανανέωση του ενδιαφέροντος για τη χωροταξία στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και αποτελεί μία νέα πρόκληση για τη χωροταξική αλλά και την πολεοδομική πολιτική στη χώρα μας.

8.3. Οι δημογραφικές και μεταναστευτικές τάσεις και η απασχόληση

Γενικά, η επιφάνεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι περισσότερο πυκνοκατοικημένη σε σχέση με άλλες ομάδες χωρών. Τόσο οι σημερινές πυκνότητες όσο και οι τάσεις μεταβολής τους διαφέρουν σημαντικά ανά περιοχή της Ένωσης. Οι περισσότερο αναπτυγμένες περιοχές των κρατών της Βορειοδυτικής Ευρώπης έχουν κατά πολύ μεγαλύτερες πυκνότητες από τον υπόλοιπο χώρο της Ένωσης.

Τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά και στις τάσεις μεταβολής του πληθυσμού, της μετανάστευσης και της απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι:

- *Τις τελευταίες δεκαετίες μειώνεται το ποσοστό γονιμότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ το ποσοστό θνησιμότητας παραμένει σταθερό.*
- *Η μέση ηλικία του πληθυσμού της Ένωσης είναι αυξημένη. Όμως οι τάσεις περαιτέρω γήρανσης του πληθυσμού και μείωσής του φαίνεται να ανατρέπονται από την αυξημένη εισροή στη Ε.Ε. νέων σε ηλικία μεταναστών.*
- *Η μεταβολή της δομής των ηλικιών του πληθυσμού αυξάνει πολύ σημαντικά τις απαιτήσεις από την κοινωνική υποδομή και ευρύτερα την κοινωνική πολιτική (υγεία, πρόνοια, συντάξεις κλπ.).*
- *Εντείνονται σημαντικά οι τάσεις μετανάστευσης προς το χώρο της Ένωσης, ιδιαίτερα από τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.*
- *Εντείνονται τα προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού ομάδων του πληθυσμού, που συνήθως συνδέονται με την υποβάθμιση τμημάτων των μεγάλων πόλεων αλλά και περιοχών της υπαίθρου.*
- *Τα προβλήματα απασχόλησης στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξακολουθούν να είναι πολύ έντονα.*

8.4. Η μορφή του Κοινοτικού χώρου

Ένα πρώτο βασικό χαρακτηριστικό του χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η διαφοροποίηση ανάμεσα στις κεντρικότερες και περισσότερο πυκνοκατοικημένες περιοχές, τις «ενδιάμεσες» περιοχές και τις γεωγραφικά περιφερειακότερες περιοχές

με ακραίες περιπτώσεις εκείνες της Ελλάδας και των Σκανδιναβικών χωρών που απέχουν πολύ σημαντικά από το «κέντρο βάρους» του Κοινοτικού χώρου.

Η ύπαρξη πολύ εκτεταμένων θαλασσίων συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως και σημαντικών θαλάσσιων αλλά και χερσαίων φυσικών εμποδίων (Άλπεις και Πυρηναία) αποτελούν βασικά στοιχεία της χωροταξικής δομής της Ένωσης.

8.5. Οι περιφέρειες και το οικιστικό δίκτυο

Ας ξεκινήσουμε με τα χαρακτηριστικά των περιφερειακών ανισοτήτων στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σύμφωνα με έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξη των περιφερειών⁹³, οι δείκτες ανάπτυξης⁹⁴ των φτωχότερων περιφερειών της Ένωσης συγκλίνουν με το μέσο όρο της ΕΕ.

Κατά τη δεκαετία 1986-1996:

- Στις δέκα περιφέρειες με το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, το τελευταίο αυξήθηκε από το 41% του μέσου όρου της ΕΕ στο 50%, στις είκοσι πέντε φτωχότερες περιφέρειες το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αυξήθηκε από το 65% του μέσου όρου της ΕΕ στο 76,5% και, σύμφωνα με τις προβλέψεις, θα φθάσει στο 78% κατά το 1999⁹⁵.
- Όμως, τα σχετικά στοιχεία αποδεικνύουν ότι εξακολουθούν να υφίσταται σημαντικές ανισότητες. Ακόμη και στις περιπτώσεις ταχείας σύγκλισης, η πλήρης διαδικασία μπορεί να διαρκέσει μια γενιά ή και περισσότερο. Επιπλέον, μολονότι στις περισσότερες περιφέρειες έχει επιτευχθεί τουλάχιστον κάποιος βαθμός σύγκλισης, οι επιδόσεις τους διαφέρουν πολύ. Οι πλέον προνομιούχες από τις περιφέρειες που υστερούν, ιδίως πρωτεύουσες όπως το Δουβλίνο ή η Λισσαβόνα, συγκλίνουν με πολύ εντονότερο ρυθμό σε σχέση με την αγροτική ενδοχώρα.

Η παραπάνω έκθεση δίνει μια ενδιαφέρουσα κατανομή των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε κατηγορίες :

- **Μεγάλα αστικά κέντρα συγκέντρωσης υπηρεσιών.** Οι περιφέρειες αυτές χαρακτηρίζονται από ικανοποιητικές επιδόσεις τόσο από πλευράς ΑΕΠ όσο και απασχόλησης. Οι είκοσι πέντε περιφέρειες με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση υπηρεσιών έχουν κατά κεφαλήν παραγωγή 27% μεγαλύτερη από το μέσο όρο της ΕΕ. Τα κέντρα υπηρεσιών δημιουργούν σημαντικές ευκαιρίες απασχόλησης που συχνά εκτείνονται σαφώς πέραν της συγκεκριμένης περιφέρειας. Εντούτοις, μέσα στις ίδιες τις πόλεις, μπορούν να υπάρχουν σημαντικοί θύλακες ανεργίας.
- **Βιομηχανικές περιφέρειες,** η οικονομία των οποίων τείνει να συγκεντρωθεί σε μεσαίου μεγέθους πόλεις, οι οποίες συχνά αποτελούν *τμήμα ενός δικτύου*. Οι τύχες αυτών των περιφερειών εξαρτώνται

⁹³ Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1999

⁹⁴ κατά κεφαλήν ΑΕΠ, παραγωγή κλπ.

⁹⁵ ΕΕ 1999: Όπως διαπιστώνεται, πρόκειται για ένα ασυνήθιστα ταχύ ρυθμό σύγκλισης, ο οποίος υπαγορεύθηκε σε μεγάλο βαθμό από τη στενότερη ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, αλλά και από την παρέμβαση των Διαρθρωτικών Ταμείων.

έντονα από την ευρωστία των συγκεκριμένων βιομηχανιών που είναι εγκατεστημένες στις περιοχές αυτές. Δεδομένου ότι μεγάλο τμήμα του τομέα παρουσιάζει ικανοποιητικές επιδόσεις, οι βιομηχανικές περιφέρειες είναι συχνά επιτυχείς. Οι είκοσι πέντε περιφέρειες στις οποίες η απασχόληση συγκεντρώνεται περισσότερο στη μεταποίηση, έχουν κατά κεφαλήν παραγωγή 8% μεγαλύτερη από το μέσο όρο της ΕΕ, ενώ η ανεργία είναι χαμηλότερη από το μέσο όρο κατά 1 ½ και πλέον εκατοστιαία μονάδα. Εντούτοις, σε μια μειοψηφία βιομηχανικών περιφερειών που πλήττονται ιδιαίτερα από προβλήματα αναδιάρθρωσης, τα ποσοστά ανεργίας είναι υψηλά και ενίοτε συνδυάζονται με μετρίως χαμηλό κατά κεφαλήν ΑΕΠ.

- *Αγροτικές περιφέρειες*, με σχετικά υψηλό ποσοστό απασχόλησης στο γεωργικό τομέα. Οι περιφέρειες αυτές έχουν κατά κανόνα αρκετά ικανοποιητικές επιδόσεις όσον αφορά την ανεργία, μολονότι ενδέχεται να ανακλύουν άλλου είδους προβλήματα, όπως για παράδειγμα υψηλή μεταναστευτική εκροή. Ορισμένοι γεωργικοί κλάδοι, όμως, χαρακτηρίζονται από χαμηλή προστιθέμενη αξία και αντιμετωπίζουν σημαντικές διαρθρωτικές πιέσεις. Οι είκοσι πέντε περιφέρειες με την υψηλότερη εξάρτηση από το γεωργικό τομέα,⁹⁶ πλήττονται ιδιαίτερα και έχουν μέσο ποσοστό ανεργίας 14,7%.

Μπορούμε να εκτιμήσουμε, σχηματικά, ότι το κυρίαρχο παλαιότερα βασικό ερμηνευτικό σχήμα της συγκρότησης του περιφερειακού χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης: «*αναπτυγμένος Βορράς*» - «*υπανάπτυκτος νότος*» (ή «*κέντρο*»-«*περιφέρεια*»), ενώ συμβάλλει σε ορισμένο βαθμό στην εξήγηση της πραγματικής κατάστασης, πρέπει να αντιμετωπίζεται με σχετικότητα.

Κι αυτό γιατί, όπως είδαμε, οι χωρικές διαφοροποιήσεις στο εσωτερικό της Ένωσης «*περνάνε*» όλο και λιγότερο από αυτό το σχήμα και όλο και περισσότερο από το σχήμα «*δυναμικές και ανταγωνιστικές*» και «*μη ανταγωνιστικές-προβληματικές*» πόλεις και περιοχές.

Αντίστοιχα μπορεί να αντιμετωπισθεί και το παλαιότερα κυρίαρχο σχήμα ερμηνείας των διαφοροποιήσεων του οικιστικού δικτύου (ή αστικού συστήματος) της Ευρωπαϊκής Ένωσης: «*μητροπόλεις - ως περισσότερο αναπτυγμένες περιοχές*», «*μεσαίες και μικρές πόλεις- ως λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές*», «*αγροτικός χώρος-υπανάπτυκτες περιοχές*».

Όπως είδαμε αυτό το ιεραρχικό σχήμα ερμηνεύει όλο και λιγότερο τις νέες οικιστικές δομές. Σήμερα τείνουν να συγκροτηθούν διαφορετικές αλληλεπικαλυπτόμενες ιεραρχίες, καθεμιά από τις οποίες συνδέεται με τη λειτουργία κάποιου οικονομικού τομέα: βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, μεταφορές, «*μοντέρνες υπηρεσίες*», πολιτιστικές δραστηριότητες, έρευνα κλπ.

Με άλλα λόγια, στο πλαίσιο ενός εντονότατου ανταγωνισμού, όποιες πόλεις ή περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατορθώνουν να αναπτύξουν σημαντικά μια δραστηριότητα, π.χ. τη βιομηχανία, ανεβάζουν τη θέση τους στην ιεραρχία των πόλεων και περιοχών, ανεξάρτητα σε αρκετό βαθμό από το αν διαθέτουν μεγάλο πληθυσμιακό μέγεθος ή αποτελούν κέντρα διοίκησης κλπ.

Αντίστροφα, πολλές παραδοσιακά βιομηχανικές πόλεις και περιοχές φθίνουν. Αντίστοιχα, δημιουργούνται μικροί ή μεγαλύτεροι τεχνολόγοι ή τεχνολόγες, που

⁹⁶ ο οποίος, στις ακραίες περιπτώσεις, καλύπτει περισσότερο από το 40% του εργατικού δυναμικού

επίσης καταλαμβάνουν υψηλή θέση στην ιεραρχία των πόλεων και περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ.ο.κ.

Οι παραπάνω διαφοροποιήσεις στις μορφές και τα προβλήματα ανάπτυξης των περιφερειών αλλά και των πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει, προφανώς, να λαμβάνονται πολύ σοβαρά υπ' όψιν κατά τη διαμόρφωση της περιφερειακής πολιτικής και της χωροταξικής θεώρησης στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

8.6. Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ.)

Οι μακροπρόθεσμες τάσεις της οικονομικής, κοινωνικής και χωροταξικής ανάπτυξης της ΕΕ θα επηρεαστούν σημαντικά από τρεις παράγοντες:

- τις επιπτώσεις της σταδιακής οικονομικής ολοκλήρωσης της Ευρώπης και της εντονότερης πολιτικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών,
- τον αυξανόμενο ρόλο των τοπικών και περιφερειακών αρχών και της παρέμβασής τους στη χωροταξική ανάπτυξη,
- την πιθανή διεύρυνση της Ένωσης και την ανάπτυξη των σχέσεων της με τις γειτονικές χώρες.

Τα τρία αυτά φαινόμενα πρέπει να εξεταστούν στο ευρύτερο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και των σημαντικών τεχνολογικών αλλαγών που τη συνοδεύουν, καθώς και υπό το πρίσμα των κυριοτέρων δημογραφικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών τάσεων που χαρακτηρίζουν την ανάπτυξη της Ένωσης.

Οι νέες αυτές καταστάσεις, που έχουν οδηγήσει στη διεύρυνση και στην εμβάθυνση των σχέσεων μεταξύ των περιφερειών, μαρτυρούν τόσο τη σπουδαιότητα όσο και τις επιπτώσεις της χωροταξικής διάστασης της ανάπτυξης, η οποία αποτελεί τη βάση της προσέγγισης που υιοθέτησε το ΣΑΚΧ⁹⁷.

8.6.1. Βασικοί Στόχοι Σ.Α.Κ.Χ.

Το ΣΑΚΧ έχει τρεις βασικούς στόχους, οι οποίοι ακολουθούν τη γενική προσέγγιση που καθορίστηκε στην άτυπη συνάντηση της Λειψίας (1994):

- την οικονομική και κοινωνική συνοχή,
- την αειφόρο ανάπτυξη,
- την ισορροπημένη ανταγωνιστικότητα στον ευρωπαϊκό χώρο.

Οι τρεις αυτοί στόχοι διαφέρουν μεταξύ τους τόσο λόγω της φύσης τους όσο και της πολιτικής σημασίας τους. Ειδικότερα, η οικονομική και κοινωνική συνοχή αποτελεί κεντρικό πυλώνα της συνθήκης της Ένωσης και σημαντική αποστολή των διαφόρων Κοινοτικών πολιτικών. Η χωροταξική προσέγγιση όχι μόνο επιβεβαιώνει την απόλυτη αναγκαιότητα της συνοχής, αλλά πρέπει να θεωρείται ως ένα μέσο για την ενίσχυσή της.

Το καινοτόμο στοιχείο είναι ότι επιδιώκεται η συνδυασμένη επίτευξη αυτών των στόχων, ενώ ταυτόχρονα δίνεται προσοχή στον τρόπο αλληλεπίδρασής τους. Όσον αφορά το θέμα αυτό, οι τρεις προαναφερόμενοι στόχοι μπορούν να συγκριθούν με τους τρεις επιχειρησιακούς στόχους που ορίζονται στο έγγραφο της Λειψίας: ισορροπία, προστασία και ανάπτυξη. Παρά το γεγονός ότι οι τρεις βασικοί στόχοι του ΣΑΚΧ σχετίζονται με τους τρεις επιχειρησιακούς στόχους, ο καθένας τους ξεχωριστά

⁹⁷ <http://www.minenv.gr/>

δίνει έμφαση σε έναν από αυτούς τους στόχους: η συνοχή στην ισορροπία, η αειφόρος ανάπτυξη στην προστασία, και η χωρική ανταγωνιστικότητα στην ανάπτυξη.

Κανένας από τους τρεις επιχειρησιακούς στόχους δεν μπορεί να ευνοηθεί μεμονωμένα έναντι των δύο άλλων: η ανάπτυξη μόνη της οδηγεί στην επικράτηση των ισχυρών, μόνη της η ισορροπία επαυξάνει την εξάρτηση των οικονομικά αδυνάτων και εξασθενίζει τους ισχυρούς γενικότερα, η προστασία μόνη της ενέχει τον κίνδυνο της σκλήρωσης και της αδράνειας. Εάν ο χωροταξικός σχεδιασμός επικεντρωθεί μόνο σε έναν από αυτούς τους στόχους, θα παραγκωνίσει μοιραία τους δύο άλλους και δεν θα επιτύχει τον σκοπό του που είναι η προώθηση μίας αποτελεσματικής, ισορροπημένης και αρμονικής χωροταξικής ανάπτυξης.

Ένας από τους βασικούς τρόπους με τον οποίο το ΣΑΚΧ θα προσδώσει προστιθέμενη αξία είναι ότι θα διευκολύνει την επίτευξη αυτών των τριών στόχων μέσω της δημιουργίας δεσμών μεταξύ τους, και θα τους αποδώσει την πρέπουσα βαρύτητα με γνώμονα τα διαφορετικά χωρικά δεδομένα της Ευρώπης. Ειδικότερα, αυτό προϋποθέτει την επίτευξη μεγαλύτερης ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφόρων τομεακών πολιτικών που έχουν χωροταξικές επιπτώσεις. Είναι επίσης ένα μέσο με το οποίο θα ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η Ευρώπη στο σύνολό της πρέπει να αντιμετωπίσει την πρόκληση του διεθνούς ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι πιθανότητες επιτυχίας της θα είναι μεγαλύτερες εάν καταφέρει ταυτόχρονα να βελτιώσει τη γενική ανταγωνιστικότητά της με ισορροπημένο τρόπο, να βρει τον δρόμο της αειφόρου ανάπτυξης και να διαφυλάξει ή ακόμη και να βελτιώσει την χωροταξική της ισορροπία και συνοχή.

8.6.2. Λόγος Ύπαρξης του Σ.Α.Κ.Χ.

Οι περιφέρειες, οι πόλεις και οι περιοχές ανταγωνίζονται η μία την άλλη προκειμένου να προσελκύσουν οικονομικές δραστηριότητες, θέσεις απασχόλησης, υποδομές, κλπ. Η διαδικασία αυτή αποτελεί μία από τις βασικές δυνάμεις που καθοδηγούν τη χωροταξική ανάπτυξη. Ωστόσο, οι διάφορες περιοχές της Ευρώπης δεν συμμετέχουν ισοδύναμα στην ανταγωνιστική αυτή διαδικασία, η οποία επιπλέον αντιμετωπίζει εμπόδια όταν ο ασυγκράτητος ανταγωνισμός οδηγεί στην αναποτελεσματικότητα και καταλήγει στη διάσπαση των προσπαθειών και των επενδύσεων. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να υιοθετηθεί μία γενική προσέγγιση προκειμένου να προωθηθεί η αρμονική και ισορροπημένη ανάπτυξη της Ευρώπης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, θα πρέπει μέσω της συνεργασίας να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των εδαφών που δεν έχουν επαρκώς ενταχθεί στη διαδικασία του ανταγωνισμού· σε άλλες περιπτώσεις, η συνεργασία θα αποσκοπεί στον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων του υπερβάλλοντος ανταγωνισμού. Και στις δύο περιπτώσεις, η χωροταξική προσέγγιση επιδιώκει την καλύτερη δυνατή ισορροπία μεταξύ ανταγωνισμού και συνεργασίας, με σκοπό να καταφέρουν όλες οι ευρωπαϊκές περιοχές να φθάσουν το βέλτιστο επίπεδο ανταγωνιστικότητας. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο ενίσχυσης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής των διαφόρων περιοχών της Ευρώπης.

Οι κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής κοινωνίας καταλήγουν σε τρεις διαφορετικές μορφές αλληλεξάρτησης:

- μεταξύ των περιοχών,
- μεταξύ των διαφόρων τομεακών πολιτικών που έχουν επιπτώσεις σε μία συγκεκριμένη περιοχή,

- μεταξύ των διαφόρων επιπέδων της διοίκησης που μοιράζονται την ευθύνη για μία συγκεκριμένη περιοχή.

Παρότι οι εν λόγω αλλαγές μπορούν να επιτείνουν σε ορισμένες περιπτώσεις τις χωροταξικές ανισότητες στην Ευρώπη, από την άλλη πλευρά μπορούν να προσφέρουν νέες δυνατότητες προόδου. Και στις δύο περιπτώσεις, οι αλλαγές αυτές απαιτούν συντονισμένη αντιμετώπιση από την Ένωση και μαρτυρούν τα οφέλη που θα προκύψουν από την περαιτέρω ανάπτυξη της χωροταξικής προσέγγισης σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Με την απόφασή τους για την κατάρτιση του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), τα κράτη μέλη και η Επιτροπή έδειξαν ότι έχουν κατανοήσει τη διάσταση των νέων αυτών προκλήσεων και την ανάγκη υιοθέτησης μίας προσέγγισης που υπερβαίνει τα εθνικά σύνορα. Κατά τα τελευταία επτά έτη, οι αρμόδιοι υπουργοί σε θέματα χωροταξίας, σε συνεργασία με την Επιτροπή, διεκπεραίωσαν το έργο αυτό με τη στήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Επιτροπής των Περιφερειών και των τοπικών αρχών, καθώς και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.

Τον Νοέμβριο του 1993 στη Λιέγη, οι υπουργοί αποφάσισαν να καταρτίσουν ένα ΣΑΚΧ. Από τότε, οι διαδοχικές προεδρίες (Κέρκυρα και Λειψία, το 1994, Στρασβούργο και Μαδρίτη το 1995 και Βενετία το 1996) συνέβαλαν στη διαμόρφωση του προβληματισμού σχετικά με τη φύση και το περιεχόμενο του παρόντος εγγράφου. Μετά την περίοδο προβληματισμού, αποφασίστηκε να συγκεντρωθούν όλες οι διατυπωθείσες ιδέες σε ένα πρώτο συναινετικό έγγραφο. Το έγγραφο αυτό, που υποβάλλεται σήμερα στην υπουργική συνάντηση του Ιουνίου 1997 στο Νοορτβέϊκ, είναι το πρώτο επίσημο έγγραφο του ΣΑΚΧ και ακολουθεί τις έξι πολιτικές αρχές που αναφέρονται στην εισαγωγή του εγγράφου της Λειψίας⁹⁸, τις οποίες οι υπουργοί ενέκριναν με από κοινού συμφωνία.

Το ΣΑΚΧ σκοπεύει να εκφράσει ένα κοινό όραμα για την ευρωπαϊκή επικράτεια στο σύνολό της, να αποτελέσει το κοινό πλαίσιο αναφοράς για την ανάληψη δράσης και να καθοδηγήσει τις αρμόδιες αρχές όσον αφορά τη χάραξη και την εκτέλεση της πολιτικής. Στόχος του ΣΑΚΧ είναι επίσης να αποτελέσει ένα θετικό βήμα προς τη δέσμευση και τη συμμετοχή στη συνεχή πολιτική διαδικασία προβληματισμού και προσανατολισμού της λήψης αποφάσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

⁹⁸ Η χωροταξική ανάπτυξη μπορεί να συμβάλει με αποφασιστικό τρόπο στην επίτευξη του στόχου της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής

οι υφιστάμενες αρμοδιότητες των φορέων που είναι υπεύθυνοι για τις κοινοτικές πολιτικές παραμένουν αμετάβλητες, το ΣΑΚΧ μπορεί να συμβάλει στην εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών που έχουν επιπτώσεις στη χωροταξία, χωρίς όμως να περιορίζει τους αρμόδιους φορείς κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους

πρωταρχικός στόχος θα είναι η επίτευξη αειφόρου και ισορροπημένης ανάπτυξης·

το σχέδιο θα καταρτιστεί σεβόμενο τους υφιστάμενους θεσμούς και δεν θα έχει δεσμευτικό χαρακτήρα για τα Κράτη Μέλη.

το σχέδιο θα τηρεί την αρχή της επικουρικότητας.

κάθε χώρα θα δώσει στο σχέδιο τη συνέχεια που επιθυμεί προκειμένου να λάβει υπόψη της τα ευρωπαϊκά χωροταξικά ζητήματα στο πλαίσιο της εθνικής πολιτικής της.

ΜΕΡΟΣ Β

Μελέτη Περίπτωσης (case study) του Δήμου Γλυφάδας

9.2 Χωροταξική Ένταξη της Περιοχής

Η πόλη της Γλυφάδας υπάγεται στη Χωροταξική υποενοότητα του λεκανοπεδίου με έδρα την Αθήνα. Διοικητικά ανήκει στη Νομαρχία Αθηνών. Αναπτύσσεται ανάμεσα στον Υμηττό και την παραλία του Σαρωνικού και συνορεύει βόρεια με τους Δήμους Αργυρούπολης και Ελληνικού και νότια με το Δήμο Βούλας.

Η κύρια οδική σύνδεση της Γλυφάδας με τα κέντρα επιρροής της ευρύτερης περιοχής είναι η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος (απόσταση από Αθήνα 17 χλμ., Πειραιά 20 χλμ και Σούνιο 57 χλμ.) και η λεωφόρος Βουλιαγμένης.

Συγκοινωνιακά ο Δήμος Γλυφάδας εξυπηρετείται σήμερα από 32 λεωφορειακές γραμμές.

Έργα υποδομής οικονομικού ενδιαφέροντος, που έχουν άμεση σχέση με το Δήμο, είναι οι μαρίνες, τα παραλιακά εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία και τα νυχτερινά κέντρα.

Η συγκέντρωση των διοικητικών υπηρεσιών στο Δήμο Γλυφάδας, αποτέλεσε βασικό κίνητρο για τη δημιουργία ενός δυναμικού εμπορικού κέντρου.

9.2 Ιστορική Οριοθέτηση και Έκταση της Περιοχής Μελέτης

Η αρχή της δημιουργίας της πόλης της Γλυφάδας, αρχικά ως οικισμός, τοποθετείται γύρω στο 1920.

Η εικόνα της Γλυφάδας στις αρχές του 20^{ου} αι. ήταν η εξής: δέκα σπιτάκια μαζί με αποθήκες, στάβλους και άλλους βοηθητικούς χώρους, το σπίτι για την επιστασία του γαιοκτήμονα, όλα αυτά στην πλατεία Χωρικών. Ένα μικρό λιθόκτιστο εκκλησάκι του Αγίου Κωνσταντίνου, δίπλα στο παλαιό Δημαρχείο, το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου στη θέση που βρίσκεται και σήμερα και τέλος, το πανδοχείο με το ταβερνάκι του Αντωνόπουλου, και αυτό δίπλα στο παλαιό Δημαρχείο, το οποίο το χρησιμοποιούσαν οι κυνηγοί και οι ψαράδες που προέρχονταν κυρίως από την Αθήνα.

Η εικόνα που παρουσίαζε η πόλη το 1925 ήταν η εξής: οι πρώτοι αγοραστές είχαν αρχίσει να κατασκευάζουν τις κατοικίες τους, κατά κανόνα υψηλού κόστους, οι παλαιοί παραθεριστές διατηρούσαν τις παράγκες τους διάσπαρτες στην περιοχή, οι πρόσφατα αφιχθέντες πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία ζούσαν σε ξύλινα παραπήγματα, που βρίσκονταν στο δάσος της Γλυφάδας και στην πλατεία Χωρικών, ενώ την εικόνα συμπληρώνουν μερικές ψαροταβέρνες στην πλατεία. Τα σπίτια τα οποία είχαν κτιστεί ήταν περίπου 100, ενώ τα οικόπεδα που είχαν πουληθεί δεν ξεπερνούσαν τα 600. Οι μόνιμοι κάτοικοι ήταν λίγοι και τους αποτελούσαν οι κολλήγοι⁹⁹. Οι πλούσιοι ιδιοκτήτες παραθέριζαν απλά στη Γλυφάδα, όπως και πολλοί άλλοι κάτοικοι της Αθήνας.

Το 1935 η Γλυφάδα παρουσιάζει την εξής εικόνα: το κέντρο της πόλης βρίσκεται γύρω από την εκκλησία του Αγίου Κωνσταντίνου, όπου και τα εμπορικά καταστήματα, το πρώτο Δημοτικό Σχολείο, το Κοινοτικό κατάστημα και το

⁹⁹ οικοδόμοι, εργάτες των λατομείων που δημιουργήθηκαν για τις ανάγκες της οικοδόμησης, λίγοι ψαράδες και επαγγελματίες που εξυπηρετούσαν τους παραπάνω.

Αστυνομικό Τμήμα. Οι περισσότερες κατοικίες βρίσκονται και αυτές γύρω από το κέντρο της πόλης, έχουν δημιουργηθεί όμως συνοικισμοί και σε άλλα σημεία της Γλυφάδας. Τα σπίτια εκείνη την εποχή ήταν περίπου 1280, εξακολουθούσαν όμως να υπάρχουν και πολλές παράγκες παραθεριστών, διάσπαρτες κυρίως κοντά στη θάλασσα. Τα 980 σπίτια ήταν κτισμένα γύρω από το κέντρο, τα 70 στην Τερψιθέα, τα 95 στο Βόσπορο και τα υπόλοιπα στα Δικηγορικά.

Αυτή ήταν η κατάσταση περίπου μέχρι τον πόλεμο. Ο πόλεμος ανέτρεψε τα δεδομένα και έφερε την περιοχή στην αφάνεια. Οι δύσκολες συνθήκες σταμάτησαν την επέκταση της πόλης, η οποία απομονώθηκε, λόγω έλλειψης συγκοινωνιών. Η μετατροπή του Αεροδρομίου Χασανίου¹⁰⁰ σε στρατιωτικό από τους Γερμανούς πρόσθεσε προβλήματα στους κατοίκους καθώς οι συχνοί βομβαρδισμοί από τα συμμαχικά αεροπλάνα, κατέστρεφαν την πόλη και έκαναν δύσκολη τη ζωή των κατοίκων. Το μόνο θετικό από την όλη κατάσταση ήταν η διάσωση του δάσους της Γλυφάδας από την ξύλευση, λόγω της χρησιμοποίησής του από τις κατοχικές δυνάμεις για στρατιωτικούς σκοπούς. Δεν είχε όμως την ίδια τύχη και το δάσος του Υμηττού, το οποίο καταυλοτομήθηκε στην προσπάθεια των κατοίκων των εγγύς περιοχών να ζεσταθούν τις παγωμένες ημέρες της κατοχής. Το τέλος του πολέμου βρήκε την πόλη με κατεστρεμένα πολλά σπίτια, αλλά και το μοχλό ανάπτυξής της, τα λουτρά. Μαζί με αυτά, εξαφανίζονται και οι παράγκες των παραθεριστών από τη Γλυφάδα.

Η εσωτερική μετανάστευση που άρχισε το 1945 με τον εμφύλιο πόλεμο, έφερε την αλματώδη αύξηση του πληθυσμού της Αθήνας και φυσικά των πόλεων γύρω από αυτή. Οι κάτοικοι της Γλυφάδας έγιναν περισσότεροι, η έκταση όμως της πόλης παρέμεινε ίδια μέχρι το 1955, οπότε έγινε η ένταξη στο σχέδιο της περιοχής Αιξωνής. Το σχέδιο του οικισμού έγινε από τον αρχιτέκτονα Δημήτριο Πικιώνη¹⁰¹.

Η δεκαετία του 1960 βρίσκει τη Γλυφάδα να έχει αποκαταστήσει τον φυσικό πόλο έλξης του κόσμου, τα λουτρά, με τη διάδοχη πλέον κατάσταση, τα «Αστέρια», στον ίδιο χώρο, με μια αγορά που κινείται με στόχο κυρίως τον τουρισμό και την προσπάθεια ανάπτυξης της παραλίας και του δάσους της Γλυφάδας, εις βάρος, όπως ήταν φυσικό, της ενδοχώρας.

Αυτή ήταν η προτεραιότητα της Δημοτικής Αρχής, βασισμένη στην αντίληψη, ότι η ανάπτυξη της βιτρίνας της πόλης θα συμπαρασύρει ολόκληρη την πόλη. Οι ενταγμένες στο σχέδιο περιοχές καλύπτουν 25.000 στρέμματα, η πυκνότητα όμως των κατοικιών ανά μονάδα επιφάνειας είναι μικρή.

Η δεκαετία του 1970 άρχισε με τον πληθυσμό της πόλης να αυξάνεται με ρυθμό διπλασιασμού περίπου και τα κτίσματα να πυκνώνουν. Ο ίδιος ρυθμός επαναλαμβάνεται στη δεκαετία του 1980, ενώ λόγω κορεσμού ο ρυθμός μειώνεται τις δεκαετίες του 1990 και 2000.

Σήμερα, η Γλυφάδα αποτελείται από τις παρακάτω περιοχές:

1. *Κέντρο*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Αγγέλου Μεταξά, Αθηνών, Ανδρέα Λαζαράκη και Γρηγορίου Λαμπράκη.
2. *Ευρυάλη*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Ναπολέοντος Ζέρβα, Αγίου Νικολάου, Αθηνών και Σόλωνος, αλλά και Κύπρου, Πανδώρας, Οινόης και Ξάνθου.

¹⁰⁰ Ελληνικού

¹⁰¹ Ο Δημήτριος Πικιώνης οραματίστηκε έναν οικισμό που δεν έρχεται σε σύγκρουση με το περιβάλλον, αλλά να γίνεται ένα κομμάτι που συμμετέχει στη σύνθεσή του. Το όραμα αυτό δεν υλοποιήθηκε, καθώς οι κερδοσκοπικές τάσεις που επικρατούσαν και εκείνη την εποχή, έδιναν προτεραιότητα σε άλλα οράματα...

3. *Δικηγορικά*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Προνόης, Αλέξανδρου Παναγούλη, Ελπίδος, Βασιλέως Γεωργίου Α και Καλυψούς.
4. *Νέα Ευρυάλη*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Ελευθερίου Βενιζέλου, Ηρακλείου, Ροδόπης και Χαριλάου Τρικούπη.
5. *Σαμίων και Ικαρίων*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Γούναρη, Αλκιβιάδου, Αριστομένους και Ασκληπιού, αλλά και Αγίου Νεκταρίου, Κόντου, Όλγας και Σαμοθράκης.
6. *Αιζωνή*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Γυθείου, Δράμας, Υδρας, Σύμης και Ήλου.
7. *Καρβελά*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Κρίτωνος, Αγαμέμνονος, Ποσειδώνος και Επαμεινώνδα.
8. *Πολιτικών Υπαλλήλων*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Κονίτσης, Άργους, Σουλίου και Αγίας Λαύρας.
9. *Βοσπόρου*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Ιθώμης, Γραβιάς, Ταυγέτου και Λεβαδείας.
10. *Εργατικών Στελεχών*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Γεωργίου Γεννηματά, Παμβώτιδος, Νυμφών και Ψηλορείτη, αλλά και Βορείου Ηπείρου, Εύξεινου Πόντου, Αιγύπτου και Προποντίδας.
11. *Πανιώνια*: τα τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Βάου, Αλκιβιάδου, Σάκη Καράγιωργα και Αχχιλέως.

Η τελευταία επέκταση του σχεδίου πόλης έγινε το 1994 με την ένταξη της περιοχής *Καφεπωλών* στο σχέδιο. Ο νέος συνοικισμός με την επωνυμία *Αίγλη*, επέκτεινε την πόλη προς το βουνό, αφού αυτή είναι η μόνη κατεύθυνση προς την οποία μπορεί να γίνει.

Παράλληλα, η κατασκευή αυθαίρετου οικισμού στην περιοχή των *Εργατικών Στελεχών*, δείχνει ότι ούτε σε αυτή την περιοχή οι αποτρεπτικοί μηχανισμοί δεν μπόρεσαν να ανακόψουν την τάση των Νεοελλήνων για αυθαιρεσία.

9.3 Ρόλος της Περιοχής στον Χωροταξικό Ιστό

Η γεωγραφική θέση του Δήμου Γλυφάδας έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του σαν περιοχή κατοικίας.

Ο Δήμος παρουσιάζει συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τους γειτονικούς Δήμους από περιβαλλοντική άποψη, δεδομένης της ύπαρξης του όρους Υμηττού, ενώ επιπλέον βρίσκεται σε κομβικό σημείο ως προς τις βιομηχανικές ζώνες της πρωτεύουσας, αλλά και σε κοντινή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας.

Χαρακτηριστικά στοιχεία του ρόλου της υπερτοπικότητας του Δήμου Γλυφάδας αποτελούν η λεωφόρος Βουλιαγμένης, η λεωφόρος Δ. Γούναρη και η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος, που αποτελούν και πύλες εισόδου και εξόδου της Γλυφάδας.

Οι παραπάνω λεωφόροι διασχίζουν το Δήμο με κατεύθυνση από τη Βορρά προς την Νότο. Δέχονται υψηλό φόρτο οχημάτων που σχετίζονται κύρια με υπερτοπικές διαμπερείς κινήσεις.

Συγκεκριμένα, η λεωφόρος Βουλιαγμένης παίζει και ένα ρόλο φράγματος, τέμνοντας τον οικιστικό ιστό και διαχωρίζοντας την πόλη σε δύο περιοχές: την Άνω και την Κάτω Γλυφάδα.

Στη Νότια και Ανατολική πλευρά του Δήμου, το όρος Υμηττός έπαιξε και παίζει το ρόλο του φυσικού φράγματος στην επέκταση της πόλης, αλλά και το κίνητρο για μια επιθετική περιβαλλοντική πολιτική, προς χάριν όχι μόνο της περιοχής του Δήμου ή

και των γειτονιών που βρίσκονται στις παρυφές του βουνού, αλλά και ολόκληρου του λεκανοπεδίου.

9.4 Ιστορική Αναδρομή Δήμου Γλυφάδας και κατανομή χρήσεων γης

Η τοπική ιστορία της Γλυφάδας αποκτά ευρύτερη σημασία, όταν την εξετάσει κανείς από εκείνη την προνομιακή θέση των εντάξεων εκτάσεων γης, στο σχέδιο, ή επί το αναλυτικότερο, τη μετατροπή της αγροτικής ή γεωργικής γης σε αστική γη, σε γη αξιοποιήσιμη πλέον σαν οικιστικό αγαθό.

Η δεκαετία του 1920-1930 αλλά και η επόμενη του 1930-1940, ο λεγόμενος μεσοπόλεμος, είναι η χρονική περίοδος που μεγάλες εκτάσεις γης γύρω από την Αθήνα άλλαξαν χρήση και από γεωργοκτηνοτροφικές άρχισαν να γίνονται αστικές.

Αν στα 1830-1840 επικράτησε η μεγάλη γαιοκτησία στην Αττική, είναι στα 1920-1940 που έγινε η μεταλλαγή και τα μεγάλα αγροκτήματα γύρω από την Αθήνα απόκτησαν πια σημασία σαν αστική γη.

Είναι λοιπόν πάνω σε αυτή τη μεταλλαγή που συναντήθηκαν, συγκρούστηκαν και επανεξετάστηκαν οι σχέσεις ιδιοκτησίας πάνω στην γη, είναι σ' αυτή την εποχή που έγινε η αγροτική αποκατάσταση των κολλήγων των τσιφλικιών στην Αττική, είναι σ' αυτή την εποχή που η γη για να γίνει οικόπεδα κατατμήθηκε και τεμαχίστηκε σε πολλές μικρότερες οικοπεδικές πλέον ιδιοκτησίες.

Άστεγοι πρόσφυγες από την Μικρά Ασία, βέροι γαιοκτήμονες της Αθηνάς, ακτήμονες αγρότες που περνούν στο στάδιο του μικροϊδιοκτήτη γεωργού, η καινούργια βιομηχανική τάξη στην Αττική, οι ανάγκες για απόκτηση στέγης, η κρατική δραστηριότητα στον τομέα της στέγασης, η κατανομή της αστικής γης και οι εξειδικεύσεις των χρήσεων¹⁰², όλα τα πιο πάνω μαζί αλλά και ξεχωριστά, είναι ζητήματα που ξεπηδούν σε αυτή τη συγκυρία και μπορούν να ιδωθούν από την πανοραμική ιστορική θέση που προκύπτει από την συνολική εξέταση του θέματος που επιγράφεται οι εντάξεις στο σχέδιο πόλης στα 1920-1940.

Ειδικότερα, στη Γλυφάδα της Αττικής, στις 2/5/1922 εγκρίθηκε και δημοσιεύθηκε το σχέδιο του πρώτου θερινού συνοικισμού στη Γλυφάδα¹⁰³. Η αρχή του κρατά οπωσδήποτε από τον Απρίλιο του 1920, όταν ο Π.Καραπάνος πούλησε το μισό του κτήμα σε σαφή πρόθεση την μετατροπή της αγροτικής γης σε οικόπεδα. 1250 οικόπεδα ή 112 οικοδομικά τετράγωνα σε μέγιστη απόσταση από την θάλασσα όχι πάνω από 300 μέτρα.

Τον Σεπτέμβριο του 1925 εγκρίθηκε και δημοσιεύτηκε η επέκταση του πιο πάνω πρώτου σχεδίου της Γλυφάδας¹⁰⁴. Η συνολική έκταση που γινόταν οικόπεδα με αυτό το σχέδιο, συμπεριλαμβανομένης και της εκτάσεως που είχε οικοπεδοποιηθεί με το πρώτο σχέδιο, ήταν περίπου 4000 στρέμματα γης¹⁰⁵.

Η Γλυφάδα, της οποίας η ονομασία παρέμεινε Γλυφάδα, παρά την επίμονη προσπάθεια των λόγιων γαιοκτημόνων να την βαπτίσουν Ευρυάλη¹⁰⁶, από την αρχή του πρώτου σχεδίου απευθύνθηκε σε αγοραστές με θερινό παραθεριστικό ενδιαφέρον.

¹⁰² εργατοупόλεις, εξοχές, αγροτικές περιοχές, λουτροπόλεις

¹⁰³ ΦΕΚ 64 της 2/5/1922

¹⁰⁴ ΦΕΚ της 30/7/1925 με ισχύ από 14/9/1925

¹⁰⁵ Η μέτρηση αυτή επιβεβαιώνεται και από ο ίδιο το εγκεκριμένο σχέδιο.

¹⁰⁶ Και το σχέδιο του 1922 και εκείνο του 1925 αυτοαποκαλούνται σχέδια Ευρυάλης

Σ'ένα τέτοιο ακροατήριο υπήρχαν δικηγόροι, γιατροί, εργολάβοι, έμποροι, εφοπλιστές, γενικά κοινωνικές ομάδες με εισοδήματα που τουλάχιστον να επαρκούν για την αγορά γης και την ανέγερση σε αυτήν της παραθεριστικής κατοικίας.

Η συνιδιοκτησία της Γλυφάδας¹⁰⁷ χρησιμοποίησε αρκετούς συνδυασμούς για την προσέλκυση αγοραστών. Αυτός που απέδωσε σημαντικά μέχρι το 1925 ήταν η πώληση γης σε οργανωμένους επαγγελματικούς συλλόγους. Τα Δικηγορικά είναι η πρώτη ενότητα κατοικιών στη Γλυφάδα και σε αυτή αγόρασαν οικοπέδα και έκτισαν σπίτια δικηγόροι της Αθηνάς.

Όταν λοιπόν στη Γλυφάδα δεν είχαν κτιστεί, παρά 100 σπίτια το πολύ, και είχαν πουληθεί όχι πάνω από 500-600 οικοπέδα, δηλαδή μέχρι το 1925, η συνιδιοκτησία άρχισε να μεθοδεύει την επέκταση του πρώτου αυτού σχεδίου.

Η ζήτηση οικοπέδων από τους παλαιούς παραθεριστές της Γλυφάδας ήταν ο λόγος που χρησιμοποιήθηκε για να δικαιολογηθεί η επέκταση του πρώτου σχεδίου. Μάλιστα, με την ένταξη στο σχέδιο ακολούθησε πολύ γρήγορα και η πώληση σε αυτούς 1147 οικοπέδων με την πρωτότυπη διαδικασία της κληρώσεως. Φαίνεται όμως ότι η συνιδιοκτησία φρόντισε να τους κληρώσει οικοπέδα μακριά από την θάλασσα για τα δεδομένα της εποχής, με αποτέλεσμα να υπάρξουν σφοδρές διαμαρτυρίες από τους αγοραστές για το ότι τους εξαπάτησαν και για το ότι τους χρησιμοποίησαν για να βάλουν στο σχέδιο πολύ ευρύτερες εκτάσεις γης από αυτές που θα ήταν αναγκαίες για να ικανοποιηθεί η δική τους ζήτηση. Το ζήτημα της αγροτικής αποκαταστάσεως των κολλήγων είχε λυθεί από τα 1921, το ζήτημα των προσφύγων¹⁰⁸ διαρκούσε.

Οι παραθεριστές της Γλυφάδας και οι παράγκες και σκηνές τους ήταν μια από τις κληρονομίες της συνιδιοκτησίας από το παρελθόν του κτήματος τους ως τσιφλικιού. Οι παράγκες παρέμειναν στη Γλυφάδα μέχρι και το 1940. Σε μεγάλο όμως βαθμό το ζήτημα αυτό μέσα από πολλές διαδρομές είχε λυθεί τουλάχιστον ως προς τη διάσταση του που θα μπορούσε να δώσει συγκρούσεις και άλλες λύσεις στις σχέσεις ιδιοκτησίας με την γη.

Για να εγκριθεί το σχέδιο του 1925 η συνιδιοκτησία έπρεπε να προκαταβάλλει σαν εγγύηση πόσον δρχ. 3.000.000, το οποίο θα χρησιμοποιείτο και μόνο στα απαραίτητα έργα υποδομής του συνοικισμού. Το πόσο αυτό φρονίμως η συνιδιοκτησία είχε φροντίσει να εισπράξει προκαταβολικώς από τους υποψήφιους παραθεριστές αγοραστές.

Τα δυο πιο πάνω σχέδια, αυτό του 1922 και αυτό του 1925, υποτίθεται ότι έδιναν ένα επαρκές σχέδιο για τις παραθεριστικές ανάγκες στη Γλυφάδα. Αν όμως ικανοποιούσαν τις ανάγκες αυτές, οπωσδήποτε δεν ικανοποιούσαν τις βλέψεις της συνιδιοκτησίας. Βλέψεις οι οποίες δεν σταματούσαν στις εκτάσεις που ήδη είχαν οικοπεδοποιηθεί.

Διάφοροι σύλλογοι της εποχής, αρκετοί από τους οποίους χρησιμοποιήθηκαν για να δικαιολογήσουν περαιτέρω επεκτάσεις του σχεδίου, συστήθηκαν τότε. Η δε έκταση που προσδιόριζε για την άμεση οικοπεδοποίηση η συνιδιοκτησία, από το 1928 ήδη, ήταν το δάσος της Γλυφάδας.

Εμπροσθέντως, στη Γλυφάδα του 1920 ο πλέον εμπορικός δρόμος ήταν η οδός Φαίδρας, πολύ κοντά στην εκκλησία του Αγίου Κωνσταντίνου. Το ερώτημα, γιατί εκεί και όχι αλλού, είναι ικανοποιητικό για να προχωρήσει κανείς περισσότερο στην αρχή της Γλυφάδας και ίσως να μην πάει ακόμη και λίγο πιο πίσω.

¹⁰⁷ η ένωση Καραπάνου και λοιπών τεσσάρων αγοραστών

¹⁰⁸ αν και μικρότερο σε έκταση αφού το ζητούμενο ήταν η αστική τους αποκατάσταση μόνο, ενώ στους κολλήγους η αποκατάσταση ήταν μεν αγροτική περιείχε όμως και αστική γη

Εκείνο λοιπόν που υπήρχε στη Γλυφάδα γύρω στα 1925 ήταν: Μια ενότητα κατοικιών από τους Αρβανίτες γεωργούς (πρώην κολλήγους του τσιφλικιού) στην σημερινή πλατεία Χωρικών. Δεύτερη ενότητα κατοικιών στην συνοικία Δικηγορικά προς το σημερινό Ελληνικό. Η υπόλοιπη έκταση του συνοικισμού είχε μόνο διάσπαρτες κατοικίες και πουθενά αλλού δεν μπορεί να τοποθετηθεί κάποια ενότητα κατοικήσεως.

Ούτως εχόντων των πραγμάτων η θέση όπου η οδός Φαίδρας μπορεί να τοποθετηθεί να μεν κοντύτερα προς τον οικισμό των κολλήγων, πλην όμως στρεφόμενη και προς το συνοικισμό των Δικηγορικών, όπου εξάλλου υπήρχε και μικρότερη αγορά. Δεν είναι όμως μόνο αυτό. Πριν ακόμη από την έγκριση του πρώτου σχεδίου του θερινού συνοικισμού της Γλυφάδας τον Μάιο του 1922, πολύ κοντά στην σημερινή εκκλησία του Αγίου Κωνσταντίνου υπήρχε το μοναδικό, εκτός κατοικιών και αποθηκών των κολλήγων, κτίσμα της σύγχρονης Γλυφάδας. Η ταβέρνα, το καφενείο και το πανδοχείο των πάσης φύσεως κυνηγών, ψαράδων και επισκεπτών της προ του 1920 Γλυφάδας. Αυτή την επιχείρηση τη λειτουργούσε ο προγονός του Ιω. Αντωνόπουλου, σημερινού γνωστού εστιατορία της παράλιας της Γλυφάδας.

Έτσι εκεί γύρω έχουμε το πρώτο λιθόκτιστο κτίσμα που χρησίμευσε για την εκκλησία της Γλυφάδας, τα πρώτα ξύλινα κελιά που χρησίμευσαν για το πρώτο δημοτικό σχολείο Γλυφάδας, τις πρώτες αρχές του τόπου (λιμενικός σταθμός, αστυνομικό τμήμα), το πρώτο φαρμακείο, το απαραίτητο αρτοποιείο, το κουρείο, το κρεοπωλείο, το ψαράδικο, το ξυλουργείο, το σιδηρουργείο.

Από τα βιβλία πρακτικών του κοινοτικού συμβουλίου Γλυφάδας στις 17/10/1931 και με αριθμό αποφάσεως 102, έχουμε την πρώτη επίσημη θεσμοθέτηση των εμπορικών οδών την πόλεως «διά να προληφθώσι αταξίαι εις την πόλιν σχετικώς με την εγκατάστασιν εμπορικών καταστημάτων».

«.....καθορίζει παμψηφεί τας εμπορικούς οδούς της κοινότητος ως ακολούθως:

1) Ολόκληρον την οδό Φαίδρας.

2) Ολόκληρον την οδό Ισιδωρίδου, πρώην Καλλιόπης από οδού Καραπάνου μέχρι λεωφόρου Θανασουλοπούλου περιοριζόμενον των ιχθυοπωλείων και κρεοπωλείων εις την Β.Α πλευράν του οικοδομικού τετραγώνου 28.

3) Το τρίγωνο της οδού Εκάβης εις το υπ' αριθμ. 87 Ο.Τ

4) Την οδό Στρατηγού Καλογερα, πρώην Αφροδίτης, από Λεωφ. Φαλήρου-Βουλιαγμένης μέχρι του Ο.Τ 41 συμπεριλαμβανομένου εκ τούτου μόνον του υπ' αριθμ. 1 οικοπέδου καθόσον τούτο έχει ήδη οικοδομηθεί δια εμπορικά καταστήματα και ξενοδοχείον.

5) Την Β.Δ πλευράν του Ο.Τ 16, συν τω υπ' αριθμ. 1 οικόπεδον του τετραγώνου τούτου.

6) Απαγορεύεται απολύτως η εγκατάστασις σιδηρουργείων, ιχθυοπωλείων, κρεοπωλείων, οπωροπωλείων και υδραυλικών επί της λεωφόρου Φαλήρου-Βουλιαγμένης»¹⁰⁹.

Είναι φανερό από των πιο πάνω απόφαση ότι και μέχρι το 1931 δεν είχε τροποποιηθεί η εικόνα της δεκαετίας του 1920 και ότι ακόμα η οδός Φαίδρας ήταν η καρδιά της αγοράς της Γλυφάδας. Αυτή η κατάσταση κράτησε και μετά τον πόλεμο, και μόλις μετά την, επί Δημαρχίας Μεταξά στη δεκαετία του 1950, απελευθέρωση χώρων στη σημερινή κεντρική πλατεία Γλυφάδας, μετακινήθηκε το κέντρο βάρους της αγοράς προς αυτή την πλατεία.

* * * * *

¹⁰⁹ Βιβλίο πρακτικών Κοινοτικού Συμβουλίου Γλυφάδας στις 17/10/1931, αριθμός αποφ. 102

10.1. Υφιστάμενη Κατάσταση Δήμου Γλυφάδας

Η Γλυφάδα σήμερα είναι η αριστοκρατική γωνία των Νότιων προαστίων της Αθήνας με πάμπολλες εμπορικές χρήσεις που βοήθησαν την περιοχή από έναν παραθεριστικό οικισμό σε μια σύγχρονη πόλη Α' κατοικίας.

Η μικρή απόσταση της περιοχή από το κέντρο της Αθήνας¹¹⁰ βοήθησε στην αποκέντρωση των κατοίκων προς την Γλυφάδα που προσφέρει καθαρό αέρα, απουσία κυκλοφοριακής κίνησης, εγκατάστασης αθλητικών δραστηριοτήτων, ικανοποιητική ποιότητα ζωής και το κυριότερο θάλασσα. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο που ακόμα και η επίσημη ιστοσελίδα των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων του «Αθήνα 2004» παρουσιάζουν την Γλυφάδα ως την *Ριβιέρα της Αθήνας με 3 μαρίνες, πλούσια εμπορική αγορά και ποιοτική νυχτερινή διασκέδαση*¹¹¹.

Οι πολύ καλές υποδομές στις μαρίνες βοήθησαν και στην άφιξη ξένων τουριστών υψηλού εισοδήματος που χρειάζεται η ελληνική οικονομία συνεπικουρούμενη και με παροχή υψηλού επιπέδου ξενοδοχειακές υπηρεσίες.

Γι' αυτό και κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος που διασχίζει την περιοχή της Γλυφάδας παρατηρούμε ξενοδοχεία πολλών αστέρων που δίνουν την ευκαιρία στους ξένους επισκέπτες να απολαμβάνουν την θάλασσα και την διασκέδαση στο κέντρο της Γλυφάδας. Επίσης μια υποδομή που προσελκύει ξένους τουρίστες υψηλού εισοδήματος είναι και η εγκατάσταση του Γκολφ στην ανατολική είσοδο της Γλυφάδας δίπλα στο πρώην αεροδρόμιο του ελληνικού.

Η περιοχή ως ολυμπιακή περιοχή αναβαθμίσθηκε πολύ ως αναφορά τις υποδομές, την προβολή της στο εξωτερικό και στην αλλαγή συμπεριφοράς προς τους ξένους. Ένα ακόμα σημαντικό γεγονός που δημιουργήθηκε για τους ολυμπιακούς αγώνες είναι η ανάπτυξη του τροχιόδρομου¹¹² που διασχίζει παράλληλα την οδό Διάδοχου Παύλου, με εκπληκτική θεά δεξιά στα αριστερά τις υπέροχες κατοικίες και δεξιά το παραλιακό μέτωπο της Γλυφάδας, κάθετα την Λεωφόρο Ποσειδώνος και καταλήγει παράλληλα στον εμπορικό δρόμο της Γλυφάδας την πασίγνωστη οδό Ιωάννου Μεταξά που τα τελευταία χρόνια έχει μετονομαστεί σε οδό Δημάρχου Αγγέλου Μεταξά.

Η ανάπτυξη του τροχιόδρομου έφερε πολλές αντιδράσεις από τους κατοίκους διότι θα παρουσιαστεί κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω την κατάληψης μιας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, θόρυβο, δυσχέρεια στην στάθμευση των αυτοκινήτων. Η αλήθεια όμως είναι διαφορετική. Το Τραμ είναι ένα αθόρυβο, φιλικό προς το περιβάλλον μέσο που εξυπηρετεί τους κατοίκους την πρωτεύουσας αλλά και τους κατοίκους της περιοχής αφού η στάση έχουν χωροθετηθεί σωστά. Αναλυτικότερα, 1 στάση εξυπηρετεί τα καθημερινά ψώνια αφού είναι δίπλα σε γνωστό σούπερ-μάρκετ¹¹³, 1 στάση όσους έχουν δουλειά στην τεχνική υπηρεσία του δήμου¹¹⁴, 1

¹¹⁰ 17 χιλιόμετρα

¹¹¹ <http://www.athens2004.gr/intex.html>

¹¹² TPAM

¹¹³ Στάση «Πλατεία Βάσως Κατράκη».

¹¹⁴ Στάση «Παλαιό Δημαρχείο»

στάση για όσους θέλουν να αθληθούν¹¹⁵, 2 στάσεις για όσους θέλουν να κάνουν τα ψώνια του¹¹⁶.

Η Γλυφάδα έχει μικρό συντελεστής δόμησης¹¹⁷, άρα «είναι από τις οικιστικές περιοχές υψηλών εισοδημάτων και χαμηλών πυκνοτήτων και υψών¹¹⁸ που αποτελούν τον οικιστικό αντίποδα ως προς το αστικό συνεχές της πολυκατοικίας, εμφανίζουν εξαιρετικά αποδιαρθρωμένους έως ανύπαρκτους κοινοτικούς δεσμούς οποιουδήποτε επιπέδου, παρά το πλήθος από μονοκατοικίες και τη διαδεδομένη αυτοστέγαση, παρά τους άφθονους δημόσιους χώρους, παρά την περιορισμένη κίνηση και στάθμευση τροχοφόρων, παρότι είναι περιοχές σαφώς οροθετημένες, παρά τα προκήπια και τις αυλές, παρά τις συγκεκριμένες τοπικές εξυπηρετήσεις και παρά τον επαρκή κοινωνικό εξοπλισμό. Στις περιοχές αυτές, η μοναδική στιγμή κοινωνικής συσπείρωσης και αλληλεγγύης σχετίζεται με το καθολικό και διαχρονικό αίτημα για περιφρούρηση της ιδιωτικότητας και της εσωστρεφούς απομόνωσης του προαστίου και της κατοικίας από την εξωτερική (ή εσωτερική) «όχληση» γειτόνων, γειτονικών περιοχών, επισκεπτών, ή διερχόμενων, με κάθε δυνατό τρόπο (τεχνικά εμπόδια και «σαμαράκια» στο οδικό δίκτυο, απαγόρευση της επαγγελματικής στέγης, αιτήματα για απομάκρυνση της λαϊκής αγοράς)»¹¹⁹.

Έτσι λοιπόν, οι χρήσεις γης περιορίζονται σε χρήσεις αμιγούς κατοικίας, σε γενικής χρήσεις και σε εμπορικές χρήσεις. Οι γενικές χρήσεις είναι χωροθετημένες σε όλη την Λεωφόρο Βουλιαγμένης, στην Λεωφόρο Γρήγορου Λαμπράκη και σε μέρος της οδού Ζέρβα και η αριστερή πλευρά της οδού Λαζαράκη.

Οι εμπορικές χρήσεις είναι γνωστό σε όλο το κόσμο η περιοχή γύρω από το Ο.Τ 108 της οδού Σάκη Καραγιωργα, Αγγέλου Μεταξά, Πλατείας Κύπρου, Σεμέλης, Ευαγγελίστριας, Αγγέλου Μεταξά, Ξάνθου, Λαοδίκης, Πανδώρας, Λεωφόρου Ποσειδώνος και άλλη μια περιοχή στην περιοχή γύρω από την πλατεία Ξενοφώντος και όλη η υπόλοιπη περιοχή είναι περιοχή αμιγούς κατοικίας.

Παρατηρούμε ότι είναι επαρκής το πολεοδομικό κέντρο για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών τεκμηριώνοντας και της διαπίστωση που κάναμε πιο πριν. Επίσης παρατηρείται επάρκεια κοινόχρηστων χώρων πλατειών και χώρων αναψυχής. Η γειτνίαση της περιοχής με το αεροδρόμιο του Ελληνικού λειτούργησε περιοριστικά για το ύψος των ορόφων στις κατοικίες, η οικιστική πυκνότητα θεωρείται μέτρια αλλά η ύπαρξη υποχρεωτικής πρασιάς στους συντελεστή δόμησης απέτρεψε την συνεχή ανάπτυγμα των πολυκατοικιών στις οδούς.

Η έννοια της αντυπαροχής παρουσιάστηκε τα τελευταία χρόνια άρα παρατηρούμε μικρή ηλικία του κτιριακού αποθέματος αλλά και μεγάλες φθορές στα "διατηρητέα" κτίρια δείγμα της αδιαφορίας των νέων ιδιοκτητών προς τις ιδιοκτησίες τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το ιστορικό κτίριο Ροντήρη, το παλαιό αλιευτικό καταφύγιο και το παλαιό Δημαρχείο.

Όμως άλλη αυτή η αλλαγή χρήσης και διάφορες αυθαιρεσίες δεν άφηναν το νερό της βροχής να τρέξει προς την θάλασσα με αποτέλεσμα με λίγη βροχή η περιοχή να πλημμυρίζει.

Όλα αυτά επιδεινώθηκαν με την χάραξη του τροχιόδρομου εντός της οδού Αγγέλου Μεταξά χωρίς αντίστοιχα αντιπλημμυρικά έργα αφού δεν πρόλαβαν να ολοκληρωθούν λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων ΑΘΗΝΑ 2004. επίσης παρατηρείται

¹¹⁵ Στάση «Κολυμβητήριο»

¹¹⁶ Στάσεις «Αγγέλου Μεταξά, «Πλατεία Εσπερίδων»

¹¹⁷ 0.80,0.60 με εξαίρεση το εμπορικό τμήμα που έχει Σ.Δ 1.40

¹¹⁸ Ψυχικό, Κηφισιά

¹¹⁹ Βαρελίδης Γ., *Σημειώσεις Πολεοδομίας*, ΑΤΕΙ Πειραιά, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, 2004.

κατά την λειτουργία των καταστημάτων, κυρίως την Παρασκευή και το Σάββατο, κυκλοφοριακό πρόβλημα που προσπαθεί να αντιμετωπισθεί με την πρόταση για λειτουργία υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων στην Πλατεία Κατράκη.

Κυκλοφοριακό πρόβλημα παρατηρείται κατά του θερινού μήνες αφού η περιοχή έχει πολλές καφετερίες και παράλιες χωρίς να πληρώνουν οι λουόμενοι είσοδο με αποτέλεσμα να παρκάρουν τα αυτοκίνητα τους στην παράλια, σε μικρή απόσταση από τους λουόμενους.

Η έλλειψη ειδικής υποδομής για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στα πεζοδρομία και η άναρχη διαρρύθμιση των ¹²⁰, κάνουν δυσχερέστατη της έλευση των πολιτών.

Η αποκομιδή των σκουπιδιών γίνεται σε κατάλληλες ώρες όπως και ο ανεφοδιασμός των καταστημάτων. Ακολουθεί στην συνέχεια η ανάλυση του πεδίου ερευνάς της άσκησης δηλαδή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Γλυφάδας.

10.2 Πληθυσμιακά Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Σύμφωνα με την τακτική απογραφή πληθυσμού (ανά δεκαετία) από την ΕΣΥΕ για το 2001 και για το Δήμο Γλυφάδας δόθηκαν τα παρακάτω στοιχεία:

Πραγματικός Πληθυσμός Δήμου: 80.409 κάτοικοι

Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου: 83.665 κάτοικοι

Θα θεωρήσουμε ως βάση στην προκειμένη περίπτωση το μέγεθος και το στοιχείο του πραγματικού πληθυσμού, ώστε οι συγκρίσεις με προηγούμενες απογραφές να είναι ομοειδείς.

Ιστορικά, οι πρώτοι μόνιμοι κάτοικοι της νεότερης Γλυφάδας εγκαταστάθηκαν σε αυτήν στις αρχές του 20^{ου} αι. και ήταν οκτώ οικογένειες κολλήγων, που προέρχονταν από το Κορωπί, τη Βάρη, τους τράχωνες και την Πλάκα Αθηνών. Ο χώρος εγκατάστασής τους ήταν η σημερινή πλατεία Χωρικών, σε δέκα χαμόσπιτα που έκτισε ο Κωνσταντίνος Καραπάνος.

Η αύξηση του πληθυσμού δεν ήταν σημαντική τα αμέσως επόμενα χρόνια, έτσι το 1920 οι μόνιμοι κάτοικοι δεν ξεπερνούσαν τους 170, ύστερα όμως από τα γεγονότα της Μικράς Ασίας ο πληθυσμός δεκαπλασιάστηκε και έφτασε, το 1928, τους 1700 κατοίκους.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΗΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Έτος	Κάτοικοι
1928	1691
1940	3148
1951	8256
1961	12386
1971	23449
1981	44018
1991	63306
2001	80409

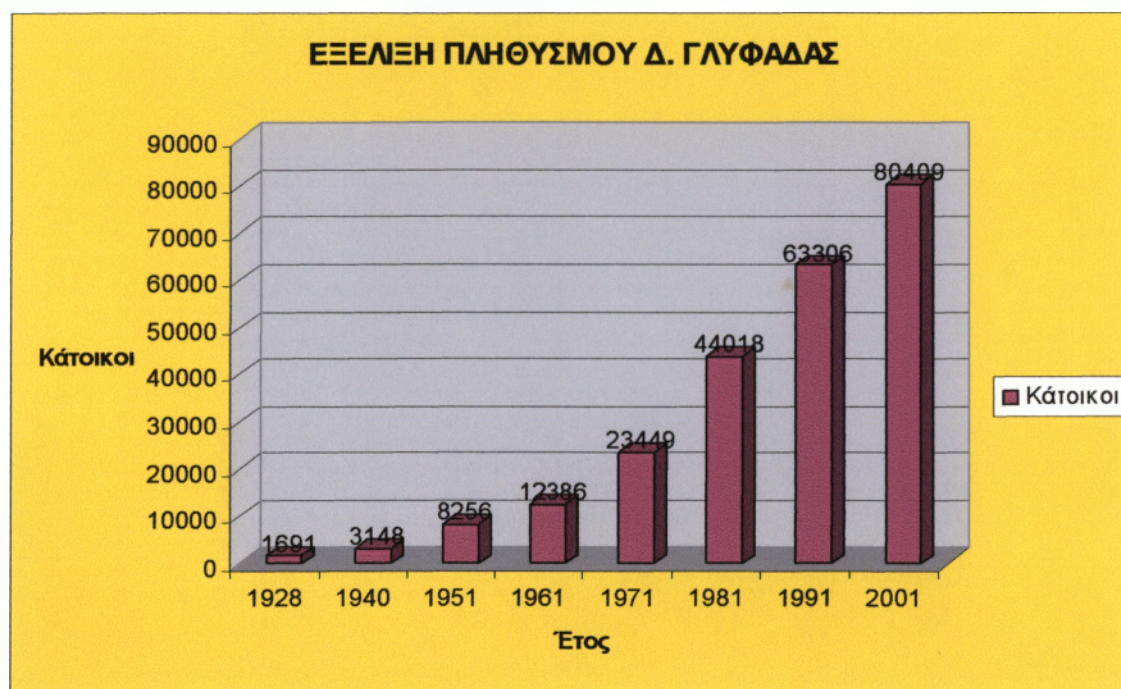
Πίνακας 4: Εξέλιξη του πληθυσμού της Γλυφάδας
Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001

¹²⁰ περίπτερα σε ακατάλληλες θέσης και με τα περιοδικά έξω από το όριο του περίπτερου, επιδαπέδιες επιγραφές, πλανόδιοι μικροπωλητές, κιβώτια Δ.Ε.Η, Ο.Τ.Ε

Η κοινότητα Γλυφάδας δημιουργήθηκε το 1927, ενώ το πρώτο Δημοτικό Σχολείο της περιοχής λειτούργησε το 1925. Ο πληθυσμός της Γλυφάδας παρέμεινε μικρός και για τα επόμενα έτη, παρ'όλο που δημιουργήθηκαν οι συνθήκες ανάπτυξης της πόλης, αλλά χρησιμοποιείτο κυρίως σαν τόπος παραθερισμού. Έτσι το 1951 οι κάτοικοι ήταν 8.256, ενώ λίγο μετά το 1960 ξεπερνούν τους 10.000.

Από τότε και κυρίως στις δεκαετίες του 1970 και του 1980 συντελείται μια αλματώδης αύξηση του αριθμού των κατοίκων της πόλης και έτσι στη δεκαετία του 1990, αγγίζει τους 63.306.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΗΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ



Διάγραμμα 1: Εξέλιξη πληθυσμού Δ. Γλυφάδας

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από στοιχεία ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001

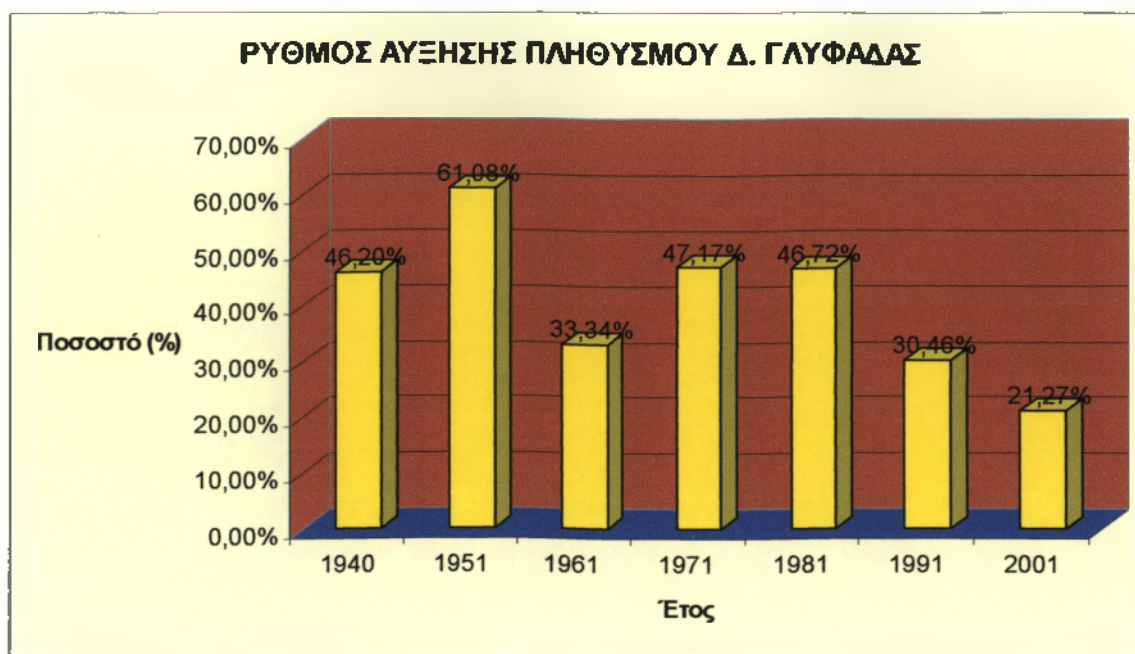
Ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού τη δεκαετία του 1930 ήταν 46,2%, τη δεκαετία του 1940 ήταν 61,08%, του 1950 ήταν 33,34%, του 1960 ήταν 47,17%, του 1970 ήταν 46,72%, τη δεκαετία του 1980 ήταν 30,46%, ενώ τη δεκαετία του 1990 ήταν 21,27%.

ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Έτος	Ρυθμός
1940	46,2%
1951	61,08%
1961	33,34%
1971	47,17%
1981	46,72%
1991	30,46%
2001	21,27%

Πίνακας 5: Ρυθμός Αύξησης του πληθυσμού

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου



Διάγραμμα 2: Ρυθμός αύξησης του πληθυσμού
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από έρευνα πεδίου



Διάγραμμα 3: Ρυθμός αύξησης του πληθυσμού
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από έρευνα πεδίου

Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, στο σύνολο του πληθυσμού η ομάδα των παιδιών ηλικίας κάτω από 14 ετών συμμετέχει με ποσοστό 27%, ενώ οι κάτοικοι ηλικίας κάτω των 40 ετών αποτελούν το 62% του πληθυσμού.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 επικρατούσα ομάδα είναι πάλι τα παιδιά ηλικίας κάτω των 14 ετών με ποσοστό 25% και με κατοίκους κάτω των 40 ετών το 63% του πληθυσμού.

Στο τέλος της δεκαετίας του 1990, επικρατούσα ομάδα είναι πλέον οι κάτοικοι ηλικίας 25 έως 39 ετών με ποσοστό 23%, ενώ το ποσοστό των κατοίκων με ηλικία κάτω των 40% μειώθηκε στο 58%.

Παρατηρούμε λοιπόν μια αύξηση της μέσης ηλικίας των κατοίκων, κάτι που βέβαια δεν είναι φαινόμενο μόνο της περιοχής αυτής.

Τέλος, από τα διαθέσιμα στοιχεία του 2001 σχετικά με την κατανομή του πληθυσμού κατά ομάδες ηλικιών (αμφότερων των φύλων), η ομάδα των παιδιών ηλικίας κάτω των 14 ετών συμμετέχει με ποσοστό 15,75%, ενώ το ποσοστό των κατοίκων ηλικίας κάτω των 40 ετών βρίσκεται στο 37,61%.

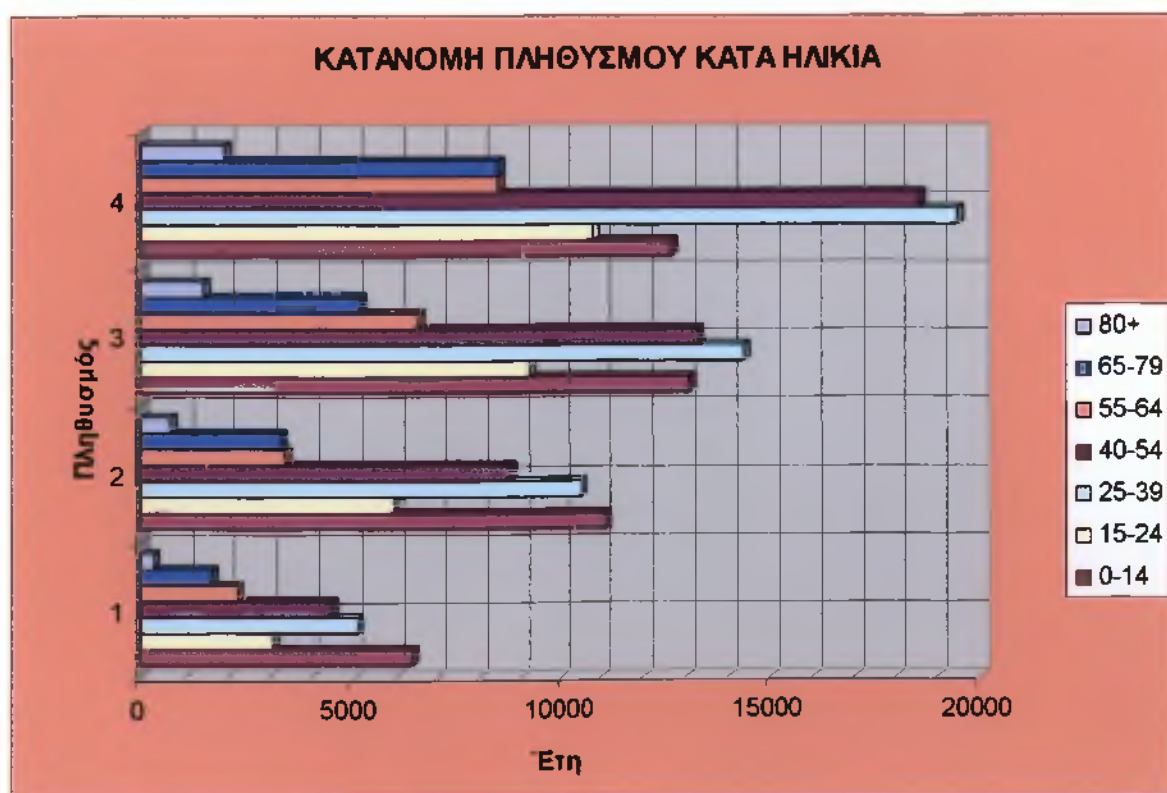
Επικρατούσα ομάδα για τον πληθυσμό αυτής της περιόδου είναι οι κάτοικοι ηλικίας 25 έως 39 ετών.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ

Ηλικίες	1971	1981	1991	2001
0-14	6424	11101	13090	12665
15-24	3136	5981	9263	10783
25-39	5108	10481	14383	19461
40-54	4528	8764	13307	18539
55-64	2288	3404	6587	8491
65-79	1676	3331	5169	8487
80+	316	726	1507	1983
ΣΥΝΟΛΟ	23.476	43.788	63.306	80409

Πίνακας 6: Κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001



Διάγραμμα 4: Κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία

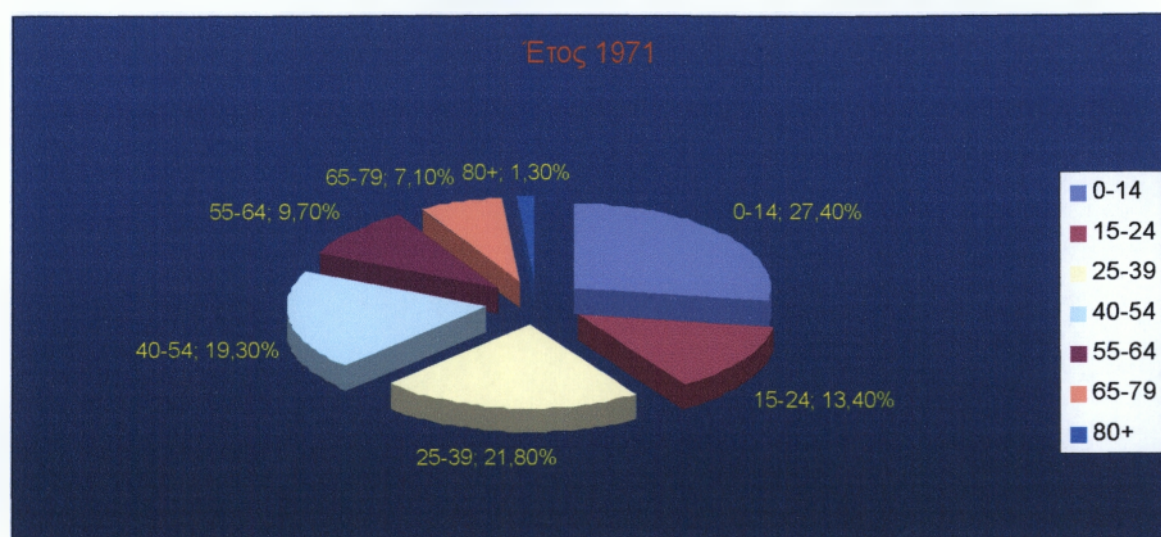
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από στοιχεία ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ

Ηλικίες	1971	1981	1991	2001
0-14	27,4%	25,4%	20,7%	15,7%
15-24	13,4%	13,7%	14,6%	13,4%
25-39	21,8%	23,9%	22,7%	24,2%
40-54	19,3%	20%	21%	23%
55-64	9,7%	7,8%	10,4%	10,5%
65-79	7,1%	7,6%	8,2%	10,5%
80+	1,3%	1,7%	2,4%	2,4%

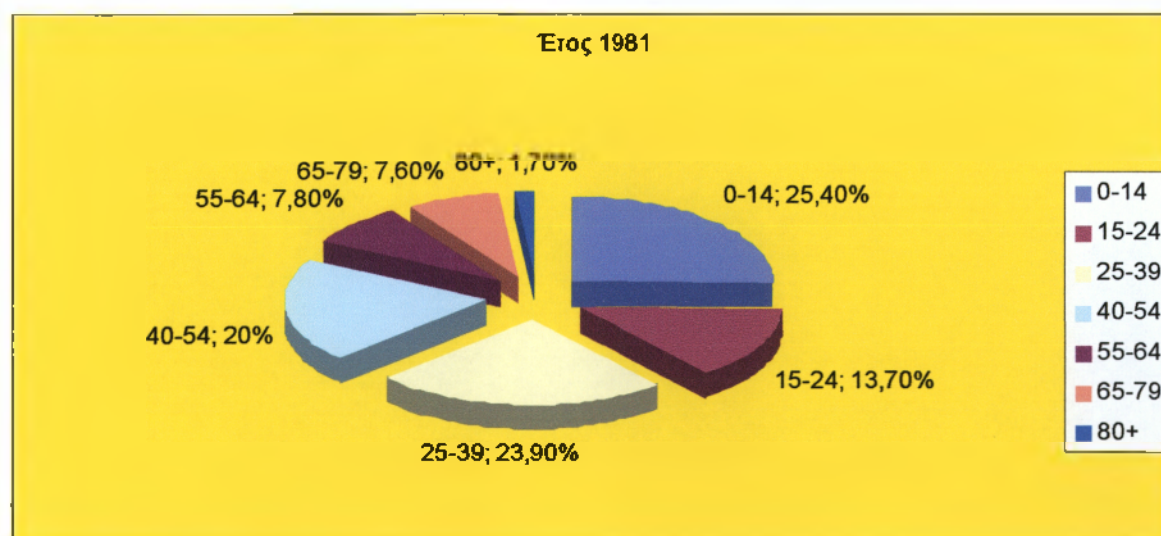
Πίνακας 7: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από έρευνα πεδίου



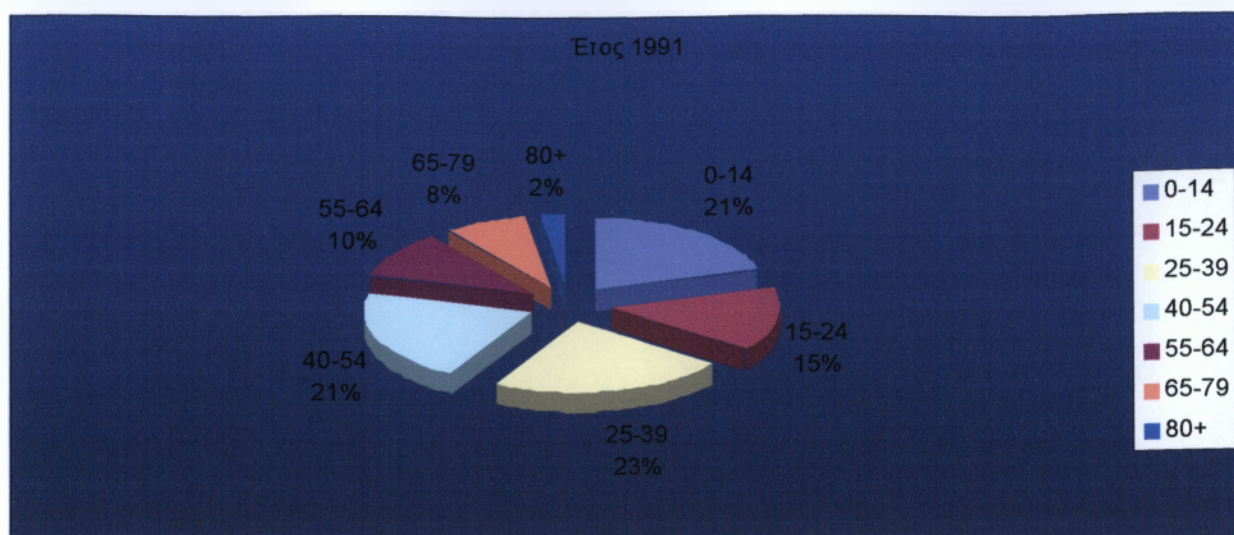
Διάγραμμα 5: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία έτους 1971

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από έρευνα πεδίου

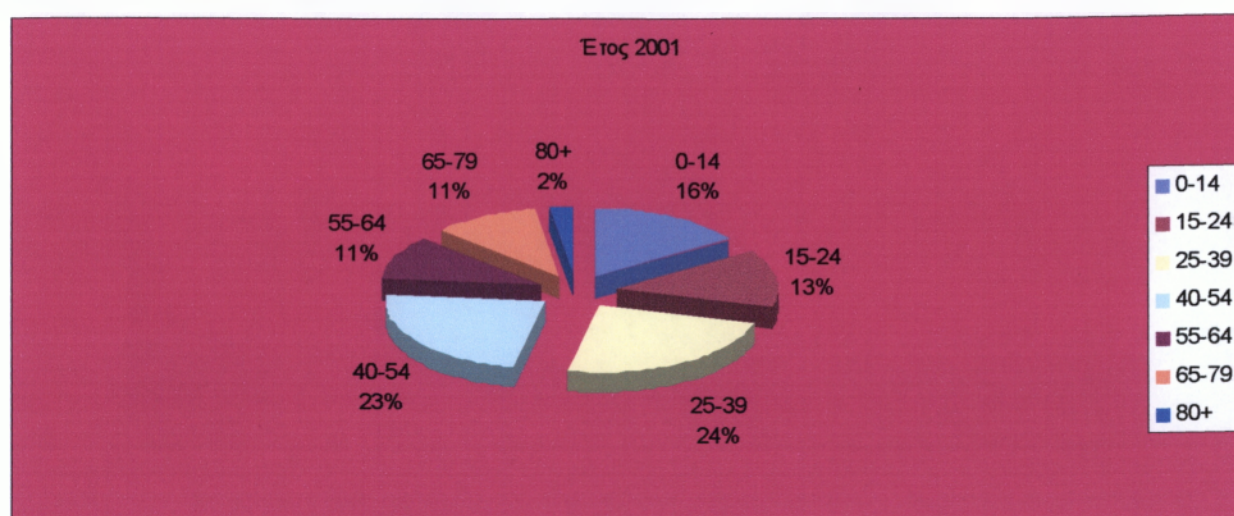


Διάγραμμα 6: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία έτους 1981

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από έρευνα πεδίου



Διάγραμμα 7: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία έτους 1991
 Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από έρευνα πεδίου



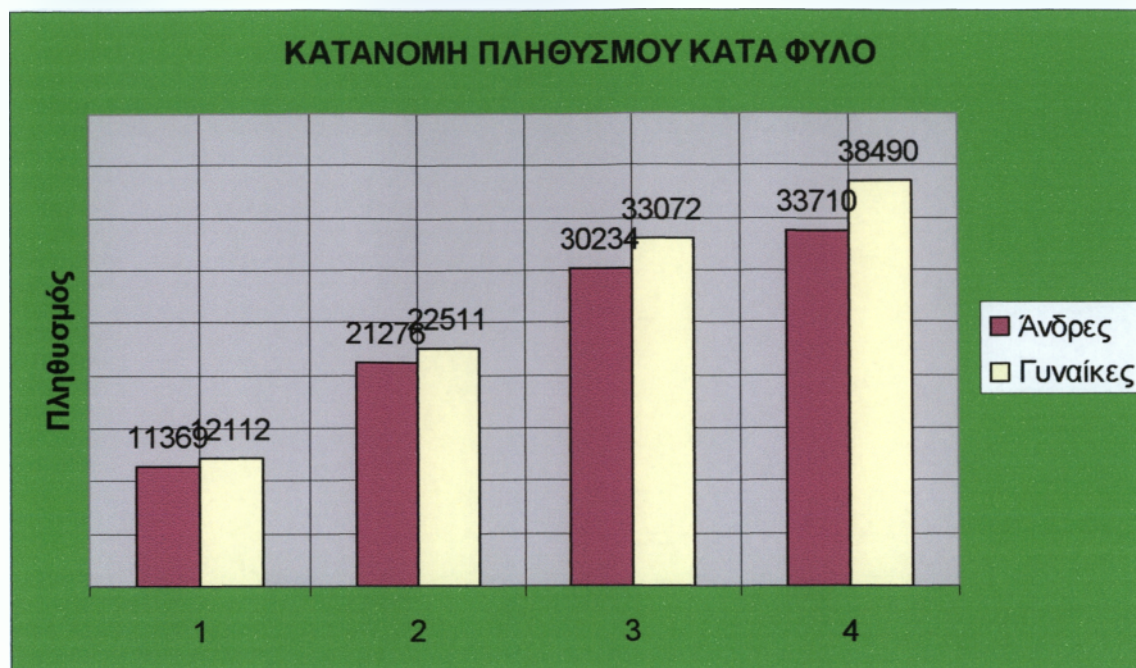
Διάγραμμα 8: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία έτους 2001
 Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από έρευνα πεδίου

Όσον αφορά τη σύνθεση του πληθυσμού κατά φύλο, στις 4 τελευταίες απογραφές οι γυναίκες υπερτερούν ελαφρώς των ανδρών. Συγκεκριμένα, το 1971 οι γυναίκες ήταν 12.112 και οι άνδρες 11.369, το 1981 οι γυναίκες ήταν 22.511 και οι άνδρες 21.276, το 1991 οι γυναίκες ήταν 33.072 και οι άνδρες 30.234, ενώ το 2001 οι άνδρες ήταν 33.710 ενώ οι γυναίκες ήταν 38.490.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ

Χρονολογίες	Άνδρες	Γυναίκες
1971	11369	12112
1981	21276	22511
1991	30234	33072
2001	33710	38490

Πίνακας 7: Κατανομή πληθυσμού κατά φύλο
 Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001



Διάγραμμα 8: Κατανομή πληθυσμού κατά φύλο

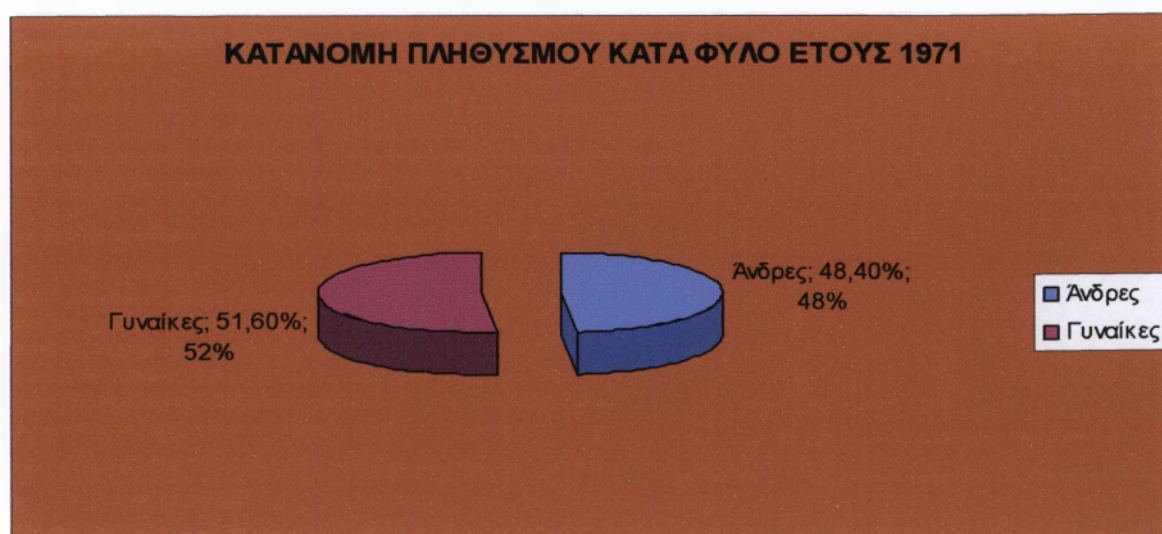
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από στοιχεία ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ

Χρονολογίες	Ανδρες	Γυναίκες
1971	48,4%	51,6%
1981	48,6%	51,4%
1991	47,8%	52,2%
2001	41,9%	58,1%

Πίνακας 8: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά φύλο

Πηγή: Ιδία επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου



Διάγραμμα 8: Ποσοστιαία Κατανομή πληθυσμού κατά φύλο έτους 1971

Πηγή: Ιδία επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ ΕΤΟΥΣ 1981



Διάγραμμα 9: Ποσοστιαία Κατανομή πληθυσμού κατά φύλο έτους 1981
Πηγή: Ιδία επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ ΕΤΟΥΣ 1991



Διάγραμμα 10: Ποσοστιαία Κατανομή πληθυσμού κατά φύλο έτους 1991
Πηγή: Ιδία επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ ΕΤΟΥΣ 2001



Διάγραμμα 11: Ποσοστιαία Κατανομή πληθυσμού κατά φύλο έτους 2001
Πηγή: Ιδία επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

10.3 Κοινωνική Διάρθρωση Πληθυσμού

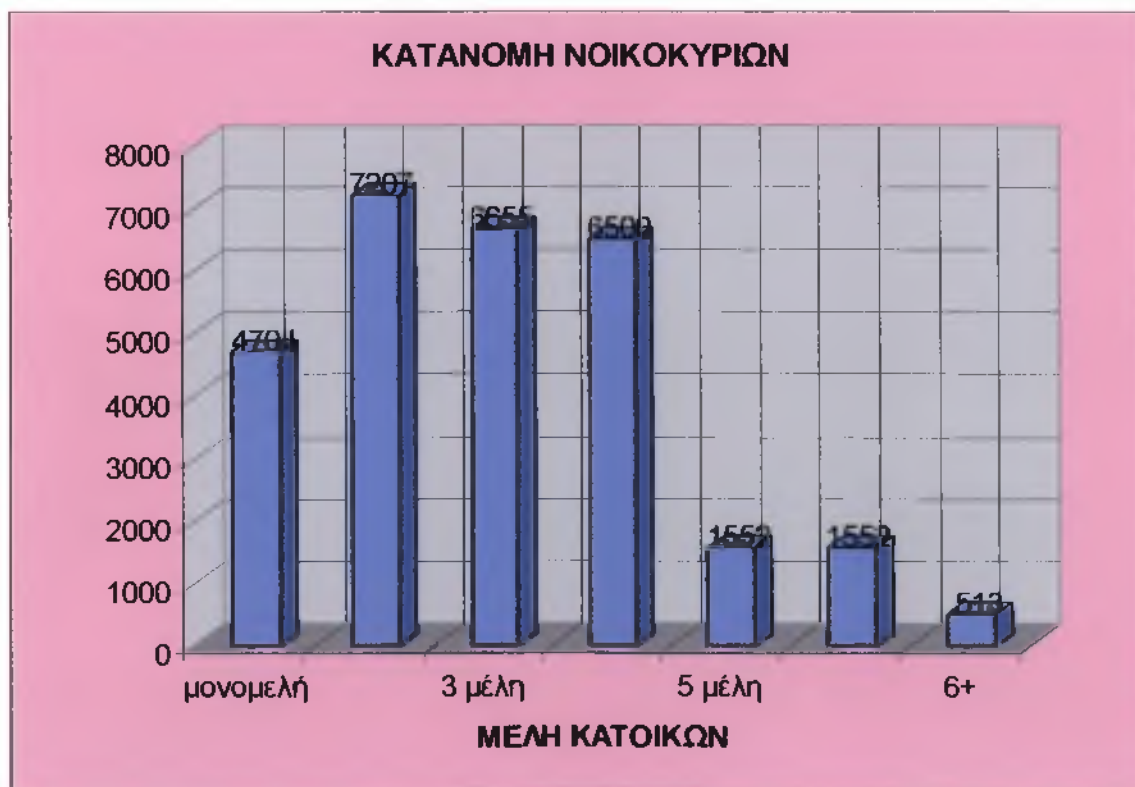
10.3.1 Κοινωνική Διάρθρωση

Στο Δήμο Γλυφάδας το έτος 2001 απογράφηκαν 27.131 νοικοκυριά.

Τα νοικοκυριά αυτά αντιστοιχούν σε πληθυσμό 76.117 κατοίκων.

Η κατανομή των νοικοκυριών κατά μέγεθος και μέλη γίνεται για τα 27.131 από αυτά που στεγάζονται σε κανονικές κατοικίες.

Από τα 27131 νοικοκυριά, τα 4.704 είναι μονομελή (4704 άτομα), τα 7.207 αποτελούνται από 2 μέλη (7207 άτομα), τα 6.655 αποτελούνται από 3 μέλη (19965 άτομα), τα 6.500 αποτελούνται από 4 μέλη (26.000 άτομα), τα 1.552 αποτελούνται από 5 μέλη (7.760 άτομα), τα 1.552 αποτελούνται από 6 μέλη (5.888 άτομα) και τα 513 αποτελούνται από 6 μέλη και πάνω (3.274 άτομα).



Διάγραμμα 12: Κατανομή νοικοκυριών κατά μέγεθος και μέλη

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από στοιχεία ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001

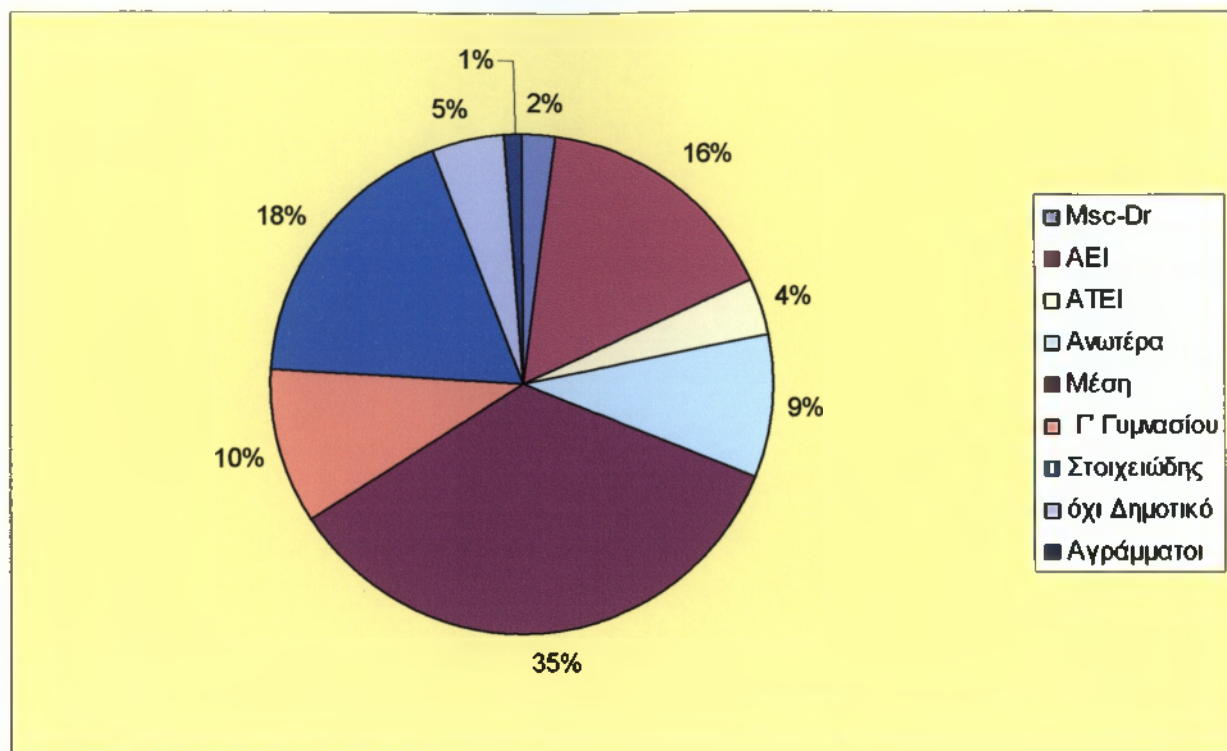
10.3.2 Επίπεδο Εκπαίδευσης

Στην προκειμένη περίπτωση, τα διαθέσιμα στοιχεία αντλούνται από την απογραφή του 2001. Θα εξετάσουμε και εδώ τα στοιχεία του πραγματικού πληθυσμού. Παρατίθενται και στοιχεία του μόνιμου πληθυσμού.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ Δ. ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	2001 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Μόνιμος πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
Σύνολο	72.200	33.710	38.490	75.080	35.391	39.689
<i>Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου</i>	1.562	1.018	544	1.664	1.069	595
<i>Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών</i>	11.632	6.037	5.595	12.024	6.301	5.723
<i>Πτυχιούχοι ΤΕΙ (ΚΑΤΕ ΚΑΤΕΕ)</i>	2.571	1.358	1.213	2.715	1.447	1.268
<i>Πτυχιούχοι Ανωτέρων Σχολών</i>	6.685	3.255	3.430	6.930	3.430	3.500
<i>Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης</i>	25.109	11.270	13.839	26.210	11.830	14.380
<i>Τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου</i>	7.257	3.686	3.571	7.642	3.887	3.755
<i>Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδεύσεως</i>	13.105	5.524	7.581	13.536	5.829	7.707
<i>Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση</i>	3.388	1.338	2.050	3.466	1.375	2.091
<i>Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)</i>	891	224	667	893	223	670

Πίνακας 9: Επίπεδο Εκπαίδευσης πληθυσμού Δ. Γλυφάδας
Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001



Διάγραμμα 13: Επίπεδο Εκπαίδευσης

Πηγή: Ιδία επεξεργασία από στοιχεία ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001

Οι βασικές παρατηρήσεις εδώ είναι ότι:

1. Το μεγαλύτερο ποσοστό στο σύνολο του Δήμου κατέχουν οι απόφοιτοι της Μέσης Εκπαίδευσης, με πλειοψηφία του άρρενος πληθυσμού.
2. Το 97% περίπου των ηλικιών από 10 ετών και πάνω αποτελούν εγγράμματα άτομα, τουλάχιστον της στοιχειώδους εκπαίδευσης, αμφότερων των φύλων.
3. Στην κατηγορία του 3% (αγράμματοι και μη αποφοιτήσαντες τη στοιχειώδη εκπαίδευση) υπερτερεί ο γυναικείος πληθυσμός.
4. Στις κατηγορίες απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης, φοίτησης σε ΑΕΙ και ΑΤΕΙ κλπ. Μέχρι της απόκτησης μεταπτυχιακού τίτλου, υπερτερεί ο γυναικείος πληθυσμός με μικρή διαφορά από τον ανδρικό.

10.3.4 Αλλοδαποί Κάτοικοι

Ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιοχής είναι οι πολλοί αλλοδαποί που κατοικούν σε αυτή. Το 1971 καταγράφηκαν 958, υπήρξε μια πληθυσμιακή έκρηξη αυτής της κατηγορίας κατοίκων τα επόμενα χρόνια, με αποτέλεσμα το 1981 να φτάσουν τους 4875, ποσοστό επί του πληθυσμού 11%, ενώ το ποσοστό αυτό μειώθηκε την επόμενη δεκαετία με αποτέλεσμα το 1991 να πέσει στο 4,7% του πληθυσμού και συγκεκριμένα στους 2953 κατοίκους. Το 2001 έφτασαν να δηλώνουν 8975 μόνιμη κατοικία στη Γλυφάδα.

Το ποσοστό αυτό πάντως εξακολουθεί να είναι από τα μεγαλύτερα και υψηλότερα των υπόλοιπων δήμων του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών-Πειραιώς.

ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΣΤΗ ΓΛΥΦΑΔΑ

<i>Χρονολογίες</i>	<i>Κάτοικοι</i>	<i>Ποσοστό (%)</i>
1971	958	4,1%
1981	4875	11,1%
1991	2953	4,7%
2001	8975	11,16%

Πίνακας 10: Αλλοδαποί κάτοικοι Δ. Γλυφάδας
Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001



Διάγραμμα 14: Αλλοδαποί κάτοικοι
Πηγή: Ίδια επεξεργασία από στοιχεία ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001

10.4 Οικονομική Διάρθρωση Πληθυσμού

10.4.1 Οικονομικά Ενεργός Πληθυσμός (ΟΕΠ) και Οικονομικές Δραστηριότητες κατά κλάδο Επαγγελματιών

Ο Οικονομικά Ενεργός Πληθυσμός (ΟΕΠ) ανήλθε το 1971 στους 7500 κατοίκους, ενώ η δραστηριότητα που επικρατούσε ήταν στον τομέα των υπηρεσιών με ποσοστό 20,6%, ακολουθούσε ο τομέας που αφορούσε το εμπόριο, τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια με ποσοστό 20,5% και στη συνέχεια ο κλάδος της βιοτεχνίας με ποσοστό 19,7%. Σημαντικά ποσοστά είχαν καταλάβει οι κλάδοι οικοδομήσεων και δημοσίων έργων, με ποσοστό 14,7% καθώς και ο κλάδος μεταφορών, αποθηκείσεων και επικοινωνιών, με ποσοστό 11,8%.

Το 1991 ο ΟΕΠ ήταν 24492 με επικρατούντα τον κλάδο του εμπορίου και επισκευών, με ποσοστό 18,4%, ενώ χαρακτηριστικό είναι ότι ακολουθούσαν οι μη δηλώσαντες κλάδο με ποσοστό 13,9%, γεγονός το οποίο δηλώνει την ύπαρξη παραοικονομίας σε

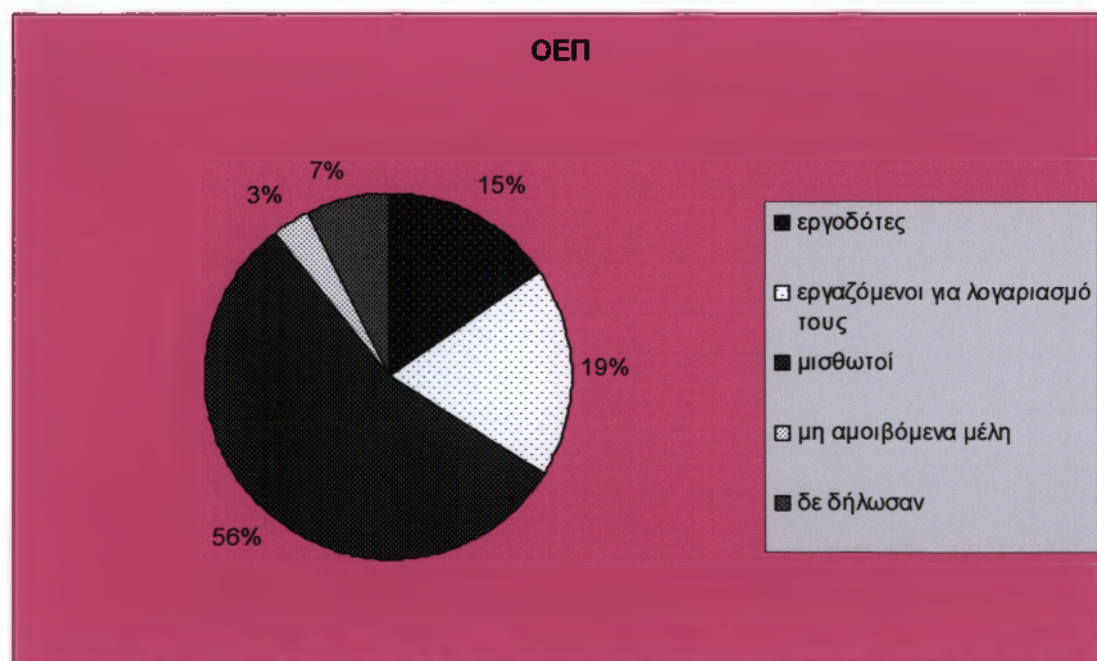
μεγάλη έκταση. Ακολουθούν οι τομείς των μεταποιητικών βιοτεχνιών με ποσοστό 12,2% και των μεταφορών, αποθηκεύσεων και επικοινωνιών με ποσοστό 11,1%, οι απασχολούμενοι στη δημόσια διοίκηση και άμυνα με ποσοστό 8,2%, οι επιχειρηματίες και εισοδηματίες με ποσοστό 6,4%, οι ασχολούμενοι στην εκπαίδευση με ποσοστό 5,5%, στα ξενοδοχεία και εστιατόρια με ποσοστό 5,1%, στις κατασκευές με ποσοστό 5,1%, στις υπηρεσίες με ποσοστό 4,3%, στην υγεία και κοινωνική πρόνοια με ποσοστό 4,2%, στις τράπεζες και ασφάλειες με ποσοστό 3,6%, ενώ οι λοιποί κλάδοι καταλαμβάνουν μικρά ποσοστά.

Το 2001 ο ΟΕΠ ήταν 36073 ενώ ο μη ΟΕΠ ήταν 36127. Επικρατών είναι πλέον ο κλάδος του Χονδρικού και λιανικού εμπορίου, επισκευής αυτοκινήτων, οχημάτων, μοτοσυκλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης, με ποσοστό 19,02%. Ακολουθούν οι τομείς των ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών, με ποσοστό 13,88%, Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες με ποσοστό 11,1%, ενώ οι λοιποί κλάδοι δηλώνουν μικρότερα ποσοστά.

Το 1971 το 7,5% του συνόλου του ΟΕΠ ήταν εργοδότες, το 17,4% ήταν αυτοαπασχολούμενοι, το 1,8% ήταν μη αμοιβόμενα μέλη της οικογένειας¹²¹, ενώ κυριαρχούσαν οι μισθωτοί με ποσοστό 72,9%.

Το 1991 το ποσοστό των εργοδοτών αυξήθηκε στο 12,7%, το ποσοστό των εργαζομένων για λογαριασμό τους έγινε 18,6%, τα μη αμοιβόμενα μέλη της οικογένειας κατείχαν ποσοστό 2,2%, ενώ η κυριαρχία των μισθωτών συνεχίστηκε με ποσοστό 59,4%, αν και είχε σημαντική μείωση, ενώ πάλι εμφανίζεται το σημαντικό ποσοστό του 7,1%, αυτών που δε δηλώνουν είδος απασχόλησης...

Το 2001 οι εργοδότες αποτελούν το 15,5%, οι εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό το 17,89%, τα μη αμοιβόμενα μέλη της οικογένειας το 3,35%, ενώ οι μισθωτοί αποτελούν το 55,8%, ενώ πάλι ένα 7,56% δε δηλώνει είδος απασχόλησης..



Διάγραμμα 15: Επαγγέλματα ΟΕΠ

Πηγή: Ιδία επεξεργασία από στοιχεία ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001

¹²¹ Οικογενειακές επιχειρήσεις

11.1 Φυσικό Περιβάλλον¹²²**11.1.1. Ανάγλυφο**

Το έδαφος της Γλυφάδας είναι πεδινό μέχρι του υψόμετρου των 20 m πάνω από τη θάλασσα, που είναι συμβατό με την παραθαλάσσια ζώνη, μέσης κλίσεως 1,6% .

Από το υψόμετρο των 20 m μέχρι περίπου των 70 m το τοπίο είναι ομαλό και χαμηλό, ανέρχεται με κλίση συνήθως μεταξύ 3,5% και 6,5% και έχει ριπιδοειδή οριζοντιογραφία.

Από το υψόμετρο των 70 m ανέρχεται απότομα ως λοφώδες και ορεινό ανάγλυφο, με αρχικές κλίσεις μεταξύ του 8% και 50%, συνήθως 25%.

11.1.2 Υδρογραφία και Γεωλογία

Ποταμοί δεν υπάρχουν στη Γλυφάδα, αλλά μόνο ρεύματα διαλειπούσης ροής, τα οποία ενεργοποιούνται μετά από βροχοπτώσεις. Τα ρεύματα αυτά υφίστανται μόνο στην ορεινή περιοχή του Δήμου και εξαφανίζονται μόλις αρχίσει η δομημένη περιοχή, αφού έχουν καλυφθεί και μετατραπεί σε δρόμους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση πλημμυρών, ύστερα από μέτριες και έντονες βροχοπτώσεις, αφού το υπάρχον αποχετευτικό δίκτυο ομβρίων υδάτων δε μπορεί να ανταπεξέλθει στο φορτίο που δέχεται τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Είναι χαρακτηριστικό, ότι οι φυσικές προεκτάσεις των μεγαλύτερων ρευμάτων, όπως οι οδοί Ζέππου και Γρηγορίου Λαμπράκη, μετατρέπονται σε ρεύματα κατά τη διάρκεια έντονων βροχοπτώσεων.

Ο επιφανειακός υδροκρίτης ανέρχεται μέχρι το υψόμετρο των 722 m (Ραψάνα) και ορίζει φυλλοειδή η πεπλατυσμένη λεκάνη 13,4 km περίπου. Το 50% της επιφανείας της λεκάνης καλύπτουν κλαστικοί σχηματισμοί και το υπόλοιπο ρωγματικοί και ανθρακικοί. Τους ρωγματικούς σχηματισμούς, στο μέγιστο ποσοστό, περίπου 75%, αποτελούν δολομίτες και ασβεστικοί σχιστόλιθοι, πετρώματα συγκριτικά χαμηλής περατότητας.

Αυτά τα τελευταία πετρώματα μαζί με τις μεγάλες κλίσεις, το υψηλό τοπίο και το σχήμα της λεκάνης, ευνοείται η επιφανειακή απορροή και συνεπώς σε περιστάσεις υψηλής εντάσεως βροχόπτωσης, τα πλημμυρικά φαινόμενα. Τα τελευταία επιτείνονται και από τις αλόγιστες ανθρώπινες οικιστικές παρεμβάσεις στη φυσική υδρολογική λειτουργία της λεκάνης.

11.1.3 Βλάστηση

Η ορεινή βλάστηση που περιβάλλει την αστική περιοχή της Γλυφάδας αποτελείται από γυμνό έδαφος, καθώς τα δάση που υπήρχαν καταστράφηκαν, είτε από τους κατοίκους στην περίοδο της κατοχής για ενεργειακούς σκοπούς, είτε από πυρκαγιές για κερδοσκοπικούς λόγους, αφού, όπως προαναφέρθηκε με βάση το χιτζέτι πώλησης της περιοχής, υπάρχουν ακόμη διεκδικητές δασικών εκτάσεων.

¹²² Εθνικό Ίδρυμα Νεότητας, «Ανθρωπογενής και φυσική απειλή του αστικού περιβάλλοντος. Παρεμβάσεις διατήρησης της φυσικής και παραδοσιακής φυσιογνωμίας του», Εκδόσεις ΕΙΝ, 1999

Το δάσος της Γλυφάδας στο γκόλφ, είναι ο κυριότερος πνεύμονας πρασίνου της περιοχής. Η πόλη όμως, σχετικά με τους λοιπούς Δήμους της Αττικής, διαθέτει αρκετό πράσινο, αφού ο συντελεστής κάλυψης των οικοπέδων από κτίσματα είναι σχετικά χαμηλός και υπάρχουν αρκετοί κοινόχρηστοι χώροι, κυρίως στην παράλια πόλη.

Προσπάθειες αναδάσωσης της περιαστικής περιοχής έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια, θα χρειαστεί όμως αρκετός χρόνος και προσπάθεια για να αποδώσουν καρπούς.

11.1.4 Ακτές και Θάλασσα

Οι ακτές της Γλυφάδας είναι ομαλές και το μεγαλύτερο μέρος τους είναι τεχνητά διαμορφωμένο. Το μήκος της ακτής, συμπεριλαμβανομένων και των φυσικών ή τεχνητών λιμενοβραχιόνων, είναι 5.850 m. Από αυτά, τα 1.170 m, ως ποσοστό 20% είναι χώρος χρησιμοποιούμενος από τους λουομένους, τα 2.106 m, ως ποσοστό 36%, διατίθενται για την εξυπηρέτηση των σκαφών, ενώ το υπόλοιπο, είναι βραχώδης ακτή, δυσπρόσιτη στο κοινό.

Από την παραλία λείπουν οι αθλητικές εγκαταστάσεις, αφού μόνο το 1% του χώρου διατίθεται για αυτές. Η ακτή σε όλο το μήκος της είναι ελεύθερη, με εξαίρεση την περιοχή των «Αστεριών».

Οι μόνιμοι κάτοικοι της Γλυφάδας επισκέπτονται την παραλία της καθημερινά, σε ποσοστό 12%, συχνά σε ποσοστό 39%, ενώ οι υπόλοιποι την επισκέπτονται σπανίως¹²³. Οι ακτές της Γλυφάδας είναι δημοφιλείς στους επισκέπτες από άλλες περιοχές, σε μεγάλο όμως ποσοστό (66%) δεν τη χρησιμοποιούν για κολύμβηση, αφού τη θεωρούν ακατάλληλη για τέτοια χρήση¹²⁴.

11.1.5 Ορυκτός Πλούτος

Στην ευρύτερη περιοχή της Γλυφάδας δεν υπάρχει ορυκτός πλούτος, τουλάχιστον εκμεταλλεύσιμος. Τα λατομεία μαρμάρου που εξορύχτησαν στις πλαγιές του Υμηττού, σε γειτονικούς Δήμους, δεν άγγιξαν την περιοχή της Γλυφάδας και έτσι το φυσικό τοπίο δεν έπαθε ανεπανόρθωτες βλάβες, εξ' αιτίας αυτής της δραστηριότητας. Δύο μικρά λατομεία που λειτούργησαν στο παρελθόν, στην περιοχή Αιξωνή και στα σύνορα με το Δήμο Αργυρούπολης, προκάλεσαν εκτεταμένη βλάβη στο περιβάλλον, έχουν δε ήδη αποκατασταθεί οι περιοχές, με έργα που εκτέλεσε η Δημοτική Αρχή.

11.2. Χρήσεις Γης

11.2.1 Στους Αρχαίους Χρόνους

Στην περιοχή που απλώνεται σήμερα ο πολυάριθμος Δήμος της Γλυφάδας, με τις μαρίνες, τα ξενοδοχεία και τις ποικίλες εμπορικές εγκαταστάσεις, εκτεινόταν στην αρχαιότητα ο Δήμος της Αιξωνής.

Ο αρχαίος γεωγράφος Στράβων (67 π.Χ.-23 μ.Χ.), περιγράφοντας τους Δήμους της Δυτικής Αττικής με τη σειρά από το Φάληρο έως το Σούνιο, αναφέρει την Αιξωνή μεταξύ του Αλιμούντος και των Αλών Αιξωνίδων. Στο Δήμο αυτό θεωρείται, βέβαια,

¹²³ Στοιχεία από τη μελέτη της περιβαλλοντικής ομάδας του 1^{ου} Λυκείου της Γλυφάδας 1996-1997, με θέμα: «Η χρήση της παραλίας Γλυφάδας»

¹²⁴ <http://www.thalassa.gr>

ότι ανήκαν οι περιοχές του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά, και στο Δήμο Αλών Αιζωνίδων, η περιοχή της Άνω Βούλας, με επίκεντρο τη θέση «Παλαιοχώρι».

Το όρος του Υμηττού και η θάλασσα αποτελούσαν τα φυσικά του όρια προς τα ανατολικά και τα δυτικά, αντίστοιχα. Το βόρειο όριο του ακολουθούσε πιθανά κάποιο από τα μεγάλα ρεύματα, που άρχιζαν από τη θέση «Γυρισμός» και κατέληγαν στη θάλασσα κοντά στο Ελληνικό, ενώ το ίδιο φαίνεται να ισχύει και για αντίστοιχο ρεύμα, νότια και περιλαμβάνει τμήμα της σημερινής Βούλας, εφόσον κατά το Στράβωνα η Αιζωνή έφτανε απέναντι από την Υδρούσα, η οποία ταυτίζεται με το σημερινό Κατραμονήσι.

Η περιοχή της Αιζωνής κατοικήθηκε σε όλες τις περιόδους της αρχαιότητας από την προϊστορική εποχή ως τα βυζαντινά χρόνια. Κατά τους αρχαϊκούς χρόνους (7^{ος} και 6^{ος} αιώνες), φαίνεται ότι παρουσίαζε τη μορφή αγροτικής κοινότητας. τα ίχνη της συστηματικής γεωργικής εκμετάλλευσης του τέλους του 6^{ου} αι. εκτείνονται από την πεδιάδα (λιθοσωροί από το καθάρισμα των αγρών) έως τις υπώρειες του Υμηττού (τεχνητά αναλήμματα για καλλιέργειες)¹²⁵.

Στους κλασσικούς χρόνους, κέντρο του οικισμού γίνεται η περιοχή Πυρνάρι, όπου έχουν αποκαλυφθεί και τα περισσότερα απομεινάρια κατοικιών αυτής της περιοχής. Από εκεί περνούσε και η αρχαία οδός προς το Σούνιο. Η συγκέντρωση του πληθυσμού προς το εσωτερικό δε σημαίνει όμως και εγκατάλειψη της παραλίας, γιατί εκεί βρισκόταν και το λιμάνι των Αιζωνέων (βόρεια στον όρμο της Πούντας).

Η Αιζωνή άλλωστε ήταν γνωστή, όπως φαίνεται από τα αρχαία κείμενα και για ένα από τα προϊόντα της θάλασσάς της, της Αιζωνικής Τρίγλης¹²⁶, που θεωρούνταν ως ένα από τα πιο νόστιμα και θρεπτικά ψάρια.

Ως προς την προέλευση και τη σημασία της ονομασίας Αιζωνή, υπάρχουν διάφορες θεωρίες, εκ των οποίων πειστικότερη φαίνεται αυτή του Α. Χατζή, ο οποίος υποστηρίζει ότι το όνομα του Δήμου προέρχεται από το ναό ενός θεού Αίζωνα, με τις μεταβολές Αιζώνεια-Αιζώνη-Αιζωνή.

Επίσης, είναι εντυπωσιακό ότι οι αρχαίοι Αιζωνείς είχαν τη φήμη ανθρώπων βλάσφημων, γιατί από αυτούς προήλθε το ρήμα αιζωνεύομαι (=βλασφημώ) και το ουσιαστικό αιζωνεία (=βλασφημία). Στα αρχαία κείμενα απαντώνται φράσεις όπως «*αληθώς Αιζωνέα είναι*» (Πλάτων, Λάχης 197c) και «*Αιζωνεύς άλλος*», σε περιπτώσεις που κάποιος εμφανίζεται ειρωνικός ή εριστικός.

Κατά τη ρωμαϊκή και βυζαντινή περίοδο, ο οικισμός απλώθηκε ή μετακινήθηκε προς την περιοχή της Πούντας, όπως δείχνουν και τα οικοδομικά λείψανα των μεταχριστιανικών χρόνων. Στη θέση αυτή οικοδομήθηκε και η παλαιοχριστιανική βασιλική της Γλυφάδας, στους ύστερους ρωμαϊκούς χρόνους.

Από την αρχαιότητα έως τα τέλη του περασμένου αιώνα, η Αιζωνή διατήρησε τον αγροτικό της χαρακτήρα.

11.2.2 Στους νεότερους χρόνους

Πριν την επανάσταση του 1821, η γη της Αττικής ανήκε σε μεγαλοκτηματίες Τούρκους, πολιτικούς ή θρησκευτικούς άρχοντες, όση βέβαια ήταν καλλιεργήσιμη,

¹²⁵ Κατά τη αρχαιολόγο Ε. Γιαννοπούλου-Κονσολάκη, το πλήθος και το μέγεθος των λιθοσωρών που είχαν σχηματιστεί από το καθάρισμα των αγρών, υποδηλώνει πλήθος εργατικών χεριών, στοιχείο που μαρτυρεί ότι οι Αιζωνίτες διέθεταν πολλούς δούλους.

¹²⁶ Η Αιζωνική Τρίγλη αναφέρεται από τον Αθηναίο στο έργο του «Δειπνοσοφισταί», από όπου μαθαίνουμε πως ήταν «*καρχαρόδους, συναγελαστική, παντόστικτος, σαρκοφάγος και σκληρόσαρκος*», ότι έμοιαζε με κόκκυγα (κούκκο) ή χελιδόνα και γεννούσε τρεις φορές το χρόνο. Ο Απολλόδωρος αναφέρει επίσης, ότι συνηθιζόταν να προσφέρουν τις Τρίγλες ως θυσία στην Εκάτη, γιατί το όνομά της θύμιζε την τρίμορφη θεά.

ενώ τα λιβάδια, τα δάση και τα βουνά ανήκαν στο κράτος, την επικαρπία όμως είχαν κτηματίες τσιφλικάδες. Η καλλιεργήσιμη γη στη Γλυφάδα εχρησιμοποιείτο κυρίως για την παραγωγή δημητριακών, ένα μέρος της για τη μελισσοκομία και ένα άλλο μέρος της για την κτηνοτροφία. καλλιεργητές της γης ήταν κολλήγοι Αρβανίτες, προερχόμενοι κυρίως από την περιοχή του Κορωπίου.

Με τη λήξη του Εθνικοαπελευθερωτικού Αγώνα και υπό τη σκιά των Μεγάλων Δυνάμεων, άρχισαν να υπογράφονται οι συνθήκες που καθόριζαν τα σύνορα του Νέου Ελληνικού Κράτους. Με το πρωτόκολλο του Λονδίνου (3.2.1830) «περί ανεξαρτησίας της Ελλάδος» δρομολογήθηκαν οι εξελίξεις που θα καθόριζαν τη χρήση της γης στην Ελληνική επικράτεια γενικότερα, αλλά και ειδικότερα στη Γλυφάδα. Με το πρωτόκολλο αυτό δόθηκε προθεσμία ενός έτους στους Τούρκους, που θα αποχωρούσαν από την Αττική και την Εύβοια, να πουλήσουν την ακίνητη περιουσία τους. Η προθεσμία παρατάθηκε κατά πολύ με το νέο πρωτόκολλο (16.6.1830). Έτσι, η αποχώρηση αυτή των Τούρκων, συνδέθηκε με την πώληση της γης που κατείχαν, χωρίς μάλιστα να παρουσιάζουν τίτλους ιδιοκτησίας, ισχυριζόμενοι ότι καταστράφηκαν όταν οι εξεγερμένοι κατέλαβαν την Ακρόπολη το 1822.

Οι δυνατές λύσεις ήταν τρεις:

α. Να αγοραστεί η γη από το Ελληνικό Κράτος. Η Κυβέρνηση Καποδίστρια προσπάθησε να συνάψει δάνειο για το σκοπό αυτό, όμως απέτυχε.

β. Να αγοραστεί η γη από ξένους επενδυτές, κυρίως Ευρωπαίους, ούτε όμως αυτό έγινε, καθώς ο επιχειρηματικός κίνδυνος ήταν σχετικά μεγάλος.

γ. Να γίνει η εξαγορά της γης από μικρούς Έλληνες και ξένους κεφαλαιούχους, οι οποίοι θα έπαιρναν μικρά σχετικά κομμάτια γης.

Η λύση αυτή δεν ήταν η καλύτερη, όμως προωθήθηκε από τον Καποδίστρια αφού ήταν σαφές, ότι οι Τούρκοι δε θα αποχωρούσαν, αν δεν πωλούσαν τη γη, ενώ ο χρόνος πίεζε για την εξυπηρέτηση των στρατηγικών σχεδίων του Έθνους.

Έτσι, τον Δεκέμβριο του 1830 εμφανίζεται σαν πρώτος αγοραστής της περιοχής της Γλυφάδας, ο Λουκάς Πύρρου, κτηνοτρόφος από τα Σάλωνα (τη σημερινή Άμφισσα). Η αγορά αφορούσε το κτήμα των Άνω και Κάτω Τραχώνων. Ως πωλητές αναφέρονται οι κληρονόμοι του Χουσεϊν Αγά και το χοτζέτι συντάχθηκε από τον Ισμαήλ Μπέη, με τίμημα 26.200 γρόσια. Το τοπωνύμιο Τράχωνες σώζεται στην περιοχή του Αλίμου, όπως άλλωστε αναφέρεται και στον από το 1891 χάρτη του Γερμανικού Αρχαιολογικού Μουσείου.

Η έλλειψη τίτλων ιδιοκτησίας έκανε τα όρια των κτημάτων ασαφή, και έτσι ο επόμενος ιδιοκτήτης Ανδρέας Λουριώτης, πολιτικός από την Άρτα, με τη μέθοδο των «μαρτύρων», κατάφερε να συμπεριλάβει στα όρια του κτήματος των τραχώνων το Ελληνικό, την Αργυρούπολη, τη Γλυφάδα και όλα τα βουνά και δάση που περιβάλλουν τις περιοχές αυτές. Την αγορά αυτή την έκανε ως πληρεξούσιος ο Κωνσταντίνος Ζωγράφος, ιατρός, ο οποίος είχε ενεργό συμμετοχή σε όλες τις παραπάνω δραστηριότητες. Τη σημερινή Γλυφάδα αποτελούσε το κτήμα της Άνω και Κάτω Πυρναρής, και ήταν τμήμα της ιδιοκτησίας του Ανδ. Λουριώτη. Στη συνέχεια περιήλθαν στον γιό τους Θεόδωρο και μετά στη μητέρα του τελευταίου, Λούτσικα Λουριώτη, το γένος Κομνηνού, η οποία το 1868 πούλησε και τα δύο τσιφλίκια στον αδερφό τους Θεόδωρο Κομνηνό. Από τους κληρονόμους του Κομνηνού, το μεγάλο των οχτώ ζευγαριών αγόρασε με δύο αγορές ο Κωνσταντίνος Καραπάνος.

Η χρήση γης κατά την περίοδο αυτή δε μεταβλήθηκε σημαντικά, καθώς και οι συνθήκες δεν άλλαξαν. Η γη καλλιεργείτο από λίγους κολλήγους, προερχόμενους κυρίως από τη Βάρη Αττικής, ενώ τα βοσκοτόπια εκμισθώνονταν σε κτηνοτρόφους από τη Ρούμελη που ξεχειμώνιαζαν στις παρυφές του Υμηττού.

Όταν από το 1880 ο πληθυσμός της Αθήνας άρχισε να αυξάνεται αλματωδώς, οπότε έγιναν και μεγαλύτερες οι ανάγκες σε τρόφιμα, άρχισε και η αλλαγή στη χρήση γης και επήλθε μεγαλύτερη δραστηριοποίηση στην κτηνοτροφία.

Με τα δεδομένα αυτά, την περίοδο 1894-1900 έγινε ιδιοκτήτης του κτήματος της Άνω και Κάτω Πυρναρής, ο Κωνσταντίνος Καραπάνος. Αυτός ανταποκρινόμενος στις επιταγές των καιρών, οργάνωσε την παραγωγή ως εξής: έκτισε δέκα αγροτόσπιτα στην περιοχή που βρίσκεται σήμερα η πλατεία Χωρικών και εγκατέστησε σε αυτά κολλήγους, ορθόδοξους Αρβανίτες από το Κορωπί, τη Βάρη, τους Τράχωνες και την Πλάκα. Τώρα η γη χρησιμοποιείται για την παραγωγή κριθαριού, σιταριού, σταφυλιού αλλά και για την εκτροφή ζώων, από τα οποία λαμβάνονταν κτηνοτροφικά προϊόντα. Είναι σαφές ότι η χρήση αυτή οφειλόταν κατά μεγάλο μέρος και στην αξία της γης εκείνη την εποχή.

Η γη είχε μικρή αξία την εποχή εκείνη, και αυτό γίνεται κατανοητό από το εξής γεγονός: όταν το 1914 ο Κ. Καραπάνος μοίρασε την περιουσία του στους δύο γιούς του, ο ένας εξ αυτών, ο Αλέξανδρος, έλαβε ένα τριόροφο σπίτι στην οδό Σταδίου, ενώ ο Πύρρος έλαβε το κτήμα της Άνω και Κάτω Πυρναρής.

Ο νέος ιδιοκτήτης Πύρρος Καραπάνος δεν είχε λόγους να αλλάξει την πολιτική του προκατόχου του στο θέμα της γης. Οι εξελίξεις όμως τρέχουν και τα δεδομένα αλλάζουν. Το φυσικό κάλλος της περιοχής γίνεται πόλος έλξης για τους εύπορους κυρίως Αθηναίους, και έτσι η Γλυφάδα γεμίζει από εκδρομείς. Αυτό ωθεί τον Πύρρο Καραπάνο να συλλάβει την ιδέα της μετατροπής της περιοχής σε λουτρόπολη. Παράλληλα όμως και οι κοινωνικές εξελίξεις είναι σημαντικές: η εξέγερση των κολλήγων του Θεσσαλικού κάμπου, καταλήγει σε μεγάλες αναγκαστικές απαλλοτριώσεις γης το 1917. Η εξέλιξη αυτή δημιουργεί νέες συνθήκες στην Αττική, όπου επικρατεί η μεγάλη γαιοκτησία.

Με προφανή σκοπό την αποφυγή απαλλοτριώσεων, ο Πύρρος Καραπάνος πωλεί το μισό κτήμα της Πυρναρής στους Κωνσταντίνο Βάο, ιατρό, Ιωάννη Ζέππο, δικηγόρο, Δημήτριο Ζαμάνο, βιομήχανο και Νικόλαο Γιαρμενίτη, Υπάλληλο Εταιρίας Δημοσιων Προσόδων. Έτσι, από το 1920 δε θα υπάρχει ένας γαιοκτήμονας αλλά μια συνιδιοκτησία, ώστε με σύμμαχο το μερίδιο του Ν. Γιαρμενίτη, ο Πύρρος Καραπάνος να έχει τον τελευταίο λόγο στην εξέλιξη του κτήματος στη Γλυφάδα.

Συγχρόνως, παραχωρεί μικρή έκταση γης στους κολλήγους που καλλιεργούσαν τη γη του, 60 στρέμματα στην πλατεία Χωρικών και 2180 στρέμματα μακριά από τη θάλασσα και έξω από τον αρχικό σχεδιασμό για την πρώτη φάση της οικοπεδοποίησης.

Τα πρώτα σπίτια εμφανίζονται μετά το 1920, ενώ από τις αρχές του 20^{ου} αι. μετονομάζεται σε Γλυφάδα, από κάποια πηγάδια με γλυφό νερό που υπήρχαν παλαιότερα.

Η πρώτη ένταξη της Γλυφάδας στο σχέδιο έγινε το 1922¹²⁷, αλλά αγοραστές υπήρχαν και πριν από αυτή την ημερομηνία για οικοπέδα κοντά στη θάλασσα. Το σχέδιο περιελάμβανε 1250 οικόπεδα η 112 οικοδομικά τετράγωνα, όλα σε απόσταση 300 μέτρων από τη θάλασσα.

Το 1926 η περιοχή, που ως τότε ανήκε στην κοινότητα Μπραχαμίου (νύν Δήμου Αγίου Δημητρίου), αποσπάται σε ανεξάρτητη κοινότητα. Το προάστιο έχει διαιρεθεί σε οκτώ (8) συνοικισμούς:

1. των Δικηγόρων (ή Ευρύαλη)
2. Κυψέλης
3. Αιζωνέων

¹²⁷ 2/5/1922

4. Ιατρών
5. Παραθεριστών
6. Σμύρνης
7. Αγ. Νικολάου
8. Πυρναρής

Το 1927 το Ταμείο της Αεροπορικής Άμυνας, που διαχειριζόταν όλες τις παραλίες της Αττικής, προχωρά σε εκμίσθωση της παραλίας της Γλυφάδας για 10 έτη στους επιχειρηματίες Αγγελίδη και Fisher. Η Γλυφάδα τελικά γίνεται λουτρόπολη, χαρακτηρισμός που θα τη συνοδεύσει μέχρι και σήμερα.

Το 1943 με το Ν.239/43 καταργούνται οι κοινότητες Γλυφάδας και Ελληνικού και στη θέση τους δημιουργείται ο Δήμος Ευρυάλης, με έδρα το συνοικισμό Γλυφάδα. Δύο χρόνια αργότερα, ο Δήμος Ευρυάλης μετονομάζεται σε Δήμο Γλυφάδας, αφού αποσπάστηκε από αυτόν η περιοχή του Ελληνικού, η οποία ανασυστάθηκε σε κοινότητα.

Η μετατροπή της Γλυφάδας σε λουτρόπολη το 1927 σήμαινε και μεταστροφή των κατοίκων της προς άλλες επαγγελματικές δραστηριότητες, απαραίτητες για την εξυπηρέτηση των παραθεριστών. Έτσι, ακόμη και οι παλιοί κολλήγοι περιόρισαν τις αγροτικές ασχολίες τους, για να στραφούν προς τα τουριστικά επαγγέλματα, που αυξάνουν γρηγορότερα και ευκολότερα το εισόδημά τους.

Αυτό υπήρξε και αιτία προστριβής μεταξύ συνιδιοκτησίας και χωρικών, οι οποίοι διεκδικούσαν και αγροτική και αστική γη. Η συνιδιοκτησία αντιδρούσε, υποστηρίζοντας ότι οι πρώην κολλήγοι, μόνο αγρότες δεν έμειναν¹²⁸.

Πάντως, η νέα λουτρόπολη είχε φροντίσει να κάνει ό,τι μπορούσε για να εξοβελίσει και τις κτηνοτροφικές ασχολίες τους. Στις 29-11-1937, το Κοινοτικό Συμβούλιο αποφασίζει να εκδιωχθούν τα πρόβατα από τη Γλυφάδα, διότι αμαύρωναν τον τουριστικό της χαρακτήρα. Ήταν όμως αυτά τα κοπάδια, που κάλεσε πίσω και πάλι το Κοινοτικό Συμβούλιο με άλλη απόφασή του το 1942, και έδωσε την άδεια να βόσκουν ακόμα και στις αυλές των σπιτιών, προκειμένου να δίνουν στην κοινότητα γάλα. Αυτό απεδείχθη σωτήριο για τα παιδιά της περιοχής τις μαύρες μέρες της κατοχής. Τα αμπέλια και τα σταροχώρα των Αρβανιτών εξασφάλισαν ικανή ποσότητα τροφής, ώστε να μη θρηνήσουν θύματα από πείνα στη Γλυφάδα.

Οι πρώτοι Κοινοτάρχες της Γλυφάδας ήταν παραθεριστές. Σύντομα όμως η κοινοτική αρχή πέρασε στη συνέχεια στους μόνιμους 59 κατοίκους της περιοχής. Γρήγορα απέκτησε και τα χαρακτηριστικά της κοινοτικής αλληλεγγύης των μικρών απομονωμένων οικισμών.

Χαρακτηριστικές είναι οι προσφορές των κατοίκων σε χρήμα στη κοινότητα για την εξαγορά του κτήματος της οικογένειας Τσαγκάρη (η σημερινή πλατεία), καθώς και αργότερα οι προσφορές σε οικοδομικά και άλλα υλικά για τη κατασκευή της πρώτης μαρίνας, μπροστά από το Δημαρχείο (πρώην κέντρο "Τρουβίλλ") επί Δημαρχίας Λαζαρίδη (με προσφορά εκ μέρους τόσο της επιστασίας του έργου, όσο και της προσωπικής του εργασίας). Η Δημοτική αρχή στη πορεία κατάφερε να αποσπάσει από τη συνιδιοκτησία τη γη, όπου σήμερα είναι το γλυπτό με το σύμπλεγμα των γλάρων, εγκρίνοντας σε αντάλλαγμα την ένταξη στο σχέδιο της περιοχής "Πανιώνια". Με την επέκταση του σχεδίου, του πρώτου σχεδίου του 1922, τον Σεπτέμβριο του 1925, η συνολική γη που οικοπεδοποιήθηκε έφθασε τα 4.000 στρέμματα. Η ζήτηση από τους παραθεριστές για επιπλέον οικόπεδα κοντά στη θάλασσα έδωσε το έναυσμα για την επέκταση του σχεδίου, αν και στη συνέχεια υπήρξαν πολλές διαμαρτυρίες εκ μέρους τους, γιατί η συνιδιοκτησία τους κλήρωσε οικόπεδα μακριά από τη θάλασσα.

¹²⁸ Εφημερίδα «Ακρόπολις», 13 Μαΐου 1927, φ. 176-177.

Από το 1928 η συνιδιοκτησία προσπάθησε να εντάξει στο σχέδιο και το δάσος της Γλυφάδας, γεγονός που απειράπη ύστερα από σθεναρή αντίσταση των πολιτών και κοινοτικών αρχών. Στη δεκαετία όμως 1930-1940 εντάχθηκαν χιλιάδες ακόμη στρέμματα στην ενδοχώρα (περιοχή Τερψιθέας σήμερα) με μικρότερα σε έκταση οικοπέδα, με έλλειψη οποιασδήποτε υποδομής, με δρόμους και ελεύθερους χώρους αισθητά μικρότερους από τα πρώτα σχέδια. Γίνεται έτσι φανερό το κίνητρο της καθαρής κερδοσκοπίας εκ μέρους της συνιδιοκτησίας, η οποία απευθύνεται τώρα σε πολύ χαμηλότερες εισοδηματικές τάξεις για τη πώληση των οικοπέδων.

Σημαντική εξέλιξη της δεκαετίας του 1950 αποτελεί η ένταξη στο σχέδιο του οικισμού Αιξωνή με σχεδιαστή τον μεγάλο αρχιτέκτονα Δημήτρη Πικιώνη. Ο άρτιος αισθητικά και τεχνικά σχεδιασμός αυτού του οικισμού δυστυχώς δεν έμελλε να εφαρμοστεί και έτσι η σημερινή του κατάσταση απέχει πολύ από αυτό που οραματίστηκε ο Πικιώνης.

Τελευταία ένταξη στο σχέδιο είναι το 1994 της περιοχής "Καφεπώλες". Ενδιάμεσα όμως έχει κατά περιόδους τροποποιηθεί και επεκταθεί το ρυμοτομικό σχέδιο της Γλυφάδας αρκετές φορές (όπως : το 1979,ΦΕΚ 49Δ στη περιοχή Σαμίων - Ικαρίων, το 1987, ΦΕΚ 106Δ στη περιοχή Ευρύαλη και το 1990,ΦΕΚ 639Δ στη περιοχή Αιξωνή).

Τελευταία τροποποίηση στις χρήσεις γης εντός του ρυμοτομικού σχεδίου της Γλυφάδας επήλθε τον Φεβρουάριο του 1994. Όπως φαίνεται και στο χάρτη καθορίζονται οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου, αμιγούς κατοικίας και γενικής κατοικίας. Για τη περιοχή "Γκολφ" ορίζεται, ότι επιτρέπεται η χρήση "ελεύθερων χώρων-αστικού πρασίνου" ενώ για τη περιοχή των "Αστεριών" επιτρέπεται η χρήση τουρισμού-αναψυχής, με εξαίρεση τις κατοικίες, εμπορικά καταστήματα, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, κτίρια στάθμευσης, πρατήρια βενζίνης και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σύμφωνα με τον Οικιστικό Νόμο¹²⁹, οι χρήσεις που επιτρέπονται κατά κατηγορία είναι οι εξής:

Περιεχόμενα αμιγούς κατοικίας

Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας, επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία
2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες)
3. Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων, της περιοχής (παντοπωλείο, φαρμακείο κ.λ.π.)
4. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
5. Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
6. Αθλητικές εγκαταστάσεις
7. Θρησκευτικοί χώροι
8. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Περιεχόμενα γενικής κατοικίας

Στις περιοχές γενικής κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία
2. Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).
4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί

¹²⁹ Π.Δ της 3/6-3-19987,ΦΕΚ 166Δ

5. Κτίρια εκπαίδευσης
6. Εστιάτορια
7. Αναψυκτήρια
8. Θρησκευτικοί χώροι
9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
10. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
11. Πρατήρια βενζίνης
12. Αθλητικές εγκαταστάσεις
13. Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
14. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Περιεχόμενα πολεοδομικού κέντρου - κεντρικής λειτουργίας πόλης - τοπικού κέντρου συνοικίας - γειτονιάς

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής, επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία
2. Εμπορικά καταστήματα
3. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
4. Διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης, επιπέδου γειτονιάς)
5. Εστιάτορια
6. Αναψυκτήρια
7. Κέντρα διασκέδασης - αναψυχής
8. Χώροι συνάθροισης κοινού
9. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις

Περιεχόμενο τουρισμού -αναψυχής

Στις περιοχές τουρισμού - αναψυχής επιτρέπονται μόνο:

1. Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
2. Καφενεία
3. Εμπορικά καταστήματα
4. Εστιάτορια
5. Αναψυκτήρια
6. Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
7. Χώροι συνάθροισης κοινού
8. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτικές λειτουργίες
9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
10. Θρησκευτικοί χώροι
11. Κτίρια γήπεδα - στάθμευσης
12. Πρατήρια βενζίνης
13. Αθλητικές εγκαταστάσεις
14. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

Περιεχόμενο ελεύθερων χώρων - αστικού πρασίνου

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής, επιτρέπονται μόνο:

1. Αναψυκτήρια
2. Αθλητικές εγκαταστάσεις
3. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
4. Χώροι συνάθροισης κοινού

Χρήσεις που δεν είναι συμβατές με τα παραπάνω εντοπίζονται σε πολλά σημεία-της πόλης. Η σημαντικότερη παρέκκλιση πρόκειται να γίνει μέσα από τα σχέδια που επιφυλάσσει η εταιρεία ΕΣΤΡΕΛΙΑ για τα Αστέρια της Γλυφάδας και που ήδη κυκλοφορούν υπό μορφή διαφημιστικού εντύπου. Παρ' όλο, που τα Αστέρια (278 στρεμ.) είναι δάσος (206 στρεμ) και αρχαιολογικός χώρος, η ΕΣΤΡΕΛΙΑ, (που έχει ενοικιάσει τον χώρο από την ΑΞΕ ΑΣΤΗΡ), προωθεί σχέδια υπερεντατικής εκμετάλλευσης του χώρου με 35.300 τετρ. μέτρα κτίσματα. Σε αυτά περιλαμβάνονται: ξενοδοχειακό συγκρότημα 20.000 τ.μ., κτίριο πολλαπλών χρήσεων 6.500 τ.μ., εμπορικό κέντρο, εστιατόρια, και κτίρια κατάλληλα για νυχτερινά κέντρα, υδροψυχαγωγικό πάρκο 30 στρεμμάτων και πισίνα 10 στρεμμάτων, καθώς και κολοσιαίο πάρκινγκ 50 στρεμμάτων.

Αυτά φυσικά δεν περιλαμβάνονται στις χρήσεις που προβλέπει ο οικιστικός νόμος. Το πλέον απρόσμενο ήταν η απόφαση του Δασάρχη Πειραιά στις 20-11-1998¹³⁰, με την οποία το δάσος των Αστεριών χαρακτηρίζεται ως "χορτολιβαδική έκταση" στο σύνολο του...

Ήδη έχει παρέμβει ο εισαγγελέας Πειραιά, ενώ ο Υφυπουργός Γεωργίας έχει δηλώσει στη Βουλή, ότι τα Αστέρια είναι δάσος και άρα τα σχέδια της εταιρείας ΕΣΤΡΕΛΙΑ δεν είναι πραγματοποιήσιμα...

Ένα ακόμα πρόβλημα που θα αντιμετωπίσει στο μέλλον η Γλυφάδα θα είναι και η μετατροπή της Λ.Ποσειδώνος σε λεωφόρο ταχείας κυκλοφορίας (από το Δέλτα Φαλήρου ως το Ελληνικό προς το παρόν). Τα σχέδια προβλέπουν προσθήκη και τέταρτης λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και ανισόπεδους κόμβους στη Λ. Αμφιθέας, στην Αγ. Δημητρίου και Λ. Αλίμου. Εάν, αυτά τα σχέδια, επεκταθούν και προς τη Γλυφάδα οι συνέπειες θα είναι τραγικές για τη σχέση πόλης και θάλασσας. Η Λεωφόρος Ποσειδώνος θα επιβαρυνθεί με αφάνταστο κυκλοφοριακό φόρτο και η γειτνίαση με τη θάλασσα θα θεωρείται μειονέκτημα, αφού αντί για γαλήνη θα εκπέμπει πλέον θόρυβο, καυσαέριο και νέφος.

Παράλληλα η κατασκευή της πέμπτης μαρίνας, παρά την αντίθεση των κατοίκων, θα στερήσει και το τελευταίο κομμάτι ελεύθερης παραλίας στη Γλυφάδα.

Με την ολοκλήρωση του Αεροδρομίου των Σπάτων αναμένεται και αύξηση του πληθυσμού έως 50% τα επόμενα δέκα χρόνια στους παραλιακούς Δήμους.

Αυτό σημαίνει φυσικά οικονομική ανάπτυξη αλλά και περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Η εγρήγορση των κατοίκων θα μπορούσε να αποβεί καθοριστική για την περιφρούρηση του περιβάλλοντος και της ποιότητας της ζωής στη πόλη. Έτσι οι πόλεις δεν θα αναπτύσσονται ερήμην των πολιτών.!

11.3. Υποδομή Υποστήριξης

11.3.1 Υδρευση

Η ύδρευση, όπως ήταν φυσικό, ήταν το κύριο μέλημα των δημιουργών της Γλυφάδας. Με δεδομένη την μορφολογία της περιοχής απουσίαζαν από αυτή οι πηγές και τα ποτάμια που θα μπορούσαν να υδρεύσουν τον πρώτο συνοικισμό της νεοσύστατης πόλης. Έτσι η διάνοιξη πηγαδιών ήταν η μόνη λύση για την ύδρευση, τα πρώτα χρόνια ύπαρξης, της Γλυφάδας.

Τα πρώτα πηγάδια ανοίχθηκαν στο τσιφλίκι της Πυρναρής

¹³⁰ Εφημερίδα της συντονιστικής επιτροπής για τη διάσωση της παραλίας του Σαρωνικού, Απρίλιος 1999

για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας του. Όταν το 1925 εγκρίθηκε το πρώτο σχέδιο για τη Γλυφάδα, οι νέοι ιδιοκτήτες φρόντισαν να ανοίξουν νέα πηγάδια, εκτός από τα κοινόχρηστα που υπήρχαν στην περιοχή του δάσους της Γλυφάδας. Δεν υπήρχε βέβαια δίκτυο ύδρευσης και η διανομή του νερού γινόταν από τους νερουλάδες. Οι ανάγκες της πόλης σε νερό αύξαναν μαζί με τον πληθυσμό αλλά και τους επισκέπτες των λουτρών και έτσι στο τέλος της δεκαετίας του 1930 τα πηγάδια ήταν πλέον πολλά, ενώ δημιουργήθηκε και το πρώτο δίκτυο ύδρευσης της κοινότητας.

Κατά την διάρκεια της κατοχής επιτάχθηκαν πολλά ιδιωτικά πηγάδια και το νερό τους διοχετεύτηκε στο κοινοτικό δίκτυο ύδρευσης. Η πρώτη κύρια δεξαμενή για την συγκέντρωση και διανομή του νερού κατασκευάστηκε στην περιοχή του δάσους της Γλυφάδας, ενώ τα τέσσερα μεγάλα πηγάδια της περιοχής είχαν ανοιχθεί κοντά στο παλιό εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου, στην διασταύρωση των οδών Ανθέων και Γούναρη, κοντά στην εκκλησία του Αγίου Τρύφωνα και μεταξύ των οδών Ζέρβα και Άλσους. Τα υπόγεια ύδατα της Γλυφάδας ήταν αρκετά για την κάλυψη των αναγκών της κοινότητας και μάλιστα έφταναν για την τροφοδοσία και διπλανών συνοικισμών, όπως της Βουλιαγμένης. Αργότερα με την ανάπτυξη της Τερψιθέας δημιουργήθηκε και δεύτερη δεξαμενή κοντά στο σπήλαιο του Προφήτη Ηλία μαζί με αντλιοστάσιο.

Η ποιότητα του νερού της Γλυφάδας δεν πρέπει να ήταν και τόσο καλή αν κρίνει κανείς από το όνομα της πόλης, το οποίο δίνεται σε τόπους όπου το νερό λόγω πρόσμιξης με το θαλασσίνο είναι γλυφό.

Την δεκαετία του 1950 το δίκτυο της ΟΥΛΕΝ (εταιρίας ύδρευσης της Αθήνα) έφτασε στη Γλυφάδα και έτσι οι παραδοσιακοί νερουλάδες άρχισαν να εξαφανίζονται. Τότε δόθηκε ώθηση στην ανάπτυξη της πόλης, όσον αφορούσε στον τομέα της τουριστικής εκμετάλλευσης. Το νερό ήταν πια και πολύ και καλής ποιότητας και έφθανε σε κάθε σπίτι. Η διάδοχη κατάσταση της ΟΥΛΕΝ, η κρατική πια ΕΥΔΑΠ, έχει εξασφαλίσει την ομαλή υδροδότηση της πόλης με το δίκτυο της, το οποίο βρίσκεται γενικώς σε καλή κατάσταση.

Η κατανάλωση νερού ημερησίως, υπερβαίνει κατά πολύ τα φυσιολογικά ποσά για πόλη 100 000 περίπου κατοίκων, εξ αιτίας της χρήσης, μέρους του νερού της ΕΥΔΑΠ, για την φροντίδα και την διατήρηση πρασίνου - ιδιωτικών κήπων. Στην περιοχή, ιδίως κατά την περίοδο 1991-1993 που παρατηρήθηκε έλλειψη νερού, λόγω ανομβρίας, εξορύχθησαν γεωτρήσεις, κατά κανόνα χωρίς άδεια, για το πότισμα των κήπων. Έτσι δεν είναι δυνατός ο υπολογισμός των απολήψεων νερού από αυτές. Ο υδροφόρος ορίζοντας πάντως δεν είναι σε μεγάλο βάθος.

Υπάρχουν δυο γεωτρήσεις στις διασταυρώσεις της οδού Μεταξά με τις οδούς Γρηγορίου Λαμπράκη και Αγίου Κωνσταντίνου, το νερό των οποίων διοχετεύεται σε δίκτυο και χρησιμοποιείται για το πότισμα κυρίως των φυτών της παραλιακής ζώνης και αυτών της οδού Μεταξά. Γίνεται όμως μεταφορά νερού με υδροφόρα αυτοκίνητα για την εξυπηρέτηση και άλλων περιοχών. Το νερό αυτό μάλιστα διατίθεται δωρεάν στους κατοίκους για το πότισμα των κήπων.

11.3.2 Αποχέτευση

Η αποχέτευση των ομβρίων υδάτων είναι ένα από τα μεγάλα προβλήματα της πόλης. Όπως αναφέρθηκε και αλλού, όλα τα φυσικά ρεύματα της περιοχής καλύφθηκαν κατά την διάρκεια της οικοδόμησης της πόλης, χωρίς να ληφθεί μέριμνα για την αποχέτευση των νερών κατά την διάρκεια ακόμα και μετρίως εντάσεως βροχοπτώσεων. Η έλλειψη διεξόδου του νερού που κατεβαίνει από το βουνό, σε συνδυασμό με την κάλυψη όλο και περισσότερου εδάφους από συμπαγή υλικά (

τσιμέντο, πλάκες, ασφαλτος), που εμποδίζουν την κατείσδυση του βρόχινου νερού στο υπέδαφος και την αυξανόμενη ένταση των καιρικών φαινομένων, προκαλούν συχνά πλημμυρικά συμβάντα στην πόλη. Οι περιοχές που πλήττονται είναι κυρίως στην παραλία, η κατάσταση όμως είναι δύσκολη και για τους παραιοκούντες και χρησιμοποιούντες την οδό Βουλιαγμένης και τις οδούς Ζέππου, Γρηγορίου Λαμπράκη κυρίως, αλλά και άλλες οδούς.

Το δίκτυο των ομβρίων αποτελείται από το πρωτεύον και το δευτερεύον δίκτυο. Το πρωτεύον σύμφωνα με τον σχεδιασμό του θα έχει μήκος 22 Km, ενώ μέχρι τώρα έχουν κατασκευασθεί και κατασκευάζονται 11 Km. Έχουν δημοπρατηθεί και η κατασκευή τους αρχίζει εντός του 1999 άλλα 4 Km. Το δευτερεύον δίκτυο έχει σχεδιαστεί με μήκος 80 έως 100 Km και η κατασκευή του προγραμματίζεται για το άμεσο μέλλον. Αποδέκτες των ομβρίων υδάτων μέσω των κεντρικών αγωγών είναι οι Α', Β' και Γ' μαρίνες της Γλυφάδας , η πρόσφατη όμως εμπειρία μιας καλοκαιρινής καταιγίδας, κατά την οποία προκλήθηκαν ζημιές στα ελλιμενισμένα σκάφη, δημιούργησαν προβληματισμούς για το έργο αυτό.

Τα ακάθαρτα ύδατα σήμερα, μέσω ενός πρωτεύοντος δικτύου και με την βοήθεια αντλιοστασίων, οδηγούνται στο αποχετευτικό δίκτυο της ΕΥΔΑΠ και από εκεί στο κέντρο βιολογικού καθαρισμού της Ψυττάλειας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τον καθαρισμό της θάλασσας της Γλυφάδας που είχε ρυπανθεί από τους αγωγούς ακαθάρτων, με την εκβολή τους σε μικρή απόσταση από την παραλία. Το πρωτεύον δίκτυο ακαθάρτων έχει ολοκληρωθεί και απομένει η ολοκλήρωση και του δευτερεύοντος δικτύου. Το προς κατασκευήν δευτερεύον δίκτυο που έχει εναπομένει είναι 18 έως 20 km, με χρονικό ορίζοντα αποπεράτωσης το 2000. Το ποσοστό του μήκους του δικτύου που έχει κατασκευαστεί είναι το 90% περίπου.

Συμπερασματικά, η αλόγιστη χρήση γης κατά το παρελθόν με την οικοπεδοποίηση και την κάλυψη των ρευμάτων έχει δημιουργήσει πρόβλημα για την αποχέτευση των ομβρίων υδάτων. Δυστυχώς τα έργα που εκτελέστηκαν δεν φαίνεται να λύνουν το πρόβλημα καθώς, το δίκτυο δεν μπορεί να ανταποκριθεί στο φορτίο νερού κατά την περίοδο έντονων καιρικών φαινομένων. Θα χρειαστούν πολλά και τολμηρά έργα προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα, καθώς και η διαρκής επαγρύπνηση των υπηρεσιών του Δήμου για την ομαλή λειτουργία του δικτύου. Ας ελπίσουμε ότι θα διδαχθούμε από τα σφάλματα του παρελθόντος και δεν θα τα επαναλάβουμε παραβιάζοντας τους φυσικούς κανόνες στο σχεδιασμό και την εκτέλεση των διαφόρων κατασκευών ιδιωτικών και δημοσίων. Παράλληλα, πρέπει να ενταθεί και ο έλεγχος των παραθαλασσιών κέντρων για την περίπτωση απόρριψης αστικών λυμάτων στη θάλασσα ή σε παρακείμενους βόθρους, αφού για την σύνδεση τους με το δίκτυο υπάρχουν τεχνικά προβλήματα, για την λύση των οποίων απαιτείται αυξημένο οικονομικό κόστος.

11.3.3 Στερεά Απόβλητα

Τα οικιακά απορρίμματα αποτελούν τον κύριο όγκο των στερεών αποβλήτων του Δήμου της Γλυφάδας. Η συλλογή τους από τις υπηρεσίες καθαριότητας του Δήμου γίνεται σε καθημερινή βάση. Τα οικιακά απορρίμματα οδηγούνται στο σταθμό μεταφόρτωσης που βρίσκεται στη νότια πλευρά του δάσους της Γλυφάδας, δίπλα από το δημοτικό χώρο στάθμευσης των απορριμματοφόρων και άλλων αυτοκινήτων του Δήμου. Από το σταθμό μεταφόρτωσης τα απορρίμματα μεταφέρονται στο χώρο υγειονομικής ταφής των Άνω Λιοσίων. Η ημερησίως παραγόμενη ποσότητα οικιακών απορριμμάτων υπολογίζεται ότι ανέρχεται σε 80 τόνους.

Τα ογκώδη στερεά απόβλητα, όπως μπάζα από κατασκευές οικοδομών και δρόμων, κλαδιά δένδρων και άλλα έχουν όγκο 12 000 m³ μηνιαίως. Συγκεντρώνονται και αυτά από τις υπηρεσίες του Δήμου και οδηγούνται στη χωματερή των Άνω Λιοσίων. Η μεταφορά όλων των στερεών αποβλήτων γίνεται προς τους χώρους διάθεσης με τα απορριμματοφόρα αυτοκίνητα του Δήμου, ενώ δεν προηγείται κανένα είδος επεξεργασίας.

Το πρόβλημα της διάθεσης των στερεών αποβλήτων είναι μεγάλο για τον Δήμο της Γλυφάδας και όχι μόνον για αυτόν, αλλά και για όλους τους Δήμους της Αττικής. Ο κορεσμός της περιοχής των Άνω Λιοσίων οδηγεί τους κατοίκους και την Δημοτική αρχή εκείνης της περιοχής σε αποκλεισμούς της χωματερής, με αποτέλεσμα τη συσσώρευση των αποβλήτων στους δρόμους τόσο των άλλων Δήμων όσο και της Γλυφάδας, γεγονός, που προφανώς έχει επιπτώσεις και στη λειτουργία της πόλης αλλά και στην υγεία των κατοίκων. Η αναζήτηση νέου χώρου διάθεσης και υγειονομικής ταφής των στερεών αποβλήτων του λεκανοπεδίου Αττικής, είναι θέμα περίπλοκο και για την αντιμετώπιση του απαιτούνται γενναίες αποφάσεις από την κεντρική εξουσία, αφού φαίνεται ότι η τοπική Αυτοδιοίκηση δεν μπορεί να λύσει το πρόβλημα.

Οι κάτοικοι της Γλυφάδας έχουν και αυτοί μερίδιο ευθύνης για την εικόνα που παρουσιάζουν οι ακάλυπτοι χώροι της πόλης. Περιμετρικά, το δάσος της Γλυφάδας, τα μη οικοδομημένα οικόπεδα, τα εγκαταλελειμμένα σπίτια και άλλοι δημόσιοι χώροι, γίνονται χώροι απόθεσης ογκωδών κυρίως στερεών αποβλήτων, αλλά δυστυχώς όχι μόνον αυτών. Η κατάσταση αυτή ιδίως τους θερινούς μήνες ενέχει κινδύνους για την εκδήλωση πυρκαγιών και μάλιστα μέσα σε κατοικημένες περιοχές. Πρέπει να ενταθεί η προσπάθεια ευαισθητοποίησης των πολιτών για αυτό το θέμα, που κάθε άλλο παρά προάγει τον πολιτισμό μας.

Υπήρξαν σχέδια, από την Δημοτική Αρχή, για την εγκατάσταση στις πλαγιές του Υμηττού, σταθμού μερικής επεξεργασίας των στερεών αποβλήτων με σκοπό την μείωση του όγκου τους, τα οποία όμως δεν υλοποιήθηκαν και παρέμειναν σχέδια, αφού δεν συνάντησαν την καθολική αποδοχή των φορέων της περιοχής.

Συμπερασματικά, δεν μπορούμε να πούμε ότι τα προβλήματα που συναρτώνται με την συλλογή και διάθεση των στερεών αποβλήτων, έχουν βρει καθ' ολοκληρίαν την λύση τους. Για τη λύση στο πρόβλημα της συλλογής των απορριμμάτων, πρέπει να συνεισφέρουν και οι κάτοικοι, οι οποίοι δεν πρέπει να παραμένουν απαθείς στη μετατροπή των ελευθέρων χώρων σε μικρές χωματερές, αλλά και η Δημοτική Αρχή που πρέπει να εντείνει τις προσπάθειες της για συχνότερο καθαρισμό των ακάλυπτων χώρων, αλλά και την αστυνόμευση όλης της περιοχής. Η διάθεση και επεξεργασία των στερεών αποβλήτων ξεφεύγει από τις δυνατότητες της Δημοτικής Αρχής και πρέπει με την στήριξη όλων να λυθεί σε κεντρικό επίπεδο, χωρίς τον υπολογισμό οικονομικού και πολιτικού κόστους και με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.

11.3.4 Οχλούσες Θέσεις

Στην περιοχή της Γλυφάδας δεν λειτουργούν εργοστάσια, δεν υπάρχουν λατομεία, ούτε και μεγάλες δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων. Έτσι οι οχλούσες θέσεις, όσον αφορά την μόλυνση του περιβάλλοντος περιορίζονται στο Δημοτικό κοιμητήριο που βρίσκεται μέσα στην πόλη και στα σημεία πώλησης υγρών κυρίως, καυσίμων.

Το Δημοτικό κοιμητήριο βρίσκεται στην οδό Αθηνών και τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του δεν ενοχλούσε την λειτουργία της πόλης, αφού δεν βρισκόταν μέσα σε αυτή. Καθώς όμως η πόλη αναπτυσσόταν, προοδευτικά βρέθηκε μέσα στην καρδιά της πόλης, κάτι που προφανώς δεν είναι ευχάριστο για αυτή. Με δεδομένη την μικρή

του έκταση και την αδυναμία του να ικανοποιήσει τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας, καθώς και την έλλειψη της όποιας υποδομής, είναι αναγκαία η μεταφορά του σε άλλη θέση εκτός της πόλης, όπου θα πληρούνται οι προδιαγραφές ενός σύγχρονου κοιμητηρίου.

Τα σημεία εμπορίας υγρών καυσίμων αποτελούν τα άλλα σημεία περιβαλλοντικής όχλησης για την πόλη. Υπάρχουν αρκετοί σταθμοί πώλησης υγρών καυσίμων, οι δεξαμενές των οποίων είναι μεν υπόγειες για λόγους ασφαλείας, αλλά παρ' όλα αυτά από διαρροές καυσίμων και ορυκτελαίων μολύνεται το έδαφος και μάλιστα με μακροχρόνιες επιπτώσεις για το έδαφος, αλλά και για τα υπόγεια ύδατα. Είναι μάλιστα χαρακτηριστική η ύπαρξη σταθμών πώλησης υγρών καυσίμων, κάτω από κατοικίες, γεγονός μάλλον επικίνδυνο σε περίπτωση ατυχήματος. Μικρής έκτασης μόλυνση προκαλούνται και από τα συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων με την ανεξέλεγκτη διάθεση των αποβλήτων τους.

Τα λίγα κοπάδια προβάτων που βρίσκονται στην άκρη της πόλης και πάνω από τον οικισμό Αίγλη δεν είναι σε θέση να προκαλέσουν αξιόλογη μόλυνση του υδροφόρου ορίζοντα με νιτρικά άλατα, ενώ στη Γλυφάδα δεν υπάρχει λιπαινόμενη γεωργική γη.

Τέλος η ύπαρξη και λειτουργία ενός εργαστηρίου μαρμάρου στην οδό Γεωργίου Γεννηματά στην περιοχή Εργατικών Στελεχών δεν προκαλεί μεγάλη όχληση.

Στις οχλούσες περιοχές θα πρέπει να περιληφθούν και οι πηγές ηχορρύπανσης που δεν είναι και λίγες στην Γλυφάδα. Αιτία για αυτό είναι τα πολλά κέντρα διασκέδασης που λειτουργούν στην πόλη. Αυτά που βρίσκονται στην παραλία ενοχλούν κυρίως τους θερινούς μήνες, όταν είναι υπαίθρια, ενώ τα άλλα που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης παρέχουν όχληση καθ' όλο το έτος. Η λειτουργία τόσων κέντρων διασκέδασης προκαλεί γενικότερη όχληση στους κατοίκους της πόλης καθώς επιβαρύνει το κυκλοφοριακό στο κέντρο και την παραλία. Το θέμα είναι ότι, σχεδόν όλα τα καταστήματα αυτά δεν λειτουργούν νόμιμα καθώς οι άδειες λειτουργίας που έχουν λάβει, δεν προβλέπουν την χρήση μουσικής μετά την ενδέκατη νυχτερινή ώρα. Τα καταστήματα δε της παραλίας δεν είναι βέβαιο ότι έχουν και πολεοδομική νομιμότητα.

Τέλος, οχλούσες περιοχές όσον αφορά την μόλυνση της θάλασσας είναι και οι μαρίνες της παραλίας, αφού ο ελλιμενισμός τόσων σκαφών δεν μπορεί παρά να προκαλεί έστω και μικρής έκτασης ρύπανση.

11.3.5 Συγκοινωνίες

Στη δεκαετία του 1920 η συγκοινωνία με την Αθήνα γινόταν μέσω της ασφαλτοστρωμένης οδού Φαλήρου με αυτοκίνητα, κατά κύριο λόγο, αλλά και δια της οδού Αθηνών - Βάρης με καρά. Στο τέλος της δεκαετίας του 1930, η συγκοινωνία με την Αθήνα γίνεται μέσω της παλαιάς οδού Βουλιαγμένης και με ειδικά φορτηγά διασκευασμένα για τη μεταφορά ανθρώπων. Η γραμμή αυτή έφτανε μέχρι τη Βούλα. Υπήρχε ειδική γραμμή για τα Λουτρά με λεωφορεία της εταιρίας, αλλά και σύνδεση των Λουτρών με το Φάληρο με πλοίο. Κατά τη διάρκεια της κατοχής κάθε συγκοινωνιακή γραμμή με την Αθήνα διακόπηκε και επαναλήφθηκε μετά το τέλος του πολέμου.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1950 βελτιώθηκε σημαντικά η οδική σύνδεση της πόλης με το κέντρο της Αθήνας. Ασφαλτοστρώθηκε η παλαιά οδός Αθηνών - Βάρης που αποτελεί κατά μεγάλο μέρος την σημερινή οδό Βουλιαγμένης μέχρι την περιοχή Καραπάνου. Συγχρόνως άρχισε η ασφαλτόστρωση των κεντρικών οδών και η χάραξη νέων δρόμων. Έτσι προοδευτικά η πόλη άρχισε να αποκτά δρόμους ικανούς να δεχθούν αυτοκίνητα και η επικοινωνία έγινε πιο εύκολη.

Σήμερα η κεντρική και νότια Γλυφάδα συνδέεται με το κέντρο της Αθήνας με δυο λεωφορειακές γραμμές και με τον Πειραιά με μία γραμμή, με πυκνά δρομολόγια. Με μια γραμμή συνδέεται και η Άνω Γλυφάδα με το κέντρο της Αθήνας και με τον Πειραιά. Υπάρχει ακόμη μια διαδημοτική λεωφορειακή γραμμή που συνδέει την Γλυφάδα με το Ελληνικό, τον Άλιμο, την Αργυρούπολη, την Ηλιούπολη, τον Υμηττό, το Παγκράτι, την Καισαριανή, τον Ζωγράφο, τον Ερυθρό Σταυρό, το Νέο Ψυχικό και καταλήγει στο Πολύγωνο. Υπάρχουν και τοπικές γραμμές που συνδέουν το κέντρο με τις συνοικίες της Γλυφάδας, ενώ και λεωφορεία του Δήμου εξυπηρετούν κάποιες ομάδες του πληθυσμού, εκτελώντας δρομολόγια. Τέλος, η Γλυφάδα σαν συγκοινωνιακό κέντρο μετεπιβίβασης συνδέεται και με άλλους δήμους αντιδιαμετρικά των Αθηνών, όπως η Βουλιαγμένη, η Βάρη και η Βάρκιζα.

11.3.6 Εκπαίδευση

Το πρώτο δημοτικό σχολείο που ιδρύθηκε στη Γλυφάδα στεγάστηκε σε μια παράγκα στην πλατεία Χωρικών και αυτό έγινε πριν την σύσταση της Κοινότητας το 1927. Όταν συστήθηκε η Κοινότητα το σχολείο μεταστεγάστηκε σε ξύλινο παράπηγμα, που κατασκευάστηκε από την Κοινότητα δίπλα από την εκκλησία του Αγίου Κωνσταντίνου. Το 1930 το σχολείο μεταφέρθηκε σε λιθόκτιστο κτίριο πίσω από το Ιερό της εκκλησίας του Αγίου Κωνσταντίνου. Το δεύτερο Δημοτικό Σχολείο ιδρύθηκε στον οικισμό του Βοσπόρου το 1933, ενώ το πλησιέστερο Γυμνάσιο ήταν αυτό του Παλαιού Φαλήρου. Το επόμενο Δημοτικό Σχολείο λειτούργησε το 1958 και στεγάστηκε σε ξύλινο παράπηγμα κοντά στην εκκλησία της Παναγίτσας της Άνω Γλυφάδας.

Κατά την διάρκεια της Γερμανικής κατοχής και συγκεκριμένα το 1941, η Κοινότητα προχώρησε στην ίδρυση παραρτήματος του Γυμνασίου Παλαιού Φαλήρου, αφού είχε διακοπεί η συγκοινωνία της Γλυφάδας με τις άλλες περιοχές. Το Γυμνάσιο στεγάστηκε κατ'αρχήν στην πλατεία της Γλυφάδας, κατόπιν στην παραλία και τέλος στο δάσος της Γλυφάδας το 1955 στο χώρο του παλαιού στρατοπέδου. Το σχολείο παρέμεινε στο χώρο αυτό μέχρι και το 1974, οπότε και μεταστεγάστηκε στο οικοδομικό τετράγωνο που περικλείεται από τις οδούς Αγίου Νικολάου, Ζέππου, Τατάκη και Άλσους.

Σήμερα στη Γλυφάδα λειτουργούν 19 Δημόσια Νηπιαγωγεία, 18 Δημοτικά Σχολεία, 7 Γυμνάσια, 6 Ενιαία Λύκεια, 1 ΤΕΕ και ένα Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης. Επίσης, λειτουργούν τρία ιδιωτικά σχολεία.

11.3.7 Τουρισμός

Όπως προαναφέρθηκε, η Γλυφάδα σχεδιάστηκε με την προοπτική της τουριστικής εκμετάλλευσης και με πόλο έλξης τα πρώτα χρόνια τα Λουτρά. Η καινοτομία που έφεραν τα Λουτρά, τα οποία λειτουργούσαν ως μικτά, είχαν σαν αποτέλεσμα να προκαλούν τα ήθη της σεμνότητας, εκείνη την εποχή, Ελληνικής κοινοβίας. Ωστόσο η κοινωνία της ανωτέρας οικονομικά τάξης της Αθήνας έκανε αποδεκτό το επιχείρημα. Έτσι από την αρχή της δεκαετίας του 1930 η Γλυφάδα είχε τουριστική υποδομή. Υπήρχαν, σύμφωνα με την εφημερίδα "Πολιτεία", διώροφη, κεντρική εγκατάσταση εστιατορίου με τρία παραρτήματα, αρκετά μπαρ, αμφιθεατρική πλατεία, κινηματογράφος, περίπτερο χορού λουσμένων, θαλάσσια παιγνίδια, εγκαταστάσεις κολυμβητικών αγώνων, πλατεία ποδοσφαίρου, κεντρικά αποδυτήρια με κομμωτήρια, οικογενειακά ιδιωτικά αναπαυτήρια, τένις, περίπτερο λασπόλουτρων, περίπτερο αστυνομίας, αμφιθέατρο μουσικής, χώροι περιπάτου και πολλά άλλα, που έδιναν

στους επισκέπτες την αίσθηση της άνεσης και της πολυτέλειας. Μέσα στο χώρο των λουτρών λειτουργούσαν περίπτερα στα οποία μπορούσαν να διανυκτερεύσουν οικογένειες και έτσι να παρατείνουν την παραμονή τους στην παραλία της Γλυφάδας. Παράλληλα και η κοινότητα οργανώνεται προς την κατεύθυνση της τουριστικής εκμετάλλευσης και ανοίγουν ταβέρνες και πανδοχεία.

Η κατάσταση αυτή συνεχίστηκε σε όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου η κατοχή, όμως, διέκοψε αυτή την πορεία. Οι εγκαταστάσεις των Λουτρών καταστράφηκαν και η πόλη δεν είχε πια πόρους από τον τουρισμό.

Μετά τον τέλος του πολέμου οι ανοιχτές πληγές του εμφυλίου δεν επέτρεψαν την πολυτέλεια της οργάνωσης της πόλης στο ίδιο πλαίσιο. Μόνο στις αρχές του 1950 οι συνθήκες γίνονται και πάλι ευνοϊκές για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Το 1955 άρχισε η λειτουργία των " Αστεριών ", της διάδοχης κατάστασης των Λουτρών και η πόλη άρχισε να αναπτύσσει πάλι την τουριστική υποδομή της. Τα "Αστέρια", ως τόπος φιλοξενίας κάθε υψηλού προσκεκλημένου του Ελληνικού κράτους, δίνουν αίγλη στην πόλη και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για προσέλκυση τουριστών υψηλών εισοδημάτων.

Στις δεκαετίες 1960 και 1970 κτίζονται ξενοδοχεία κατά μήκος της παραλίας, το πλείστον υψηλών προδιαγραφών για εκείνη την εποχή.

Παράλληλα, και άλλες επιχειρήσεις, όπως εστιατόρια και κέντρα διασκέδασης ανθίζουν στην περιοχή. Η κάμψη του τουρισμού στην περιοχή της Αθήνας αλλά και η υπερ προσφορά κλινών ανέκοψε την τουριστική ανάπτυξη στο τέλος της δεκαετίας 1980.

Η πόλη εξακολουθεί να έλκει τουρίστες καθώς οι υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρει είναι ικανοποιητικές. Τα ξενοδοχεία είναι αρκετά και καλά, λειτουργούν εστιατόρια πολυτελείας, ταβέρνες, υπάρχουν μαρίνες για την εξυπηρέτηση μικρών σκαφών, το γκολφ και πολλά κέντρα διασκέδασης που ικανοποιούν κάθε προτίμηση.

Συμπερασματικά, η πόλη δημιουργήθηκε με στόχο την τουριστική εκμετάλλευση, αναπτύχθηκε σε αυτή την κατεύθυνση, στην διαδρομή όμως και ιδίως τα τελευταία χρόνια ο χαρακτήρας της πόλης άλλαξε. Ο τουρισμός εξακολουθεί βέβαια να δίνει πόρους στην πόλη, η οποία αποτελεί και τόπο ψυχαγωγίας για πολλούς κατοίκους του Λεκανοπεδίου. Η υποδομή για την εξυπηρέτηση όλων αυτών των επισκεπτών της πόλης είναι ικανοποιητική. Υπάρχουν επιπτώσεις όμως, που σχετίζονται με την λειτουργία της πόλης και ιδίως με την ζωή των μονίμων κατοίκων, καθώς η όχληση που δημιουργείται από την ανεξέλεκτη λειτουργία επιχειρήσεων σχετικών με τους τομείς αυτούς είναι σημαντική.

11.3.8 Αθλητισμός

Το πρώτο αθλητικό σωματείο που ιδρύθηκε και δραστηριοποιήθηκε στη Γλυφάδα ήταν ο «Ποσειδών» το 1931.

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις ήταν υποτυπώδεις τα χρόνια εκείνα, με την ανάπτυξη όμως της πόλης δημιουργήθηκαν και οι αθλητικοί χώροι.

Η κατασκευή του κλειστού γυμναστηρίου και κολυμβητηρίου στην πλατεία Νυμφών, σε εποχή μάλιστα που δεν υπήρχαν άλλα στην περιοχή του λεκανοπεδίου, στις αρχές της δεκαετίας του 1970, έδωσαν ώθηση στις αθλητικές δραστηριότητες των κατοίκων της πόλης αλλά και των γειτονικών Δήμων.

Εκτός από τα παραπάνω, σήμερα στη Γλυφάδα υπάρχουν δύο γήπεδα ποδοσφαίρου χωρίς χλοοτάπητα, τρεις χώροι με γήπεδα αντισφαίρισης, αρκετά γήπεδα καλαθοσφαίρισης, ο χώρος του γκολφ και ναυταθλητικές εγκαταστάσεις του Αθλητικού Ναυτικού Ομίλου Γλυφάδας.

Αθλητικές Εγκαταστάσεις	
Κλειστά Γυμναστήρια	1
Κολυμβητήρια	1
Γήπεδα Ποδοσφαίρου	2
Γήπεδα Μπάσκετ	10
Γήπεδα Τένις	3
Άλλες Αθλητικές Εγκαταστάσεις	1

Πίνακας 11: Αθλητικές Εγκαταστάσεις Δ. Γλυφάδας

Πηγή: <http://www.ypes.gr>

Συμπερασματικά, η πόλη δε στερείται αθλητικών χώρων και εγκαταστάσεων, όμως λείπει ένα καλό γήπεδο ποδοσφαίρου, ενώ πάντα θα είναι επιθυμητά περισσότερα γήπεδα και για άλλα αθλήματα, όπως ποδηλασία κλπ.

* * * * *

ΜΕΡΟΣ Γ

Ανάλυση Ερωτηματολογίου

12.1 Μεθοδολογία της έρευνας

Η ερευνά περί χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, χωρικής δημογραφικής ανάλυσης και αναπτυξιακών προοπτικών αειφόρου οικιστικής οργάνωσης, έπρεπε να ολοκληρωθεί σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα 6 μηνών, από 3/5/2006 ως 30/9/2006. Έπρεπε να βρεθεί ένας τρόπος, ο οποίος να εξυπηρετεί τη συλλογή των στοιχείων, όσο το δυνατόν πιο γρήγορα. Επελέγη η αποστολή ενός ερωτηματολογίου, το οποίο περιελάμβανε 13 ερωτήσεις σχετικά με το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό του Δήμου Γλυφάδας, χωρίς να περιλαμβάνει ατομικά προσωπικά δεδομένα του κάθε εργαζόμενου (τα οποία προστατεύονται από το νόμο και το Σύνταγμα για το απόρρητο τους), πλην ορισμένων γενικών στοιχείων δημογραφικής ανάλυσης.

Έχοντας επιλέξει το δείγμα μας, το οποίο αποτελείτο κυρίως από στελέχη και εργαζόμενους του Δήμου Γλυφάδας, διαφόρων υπηρεσιών (κυρίως της τεχνικής υπηρεσίας), αιρετούς, αλλά και από πολίτες του Δήμου, που γνωρίζουν τα προβλήματα, πραγματοποιήθηκε η διαδικασία συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου από τους αρμοδίους. Αυτή η διαδικασία ήταν απαραίτητη για να διεξάγουμε αποτελεσματικά και οργανωμένα την ερευνά.

12.2 Χρονοδιάγραμμα Έρευνας

Θεωρήθηκε απαραίτητο η δημιουργία ενός χρονοδιαγράμματος, με το οποίο θα αποτελούσε χάρτη και πυξίδα στην διεξαγωγή της ερευνάς. Η πείρα αλώςτε έχει δείξει ότι χωρίς προγραμματισμό δεν γίνεται τίποτα σωστό. Το χρονοδιάγραμμα αυτό έπρεπε να προσφέρει την άνεση χρόνου που χρειαζόμασταν εμείς αλλά και οι δήμοι προκείμενου να ολοκληρωθεί ομαλά η ερευνά. Φυσικά έπρεπε να παρέχει ευελιξία ως προς τις αλλαγές του έτσι ώστε να μην ξεφεύγαμε από τα χρονικά περιθώρια που είχαμε θέσει και για αυτό υποστηριζότανε από ένα σύστημα ανατροφοδότησης (feedback). Φυσικά ελήφθη υπόψιν, η ιδιαιτερότητα της χρονικής περιόδου, παράγοντας παρά πολύ σημαντικός και καθοριστικός για την ερευνά, αφού, μεσολαβούσε καλοκαίρι με ότι συνεπάγεται από αυτό (άδειες, έλλειψη προσωπικού κ.λ.π.) και προεκλογική περίοδος των Δημοτικών και Νομαρχιακών εκλογών...

12.3 Δημιουργία Ερωτηματολογίου

Ο σχεδιασμός ενός ερωτηματολογίου δεν μπορεί να ξεκινήσει, πριν ολοκληρωθεί η προκαταρκτική εργασία του προσχέδιου. Κατά το στάδιο αυτό, αρχική ιδέα ήταν να δημιουργηθεί ένα ερωτηματολόγιο σύντομο, απλό και ουσιαστικό. Για να γίνει αυτό, έπρεπε να ληφθούν υπόψιν οι εξής παράγοντες:

1. Χρόνος συμπλήρωσης.
2. Σαφείς οδηγίες συμπλήρωσης.
3. Να μην υπάρχουν ασαφής ή αόριστες ερωτήσεις.
4. Να μην δημιουργείται αντίρρηση για αναπάντητες ερωτήσεις.

5. Να μην παραλείψουμε κάποιο βασικό θέμα.

6. Ευχάριστη και καθαρή εμφάνιση

Δημιουργήθηκε λοιπόν ένα **δομημένο ερωτηματολόγιο κλειστού τύπου**, με στόχο την προσέγγιση των αιρετών, στελεχών του Δήμου αλλά και κατοίκων της πόλης, όσον αφορά τη γνώμη τους αλλά και την αντίληψη που έχουν για τα διάφορα προβλήματα του Δήμου.

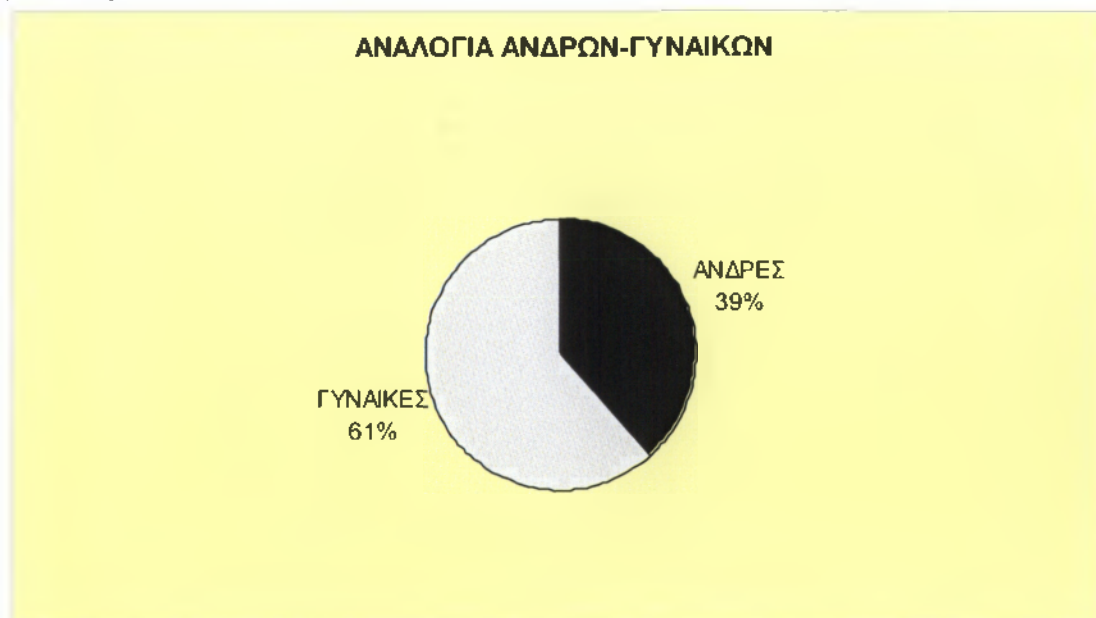
Οι ερωτήσεις που θα περιλαμβάνει το ερωτηματολόγιο βασίζονται σε 7 τύπους. Οι οποίοι είναι:

- *Λεκτικές ή ανοιχτές*, απάντηση που δίνεται μια ή περισσότερες λέξεις.
- *Κατάλογος*, προσφέρεται ένας κατάλογος θεμάτων, καθένα από το οποίο είναι επιλέξιμο.
- *Κατηγορία*, η απάντηση είναι μόνο μια ανάμεσα σε ένα δεδομένο κατάλογο κατηγοριών.
- *Ταξινόμηση*, ο αποκρινόμενος πρέπει να τοποθετήσει κάτι σε σειρά.
- *Κλίμακα*, διάφορων επιπέδων κλίμακες μετρήσεις. Απαιτούν προσεκτικό χειρισμό.
- *Ποσότητες*, η απάντηση είναι ένας αριθμός, που δίνει το ποσοστό ορισμένων χαρακτηριστικών.

Χρειάστηκε να γίνουν ορισμένες τροποποιήσεις στην δομή και στην διατύπωση των ερωτήσεων, καθώς και στο περιεχόμενο αυτών για να πάρει στη τελική του μορφή, η οποία βρίσκεται στο παράρτημα.

12.4 Ταυτότητα δείγματος

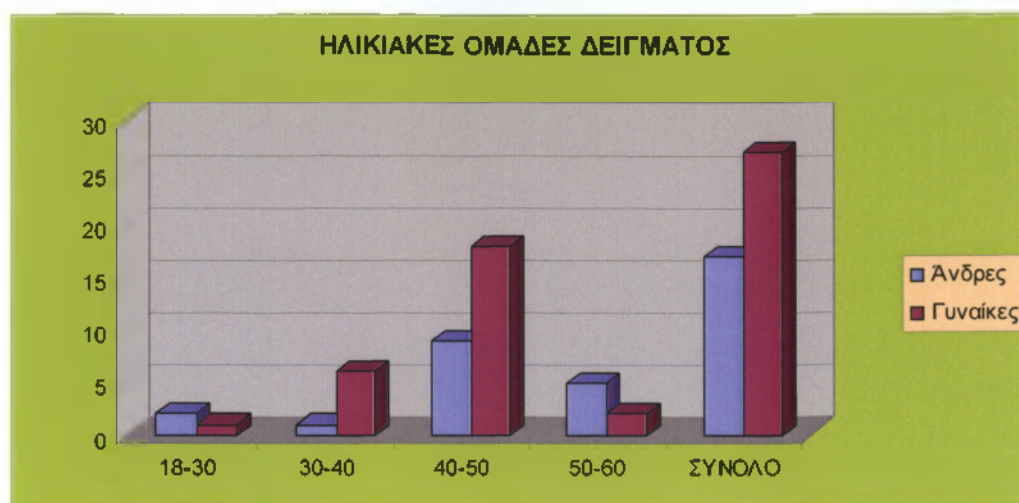
Το ερωτηματολόγιο της έρευνας, απαντήθηκε από 44 άτομα, εκ των οποίων το 39,64%, δηλ. τα 17 άτομα, ήταν άνδρες, ενώ το 61,36%, δηλ. 27 άτομα, ήταν γυναίκες.



Διάγραμμα 30: Αναλογία ανδρών-γυναικών δείγματος
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Η χρονολογία γέννησης του δείγματος απεικονίζεται στο παρακάτω διάγραμμα, το οποίο βασίζεται στον παρατιθέμενο πίνακα:

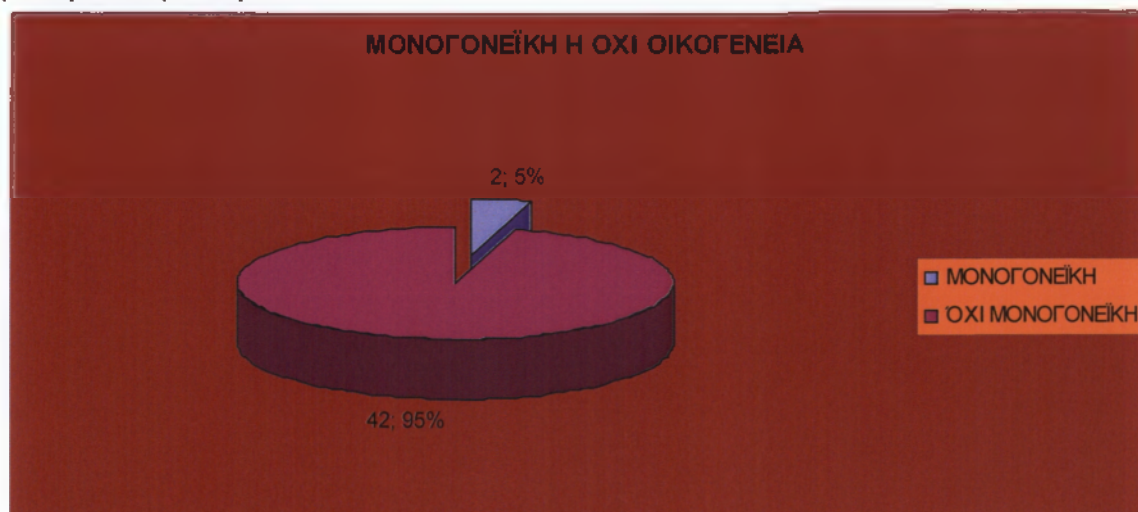
Ηλικιακές Ομάδες	18-30	30-40	40-50	50-60	ΣΥΝΟΛΟ
Άνδρες	2	1	9	5	17
Γυναίκες	1	6	18	2	27



Διάγραμμα 31: Χρονολογία γέννησης δείγματος
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

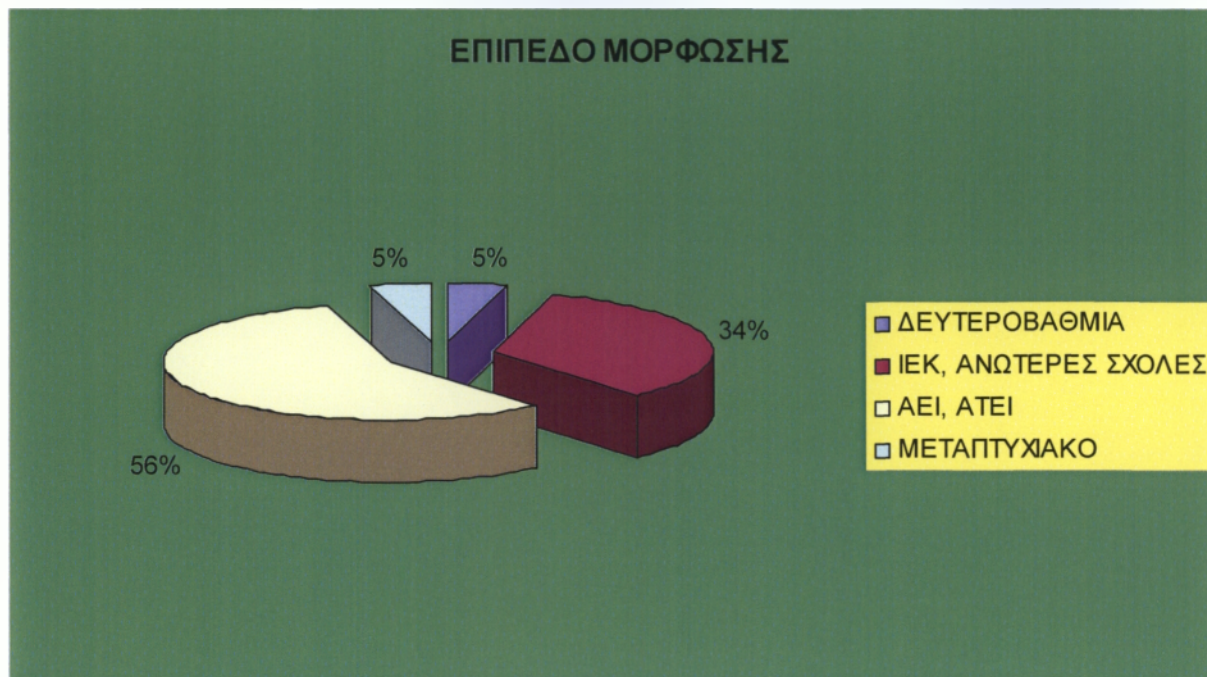
Όπως βλέπουμε, ποσοστό 29,41% των ανδρών ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 50-60, 52,94% ανήκει στην ομάδα ηλικιών 40-50, 5,88% ανήκει στην ομάδα 30-40 και 11,64% στην ομάδα 18-30. Αντιστοίχως για τις γυναίκες, 7,4% ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 50-60, 66,6% στην ομάδα 40-50, 22,2% στην ομάδα 30-40 και ποσοστό 3,7% ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 18-30.

Το 95,45% του δείγματος, δηλ. 42 άτομα που απάντησαν το ερωτηματολόγιο, δεν αποτελούν μονογονεϊκή οικογένεια, ενώ το 4,55%, δηλ. 2 άτομα αποτελούν μονογονεϊκή οικογένεια.



Διάγραμμα 32: Μορφή οικογένειας
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Όσον αφορά το επίπεδο μόρφωσης του δείγματος, 2 άτομα είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, 15 άτομα απόφοιτοι ανωτέρας σχολής, 25 άτομα απόφοιτοι Πανεπιστημίου (ΑΕΙ/ΑΤΕΙ) και 2 άτομα κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου.



Διάγραμμα 33: Επίπεδο μόρφωσης δείγματος
 Πηγή: Ιδία Ελεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Επιπλέον, το δείγμα δήλωσε πως 29 άτομα έχουν ιδιόκτητη κατοικία, ενώ 15 άτομα δεν έχουν ιδιόκτητη κατοικία.



Διάγραμμα 34: Ιδιοκατοίκηση
 Πηγή: Ιδία Ελεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

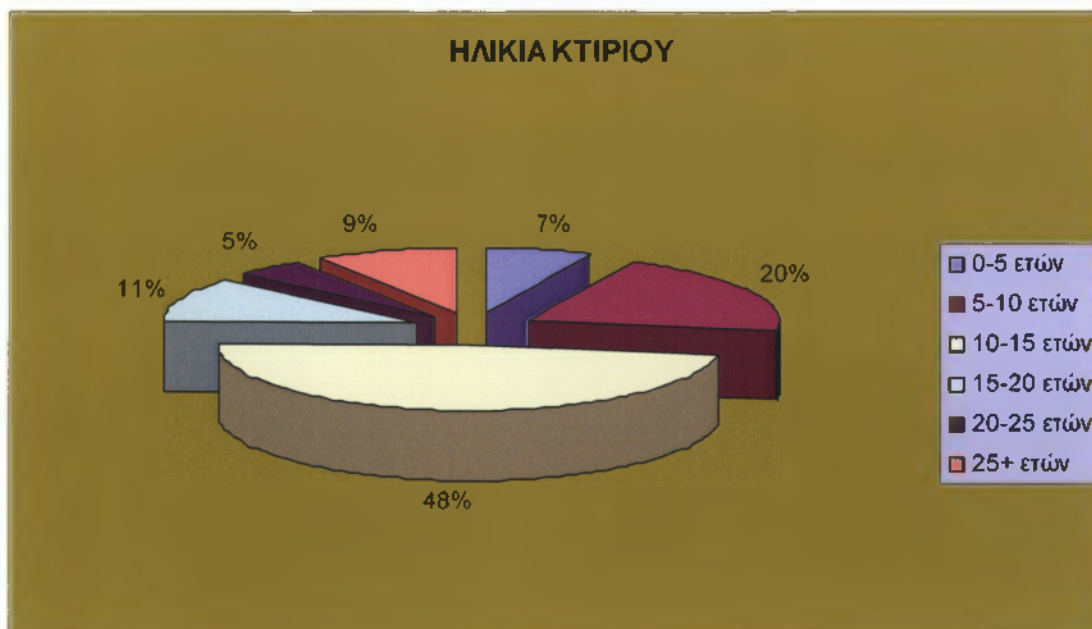
Όσον αφορά το κτίριο που διαμένουν τα άτομα που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο, 36 άτομα μένουν σε κτίριο 3 ή περισσότερων διαμερισμάτων, ενώ 8 άτομα μένουν σε μονοκατοικία.



Διάγραμμα 35: Μορφή κτιρίου

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Τέλος, το 7% του δείγματος μένει σε κατοικία 0-5 ετών, το 20% σε κατοικία 5-10 ετών, το 48% σε κατοικία 10-15 ετών, το 11% σε κατοικία 15-20 ετών, το 5% σε κατοικία 20-25 ετών και το 9% σε κατοικία άνω των 25 ετών.

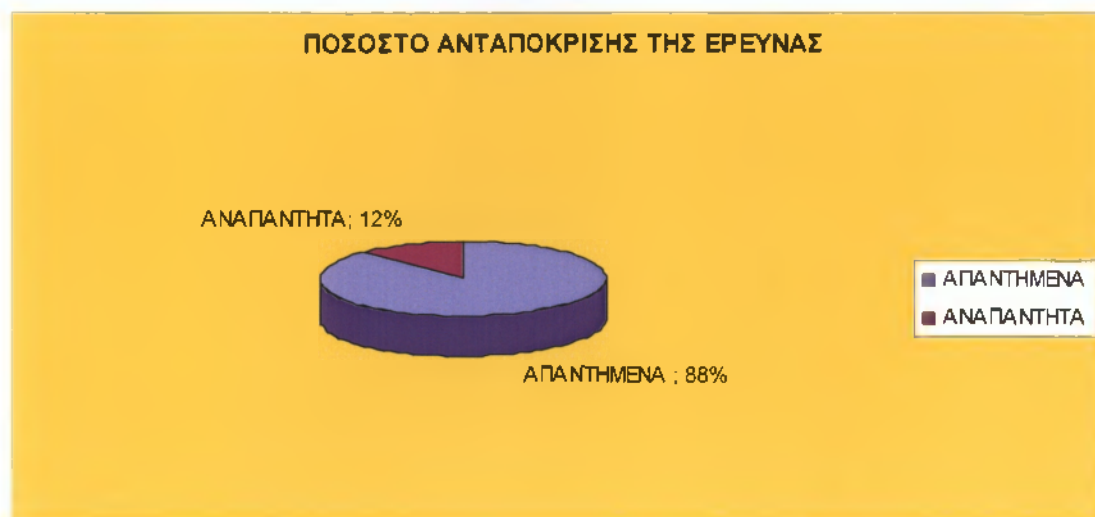


Διάγραμμα 36: ηλικία κτιρίου

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

12.4 Αποτελέσματα Ερωτηματολογίου

Η διαδικασία αποστολής των ερωτηματολογίων προς τους Δημοτικούς Υπαλλήλους και τους πολίτες του δείγματος ξεκίνησε από την 20/9/2006 και ολοκληρώθηκε στις 26/09/2006.



Διάγραμμα 16: Ποσοστό Ανταπόκρισης της έρευνας
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Τα άτομα που απάντησαν στα ερωτηματολόγια ήταν 44 από τους 50. Ουσιαστικά, ο βαθμός ανταπόκρισης ήταν **88%** του δείγματος. Οι προσδοκίες ήταν να ανταποκριθεί το 50% και άνω, με ιδανικό ποσοστό 70% - 80%.

12.5 Παρουσίαση Έρευνας

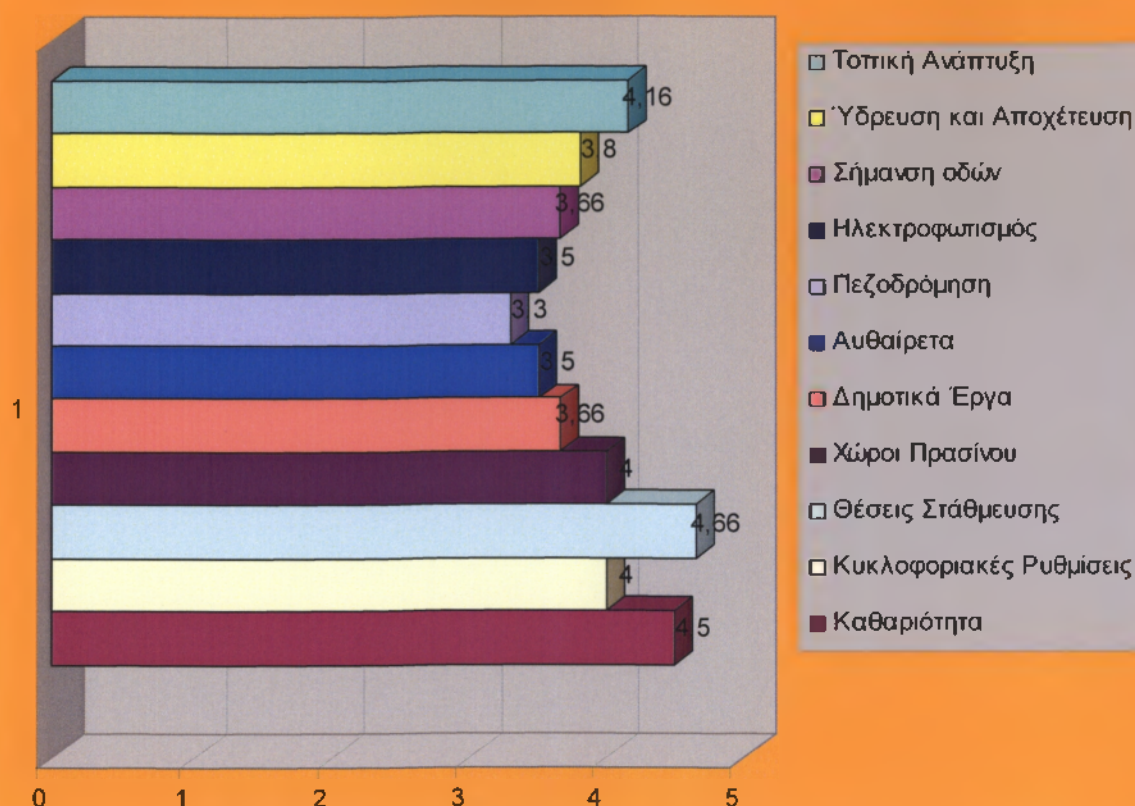
ΕΡΩΤΗΣΗ 1^η

Σε ποιούς από τους παρακάτω τομείς χρειάζεται, κατά τη γνώμη σας, να επικεντρώσει τις προσπάθειές της η Δημοτική Αρχή;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Καθαριότητα	
Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις	
Θέσεις Στάθμευσης	
Χώροι Πρασίνου	
Δημοτικά Έργα	
Αυθαίρετα	
Πεζοδρόμηση	
Ηλεκτροφωτισμός	
Σήμανση οδών	
Υδρευση & Αποχέτευση	
Τοπική Ανάπτυξη	
ΔΓ/ΔΑ	

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ



Διάγραμμα 17: Επικέντρωση προσπάθειας Δημοτικής Αρχής

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

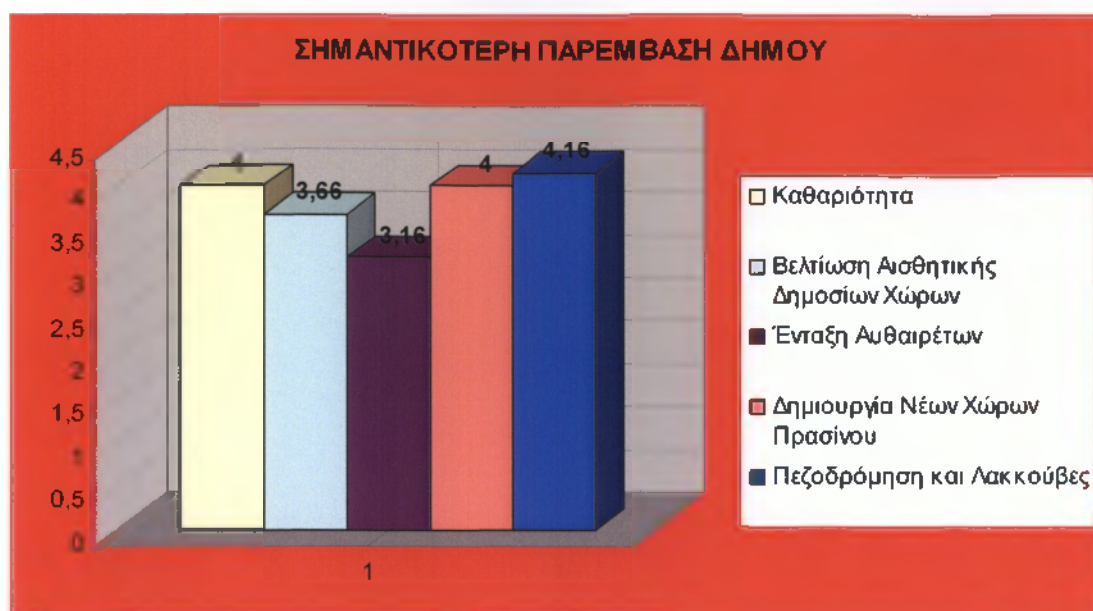
Όπως παρατηρούμε από το παραπάνω ραβδόγραμμα, η Δημοτική Αρχή πρέπει να επικεντρώσει τις προσπάθειές της κυρίως στις θέσεις στάθμευσης, που συγκεντρώνει τον υψηλότερο δείκτη (4,66). Ακολουθώντας, στην καθαριότητα (4,5), στην τοπική ανάπτυξη (4,16), στους χώρους πρασίνου (4), στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (4), ύστερα στην ύδρευση και αποχέτευση (3,8), στη σήμανση οδών (3,66), στα δημοτικά έργα (3,66), και τέλος στον ηλεκτροφωτισμό (3,5), στα αυθαίρετα (3,5) και στην πεζοδρόμηση (3,3)

ΕΡΩΤΗΣΗ 2^η

Ποιά από τις παρακάτω παρεμβάσεις του Δήμου θεωρείτε σημαντικότερη;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Μείωση Συντελεστή Δόμησης	
Καθαριότητα	
Βελτίωση αισθητικής δημόσιων Χώρων	
Ένταξη Αυθαιρέτων	
Δημιουργία νέων χώρων πρασίνου	
Πεζοδρόμηση και Λακούβες	
Άλλο:.....	



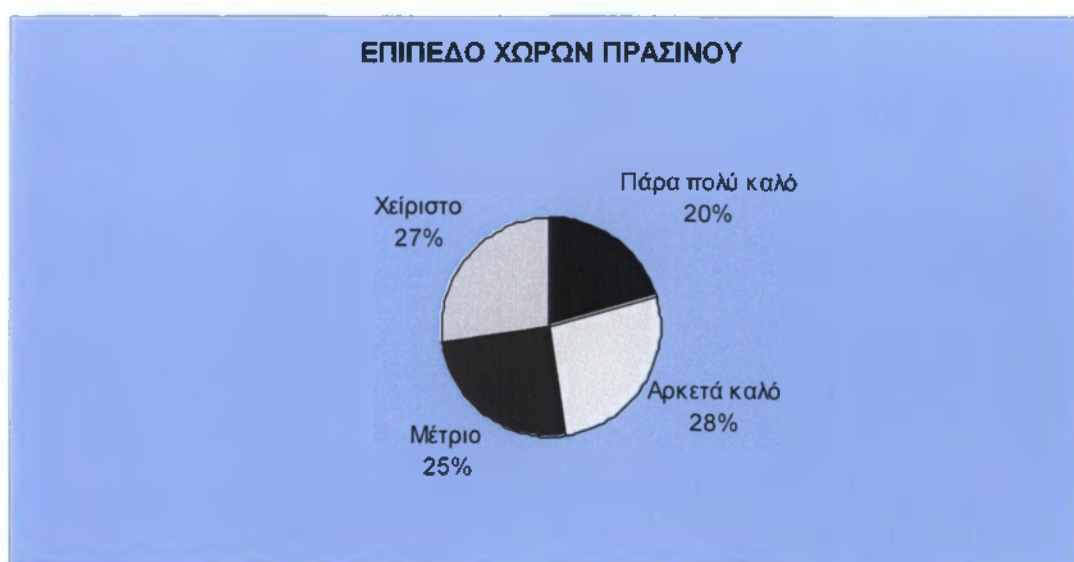
Διάγραμμα 18: Σημαντικότερη Παρέμβαση του Δήμου
 Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Όσον αφορά τη σημαντικότερη παρέμβαση του Δήμου, θεωρείται η πεζοδρόμηση και οι λακκούβες (4,16). Ακολουθούν η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου (4), η καθαριότητα (4), μετά η βελτίωση της αισθητικής των νέων χώρων (3,66) και τέλος η ένταξη των αυθαιρέτων (3,16).

ΕΡΩΤΗΣΗ 3^η

Θεωρείτε πως το επίπεδο των χώρων πρασίνου βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο;

Πάρα πολύ καλό	
Αρκετά καλό	
Καλό	
Μέτριο	
Χείριστο	
ΔΓ/ΔΑ	



Διάγραμμα 19: Επίπεδο χώρων πρασίνου
 Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

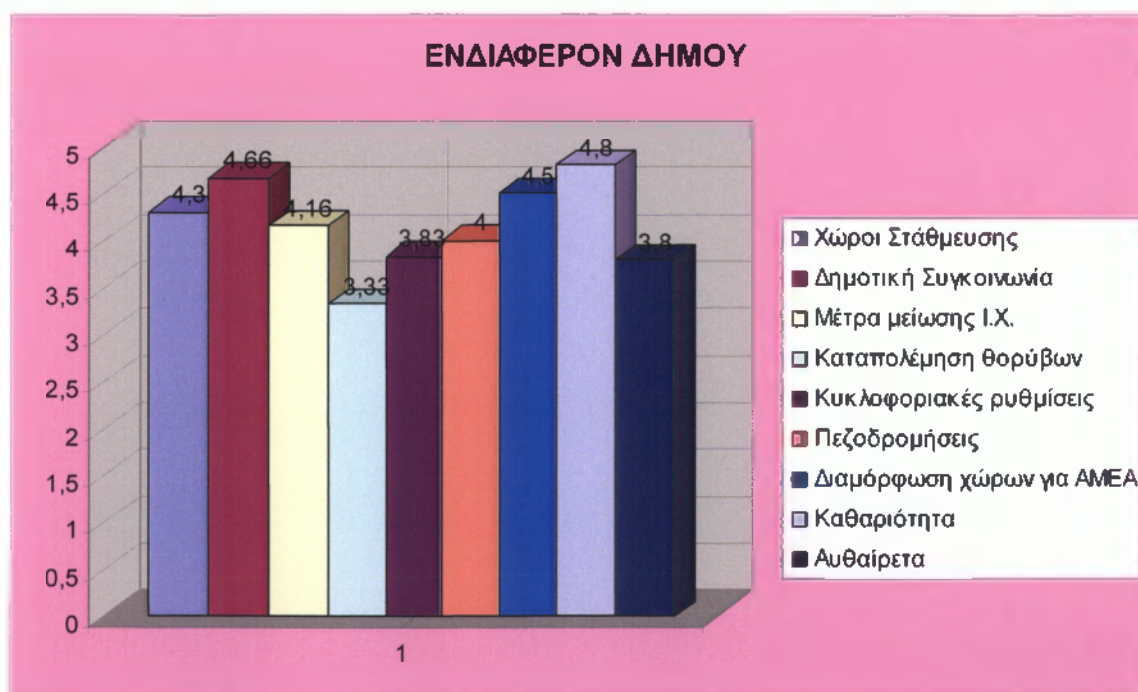
Ειδικά με το επίπεδο των χώρων πρασίνου, έχουμε μια διχογνωμία. Σχεδόν ίδια ποσοστά του δείγματος, θεωρούν πως το επίπεδο είναι χειρίστο (27%), μέτριο (25%), πάρα πολύ καλό (20%) και αρκετά καλό (28%), ποσοστό που επικρατεί των άλλων.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4^η

Σε ποιά από τα παρακάτω θέματα του Δήμου Γλυφάδας θα πρέπει ο Δήμος να επικεντρώσει το ενδιαφέρον του;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Χώροι Στάθμευσης	
Δημοτική Συγκοινωνία	
Μέτρα μείωσης χρήσης Ι.Χ.	
Καταπολέμηση θορύβων	
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	
Πεζοδρομήσεις	
Διαμόρφωση χώρων για ΑΜΕΑ	
Καθαριότητα	
Αυθαίρετα	
Άλλο:	
ΔΓ/ΔΑ	



Διάγραμμα 20: Επικέντρωση ενδιαφέροντος Δήμου
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, το σημαντικότερο θέμα που θα πρέπει να επικεντρώσει ο Δήμος της Γλυφάδας το ενδιαφέρον του, είναι η καθαριότητα, με δείκτη 4,8. Ακολουθούν η δημοτική συγκοινωνία (4,66), η διαμόρφωση χώρων για ΑΜΕΑ (4,5), οι χώροι στάθμευσης (4,3), τα μέτρα μείωσης χρήσης Ι.Χ. (4,16), οι πεζοδρομήσεις (4), οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (3,83), τα αυθαίρετα (3,8) και τέλος, η καταπολέμηση των θορύβων (3,33).

ΕΡΩΤΗΣΗ 5^η

Θεωρείτε πως ο Δήμος έχει πρόσθετες ανάγκες σε σχέση με το κυκλοφοριακό;

Ναι ☐

Όχι ☐



Διάγραμμα 21: Πρόσθετες ανάγκες κυκλοφοριακού

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Η συντριπτική πλειοψηφία του δείγματος, με ποσοστό 89% (39 άτομα), απάντησε πως ο Δήμος έχει πρόσθετες ανάγκες σε σχέση με το κυκλοφοριακό, σε αντίθεση με το 11% (5 άτομα) που απάντησαν πως δεν έχει.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6^η

Πιστεύετε πως απαιτείται η δημιουργία μιας ειδικής επιτροπής ή ενός ρυθμιστικού οργανισμού για την προστασία της περιοχής από την αυθαίρετη πολεοδόμηση;

Ναι ☐

Όχι ☐



Διάγραμμα 22: Αναγκαιότητα δημιουργίας ειδικής επιτροπής αυθαιρέτων

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

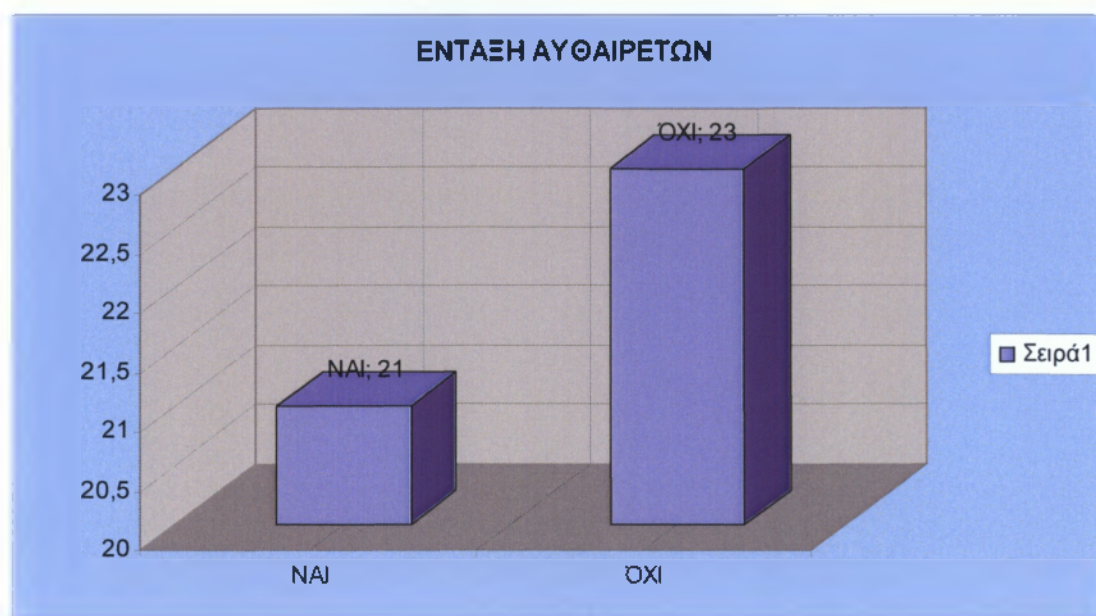
Σχετικά με τη σύσταση ή μη μιας ειδικής επιτροπής ή ενός ρυθμιστικού οργανισμού για την προστασία της περιοχής από την αυθαίρετη πολεοδόμηση, το 93% (41 άτομα) απάντησαν πως είναι απαραίτητη, σε αντίθεση με το 7% (3 άτομα) που απάντησαν πως δεν είναι απαραίτητη η σύσταση ενός τέτοιου οργανισμού ή επιτροπής.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7^η

Είστε υπέρ της ένταξης των αυθαιρέτων;

Ναι ☐

Όχι ☐



Διάγραμμα 23: Θέση δείγματος περί ένταξης αυθαιρέτων

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Διχογνωμία υπάρχει επίσης και στην ένταξη ή όχι των αυθαιρέτων. Ποσοστό 52,27%, που αντιστοιχεί σε 23 άτομα είναι κατά της ένταξης των αυθαιρέτων, σε αντίθεση με ποσοστό 47,73%, που αντιστοιχεί σε 21 άτομα, που είναι υπέρ της ένταξης.

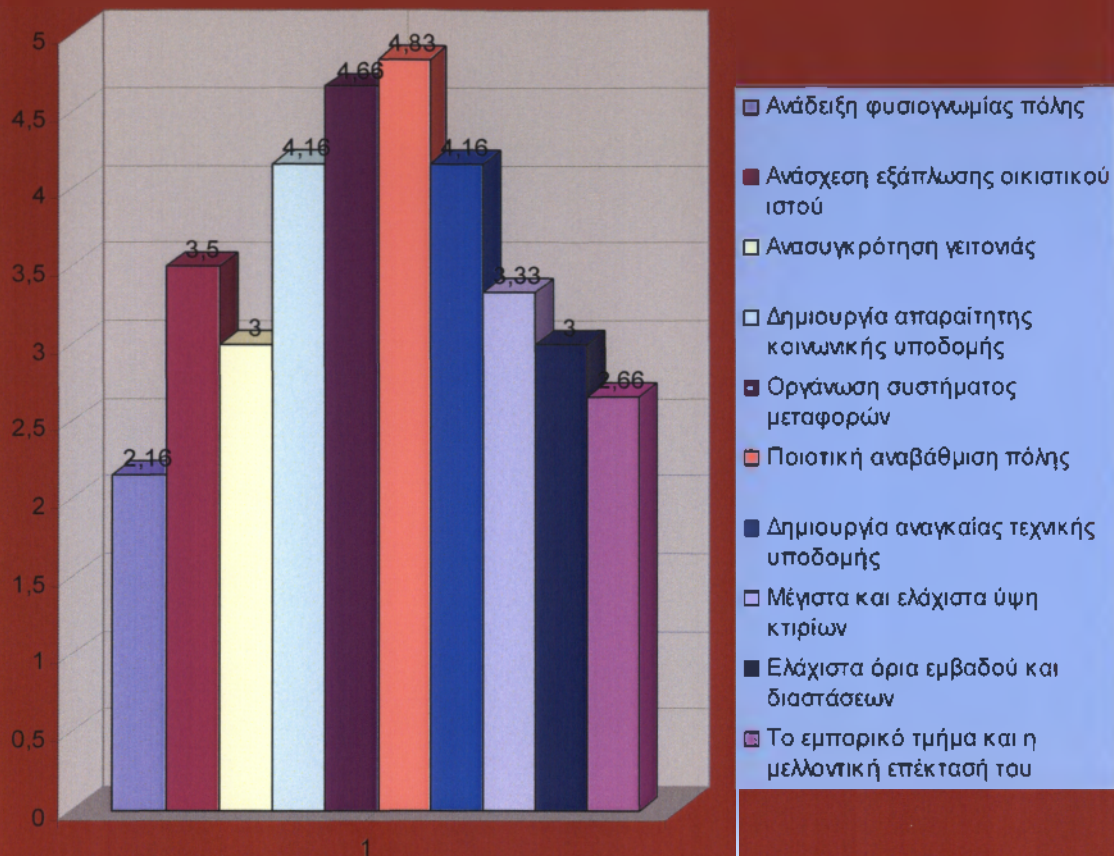
ΕΡΩΤΗΣΗ 8^η

Όσον αφορά το πολεοδομικό συγκρότημα του Δήμου Γλυφάδας, που θεωρείτε πως θα έπρεπε να δώσει βάση η Δημοτική Αρχή;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Ανάδειξη φυσιογνωμίας πόλης	
Ανάσχεση εξάπλωσης οικιστικού ιστού	
Ανασυγκρότηση της γειτονιάς	
Δημιουργία απαραίτητης κοινωνικής υποδομής	
Οργάνωση συστήματος μεταφορών	
Ποιοτική αναβάθμιση πόλης	
Δημιουργία αναγκαίας τεχνικής υποδομής	
Μέγιστα και ελάχιστα ύψη κτιρίων	
Ελάχιστα όρια εμβαδού και διαστάσεων	
Το εμπορικό τμήμα και η μελλοντική επέκτασή του	
ΔΓ/ΔΑ	

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΔΗΜΟΥ



Διάγραμμα 24: Πολεοδομικό ενδιαφέρον Δήμου Γλυφάδας
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Η Δημοτική Αρχή, όσον αφορά το πολεοδομικό συγκρότημα της Γλυφάδας θα πρέπει να δώσει βάση στην ποιοτική αναβάθμιση της πόλης, με δείκτη 4,83.

Ακολουθώντας, στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών (4,66), στη δημιουργία της απαραίτητης κοινωνικής και τεχνικής υποδομής (4,16), στην ανάσχεση της εξάπλωσης του οικιστικού ιστού (3,5), στα μέγιστα και ελάχιστα ύψη των κτιρίων (3,33), στην ανασυγκρότηση της γειτονιάς και στα ελάχιστα όρια εμβαδού των οικοπέδων (3) και τέλος, στο εμπορικό τμήμα και τη μελλοντική επέκτασή του (2,16).

ΕΡΩΤΗΣΗ 9^η

Θεωρείτε πως ο Δήμος χρειάζεται οικονομική ενίσχυση και πόρους για την πραγματοποίηση περισσότερων έργων υποδομής;

Ναι ☐

Όχι ☐



Διάγραμμα 25: Αναγκαιότητα οικονομικής ενίσχυσης Δήμου Γλυφάδας
 Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Το 27% του δείγματος (12 άτομα) θεωρεί πως ο Δήμος χρειάζεται οικονομική ενίσχυση και πόρους για την πραγματοποίηση περισσότερων έργων υποδομής, σε αντίθεση με το 73% (32 άτομα) που θεωρεί πως ο Δήμος δε χρειάζεται επιπλέον ενίσχυση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10^η

Γνωρίζετε αν έχουν πραγματοποιηθεί χωροταξικές ή πολεοδομικές μελέτες που αφορούν τη Γλυφάδα;

Ναι ☐

Όχι ☐



Διάγραμμα 26: Ύπαρξη χωροταξικών μελετών
 Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

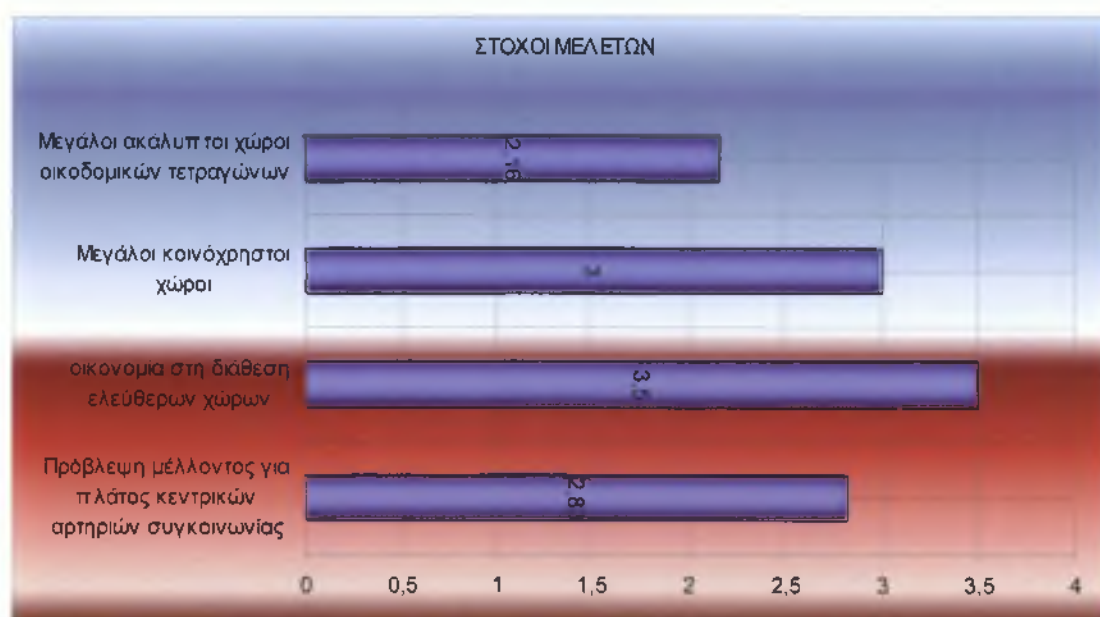
Συντριπτική είναι και η πλειοψηφία που απαντά πως δε γνωρίζει αν έχουν πραγματοποιηθεί χωροταξικές ή πολεοδομικές μελέτες που αφορούν τη Γλυφάδα, αγγίζοντας το 95% (42 άτομα), ενώ ποσοστό 5%, απάντησε πως γνωρίζει την ύπαρξη τέτοιων μελετών.

ΕΡΩΤΗΣΗ 11^η

Ποιοι Θεωρείτε πως είναι οι σημαντικότεροι στόχοι των μελετών αυτών;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Πρόβλεψη του μέλλοντος για το πλάτος κεντρικών αρτηριών συγκοινωνίας	
Οικονομία στη διάθεση ελευθέρων χώρων για δευτερεύον οδικό δίκτυο	
Μεγάλοι κοινόχρηστοι χώροι για άλση, παιδικές χαρές κλπ	
Μεγάλοι ακάλυπτοι χώροι μέσα στα οικοδομικά τετράγωνα	
ΔΓ/ΔΑ	



Διάγραμμα 27: Στόχοι μελετών

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

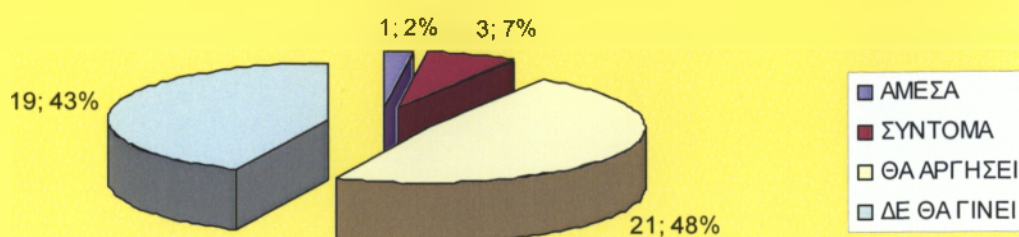
Σημαντικότερος στόχος των χωροταξικών και πολεοδομικών μελετών αποτελεί η οικονομία στη διάθεση ελεύθερων χώρων για δευτερεύον οδικό δίκτυο, με δείκτη 3,5. Ακολουθούν οι μεγάλοι κοινόχρηστοι χώροι για άλση, παιδικές χαρές κλπ, με δείκτη 3, η πρόβλεψη του μέλλοντος για το πλάτος των κεντρικών αρτηριών συγκοινωνίας, με δείκτη 2,83 και τέλος, με δείκτη 2,16, οι μεγάλοι ακάλυπτοι χώροι μέσα στα οικοδομικά τετράγωνα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12^η

Πότε πιστεύετε πως θα τεθεί σε λειτουργία το σχέδιο για τη διαδικασία αξιοποίησης του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού (πρώην Αεροδρόμιο);

Άμεσα	
Σύντομα	
Θα αργήσει	
Δε θα γίνει	
ΔΓ/ΔΑ	

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ



Διάγραμμα 28: Αξιοποίηση Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

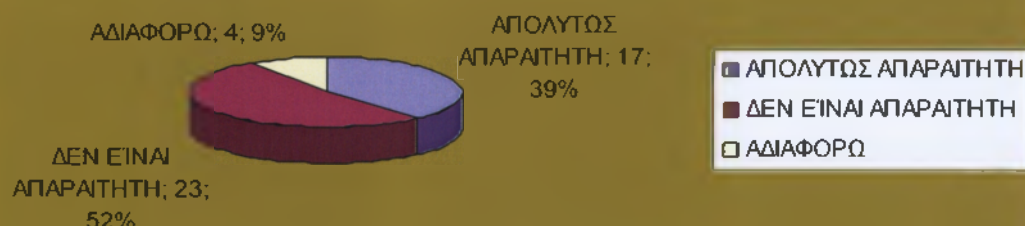
Σχετικά με τη διαδικασία υλοποίησης του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού, ποσοστό 2% (1 άτομο) απάντησε πως η διαδικασία υλοποίησης θα τεθεί σε λειτουργία άμεσα, ποσοστό 7% (3 άτομα) απάντησε πως θα γίνει σύντομα, ποσοστό 43% (19 άτομα) απάντησε πως θα αργήσει να πραγματοποιηθεί και ποσοστό 48% (21 άτομα) απάντησε πως δε θα πραγματοποιηθεί...

ΕΡΩΤΗΣΗ 13^η

Θεωρείτε πως είναι απαραίτητη η σύνδεση της ευρύτερης περιοχής της Τερψιθέας με νέο δίκτυο Δημοτικής Συγκοινωνίας;

Είναι απολύτως απαραίτητη	
Δεν είναι απαραίτητη	
Αδιαφορώ	
ΔΓ/ΔΑ	

ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ ΜΕ ΔΙΚΤΥΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



Διάγραμμα 29: Συγκοινωνιακή σύνδεση Τερψιθέας
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία από προσωπική έρευνα πεδίου

Τέλος, όσον αφορά τη σύνδεση της ευρύτερης περιοχής της Τερψιθέας με νέο δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας, το 52% (23 άτομα) απάντησε πως δεν είναι απαραίτητη η σύνδεση αυτή ενώ το 39% (17 άτομα) απάντησε πως είναι απολύτως απαραίτητη. Ένα μικρό ποσοστό, που ευτυχώς δεν αντιπροσωπεύει την πλειοψηφία, το οποίο αποτελεί το 9% (4 άτομα) απάντησε πως αδιαφορεί...

13.1 Συμπεράσματα και Προτάσεις

Ο οικιστικός γιγαντισμός, η αστική αναρχία, η έλλειψη ταυτότητας της πόλης, η απουσία της γειτονιάς και της συναισθηματικής επαφής με τον αστικό χώρο έχουν υποβαθμίσει τη ζωή μας. Η αναγκαιότητα για ένα σχέδιο που θα μετουσιώσει σε πράξη το όραμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Γλυφάδας δεν παίρνει άλλη αναβολή.

13.1.1 Οικιστικές Κοινωνικές και Οικονομικές ιδιαιτερότητες της Γλυφάδας

Η θέση της Γλυφάδας στο γεωφυσικό χάρτη της Αττικής είναι προνομιακή γιατί αναπτύσσεται ανάμεσα στην οροσειρά του Υμηττού και τη θαλάσσια ακτή του Σαρωνικού, σε μικρή απόσταση από το ιστορικό κέντρο της Αθήνας.

Η αλματώδης οικιστική ανάπτυξη της με τη μέθοδο της οικοπεδοποίησης και όχι της πολεοδομικής και η έντονη προσέλκυση επενδυτικού ενδιαφέροντος και επιχειρηματικής δραστηριότητας χωρίς της απαραίτητες υποδομές, έχουν δημιουργήσει σωρευτικά προβλήματα στην ομαλή λειτουργία της πόλης μας και τη ζωή των κατοίκων της. Επίσης, υπάρχουν μεγάλες διαφορές στην κοινωνική σύνθεση του πληθυσμού. Κατά κανόνα οι διαφορές αυτές εκφράζονται γεωγραφικά με τους ασθενέστερους οικονομικά να ζουν στην Άνω Γλυφάδα και τους πλουσιότερους στην Κάτω Γλυφάδα.

Η έλλειψη δεσμών των νέων κατοίκων με την πόλη και μεταξύ τους, σε συνδυασμό με την αδυναμία Δήμου και Πολιτείας να συμβάλλουν στην ενίσχυση τους, οδήγησαν σε μια πόλη με υποβαθμισμένη εικόνα τόσο για τους ίδιους όσο και για τους επισκέπτες της.

Ωστόσο, η Γλυφάδα παραμένει «πόλος έλξης» για αναζήτηση κατοικίας επενδυτική, εμπορική και ψυχαγωγική δραστηριότητα, αλλά και χώρος διέλευσης των κατοίκων του ευρύτερου λεκανοπεδίου.

Αυτό την καθιστά «ισχυρό» περιφερειακό κέντρο της Νότιας Αθήνας.

Σήμερα ο πολεοδομικός ιστός της πόλης μας είναι 14.250 στρ. στα οποία συναθροίζονται τα 11.000 στρ. του Βουνού μας και κάποια τμήματα εκτός σχεδίου δίπλα στο Γκολφ και την παραλία. Το 40% σχεδόν της εντός σχεδίου έκτασής της είναι κοινόχρηστοι χώροι (οδόστρωμα, πεζοδρόμια, πλατείες κλπ) και αν οικοδομηθούν όλα τα διαθέσιμα οικοπέδα, με βάση τους ισχύοντες συντελεστές δόμησης, τότε ο πληθυσμός της προβλέπεται να πλησιάσει τις 200.000, Αρα σήμερα είμαστε στο 55% περίπου.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της Γλυφάδας εγκρίθηκε το 1991 και με τις μετέπειτα τροποποιήσεις του καθορίζονται τρεις ζώνες χρήσεων γης:

α. *Αμιγούς κατοικίας*

β. *Γενικής κατοικίας και*

γ. *Πολεοδομικού κέντρου.*

Ο Υμηττός χωρίζεται με Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) σε δύο Ζώνες:

α. *Η Α' καθορίζεται ως περιοχή περιπάτου, ανάπτυξης και υγείας.*

β. *Η Β' καθορίζεται ως περιοχή κοινωφελών λειτουργιών.*

Με Π.Δ. καθορίστηκαν το 2004 και οι επιτρεπόμενες χρήσεις στη παραλία.

Σε γενικές γραμμές τα ισχύοντα με το Γ.Π.Σ. για την πόλη και τα Π.Δ. για το Βουνό και την παραλία είναι καλά εργαλεία, που όμως σήμερα, το 2006, χρειάζονται ρυθμίσει και τροποποιήσει για να αντιμετωπιστούν τα πλέον ειδικά αλλά και τα ευρύτερα ζητήματα.

Η Δημοτική Αρχή πρέπει να εργαστεί για ένα ορθολογικά μελετημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Γλυφάδας, ώστε να αποτελεί πλέον την απαραίτητη λειτουργική υποδομή για δημόσιους φορείς, κατοίκους και επιχειρηματίες στην εξέλιξη της πόλης.

Βασικό κύτταρο του νέου σχεδιασμού πρέπει να είναι η επιζητούμενη γειτονιά. Ήδη, η τριχοτομημένη χωροταξικά Γλυφάδα από τους κύριους άξονες σε Κάτω, Άνω και Τερψιθέα, αλλά και από τους δευτερεύοντες χωρίζεται σε τμήματα που δυνητικά μπορούν να αποτελέσουν τις γειτονιές.

Ζητούμενο για την πόλη είναι να προσφέρει στους πολίτες συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης, υγιούς ανταγωνιστικότητας και καινοτομιών που όμως θα συμβαδίζουν με την κοινωνική συνοχή, τον πολιτισμό και την ποιότητα ζωής.

13.1.2 Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός και Έλεγχος

Η σύσταση Τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού και η λειτουργία Αρχιτεκτονικής Επιτροπής για την αισθητική των κτιρίων είναι μέτρα απαραίτητα.

Αυθαίρετες κατασκευές που αλλοιώνουν την εικόνα της πόλης και την επιβαρύνουν λειτουργικά, που στεγάζουν επιχειρήσεις σε Κοινόχρηστους χώρους και πρασιές πρέπει να απομακρυνθούν, αφού πρώτα δοθεί μεταβατική περίοδος στους υπόχρεους.

Πρέπει να διεκδικηθεί η άμεση ένταξη της Γλυφάδας στο Εθνικό Κτηματολόγιο, για να μπει επιτέλους σε μια τάξη το μέγα θέμα της ιδιοκτησίας πάνω στη γη.

Με τις Πολεοδομικές μελέτες που πρέπει να πραγματοποιηθούν, ας χωροθετηθούν χώροι υπόγειας στάθμευσης, νέο νεκροταφείο, αναγκαία σχολικά κτίρια, Αθλητικά Κέντρα, Πολυχώροι πολιτισμού κ.ά. Ακόμα ας προωθηθούν οι αναπλάσεις γειτονιών, η ενοποίηση της πόλης από τη θάλασσα μέχρι το βουνό, η καλύτερη οργάνωση των εμπορικών κέντρων, ο καθορισμός του αριθμού των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και των κέντρων διασκέδασης, η αισθητική αναβάθμιση της πόλης και η οριστική ρύθμιση του θέματος της εμπορικής και πολιτικής διαφήμισης. Τέλος, με ειδικές μελέτες πρέπει να ρυθμιστεί η κυκλοφορία, να διαμορφωθεί η παραλία και να αξιοποιηθεί το βουνό, ενώ με διάλογο πρέπει να προσεγγίσουμε το ζήτημα των ισχυόντων συντελεστών δόμησης στην κατεύθυνση μείωσής τους.

Τα υπάρχοντα αυθαίρετα πρόκειται να καταγραφούν και με όλες τις νόμιμες διαδικασίες να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα με κοινωνική ευαισθησία.

Γενικότερα, η Γλυφάδα είναι μια χαρισματική πόλη γιατί την προίκισε η φύση με το βουνό και τη θάλασσα, με ένα υπέροχο κλίμα και πολλές άλλες φυσικές ομορφιές. Η γειτνίαση της με το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού, παρ'ότι στο παρελθόν την επιβάρυνε με ρύπους, τώρα και εφόσον δημιουργηθεί το Μητροπολικό Πάρκο, ανεβάζει το επίπεδο του Δήμου.

13.1.3 Καθαριότητα

Δυστυχώς στον πιο παραδοσιακό τομέα αρμοδιότητας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που είναι η καθαριότητα, η εικόνα δεν είναι καθόλου ευχάριστη. Οπωσδήποτε σ' αυτό συντελούν τα μη διαμορφωμένα πεζοδρόμια, τα άκτιστα οικόπεδα, οι πάσης φύσεως καταλήψεις ιδιαίτερα με οικοδομικά και άλλα υλικά, όμως ταυτόχρονα η υπηρεσία καθαριότητας πάσχει από άποψη υποδομής, οργάνωσης, νοοτροπίας και προσανατολισμού. Η αποκομιδή των σκουπιδιών δεν γίνεται με τον καλύτερο τρόπο,

οι θέσεις των κάδων είναι μόνιμο σημείο τριβής με τους δημότες και κατά κανόνα δεν πλένονται, η περισυλλογή ογκωδών αντικειμένων και κλαδιών γίνεται ανορθόδοξα και καθυστερεί, η αστυνόμευση είναι σχεδόν ανύπαρκτη, ενώ οργιάζει η αυθαιρεσία. Όσο για την ανακύκλωση ουσιαστικά δεν υπάρχει.

Η καθαριότητα είναι το πρώτο ζήτημα που πρέπει να δεσμευτεί η Δημοτική Αρχή και να δώσει οριστική λύση.

Δεν υπάρχει περίπτωση να δοθεί λύση στο πρόβλημα αν δεν κερδισθεί η εμπιστοσύνη των κατοίκων και να συμβάλλουν με τη στάση τους και να συνδράμουν στην εφαρμογή συγκεκριμένου προγραμματισμού. Η λύση αυτή θα δοθεί μέσω των παρακάτω στόχων:

- Έκδοση νέου Κανονισμού Καθαριότητας, που θα περιλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις Δήμου και δημοτών και θα συνοδεύεται από οδηγίες για τον τρόπο περισυλλογής σκουπιδιών, ογκωδών αντικειμένων, κλαδιών, χρήσιμα τηλέφωνα κ.α.
- Αξιοποίηση σταδιακά των πλεονεκτημάτων που προσφέρει η χρήση της νέας τεχνολογίας
- Οργάνωση των υπηρεσιών καθαριότητας, στα πλαίσια του νέου Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας και εκπαίδευση του προσωπικού στην εφαρμογή των νέων συστημάτων.
- Καθιέρωση καθημερινής αστυνόμευσης με περιπολίες στην παραλία, τους δρόμους της πόλης, το Βουνό. Αντικείμενο της θα είναι η αποτροπή κάθε επιβάρυνσης, αλλά και η επιβολή προστίμων στους παραβάτες».
- Επιβολή υποχρεωτικά της χρήσης κάδων για τα μπάζα των οικοδομών, ιδιαίτερα σε κεντρικά σημεία της πόλης
- Καθαρισμός όλων των δρόμων από τα φερτά υλικά, προπαντός στα σημεία που παρατηρείται μεγάλη συσώρευση, μετά από μεγάλες βροχοπτώσεις αλλά και σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- Οργάνωση της αποκομιδής των απορριμμάτων στις επιβαρυνμένες περιοχές σε καθημερινή βάση και τα Σαββατοκύριακα.
- Χωρισμός της πόλης σε τομείς, για την περιοδική περισυλλογή ογκωδών αντικειμένων και κλαδιών, με προσδιορισμό των σημείων συγκέντρωσής τους.

13.1.4 Υποδομές - Εξοπλισμός

Ο Δήμος Γλυφάδας σήμερα διαθέτει: 16 απορριματοφόρα οχήματα, 35 εργάτες καθαριότητας, 30 οδηγούς 32 οδοκαθαριστές, πραγματοποιεί 32 δρομολόγια καθημερινά και 48 τη Δευτέρα. Επίσης υπάρχουν: 3 σάρωθρα, 4.000 κάδοι, 2 πλυντήρια κάδων με σοβαρά προβλήματα λειτουργίας, ενώ πρόσφατα προσλήφθηκε νέο προσωπικό. Ο σταθμός μεταφόρτωσης διαθέτει μία χοάνη και δεν επαρκεί για να καλύψει όλο τον καθημερινά παραγόμενο όγκο σκουπιδιών (περίπου 250 τόνοι). Αυτή η πραγματικότητα έχει ως κύριο αποτέλεσμα την ακραία περιβαλλοντική επιβάρυνση της περιοχής και των εργαζομένων, σε περιόδους απεργιών μάλιστα η κατάσταση γίνεται αφόρητη. Οι εγκαταστάσεις του αμαξοστασίου είναι απαρχαιωμένες με πολύ κακές συνθήκες εργασίας για το προσωπικό.

Χρειάζεται άμεσα πλήρης εκσυγχρονισμός υποδομών και οργάνωσης για να μπορέσει η υπηρεσία καθαριότητας να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της.

Οι προτάσεις και οι στόχοι για τον τομέα των υποδομών και του εξοπλισμού είναι:

- Κατασκευή, μιας ακόμα χοάνης στον σταθμό μεταφόρτωσης, για να διπλασιασθεί η δυνατότητα του. Σταματά οριστικά η εναπόθεση απορριμμάτων στον παρακείμενο χώρο.

- Αύξηση του στόλου των απορριματοφόρων ώστε, με βάση τον παραγόμενο όγκο των σκουπιδιών, την υλοποίηση Βέλτιστου αριθμού δρομολογίων και τις δυνατότητες του σταθμού μεταφόρτωσης, να καλύπτονται οι ανάγκες.
- Εφαρμογή μελέτης για την τοποθέτηση των κάδων και διάλογος με τους κατοίκους για να λυθεί αυτό το πρόβλημα.
- Εκεί που παράγεται μεγάλος όγκος απορριμμάτων, χρειάζεται η δημιουργία υποδομών, όπως η υπογειοποίηση και οι ειδικές κατασκευές, ώστε να υπάρχει η μικρότερη δυνατή όχληση.
- Διπλασιασμός των οχημάτων –πλυντηρίων και πραγματική χρήση τους για το πλύσιμο των κάδων τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα.
- Αναβάθμιση όλων των εγκαταστάσεων του Δημοτικού Γκαράζ, όπως :του σταθμού προμήθειας καυσίμων, του πλυντηρίου οχημάτων, του συνεργείου συντήρησης και βαφής, του ξυλουργείου, του σιδηρουργείου και της αποθήκης.
- Προμήθεια του απαραίτητου μηχανοκίνητου εξοπλισμού σε σάρωθρα, φορτηγά αυτοκίνητα, φορτωτικά και ανυψωτικά μηχανήματα κ.ά.
- Βελτίωση των χώρων παραμονής και εργασίας του προσωπικού και εκτίμηση, εάν τελικά επαρκεί ή πρέπει να αυξηθεί με ιδιαίτερο βάρος στην σωστή και αξιοκρατική κατανομή του.
- Συμμετοχή στον ευρύτερο σχεδιασμό για την αντιμετώπιση του προβλήματος των χωματερών (ΧΥΤΑ).

Μακροπρόθεσμα, θα ήταν σκόπιμα τα παρακάτω:

- Χωροθέτηση, στα πλαίσια του Πολεοδομικού σχεδιασμού, νέου χώρου μεταφόρτωσης απορριμμάτων, αν δεν λυθεί το πρόβλημα.
- Χωροθέτηση και κατασκευή σύγχρονων εγκαταστάσεων για το αμαξοστάσιο και τα συνεργεία του Δήμου
- Διαδημοτική συνεργασία και εξασφάλιση πόρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την λειτουργία εργοστασίου διαχείρισης απορριμμάτων.

13.1.5 Ανακύκλωση

Τα ποσοστά ανακύκλωσης απορριμμάτων στη χώρα μας είναι από τα χειρότερα στην Ευρώπη και πολύ πιο πίσω από τις επίσημες στατιστικές. Το θέμα συνδέεται κατεξοχήν με την παιδεία και εξαρτάται από την οργάνωση και τις απαραίτητες υποδομές.

Το οποίο πραγματικό ποσοστό ανακυκλούμενων μετάλλων και χάρτου έχει κατά κύριο λόγο αφεθεί σε γυρολόγους. Έτσι όμως η ανεπίσημη αυτή ανακύκλωση δημιουργεί νέα προβλήματα περιβάλλοντος όπως οι παράνομες καύσεις.

Οι προτάσεις για την καθαριότητα είναι:

- Οργανωμένη περισυλλογή και αξιοποίηση ογκωδών μεταλλικών αντικειμένων.
- Ενημέρωση των πολιτών για τον τρόπο περισυλλογής και διαχείρισης των ανακυκλούμενων υλικών ταυτόχρονα με την δημιουργία της απαραίτητης υποδομής
- Υλοποίηση προγραμμάτων ανακύκλωσης σε συνεργασία με άλλους Δήμους και τους αρμόδιους φορείς.
- Πρόγραμμα ευαισθητοποίησης του πληθυσμού, ξεκινώντας από παιδικούς σταθμούς, δημοτικά, γυμνάσια, λύκεια, χώρους εργασίας κ.ά
- Εκπόνηση μελετών και χρηματοδότηση προγραμμάτων ανάλογων με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα.

- Σταδιακή χρήση ήπιων μορφών ενέργειας σε ανάγκες του Δήμου, όπως φωτισμός, σήμανση, στάσεις λεωφορείων κ.λ.π.

13.1.6 Προστασία και αξιοποίηση του βουνού

Από τα 11.000 στρ. του Υμηττού που αντιστοιχούν στα διοικητικά όρια της πόλης μας, ένα μεγάλο μέρος καταλαμβάνει η αυθαίρετη δόμηση, υπάρχουν πολλές καταπατήσεις και έντονο ενδιαφέρον μεγάλων συμφερόντων ενώ το πιο πολύπλοκο πρόβλημα είναι το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Η περιοχή θεωρείται διακατεχόμενη, το Δασαρχείο την διαχειρίζεται ως δημόσια δασική έκταση και είναι από δεκαετίες ανακηρυγμένη ως αναδασωτέα. Μεγάλες πυρκαγιές κατά το παρελθόν απογύμνωσαν το μεγαλύτερο μέρος του βουνού. Η όποια επαναφορά πρασίνου γίνεται, είτε από τη φύση, είτε με δενδροφυτεύσεις, είναι ανά πάσα στιγμή εκτεθειμένο σε νέες πυρκαγιές, που συχνά σημειώνονται από «γνωστές – άγνωστες» αιτίες όπως πέρσι το καλοκαίρι. Το βουνό δεν προστατεύεται δεν υπάρχει σχέδιο έκτακτων αναγκών είναι χώρος αυθαίρετης εναπόθεσης μάζων και άλλων αντικειμένων. Ελάχιστες προσπάθειες έχουν γίνει κατά το παρελθόν από τις Δημοτικές Αρχές, που βασικά μένουν θεατές ανήμπορες να αντιδράσουν. Τεράστιες είναι οι ευθύνες της πολιτείας και του Δασαρχείου Πεντέλης.

Προϋπόθεση προκειμένου ν'ανοίξει ο δρόμος για παρεμβάσεις στο βουνό, είναι η καταχώρηση του δημόσιου και δασικού χαρακτήρα του. Βασικός στόχος προς αυτή τη κατεύθυνση πρέπει να είναι η υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς του σχετικού πορίσματος της Μικτής Γνωμοδοτικής Επιτροπής και η λήψη των απαιτούμενων νομοθετικών αποφάσεων και ρυθμίσεων.

Οι προτάσεις για το βουνό είναι:

- Πλήρης αναδάσωση, αρχής γενομένης από τα όρια της πόλης, σε συνεργασία με το αρμόδιο Δασαρχείο Πεντέλης και την Διεύθυνση Αναδασώσεων Αττικής.
- Επιθετική πολιτική έναντι των καταπατητών και παρακολούθηση όλων των υποθέσεων από νομικό επιτελείο.
- Καθιέρωση ημερήσιων περιπολιών της Δημοτικής Αστυνομίας, σε συνεργασία με την ΕΛ.ΑΣ ώστε να σταματήσουν οριστικά η παράνομη δόμηση και όλες οι αυθαιρεσίες.
- Διενέργεια αυτοψιών από την Διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου σε όλες τις αυθαίρετες κατασκευές και περιφράξεις, πλήρης καταγραφή τους και ενεργοποίηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου.
- Δημιουργία δικτύου μονοπατιών σε στέγαστρα, παγκάκια, βρύσες, παρατηρητήρια κ.ά, για περίπατο, ορειβασία, ορεινή ποδηλασία.
- Χωροθέτηση και δημιουργία χώρων αναψυχής, παιδότοπων και χώρων ελεύθερης άθλησης μετά από μελέτη και όπου είναι δυνατόν.
- Χωροθέτηση και δημιουργία, μετά από μελέτη, Δημοτικού Φυτωρίου σε συνεργασία με το Δασαρχείο.
- Εκπόνηση υδραυλικής μελέτης από την αρμόδια υπηρεσία της Νομαρχίας Αθηνών ή το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. για εκτίμηση των χειμερινών απορροών και ορισμό θέσεων δημιουργίας φραγμάτων.
- Εγκατάσταση από την ΕΥΔΑΠ πυροσβεστικών φωλεών ανά 500 μέτρα, κατά μήκος των ορίων της πόλης.
- Επιτήρηση κατά την διάρκεια του καλοκαιριού, για λόγους πυρασφάλειας από παρατηρητήρια την ημέρα και από εποχούμενες περιπόλους τη νύχτα.

- Δημιουργία και οργάνωση ομάδας εθελοντών για την πυροπροστασία, με πυρήνα έμπειρους υπαλλήλους του Δήμου, σε συνεργασία με τη Δημοτική Αστυνομία και την Πυροσβεστική.
- Προώθηση πρόγραμμα υιοθεσίας τμημάτων του Βουνού από τα στοιχεία μας για φυτεύσεις, περιποίηση, ημερήσιο περίπατο και περιβαλλοντικές εργασίες.
- Χωροθέτηση, σε πρώτη φάση μετά από μελέτη και στη συνέχεια δημιουργία εγκαταστάσεων άθλησης πολιτιστικών εκδηλώσεων και κατασκευή σχολικών κτιρίων από την ΟΣΚ Α.Ε., εντός της Ζώνης Β.
- Κατασκευή μικρών φραγμάτων, σε συνεργασία με τη Νομαρχία και το ΥΠΕΧΩΔΕ, με τη χρήση ευρωπαϊκών και κρατικών πόρων για συγκράτηση των όμβριων; περιορισμό των πλημμυρικών φαινομένων στην πόλη, εμπλουτισμού του υδροφόρου ορίζοντα και άρδευση.
- Δημιουργία Βοτανικού κήπου, όπου θα καλλιεργούνται πολλά είδη φυτών, τα οποία μαθητές και επισκέπτες θα έχουν τη δυνατότητα να γνωρίσουν από κοντά.

13.1.7 Πράσινο και κοινόχρηστοι χώροι

Με μια πρώτη ματιά δημιουργείται η αίσθηση ότι το οργανωμένο πράσινο υπάρχει σε καλό ποσοστό, όμως είναι αρκετοί οι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες – παιδικές χαρές) που δίνουν εικόνα εγκατάλειψης, η κεντρική πλατεία έχει δεκαετίες να συντηρηθεί και είναι πολλά τα χρόνια που έχει να γίνει ένα έργο ξεχωριστό στην πόλη. Κατά καιρούς είχαμε νέες διαμορφώσεις χώρων, που όμως έγιναν αποσπασματικά και ο Δήμος αδυνατεί να τους διατηρεί λειτουργικούς. Μεγάλο πρόβλημα επίσης - αυτή την περίοδο κυριαρχεί - είναι οι χαρακτηρισμένοι κοινόχρηστοι χώροι που χάνονται ή κινδυνεύουν να χαθούν, γιατί καθυστερούν οι διαδικασίες αποζημίωσής τους. Αν και από 10 χρόνια περίπου εισπράττεται το λεγόμενο «πρασινόσημο», αυτό δεν αξιοποιήθηκε και ένα μέρος του παλαιότερα διοχετεύθηκε σε άλλες δραστηριότητες του Δήμου. Αυτή η πραγματικότητα πρέπει να αλλάξει με οργανωμένες παρεμβάσεις και ώριμο χρονικά προγραμματισμό, οι οποίες μπορούν να είναι οι παρακάτω:

- Τακτική συντήρηση και φύλαξη, όπου είναι απαραίτητο, των υφισταμένων πλατειών, παιδότοπων ή παιδικών χαρών.
- Αναβάθμιση όλων των κοινοχρήστων χώρων ώστε να είναι λειτουργικοί, καλαίσθητοι, ασφαλείς και προσβάσιμοι.
- Αποζημίωση όλων των χαρακτηρισμένων κοινόχρηστων χώρων με την αξιοποίηση του πρασινόσημου και δανεισμό, χωρίς άλλη ταλαιπωρία των ιδιοκτητών.
- Σταδιακή αξιοποίηση και διαμόρφωση των ήδη ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και όσων θα αποζημιώνονται με αιτιολογημένη τη σειρά προτεραιότητας.
- Σταδιακή κατασκευή πεζοδρομων και ανάπλαση σχολικών προαυλίων, ώστε να αξιοποιούνται για τις ανάγκες τις αντίστοιχης γειτονιάς.
- Υλοποίηση εκτεταμένων φυτεύσεων σε συνεργασία με τους κατοίκους για να δημιουργήσουμε περιοχές ή δρόμους που θα τις χαρακτηρίζει το είδος των φυτών.
- Σοβαρή ενασχόληση της νομικής υπηρεσίας με όσους ελεύθερους χώρους έχουν εκκρεμότητες, διεκδικούνται ή αμφισβητούνται, ώστε να αξιοποιηθούν.
- Προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για το συνεργείο των κηπουρών και αγορά καλαθοφόρου οχήματος για το κλάδεμα των δένδρων.
- Ανάλογα με την πορεία αποζημιώσεων χαρακτηρισμών και εκπόνησης μελετών, η δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρομων σε γειτονιές ποδηλατοδρόμων, έργων ανάπλασης και σύνδεσης κοινόχρηστων και αρχαιολογικών χώρων, όπου είναι δυνατόν.

- Διεκδίκηση από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε βύθισης της Λ. Ποσειδώνος στο ύψος της Πλ. Β. Κατράκη (κεντρική πλατεία) και της Λ. Βουλιαγμένης στο ύψος της οδού Ρ. Φεραίου και στο τμήμα της μεταξύ των οδών Ζέππου - Α. Παπανδρέου.

13.1.8 Γκολφ

Ως χώρος πρασίνου, περιπάτου, αναψυχής και αθλητισμού πρέπει να ενταχθεί ενεργά και αρμονικά στη ζωή της πόλης. Αυτό θα επιτευχθεί:

- Με την περιμετρική ανάπλαση ώστε να δημιουργηθούν πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομος και δύο παιδικές χαρές.
- Με την καλή συντήρηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου πρασίνου.
- Με την αξιοποίηση του από τα σχολεία για επισκέψεις, γνωριμία με το άθλημα και εκδηλώσεις.
- Ως Δημοτική Επιχείρηση, πρέπει να μετατραπεί σε αναπτυξιακό παράγοντα για την πόλη. Αυτό θα επιτευχθεί:
- Με την επέκταση του προς το πρώην αεροδρόμιο, την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων του και την κατασκευή συνεδριακού κέντρου.
- Με την εξυγίανση της Δημοτικής Επιχείρησης, προσαρμογής της στα νέα δεδομένα, επανεξέτασης όλου του καθεστώτος λειτουργίας της και έλεγχος των συμβάσεων που τη δεσμεύουν.

13.1.9 Παραλία και παραλιακοί χώροι

Όποιος επισκέπτεται την παραλία έχει ανάμεικτα συναισθήματα. Από την μια χαιρέται γιατί στο μεγαλύτερο μήκος της η ακτή είναι ελεύθερη και από την άλλη βιώνει την εγκατάλειψη. Κάποια αυθαίρετα κτίσματα κατεδαφίστηκαν πριν αρκετά χρόνια, κάποια άλλα εμφανίστηκαν ή γιγαντώθηκαν, πολλές φορές ακούσαμε για μελέτες και πιθανή χρηματοδότηση έργων, αλλά αντ'αυτών ήρθε το ΤΡΑΜ να χειροτερέψει τα πράγματα. Την τελευταία διετία υπήρξε κάποια ελπίδα για την υλοποίηση μιας μελέτης διαμόρφωσης, από την Νομαρχία Αθηνών, που δεν ευοδώθηκε. Οι Δημοτικές Αρχές, ιδιαίτερα των τριών τελευταίων τετραετιών, φάνηκαν αδύναμες και αναποτελεσματικές στο να διεκδικήσουν από την Κεντρική Διοίκηση τη χρήση των χώρων που ανήκουν στην ιδιοκτησία τους. Το μόνο καλό που έχει συμβεί είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2004 που ορίζει τις χρήσεις στο παραλιακό μέτωπο και το μέλλον των υφισταμένων καταστημάτων.

Η κεντρική πολιτική για την παραλία είναι το τρίπτυχο :

- Να δοθεί η χρήση όλων των χώρων της παραλίας στο Δήμο.
- Να εκπονηθεί οριστική μελέτη με την αξιοποίηση των μέχρι τώρα θετικών προβλέψεων.
- Να χρηματοδοτηθούν όλα τα έργα από Ευρωπαϊκά Προγράμματα και κρατικά κονδύλια.

Επιπλέον, για την παραλία πρέπει να τεθούν οι παρακάτω στόχοι:

- Οργάνωση και βελτίωση των συνθηκών κολύμβησης με τακτικό καθαρισμό, ανακύκλωση της άμμου, κατασκευή ξύλινων αποδυτηρίων, παροχή νερού με ντους, τακτική λήψη δειγμάτων νερού, καθαριότητα του βυθού κ.ά.
- Τακτική καθαριότητα όλων των χώρων και τοποθέτηση επαρκούς αριθμού κάδων απορριμμάτων.
- Συνεχής αναβάθμιση του πρασίνου με φύτευση κατάλληλων δένδρων και άλλων φυτών, δημιουργία διαδρόμων προσπέλασης, τοποθέτηση παιχνιδιών παιδικής χαράς.

- Περιορισμός των αρνητικών επιπτώσεων του TRAM (π.χ. διαβάσεις, σήμανση, ζώνες πρασίνου, ηχοπροστασία, όριο ταχύτητας).
- Εφαρμογή του σχετικού Π.Δ. για τα υφιστάμενα καταστήματα και τήρηση της οροφής των 1.500 m² συνολικής κάλυψης.
- Απομάκρυνση κακόγουστων κατασκευών (ερπετών, παράνομων καντινών και τροχόσπιτων).
- Τήρηση του Π.Δ. σε ότι αφορά τα ΑΣΤΕΡΙΑ γενικά και τροποποίησή του ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα για νέα κτίρια. Ελεύθερη πρόσβαση των κατοίκων στη θάλασσα, διεκδίκηση των δικαιωμάτων του Δήμου στο χώρο με τη λήξη της ισχύουσας απαράδεκτης σύμβασης το 2010.
- Στήριξη του Συλλόγου Διάσωσης Θαλάσσιας Χελώνας, βελτίωση των εγκαταστάσεων και αξιοποίησή τους για καλλιέργεια οικολογικής συνείδησης.

13.1.10 Μαρίνες σκαφών

Η πλήρης διαχείριση των τεσσάρων μαρίνων ανήκει στο Δήμο. Η μέχρι σήμερα λειτουργία τους χαρακτηρίζεται από προχειρότητα, αναχρονιστική ή ελλιπή υποδομή και βαρύνεται με «φήμες» για τον τρόπο διάθεσης των θέσεων. Κατά καιρούς έχουν γίνει κάποια έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού, εντούτοις υπάρχουν πολλά προβλήματα υποδομής, οι ζημιές που υφίστανται από κακοκαιρίες είναι μεγάλες και η ρύπανση ανεξέλεγκτη.

Σχετικά με τις μαρίνες, πρέπει να αξιοποιηθούν οι παρακάτω προτάσεις:

- Διάφανη λειτουργία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τήρηση μητρώου προτεραιότητας.
- Αναπροσαρμογή των τελών ελλιμενισμού, σύμφωνα με τα ισχύοντα σε άλλες Μαρίνες και αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών.
- Άμεση μέριμνα για την χρήση σύγχρονων συστημάτων απορρύπανσης και κυρώσεων στους παραβάτες.
- Φύλαξη των χώρων με σύγχρονα συστήματα, επαρκής φωτισμός και κατάλληλη αξιοποίηση του προσωπικού.
- Αναβάθμιση της διοικητικής υποστήριξης με βάση τα σύγχρονα δεδομένα.
- Κατεδάφιση των κακόγουστων κτισμάτων και η ανέγερση των αναγκαίων (Λιμεναρχείο, τελωνείο, φυλάκιο, μικρό κυλικείο).
- Η κατασκευή έργων υποδομής με νέα δίκτυα παροχών, καλύτερη πρόσβαση, ενίσχυση προβλητών, εκβάθυνση όπου απαιτείται, προστασία τους από τα καιρικά φαινόμενα και τα φερτά στις εκβολές των αγωγών ομβρίων κ.α.
- Η αξιοποίηση τους αναπτυξιακά σε συνδυασμό με το Γκολφ.

13.1.11 Μαρίνα Ψαράδων

Ο χώρος που φιλοξενεί τους επαγγελματίες ψαράδες χαρακτηρίζεται σήμερα από εγκατάλειψη, προχειρότητα, ανοργανωσιά.

Για την αναβάθμιση και την καλή λειτουργία του, οι προτάσεις είναι::

- Δημιουργία κατάλληλων πάγκων μαρμάρου, παροχή καθαρού νερού και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου.
- Αξιοποίηση της δυνατότητας που δίνει ρητά το Π.Δ. για κτίσμα έως 50 m², ώστε να καλύπτει τις ανάγκες του σωματείου των ψαράδων.
- Διοργάνωση ετήσια γιορτής σε συνεργασία με το Σωματείο Ψαράδων και θέμα σχετικό με την τοπική αλιεία.

13.1.12 Έργα Υποδομής

Η Γλυφάδα είναι ένας μεγαλύτερος σε έκταση με πληθυσμό Δήμος του λεκανοπεδίου Αττικής που η οικοδόμησή της δεν ξέφυγε από την πεπατημένη πρώτα να κατασκευάζονται τα σπίτια και στη συνέχεια τα περισσότερα έργα υποδομής, με όλες τις συνέπειες. Πιο συγκεκριμένα το οδικό της δίκτυο έχει μήκος 275 χλμ. κατά 99% ολοκληρωμένο με το μεγάλο μέρος του σε κακή κατάσταση. Τα πεζοδρόμια της μήκους 500χλμ. σε μεγάλο ποσοστό δεν είναι βατά από τους πεζούς. Έχει σχεδόν ολοκληρωθεί η κατασκευή του δικτύου αποχέτευσης ακαθάρτων λημμάτων σε αντίθεση μ' αυτό της απορροής των όμβριων, του οποίου το πρωτεύον τμήμα βρίσκεται στο 55-60% και το δευτερεύον κοντά στο μηδέν. Τα δίκτυα Κοινής Ωφέλειας καλύπτουν όλη σχεδόν την πόλη, μεγάλο μέρος τους χρειάζεται αναβάθμιση, ενώ στο 9-10% βρίσκεται η κάλυψή της με Φυσικό Αέριο.

Στον τομέα των έργων υποδομής και κοινής ωφέλειας υπάρχει πολυδαίδαλο καθεστώς όπου εμπλέκονται φορείς, κατά κανόνα χωρίς συντονισμό. Αρμοδιότητες του Δήμου είναι το δευτερεύον δίκτυο αποχέτευσης λημμάτων οι συνδέσεις των ακινήτων, η οδοποιία εκτός των Λ. Βουλιαγμένης και Λ. Ποσειδώνος (Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.) και η κατασκευή πεζοδρομίων.

13.1.13 Οδοποιία

Με πρόσφατη καταγραφή διαπιστώθηκε ότι 80χλμ. περίπου οδικό δίκτυο χρειάζεται άμεση συντήρηση. Βασικές αιτίες φθοράς είναι:

α) Η κατασκευή των δρόμων στο παρελθόν γινόταν χωρίς την προβλεπόμενη από τους κανονισμούς υποδομή,

β) Οι μέχρι τώρα Δημοτικές Αρχές δεν κατάφεραν να αντιμετωπίσουν τις ανάγκες.

Οι προτάσεις για την οδοποιία είναι οι ακόλουθες:

- Πραγματοποίηση μεγάλης κλίμακας έργων ασφαλτόστρωσης, έτσι ώστε να εκλείψει το φαινόμενο της λακκούβας και οι συνέπειές του. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός απαιτούνται με σημερινές τιμές περισσότερα από 100 εκατ. €, που δεν μπορεί να καλύψει ο Δήμος.
- Δημοπράτηση έργων ασφαλτόστρωσης των καταγεγραμμένων δρόμων στην συντήρηση του 10% της επιφάνειας των οδοστρωμάτων ώστε να μην υπάρχει πλέον δρόμος ασυντήρητος πάνω από δέκα χρόνια (20 έως 30 σήμερα).
- Ανακατασκευή σταδιακά μέρους του οδικού δικτύου με υψομετρικά προβλήματα για διευκόλυνση της επιφανειακής ροής των ομβρίων υδάτων.
- Οργάνωση και εξοπλισμός του συνεργείου οδοποιίας.

13.1.14 Πεζοδρόμια

Από τα συνολικά 500 χλμ πεζοδρομίων, μόνο το 12% έχει διαμορφώσει ο Δήμος μέσα στην τελευταία 15ετία. Πολλά απ' όσα κατασκευάζουν οι ιδιώτες κατά κανόνα δεν πληρούν τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές, με αποτέλεσμα να μην εξασφαλίζεται η ασφαλής και απρόσκοπτη διέλευση των πεζών. Επιπρόσθετα, οι πάσης φύσεως καταλήψεις, οι αυθαίρετες κατασκευές και φυτεύσεις, οι υψομετρικές διαφορές και η στάθμευση αυτοκινήτων κάνουν τα πεζοδρόμια αδιάβατα, ενώ στις διασταυρώσεις αποτρέπουν την ορατότητα και γίνονται αιτία πολλών ατυχημάτων. Σε μια σύγχρονη πόλη όμως η κατασκευή των πεζοδρομίων της με προδιαγραφές που ορίζουν το ελάχιστο πλάτος πλακόστρωσης, τους χώρους στάθμευσης και φυτεύσεων όπου είναι δυνατόν και δίνουν την δυνατότητα να τα χρησιμοποιούν τα άτομα με

αναπηρίες, είναι βασική προϋπόθεση σωστής και με κανόνες λειτουργίας της. Με τη βαρύτητα που αρμόζει στο θέμα, η Δημοτική Αρχή θα πρέπει να κινηθεί προς δύο κατευθύνσεις :

α) Πιο εντατικό πρόγραμμα κατασκευής πεζοδρομίων από τον Δήμο

β) Ενημέρωση και στενή συνεργασία με τους ιδιοκτήτες, κατασκευαστές κ.λ.π. ώστε να τηρούν τις προδιαγραφές του Δήμου.

Για να αποκτήσει η Γλυφάδα προσβάσιμα πεζοδρόμια, θα πρέπει να:

- Εφαρμοστεί ταχύρρυθμο πρόγραμμα, απαλλάσσοντας τα από τις αυθαιρεσίες. Ο έλεγχος των καταλήψεων με οικοδομικά ή άλλα υλικά και η έκδοση αδειών για οποιαδήποτε άλλη κατάληψη (τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα κλπ) θα πρέπει να πραγματοποιείται συνεχώς.

- Συντηρούνται και να επισκευάζονται τακτικά τα διαμορφωμένα πεζοδρόμια, είτε με μακράς διάρκειας εργολαβίες είτε με οργανωμένο συνεργείο αυτεπιστασίας.

13.1.15 Αποχέτευση ακαθάρτων λημμάτων

Πέρα από την ολοκλήρωση του δικτύου, με την κατασκευή και του υπόλοιπου μικρού τμήματος που απομένει, το βάρος θα πρέπει να δοθεί στη σύνδεση των ακινήτων, που κατά κανόνα είναι νέες κατοικίες. Ένα δεύτερο ζήτημα που σιγά - σιγά πρόκειται να μπει στο προσκήνιο και πρέπει η Δημοτική Αρχή να είναι έτοιμη, είναι η ανακατασκευή του υπάρχοντος δικτύου λόγω παλαιότητας ή προβληματικής λειτουργίας του, αρχής γενομένης από τμήματα που είναι σε κακή κατάσταση.

13.1.16 Ρέματα

Στις ακτές της Γλυφάδας είχαν την εκβολή τους τρία Βασικά ρέματα, όπου συνέρρεαν και εξασφάλιζαν την απορροή των όμβριων υδάτων από το βουνό μέχρι τη θάλασσα. Σιγά - σιγά τα ρέματα αυτά καταπατήθηκαν και μπαζώθηκαν αυθαίρετα, με αποτέλεσμα τα γνωστά φαινόμενα των πλημμυρών που συχνά μας έκαναν μόνιμο θέμα στα κανάλια. Σήμερα έχουν απομείνει μόνο δύο τμήματα ρεμάτων: της Ευρυάλης στα σύνορα με το Δήμο Ελληνικού και το λεγόμενο «Λυκόρεμα» στα σύνορα με το Δήμο Βούλας, σχεδόν εγκαταλελειμμένα στη μοίρα τους. Ιδιαίτερα η κοίτη του ρέματος της Ευρυάλης επικαλύφθηκε αυθαίρετα από χιλιάδες κυβικά μπαζών και έχει μετατοπιστεί σε βάρος του Δήμου μας, με αποτέλεσμα συχνά να πλημμυρίζει η περιοχή. Επιπρόσθετα ορισμένοι προωθούν την ένταξη τμήματός του στο σχέδιο πόλης!

Εμείς, ως Δημοτική Αρχή, θα ασχοληθούμε σοβαρά με το θέμα, έχοντας βασικό στόχο η Νομαρχία της Αθήνας, στην οποία έχει μεταφερθεί η αρμοδιότητα, να δώσει την ενδεδειγμένη λύση. Δηλαδή, οριοθέτηση τους με Βάση τους χάρτες της περιοχής, της διευθέτησής τους και στη συνέχεια κατασκευή των απαραίτητων έργων. Μέχρι τότε θα κάνουμε παρεμβάσεις μικρής κλίμακας για την προστασία των κατοίκων.

13.1.17 Δίκτυο όμβριων υδάτων

Το μπάζωμα των ρεμάτων, η μείωση της απορροφητικότητας του εδάφους εξ αιτίας ανοικοδόμησης και η αποψίλωση του Βουνού από τις πυρκαγιές, είναι οι κύριες αιτίες των πλημμυρών που συχνά ήταν καταστροφικές για την πόλη. Με την πίεση των γεγονότων, η πολιτεία κατασκεύασε μεγάλο μέρος του πρωτεύοντος δικτύου όμβριων υδάτων αμβλύνοντας το πρόβλημα, δεν το έλυσε όμως γιατί οι αγωγοί καλύπτουν ένα

μικρό σχετικά ποσοστό των δρόμων της πόλης, όπου εισρέουν μεγάλες ποσότητες νερού και τα φερτά υλικά συχνά φράζουν τα φρεάτια.

Η αντιπλημμυρική θωράκιση της πόλης θα πραγματοποιηθεί με:

- Έργα συγκράτησης των όμβριων υδάτων στο Βουνό
- Διεκδίκηση κατασκευής από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. του υπόλοιπου πρωτεύοντος δικτύου όμβριων υδάτων και μέρους του δευτερεύοντος,
- Κατασκευή, από τον Δήμο τμημάτων του δευτερεύοντος δικτύου, ιδιαίτερα σε ευπαθή σημεία συγκέντρωσης μεγάλου όγκου όμβριων.
- Τακτικό καθαρισμό των φρεατίων και καταγραφή όσων παρουσιάζουν έντονο πρόβλημα για να καθαρίζονται μετά από κάθε μεγάλη βροχόπτωση,
- Την ολοκλήρωση της κατασκευής του δευτερεύοντος δικτύου όμβριων.

13.1.18 Συγκοινωνία, κυκλοφοριακό και στάθμευση

Η Γλυφάδα απέχει 12 περίπου χλμ από το κέντρο της Αθήνας και συνδέεται τόσο με αυτήν όσο και με τον Πειραιά με γραμμές λεωφορείων και το TRAM, ενώ γίνεται και εκτεταμένη χρήση του METRO. Κυκλοφοριακά η πόλη τέμνεται από δύο μεγάλες υπερτοπικές αρτηρίες που είναι ενταγμένες στο Εθνικό οδικό δίκτυο, την Λ. Βουλιαγμένης και την Λ. Ποσειδώνος, και τη Γούναρη, μήκους 5 χλμ. που δέχεται μεγάλο υπερτοπικό φόρτο κυκλοφορίας. Η λειτουργία της ως χώρου διέλευσης οχημάτων προς το Αεροδρόμιο και τις παραλίες, το υπερτοπικό εμπορικό της κέντρο που προσελκύει πολλούς επισκέπτες, η ραγδαία αύξηση του αριθμού των ΙΧ αυτοκινήτων και η νοοτροπία να πηγαίνουμε παντού μ' αυτά, είναι οι βασικές αιτίες των γνωστών κυκλοφοριακών προβλημάτων. Συνέπεια των παραπάνω είναι και η μεγάλη ζήτηση σε θέσεις στάθμευσης. Επιπλέον προβλήματα είναι οι επιλεκτικές μονοδρομήσεις οδών χωρίς μελέτη, η σύγκλιση προς το κέντρο πολλών πρωτεύοντων και δευτερευόντων οδικών αρτηριών, η εμφανώς μικρότερη πυκνότητα αρτηριών στην περιφέρεια, η ελλιπή σήμανση κ.ά

Γνωρίζοντας τα προβλήματα και τις ανάγκες που υπάρχουν, η πολιτική για την συγκοινωνία πρέπει να κινηθεί στις παρακάτω κατευθύνσεις:

- Συνεργασία με τον ΟΑΣΑ, με απαίτηση να καλύπτονται όλες οι γειτονιές της πόλης από τις γραμμές των λεωφορείων και να εξυπηρετούν σχολεία, υπηρεσίες κλπ.
- Αναδιάταξη όσων γραμμών μπορούν να εξυπηρετήσουν κινήσει από και προς το METRO ή το TRAM.
- Τήρηση από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. των χρονοδιαγραμμάτων επέκτασης του METRO μέχρι το Ειρηνικό, ανταπόκριση με το TRAM και διεκδίκηση νέας επέκτασής του μέχρι τη Γλυφάδα
- Αναβάθμιση της Δημοτικής Συγκοινωνίας με αύξηση των διαθεσίμων οχημάτων και λειτουργία δύο γραμμών που να συνδέουν την Τερψιθέα και την υπόλοιπη άνω Γλυφάδα με το κέντρο της πόλης. Η χρήση της σε όλο και μεγαλύτερη κλίμακα είναι ικανή να συμβάλλει στην αποσυμφόρηση.

Τα προβλήματα του Δήμου επιτείνουν το τη δυσχέρεια του κυκλοφοριακού της Γλυφάδας που τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια έξαρση, στην οποία συνετέλεσε και η κατασκευή του TRAM. Πιστεύεται ότι το κυκλοφοριακό θέλει πολύ δουλειά για να αντιμετωπισθεί και συνδυαστικά μέτρα που θα αποδώσουν άλλα άμεσα και άλλα σε βάθος χρόνου. Τέτοιες προτάσεις είναι:

- Η σύνταξη ολοκληρωμένης μελέτης για όλη την πόλη που θα λαμβάνει υπόψη τις βασικές κινήσεις των κατοίκων, τον υπερτοπικό φόρτο κυκλοφορίας, την προστασία των γειτονιών, των σχολείων και άλλων ευαίσθητων χώρων.

- Η κατασκευή έργων μεγάλης κλίμακας όπως οι βυθίσεις της Λ. Ποσειδώνος και της Λ. Βουλιαγμένης, αλλά και μικρότερης από τον Δήμο, ώστε αλλού να διευκολύνεται και αλλού να αποτρέπεται η κυκλοφορία.
- Η κατασκευή της λεωφόρου προς το αεροδρόμιο, χωρίς να τέμνεται η πόλη ή να αποκόπτεται από το Βουνό και με όλα τα σύγχρονα έργα ηχοπροστασίας και προστασίας από τη ρύπανση (ιχθυοπετάσματα, Βυθίσεις, υπογειοποιήσεις, φυτεύσεις).
- Η σταδιακή κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων με την κατάλληλη σήμανση, τόσο για Βόλτα (Γκολφ, παραλία), όσο και για κάποιες ανάγκες (εμπορικά κέντρα, σχολεία κλπ).
- Η λειτουργία πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής στην ευρύτερη περιοχή.

13.1.19 Ηλεκτροφωτισμός

Είναι από τα θέματα που καταγράφονται καθημερινά πολλά παράπονα δημοτών, γιατί η συντήρηση του δημοτικού φωτισμού δεν είναι προϊόν σχεδιασμένης παρέμβασης, ενώ ελάχιστα είναι και τα έργα ηλεκτροφωτισμού που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια. Πρέπει να αλλάξει ριζικά ο προσανατολισμός αυτός και να εκπονηθεί μελέτη, ώστε με την υλοποίηση της να εξασφαλιστεί ο επαρκής φωτισμός της πόλης, όπου είναι δυνατόν μάλιστα με τη χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας.

Επιπλέον, Η συντήρηση του δημοτικού φωτισμού θα πρέπει να εκσυγχρονίζεται με μηχανοργάνωση, τήρηση μητρώου φωτιστικών σημείων, κατάλληλο εξοπλισμό και στελέχωση των συνεργείων ηλεκτρολόγων.

Τέλος, ο στολισμός της πόλης κατά τις εορτές θα πρέπει να στηρίζεται πλέον σ' ένα σταθερό δίκτυο υψηλής αισθητικής και στην εναλλαγή φωτιστικών στοιχείων που κάθε φορά θα προσδίδουν ξεχωριστό χρώμα.

13.1.20 Αρίθμηση και ονομασία οδών

Μια μικρή βόλτα στην πόλη αρκεί για να διαπιστώσει κανείς πόσο δύσκολο είναι να εντοπίσει μια διεύθυνση, αφού σε πολλές κατοικίες απουσιάζουν τα γνωστά ταμπελάκια αρίθμησης και σε διασταυρώσει οι ταμπέλες με το όνομα της οδού. Ακόμα υπάρχουν προβλήματα ταύτισης αριθμών ή επανάληψής τους. Προτάσεις που πρέπει να υλοποιηθούν είναι οι παρακάτω:

- Τακτοποίηση της αρίθμησης δρόμο - δρόμο και τοποθέτηση των οριστικών αριθμών σε εμφανές σημείο κάθε κατοικίας.
- Αναγραφή στις πινακίδες ονομασίας των οδών του πρώτου και του τελευταίου αριθμού του οικοδομικού τετραγώνου ανά κατεύθυνση, ώστε εύκολα να προσανατολίζεται ο επισκέπτης.

13.1.21 Στάθμευση

Το άναρχο παρκάρισμα παντού, με πιο ακραία έκφραση του την κάλυψη των πεζοδρομίων, πρέπει να σταματήσει. Σ' αυτό θα συμβάλλουν οι εναλλακτικές επιλογές κίνησης με την Τοπική Συγκοινωνία και το ποδήλατο. Θα πρέπει:

- Να συνεχιστεί η κατασκευή επιφανειακών θέσεων στάθμευσης στους δρόμους της πόλης.
- Να ενθαρρύνεται η πρόβλεψη περισσότερων θέσεων εντός των κατοικιών.
- Να επανέλθει στο κέντρο η ελεγχόμενη στάθμευση.
- Να χωροθετηθούν και να κατασκευαστούν μεσοπρόθεσμα δύο μεγάλα υπόγεια γκαράζ με τη μέθοδο της συγχρηματοδότησης Δήμου - Ιδιωτών.

Η Γλυφάδα σήμερα χρειάζεται, όσο τίποτα άλλο, μια νέα αναπτυξιακή μελέτη πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, η οποία θα αποτελέσει το κύριο εργαλείο της περιβαλλοντικής της προστασίας.

Μια τέτοια μελέτη θα συνδυάσει την οικονομική δραστηριότητα με την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα της πόλης με τις αξίες της δημοκρατικής συμμετοχής και κοινωνικής και πολιτιστικής συνεργασίας, καθώς η υποβάθμιση και η καταστροφή του περιβάλλοντος δεν είναι τίποτε άλλο, παρά η άναρχη και χωρίς κανόνες επέμβαση στο χώρο.

Μέσα από αυτή την αναπτυξιακή μελέτη του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού της πόλης μας θα μπορέσουμε:

- Να μελετήσουμε την πληθυσμιακή ανάπτυξη, να καθορίσουμε σωστά τις εμπορικές χρήσεις, να σχεδιάσουμε τους χώρους των υπερδημοτικών λειτουργιών με τη δημιουργία υπερτοπικών πόλων αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.

- Παράλληλα με τον προβληματισμό για την οικονομική βιωσιμότητα της πόλης θα αναζητήσουμε προτάσεις νέων πόρων χρηματοδότησης και νέων στρατηγικών συνεργασίας θα προσδιορίσουμε το είδος και το βαθμό συμμετοχής του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη και το σχεδιασμό της πόλης μας.

Ας δώσουμε στη Γλυφάδα την όψη που της αξίζει...!

* * * * *

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

1. Δομημένο Ερωτηματολόγιο Κλειστού Τύπου Έρευνας Πεδίου
2. Θεωρητική Μελέτη Ανάπλασης πλατείας Αγίου Τρύφωνος Τερψιθέας Γλυφάδας Ορέστη Β. Τσάγκλα και Αντώνη Σ. Οικονόμου
3. Χρήσεις Γης Παραλίας Γλυφάδας (Μελέτη Ορέστη Β. Τσάγκλα)
4. Γ.Π.Σ. Δήμου Γλυφάδας
5. Χάρτης Δήμου Γλυφάδας έτους 1925
6. Χάρτης Χώρων Πρασίνου Δήμου Γλυφάδας
7. Ρυμοτομικό Σχέδιο 3^{ης} Μαρίνας Γλυφάδας
8. Χάρτης Χρήσεων Γης Δήμου Γλυφάδας
9. Ανάγλυφο Δήμου Γλυφάδας
10. Υδρογραφικό Δίκτυο Δήμου Γλυφάδας
11. Χάρτης Φυσικών Ρεμάτων Δήμου Γλυφάδας
12. Πρωτεύον Δίκτυο Ομβρίων Υδάτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1^ο: «ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ»

Το παρόν ερωτηματολόγιο αφορά μια μελέτη της χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής του Δήμου Γλυφάδας, σε συνδυασμό με μια δημογραφική ανάλυση, που πραγματοποιώ στα πλαίσια της πτυχιακής μου εργασίας του Τμήματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας του Ανωτάτου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Καλαμάτας, με θέμα: «Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Χωρική Δημογραφική Ανάλυση και Αναπτυξιακές Προοπτικές Αειφόρου Οικιστικής Οργάνωσης. Η Περίπτωση του Δήμου Γλυφάδας». Παρακαλώ όπως απαντήσετε στις ακόλουθες ερωτήσεις. Ευχαριστώ εκ των προτέρων για τη συνεργασία σας.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1^η

Σε ποιούς από τους παρακάτω τομείς χρειάζεται, κατά τη γνώμη σας, να επικεντρώσει τις προσπάθειές της η Δημοτική Αρχή;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Καθαριότητα	
Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις	
Θέσεις Στάθμευσης	
Χώροι Πρασίνου	
Δημοτικά Έργα	
Αυθαίρετα	
Πεζοδρόμηση	
Ηλεκτροφωτισμός	
Σήμανση οδών	
Υδρευση & Αποχέτευση	
Τοπική Ανάπτυξη	
ΔΓ/ΔΑ	

ΕΡΩΤΗΣΗ 2^η

Ποιά από τις παρακάτω παρεμβάσεις του Δήμου θεωρείτε σημαντικότερη;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Μείωση Συντελεστή Δόμησης	
Καθαριότητα	
Βελτίωση αισθητικής δημόσιων Χώρων	
Ένταξη Αυθαιρέτων	
Δημιουργία νέων χώρων πρασίνου	
Πεζοδρόμηση και Λακούβες	
Άλλο:.....	

ΕΡΩΤΗΣΗ 3^η

Θεωρείτε πως το επίπεδο των χώρων πρασίνου βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο;

Πάρα πολύ καλό	
Αρκετά καλό	
Καλό	
Μέτριο	
Χείριστο	
ΔΓ/ΔΑ	

ΕΡΩΤΗΣΗ 4^η

Σε ποιά από τα παρακάτω θέματα του Δήμου Γλυφάδας θα πρέπει ο Δήμος να επικεντρώσει το ενδιαφέρον του;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Χώροι Στάθμευσης	
Δημοτική Συγκοινωνία	
Μέτρα μείωσης χρήσης Ι.Χ.	
Καταπολέμηση θορύβων	
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	
Πεζοδρομήσεις	
Διαμόρφωση χώρων για ΑΜΕΑ	
Καθαριότητα	
Αυθαίρετα	
Άλλο:	
ΔΓ/ΔΑ	

ΕΡΩΤΗΣΗ 5^η

Θεωρείτε πως ο Δήμος έχει πρόσθετες ανάγκες σε σχέση με το κυκλοφοριακό;

Ναι ☐

Όχι ☐

ΕΡΩΤΗΣΗ 6^η

Πιστεύετε πως απαιτείται η δημιουργία μιας ειδικής επιτροπής ή ενός ρυθμιστικού οργανισμού για την προστασία της περιοχής από την αυθαίρετη πολεοδόμηση;

Ναι ☐

Όχι ☐

ΕΡΩΤΗΣΗ 7^η

Είστε υπέρ της ένταξης των αυθαιρέτων;

Ναι ☐

Όχι ☐

ΕΡΩΤΗΣΗ 8^η

Όσον αφορά το πολεοδομικό συγκρότημα του Δήμου Γλυφάδας, που θεωρείτε πως θα έπρεπε να δώσει βάση η Δημοτική Αρχή;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Ανάδειξη φυσιογνωμίας πόλης	
Ανάσχεση εξάπλωσης οικιστικού ιστού	
Ανασυγκρότηση της γειτονιάς	
Δημιουργία απαραίτητης κοινωνικής υποδομής	
Οργάνωση συστήματος μεταφορών	
Ποιοτική αναβάθμιση πόλης	
Δημιουργία αναγκαίας τεχνικής υποδομής	
Μέγιστα και ελάχιστα ύψη κτιρίων	
Ελάχιστα όρια εμβαδού και διαστάσεων	
Το εμπορικό τμήμα και η μελλοντική επέκτασή του	
ΔΓ/ΔΑ	

ΕΡΩΤΗΣΗ 9^η

Θεωρείτε πως ο Δήμος χρειάζεται οικονομική ενίσχυση και πόρους για την πραγματοποίηση περισσότερων έργων υποδομής;

Ναι ☐

Όχι ☐

ΕΡΩΤΗΣΗ 10^η

Γνωρίζετε αν έχουν πραγματοποιηθεί χωροταξικές ή πολεοδομικές μελέτες που αφορούν τη Γλυφάδα;

Ναι ☐

Όχι ☐

ΕΡΩΤΗΣΗ 11^η

Ποιοι Θεωρείτε πως είναι οι σημαντικότεροι στόχοι των μελετών αυτών;

Βαθμολογήστε καθέναν από αυτούς από το 1 έως το 5 (κλίμακα βαθμολόγησης: 1=καθόλου σημαντικός, 2=λίγο σημαντικός, 3=σχετικά σημαντικός, 4=πολύ σημαντικός, 5=πάρα πολύ σημαντικός)

Πρόβλεψη του μέλλοντος για το πλάτος κεντρικών αρτηριών συγκοινωνίας	
Οικονομία στη διάθεση ελευθέρων χώρων για δευτερεύον οδικό δίκτυο	
Μεγάλοι κοινόχρηστοι χώροι για άλση, παιδικές χαρές κλπ	
Μεγάλοι ακάλυπτοι χώροι μέσα στα οικοδομικά τετράγωνα	
ΔΓ/ΔΑ	

ΕΡΩΤΗΣΗ 12^η

Πότε πιστεύετε πως θα τεθεί σε λειτουργία το σχέδιο για τη διαδικασία αξιοποίησης του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού (πρώην Αεροδρόμιο);

Άμεσα	
Σύντομα	
Θα αργήσει	
Δε θα γίνει	
ΔΓ/ΔΑ	

ΕΡΩΤΗΣΗ 13^η

Θεωρείτε πως είναι απαραίτητη η σύνδεση της ευρύτερης περιοχής της Τερψιθέας με νέο δίκτυο Δημοτικής Συγκοινωνίας;

Είναι απολύτως απαραίτητη	
Δεν είναι απαραίτητη	
Αδιαφορώ	
ΔΓ/ΔΑ	

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ

1	Ημερομηνία Γέννησης								
2	Φύλο	Άνδρας ☐	Γυναίκα ☐						
3	Επίπεδο μόρφωσης	Αναλφάβητος ☐	Δεν τελείωσε Δημοτικό ☐	Απόφ. Δημοτικού ☐	Απόφ. Γυμνασίου ☐	Απόφ. Δευτεροβάθμιας (Λύκειο, ΤΕΕ) ☐	Απόφ. Ανώτερης (ΙΕΚ, Ανώτερες Σχολές) ☐	Απόφ. Ανώτατης (Πανεπιστήμια/ ΤΕΙ) ☐	Μεταπτυχιακό/ Διδακτορικό ☐
4	Αριθμός Μελών Νοικοκυριού	Από 0 έως 12 ετών ☐	Από 13 έως 16 ετών ☐	Από 17 έως 64 ετών ☐	65 και άνω ☐				
5	Αριθμός τεκνών								
6	Έτη διαμονής σας στο Δήμο								
7	Προηγούμενος Τόπος Κατοικίας σας								
8	Ιδιοκατοίκηση (ιδιόκτητη κατοικία)	ΝΑΙ ☐	ΟΧΙ ☐						
9	Επάγγελμα								
10	Είσατε μονογονεϊκή οικογένεια (ένας γονέας);	ΝΑΙ ☐	ΟΧΙ ☐						
11	Σε τι κτήριο μένετε;	3 ή περισσότερων διαμερισμάτων ☐	Μονοκατοικία ☐	Διπλοκατοικία ☐					
12	Πόσων ετών είναι η κατοικία που διαμένετε;								

Σας ευχαριστώ για τη συνεργασία!

Ορέστης Β. Τσάγκλας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2^ο: «ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΑΓΙΟΥ ΤΡΥΦΩΝΑ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ»

A.1 Η σημερινή κατάσταση στην Τερψιθέα

Στην σημερινή περιοχή της Τερψιθέας ευτυχώς τίποτα δεν έχει αλλάξει. Παρατηρούμε¹³¹ ότι η πυκνότητα δόμησης και κατοίκησης είναι μεσαία με την συγκεκριμένη πλατεία ως ένα σημαντικό κοινόχρηστο χώρο. Η κυκλοφορία και η στάθμευση των οχημάτων μπορεί να θεωρηθεί επαρκείς. Οι χρήσεις γης περιορίζονται στις κατοικίες, σε μικρά μαγαζιά απαραίτητα για τις ανάγκες των κατοίκων, σχολεία. Η πλατεία Αγίου Τρύφωνος είναι το πολεοδομικό κέντρο της περιοχής με όλες τις χρήσεις γύρω από αυτή την πλατεία.

Η συγκεκριμένη πλατεία κατασκευάστηκε με σκοπό την ύπαρξη ενός χώρου εκτόνωσης της περιοχής που όπως είδαμε και πιο πριν δημιουργήθηκε αρκετά πρόσφατα. Αποτελεί σημείο αναφοράς για ολόκληρη την περιοχή αφενός διότι είναι σε κεντρικό σημείο αφού στην βόρεια πλευρά του διασταυρώνονται δύο κύριοι οδικοί άξονες (λεωφόρος Κων/νου Αθανάτου και λεωφόρος Γεωργίου Γεννηματά) που συνδέουν την Τερψιθέα με το κέντρο της Αθηνάς μέσω της λεωφόρου Βουλιαγμένης αφετέρου διότι εντός της πλατείας υπάρχει η εκκλησία του Αγίου Τρύφωνα, τοπόσημου της περιοχής.

Το σχήμα της πλατείας είναι ένα καλοσχηματισμένο ορθογώνιο τρίγωνο περιβαλλόμενο, εκτός από τις δύο λεωφόρους που προαναφέραμε, την οδό Αρχιεπαύγου στο μισό της τρίτης της πλευράς ενώ το υπόλοιπο έχει διαμορφωθεί ένας μικρός πεζόδρομος, στον οποίο έχει χωροθετηθεί μια εμπορική αγορά που εξυπηρετεί την τοπική κοινωνία.

Επίσης, εμπορικές χρήσεις υπάρχουν και στις δύο πλευρές των λεωφόρων που προαναφέραμε καθώς και ένα σχολικό συγκρότημα που έχει δημοτικό και νηπιαγωγείο ακριβώς δίπλα στην μελετούμενη πλατεία μας εξυπηρετώντας την ανάγκη των παιδιών και εκπαίδευση. Όμως και οι άνθρωποι της τρίτης ηλικίας της περιοχής έχουν ένα στεγασμένο χώρο που μπορούν να συναντηθούν με τους συνομηλικούς και να περάσουν ευχάριστα στο τοπικό Κ.Α.Π.Η¹³² που τοποθετείται ακριβώς πριν την πλατείας μας. Όλα τα προηγούμενα μας επιτρέπουν να βγάλουμε το συμπέρασμα ότι η συγκεκριμένη πλατεία είναι το «κέντρο» της περιοχής.

Εντός της πλατείας, δεσπόζει ο ιερός ναός του Αγίου Τρύφωνα που οφείλει και το όνομα της η συγκεκριμένη πλατεία. Περιπατώντας από την διασταύρωση της λεωφόρου Κων/νου Αθανάτου και Αρχιεπαύγου που τα βόρεια βλέπουμε στα αριστερά μας την επιγραφή του ονόματος της πλατεία και πίσω ακριβώς υπάρχει η περιφραγμένη παιδική χαρά (εντός της πλατείας) περικυκλωμένη από αειθαλή δέντρα που δίνουν ιδιωτικότητα, δροσιά και την απαραίτητη σκίαση. Υπάρχει το πεζοδρόμιο για την κίνηση των πολιτών και αριστερά ακριβώς, χωρίς διαχωριστικό κάγκελο, πράσινο που είναι πολύ σημαντικό διότι δίνει μια αίσθηση ενότητας του χώρου.

Στο μέσο περίπου της διαδρομής, παρατηρούμε τον διάδρομο που βοηθάει την πρόσβαση των αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τον κλήρο και τον λαό με σκοπό τον εκκλησιασμό τους. Πηγαίνοντας βορειότερα υπάρχει μια στάση του Ο.Α.Σ.Α για την εξυπηρέτηση των κατοίκων που έχουν υποχρεώσεις στην Γλυφάδα (με τις τοπικές γραμμές) και με την Αθηνά και τον Πειραιά (με τις γραμμές κορμού). Στην δεύτερη κορυφή που συναντάμε υπάρχει ένα μνημείο μεταγενέστερο αφού το δημοτικό

¹³¹ Από τις φωτογραφίες στο τέλος της μελέτης

¹³² Κέντρο Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων

συμβούλιο έχει απόφαση να πραγματοποιείτε η παρέλαση της 28^{ης} Οκτωβρίου στη Τερψιθέα κάτι όμως που τελικά δεν συνεχίστηκε για λόγους διαμάχης των εμπόρων της Γλυφάδας.

Περιμετρικά της πλατείας, το πεζοδρόμιο δεν ταυτίζεται με την ρυμοτομική γραμμή για να εξυπηρετήσει την ανάγκη στάθμευσης των αυτοκινήτων της περιοχή, με εξαίρεση την περιοχή από την πινακίδα μέχρι την στάση του λεωφορείου και της περιοχής του πεζοδρόμου βέβαια. Αυτό βέβαια καταστρατηγείται από τους κατοίκους που νομίζουν ότι ο πεζόδρομος είναι parking αυτοκινήτων καθώς και ότι παρκάρουν ακριβώς μπροστά από την στάση του λεωφορείου εμποδίζοντας την εύρυθμη εξυπηρέτηση των επιβατών και του οδηγού του λεωφορείου.

Στην λεωφόρο Γεωργίου Γεννηματά υπάρχει ένα περίπτερο, μια στάση λεωφορείου και μια κλίμακα που οδηγεί στο πεζοδρόμο που είναι στην Νότια πλευρά της πλατείας. Η σκάλα είναι αναγκαία διότι το υψόμετρο του πεζοδρόμιο είναι πιο μικρό από εκείνο της λεωφόρου. Επίσης βλέπουμε την θλιβερή εικόνα των παρκαρισμένων αυτοκινήτων σε χώρο που προορίζεται αποκλειστικά για τους πεζούς. Την ίδια εικόνα βλέπουμε τα αυτοκίνητα και περιμετρικά του ναού χωρίς να είναι ώρα εκκλησιασμού. Εντός της πλατείας βέβαια υπάρχουν καθίσματα για την ανάπαυση των επισκεπτών, ένα υδάτινο κανάλι που προσφέρει έναν τόνο ξεχωριστό στην περιοχή που όμως αυτή την στιγμή δεν λειτουργεί και έχουν συσσωρευτεί σκουπίδια στο τέλος του καναλιού, μια ράμπα που είναι πάνω από το υδάτινο κανάλι, όπως επίσης και μια ράμπα για την συνάθροιση των νεαρών που όμως είναι βρόμικα και ζωγραφισμένα με graffiti. Περιμετρικά της πλατείας υπάρχουν δοχεία απορριμμάτων και σε στρατηγικά σημεία εντός της πλατείας υπάρχουν τα φωτιστικά σώματα που φωτίζουν την νύχτα την περιοχή αλλά όχι επαρκώς γι' αυτό δεν βλέπουμε αρκετό κόσμο να διασχίζει ή να στέκεται στην πλατεία.

Ένα επίσης παράδοξο γεγονός είναι ότι παρόλο που υπάρχουν δύο στάσεις λεωφορείων που εξυπηρετούν παρά πολλούς κατοίκους δεν υπάρχει στέγαστρο για την προστασία τους από τα καιρικά φαινόμενα και η παντελής απουσία αστικού εξοπλισμού ενός της πλατείας με εξαίρεση της ράμπες εισόδου και εξόδου.

Η ανάγκη για μια νέα ανάπλαση της υπάρχουσας πλατείας, εκτός από αυτά που αναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο, είναι και ο κατεστραμμένος εξοπλισμός της παιδικής χαράς που κάνει απαγορευτική την χρήση της από παιδιά μικρή ηλικίας.

A.2 Μελέτη Αναπλάσης

Όπως αναλύθηκε διεξοδικά στο προηγούμενο κεφάλαιο θα πραγματοποιήσουμε μια μικρής έκτασης ανάπλαση αφού σε γενικές γραμμές κρίνεται καλή η προγενέστερη ανάπλαση που έγινε το 1992¹³³.

Θα επέμβουμε κυρίως στην συντήρηση του χώρου και προσθήκη ελάχιστων στοιχείων στο χώρο και στην καλύτερη αντιμετώπιση των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Τέσσερις είναι οι κύριες λειτουργίες που φιλοξενεί η εν λόγω πλατεία και αντιστοιχούν στις τέσσερις περιοχές:

- ☒ Περιοχή για τραπεζάκια(στο βόρειο τμήμα)
- ☒ Περιοχή εκκλησίας(στο κεντρικό τμήμα)
- ☒ Περιοχή μνημείου(στο ανατολικό τμήμα)
- ☒ Περιοχή παιδικής χαράς(στο δυτικό τμήμα)

¹³³ Μελέτη πλατείας Αγίου Τρύφωνα Τερψιθέας από την εταιρία ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ

Δεν θα παρέμβουμε καθόλου στην χάραξη θέσης του υδάτινου καναλιού, στην διαμόρφωση των τμημάτων των οδών που περιβάλλουν την πλατεία.

Η πλατεία σε γενικές γραμμές έχει μια κλίση, που παρακολουθεί την σημερινή κατάσταση, με υψηλότερη στάθμη στην περιοχή της συνάντησης των λεωφόρων Γεννηματά και Αθανάτου. Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στη διατήρηση των υφισταμένων περιμετρικών υψομέτρων, με εξαίρεση την περιοχή της παιδικής χαράς, έτσι ώστε η πλατεία να είναι άμεσα προσεγγίσιμη και βατή από τα γύρω πεζοδρόμια. Επίσης θα δημιουργήσουμε νέα πρανή με φύτευση προς τα μέτωπα των οδών Αρχιπελάγους και Κων/νου Αθανάτου για λόγους απομάκρυνσης και ασφάλειας από τα αυτοκίνητα. Στην βόρεια περιοχή διαμορφώνονται επίπεδα τμήματα, που θα φιλοξενούν καθίσματα και τραπεζάκια, που ενώνονται μεταξύ τους με πρανή μικρής κλίσης προσαρμοσμένα στα υφιστάμενα υψόμετρα των γειτονικών πρασιών. Όλες οι διαμορφωμένες κλίσεις και πρανή για πεζούς στο σύνολο της πλατείας δεν υπερβαίνουν το 6% και είναι προσπελάσιμες από ανάπηρο.

Για την δαπεδόστρωση της πλατείας θα αντικαταστήσουμε τα ήδη υπάρχοντα στοιχεία με νέα μεγαλύτερης αντοχής, άρα οι πλάκες πεζοδρομίου θα έχουν πάχος 5 εκ. και διαστάσεις 40x40εκ., κατά προτίμηση αντιολισθητικοί για την άνετη διέλευση των πολιτών και θα ενώνονται με τσιμεντοκονία λευκού τσιμέντου. Επίσης, θα χρησιμοποιηθούν νέοι κυβόλιθοι σε δυο χρωματισμούς που βοηθούν στην αντίληψη των διάφορων διευθύνσεων της πλατείας και θα ενώνονται όπως και οι πλάκες πεζοδρομίου. Νέα κράσπεδα θα τοποθετηθούν μεταξύ πεζοδρομίων και οδοστρώματος. Είναι προκατασκευασμένα τεμάχια, διαστάσεων 35x35x15εκ., γύρω από τα δέντρα, τα οποία φυτεύονται σε σκληρές επιφάνειες τοποθετούνται προκατασκευασμένα τεμάχια κυκλικά ή ευθύγραμμα.

Όσον αφορά τον αστικό εξοπλισμό, θα πραγματοποιήσουμε κάποιες απαραίτητες ενέργειες προς όφελος των χρηστών της πλατείας. Θα εκτελεστεί καθαρισμός του πυθμένα του υδάτινου καναλιού καθώς και απομάκρυνση σκουπιδιών σαν απώτερο σκοπό την λειτουργία του όπως την προγενέστερη μελετη³.

Η εσχάρα της δεξαμενής ύδατος καλύπτεται με κροκάλες ποταμού μεγάλου μεγέθους τοποθετημένες διάσπαρτα στο χώρο. Θεωρούμε ότι η εξέδρα δεν εξυπηρετεί καθόλου, άρα είναι περιττό να βρίσκεται ενός πλατείας. Υπάρχει επίσης και μια ξύλινη γέφυρα που συνδέει το κύριο μέρος της πλατείας με την παιδική χαρά που κρίνεται επαρκείς και δεν χρειάζεται κανένα επαναπροσδιορισμό.

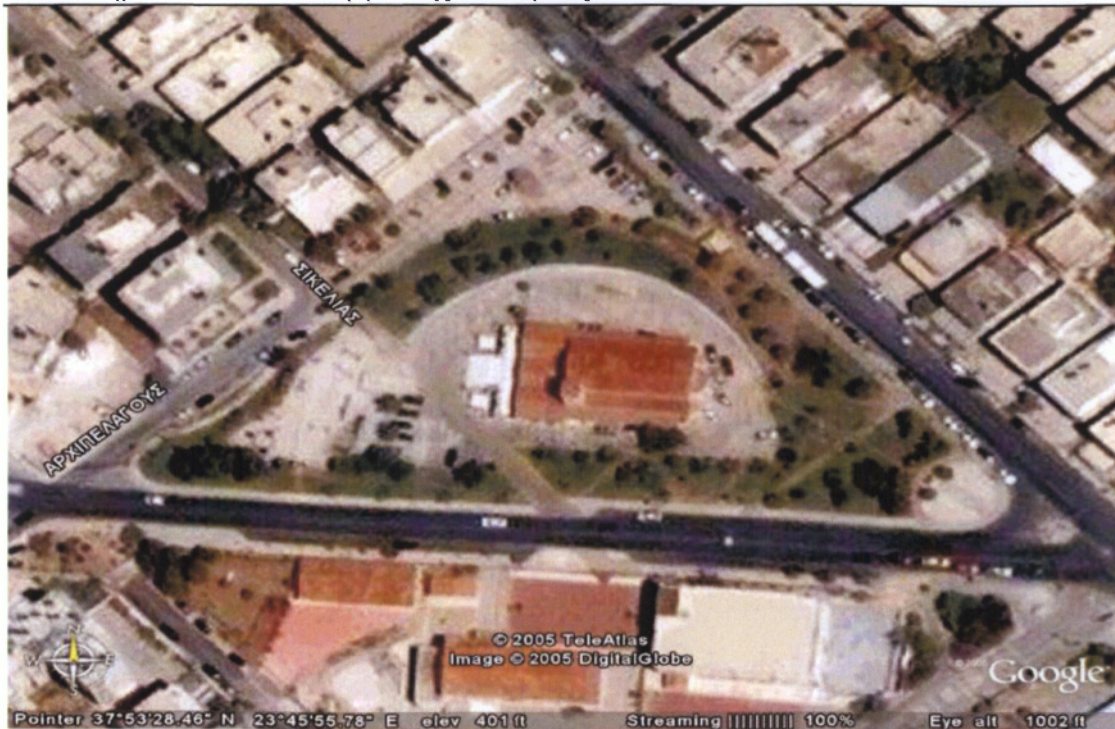
Η περιοχή της παιδικής χαράς αυτή τη στιγμή είναι κακοσυντηρημένη αλλά θα τα αλλάξουμε όλα. Άρα θα περιλαμβάνουμε δυο κούνιες, δυο τραμπάλες και ένα ουράνιο τόξο. Το σκάμμα διαμορφώνεται ελευθέρα παράλληλα με την εξωτερική πλευρά του τελευταίου προς την παιδική χαρά τμήματος του υδάτινου καναλιού. Μέσα στο χώρο της παιδικής χαράς προβλέπονται επτά πάγκοι για τους συνοδούς των παιδιών που έχουν ανάγκη από κοντινότερη επιτήρηση.

Επίσης, δημιουργούμε και παιχνίδια ειδικά για την ψυχαγωγία των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των συνοδών τους. Η οριοθέτηση της πλατείας είναι ως έχει: η επιλογή των παιχνιδιών έγινε με κριτήριο την εξυπηρέτηση μεγάλου εύρους ηλικιών (2-12 ετών). Τα παγκάκια γενικώς θα είναι ξύλινα καθαρού μήκους 1.59 μ, πλάτους 0.60 μ με στηρίγματα οπλισμένου σκυροδέματος. Τα φωτιστικά σώματα είναι χωροθετημένα καλά στο χώρο αλλά πρέπει να έχουν περισσότερη ισχύει για να βοηθήσουν στην ασφαλή διακίνηση και προσωρινή διαμονή των πολιτών κατά τις νυχτερινές ώρες.

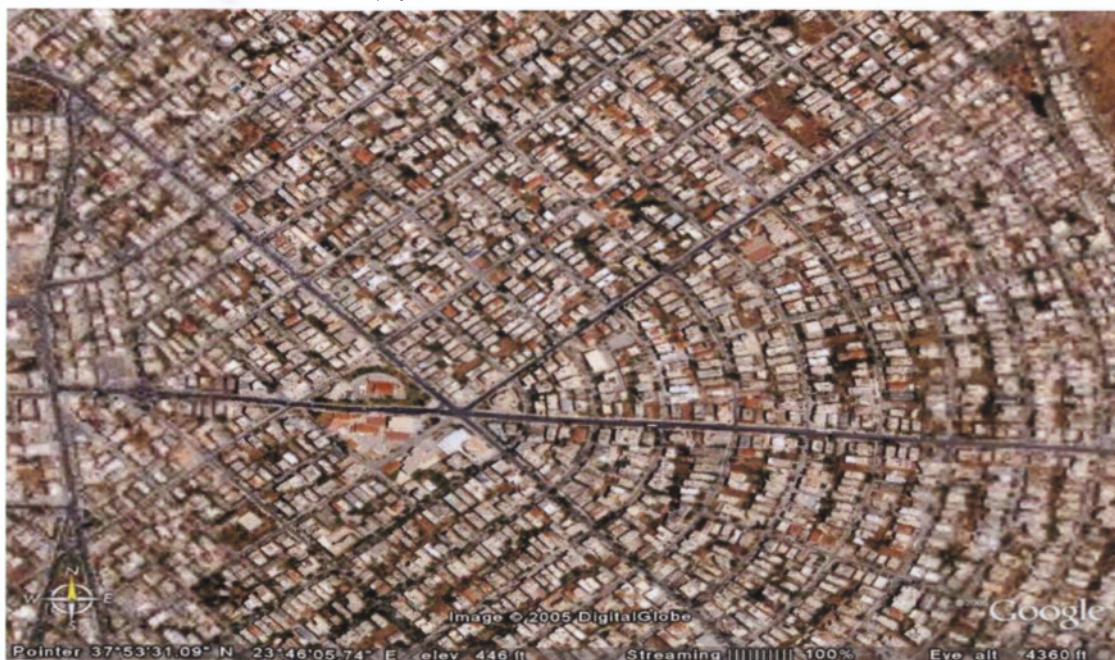
Στην περιοχή που προσδιορίζεται για τα τραπεζάκια θα φτιάξουμε μια πέργκολα αποτελούμενη από ξύλινα υποστυλώματα διαστάσεων 16,5x16,5 εκ., τα οποία εδράζονται πάνω σε βάση οπλισμένου σκυροδέματος. Τα καλάθια των αχρήστων θα αντικατασταθούν με νέα μεγαλύτερου όγκου αλλά η θέση και ο αριθμός τους πρέπει

να εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση της πλατείας σε μέγιστες αποστάσεις 40 μ μεταξύ τους. Το μνημείο θα μείνει ως έχει.

Τέλος ένα θλιβερό φαινόμενο που καταστρατηγεί τον όρο «ελεύθερος κοινόχρηστος» χώρος είναι η παρουσία παρκαρισμένων αυτοκινήτων, τόσο στο χώρο εντός της πλατείας όσο και του πεζόδρομου άρα σαν προτείνουμε σαν λύση τα κολωνάκια με ελάχιστα να μετακινούνται και μόνο κατά την διάρκεια των ωρών τροφοδοσίας των καταστημάτων και λειτουργία της εκκλησίας.



Εικόνα 1.1: Η πλατεία από ψηλά



Εικόνα 1.2: Η περιοχή της Τερψιθέας από ψηλά

Πηγή: <http://earth.google.com>



Εικόνες 1.3 και 1.4: Η παιδική χαρά και η όψη από Κωνσταντίνου Αθανάτου



Εικόνες 1.5 και 1.6: Διασταύρωση λεωφόρων Αθανάτου & Γεννηματά και στο βάθος το μνημείο και η όψη από λεωφόρο Γεωργίου Γεννηματά



Εικόνες 1.7 και 1.8: Όψη από οδό Αρχιπελάγους και ο «πεζόδρομος»



Εικόνα 1.9: Ο Ιερός Ναός Αγίου Τρύφωνος, στο κέντρο της πλατείας



Εικόνα 1.10: Όψη της πλατείας και στο βάθος η παιδική χαρά, η εξέδρα και η ξύλινη γέφυρα



Εικόνες 1.11 και 1.12: Παγκάκι σε άσχημη κατάσταση και Ράμπα εισόδου και εξόδου της πλατείας για τα άτομα με ειδικές ανάγκες



Εικόνα 1.13: Χρήσεις γης του πεζοδρόμου



Εικόνες 1.14 και 1.15: Χρήσεις γης Λεωφόρου Γεννηματά

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2^ο: «ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ»

α1. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Το πεδίο έρευνας είναι η περιοχή που περικλείεται από την Λεωφόρο Ποσειδώνος στα βόρεια, Λεωφόρου Γρήγορου Λαμπράκη στα ανατολικά, οδό Διάδοχου Παύλου στα νότια και την οδό Αύρας στα Δυτικά. Το στίγμα της συγκεκριμένης περιοχή είναι 37°51'39.51" N, 23°44'51.58"¹³⁴.

Από την εικόνα του δορυφόρου και από ένα ύψος που μας δίνεται η ευκαιρία να παρατηρήσουμε τις χρήσεις γης βλέπουμε ότι υπάρχουν πολυκατοικίες, αποθήκη για την φύλαξη σκαφών, οίκος περίθαλψης ηλικιωμένων, ξενοδοχεία, οι 2 από τις 3 μαρίνες της Γλυφάδας, ιστορικές καφετερίες, μόνο μια εμπορική χρήση στο ισόγειο του ιστορικού ξενοδοχείου «Αντωνόπουλου» προς την πλευρά της Λεωφόρου Ποσειδώνος και ένα βενζινάδικο παραπλεύρως της ίδιας Λεωφόρου. Ένα ακόμα ενδιαφέρον στοιχείο είναι η ύπαρξη αρχαιολογικού χώρου.

Αναλυτικότερα, παρατηρούμε μικρή κίνηση αυτοκινήτων γύρω από αυτή την περιοχή. Δεν υπάρχει σοβαρό πρόβλημα στάθμευσης των οχημάτων για τους κατοίκους αφού υπάρχουν οι πιλοτές και έχει γίνει ειδική κατασκευή στο πεζοδρόμιο ώστε τα αυτοκίνητα να σταθμεύουν χωρίς να ενοχλούν την κίνηση των πεζών. Όμως οι επισκέπτες που καταφθάνουν για μια βόλτα στην παράλια και οι κάτοχοι των σκαφών που είναι ελλιμενισμένα στις δυο μαρίνες παρκάρουν τα αυτοκίνητα τους άναρχα εντός των μαρίνων και το χειρότερο ακόμα και εντός της παραλίας σε ελάχιστη απόσταση από τους λουόμενους. Οι όροι δόμησης της περιοχή είναι Σ.Δ.=0,60, Π=10, Ε=200 είναι ιδανική και σε συνδυασμό με την ελάχιστη απόσταση από την θάλασσα αλλά και το εμπορικό κέντρο της Γλυφάδας κάνουν την περιοχή να χαρακτηριστεί «φιλέτο».

Η όχληση δεν θεωρείτε αρκετή, ο κοινόχρηστος φωτισμός καλός, τα φυτά που κυριαρχούν στους κοινόχρηστους χώρους είναι φοίνικες και πεύκα σωστά συντηρημένα και τοποθετημένα παρ'ότι βρίσκονται σε μικρή απόσταση από την θάλασσα. Στην συγκεκριμένη περιοχή λειτουργεί και παζάρι με διάφορα μικροπράγματα και μικρή ψαγαγορά παραπλεύρως του αλιευτικού καταφύγιο που γίνει μια άλλη εικόνα για την περιοχή της Γλυφάδας. Παρατηρούμε επίσης ότι προς την πλευρά της παραλίας ειδικά διαμορφωμένο δρόμο για τους πεζούς αλλά και για ποδήλατα. Βέβαια καταστρατηγείται από τα αυτοκίνητα και ως επακόλουθο προκαλεί την δυσφορία και τις διαμαρτυρίες των πολιτών για αυτή την κατάσταση.

Από την πλευρά της Λεωφόρου Ποσειδώνος παρατηρούμε περισσότερη κίνηση από εκείνη την οδού Διαδόχου Παύλου, με ικανοποιητικούς ελεύθερους χώρους. Υπάρχει μια στάση λεωφορείου για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών, καθώς και στάση υπεραστικού λεωφορείου για την εξυπηρέτηση των τουριστών των ξενοδοχείων της γύρω περιοχής που θέλουν να κάνουν μια επίσκεψη την Βάρκιζα και τον Αρχαιολογικό Χώρο του Σουνίου. Βλέπουμε τις άλλες όψεις των πολυκατοικιών, των ξενοδοχείων, της αποθήκης των σκαφών αλλά και ένα βενζινάδικο, κάτι που δεν υπήρχε στην οδό Διάδοχου Παύλου, για να ικανοποιήσει την ανάγκη των διερχόμενων οδηγών για ανεφοδιασμό των τροχοφόρων.

Δυστυχώς ούτε κι εδώ υπάρχει σεβασμός στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες αφού δεν υπάρχει κανένας ειδικός εξοπλισμός για αυτούς τους συνάνθρωπους μας. Επίσης, ένα άλλο θλιβερό που παρατηρούμε είναι ότι μπροστά στην κύρια είσοδο του κέντρου

¹³⁴ Πηγή <http://earth.google.com> σε συνεργασία με την Ν.Α.Σ.Α

φροντίδας ηλικιωμένων και εντός του πεζοδρομίου παρκαρισμένα αυτοκίνητα κάτι που φανερώνει ασέβεια προς τους ηλικιωμένους με κινητικά προβλήματα αλλά και για τους διερχόμενους.

Στο πεδίο έρευνας υπάρχουν και εγκαταστάσεις του Αθλητικού Ναυτικού Ομίλου Γλυφάδας (Α.Ν.Ο.Γ) και ειδικότερα το τμήμα ιστιοπλοΐας και ιστιοσανίδας όπου οι νέοι μπορούν να ασκηθούν σε αυτό το άθλημα. Επίσης μέχρι το 2002 το σημείο που βρίσκεται η πρώτη μαρίνα της Γλυφάδας ήταν το σημείο εκκίνησης της σχολικής παρέλασης της 25^{ης} Μαρτίου.

Ένα ενδιαφέρον στοιχείο που προέκυψε από την έρευνα, μη αξιοποιήσιμο και μάλλον άγνωστο στο ευρύ κοινό, είναι η ύπαρξη αρχαιολογικού χώρου στην ανατολική άκρη του πεδίου έρευνας, παραπλεύρως της Λεωφόρου Γρηγορίου Λαμπράκη που είναι ένας αρχαίος ναός του 13^{ου} αιώνα¹³⁵. Είναι ένα μνημείο πρόχειρα περιφραγμένος χωρίς καμία επιγραφή κοντά στο κέντρο της Γλυφάδας που λόγω της μη αξιοποίησης του και της μη φωταγώγησης του με σκοπό την ανάδειξη του, οι πολίτες αδιαφορούν. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την πλήρη εγκατάλειψη εκτεθειμένο στα φύλλα των δέντρων και στις καιρικές συνθήκες.

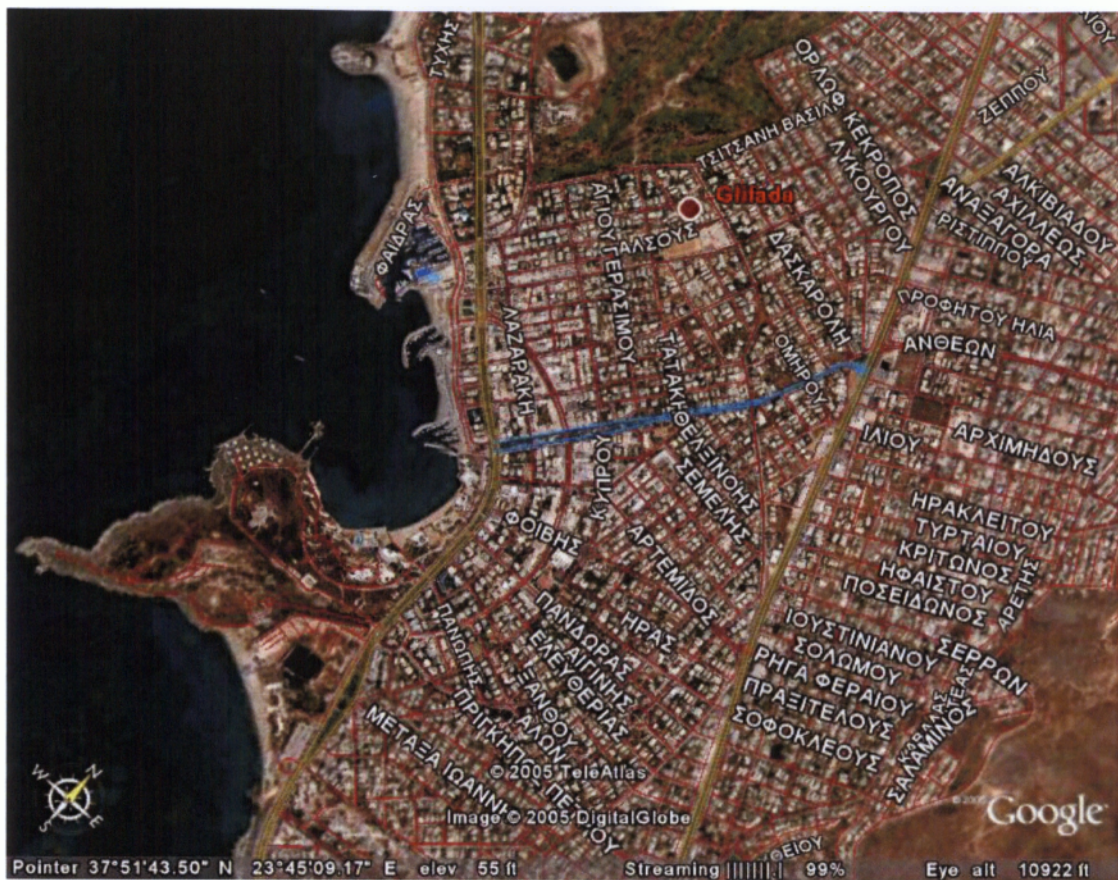
Για την εύρυθμη λειτουργία των μαρίνων έχουν δημιουργηθεί φυλάκια προσφέροντας ασφάλεια καθώς επίσης λειτουργούν και σαν δημοτική αστυνομία αφού όταν υπάρχει καλοκαιρία ο «παραλιακός περίπατος» που υπάρχει στο πεδίο μας κατακλύζεται από κόσμο. Γι' αυτό το λόγο έχουν δημιουργηθεί καφετέριες και ουζερί που οι ιδιοκτήτες έχουν κάνει προέκταση προς την

παράλια καθ' όλα νόμιμη συμβάλλοντας στην τσιμεντοποίηση ακόμα και αυτού του χώρου που πρέπει υποχρεωτικά να είναι ελεύθερο και χωρίς καμία εμπορική χρήση. Δεν είναι τυχαίο ότι όταν οι άνεμοι πνέουν ισχυροί το χειμώνα, το χειμέριο κύμα «λούζει» και αχρηστεύει τον εξοπλισμό εστίασης των καταστημάτων. Γίνεται μια προσπάθεια να αντιμετωπιστεί αυτό, αλλά κυρίως για δημιουργία καλύτερου αλιευτικού καταφύγιο χωρίς να είναι εκτεθειμένο στα καιρικά φαινόμενα, από τον Δήμο Γλυφάδας με την τοποθέτηση νέων «μπλοκιών»¹³⁶ (κάτι που φαίνεται και στις φωτογραφίες του παραρτήματος). Τέλος, δείγμα νεοπλουτισμού παρατηρείται στην μονοκατοικία επί της οδού Νίκης που η απόσταση της από την παράλια είναι ελάχιστη, όμως εντός του κήπου έχουν πισίνα.

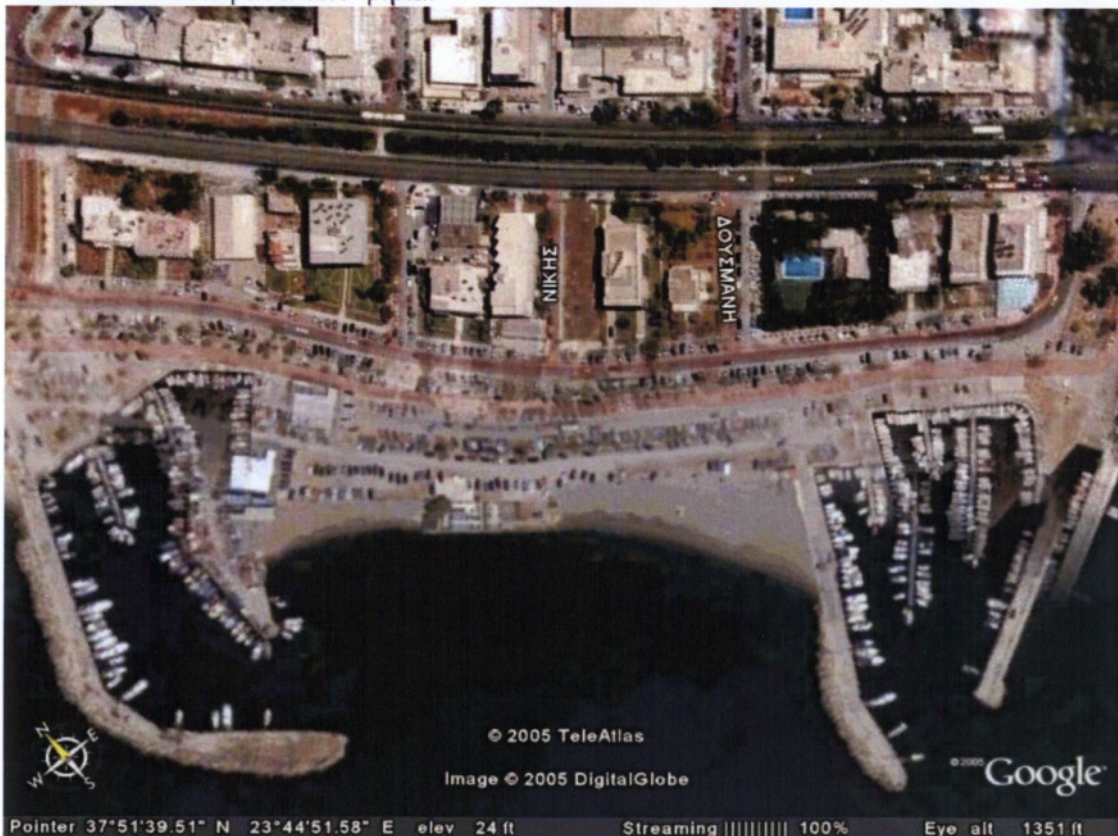
Για την βελτίωση της περιοχής θα μπορούσε ο Δήμος να τοποθετήσει ειδικό εξοπλισμό για τους συνάνθρωπους μας με κινητικά προβλήματα, καλύτερος καθαρισμός της παράλιας και απομάκρυνση των μεγάλων αισχρών πετρών από την παράλια, κολωνάκια επί της Λεωφόρου Ποσειδώνος και καλύτερη αστυνόμευση της περιοχής.

¹³⁵ Πηγή: Υπουργείο Πολιτισμού

¹³⁶ Κομμάτια σκυροδέματος μεγάλης αντοχής και επιφάνειας που λειτουργούν σαν κυματοθραύστες με σκοπό τα μικρά σκάφη να προσδένουν σε λιμάνια και μαρίνες με ασφάλεια.



Εικόνα 1: Η Γλυφαδα απο ψηλά.



Εικόνα 2: Το πεδίο έρευνας από ψηλά.

Πηγή: <http://earth.google.com>



Εικόνα 3 και Εικόνα 4: Αποθήκη σκαφών και δίπλα κατοικία και εστιατοριο, με παράνομη επέκταση προς την παραλία





Εικόνες 5, 6 και 7: Απόψεις από την παραλία Γλυφάδας, με τα αυτοκίνητα να είναι σε απόσταση αναπνοής από το κύμα



Εικόνες 8 και 9: Παζάρι με πλανόδιους μικροπωλητές στον παραλιακό περίπατο και ο απαιτούμενος αστικός εξοπλισμός (παγκάκια)

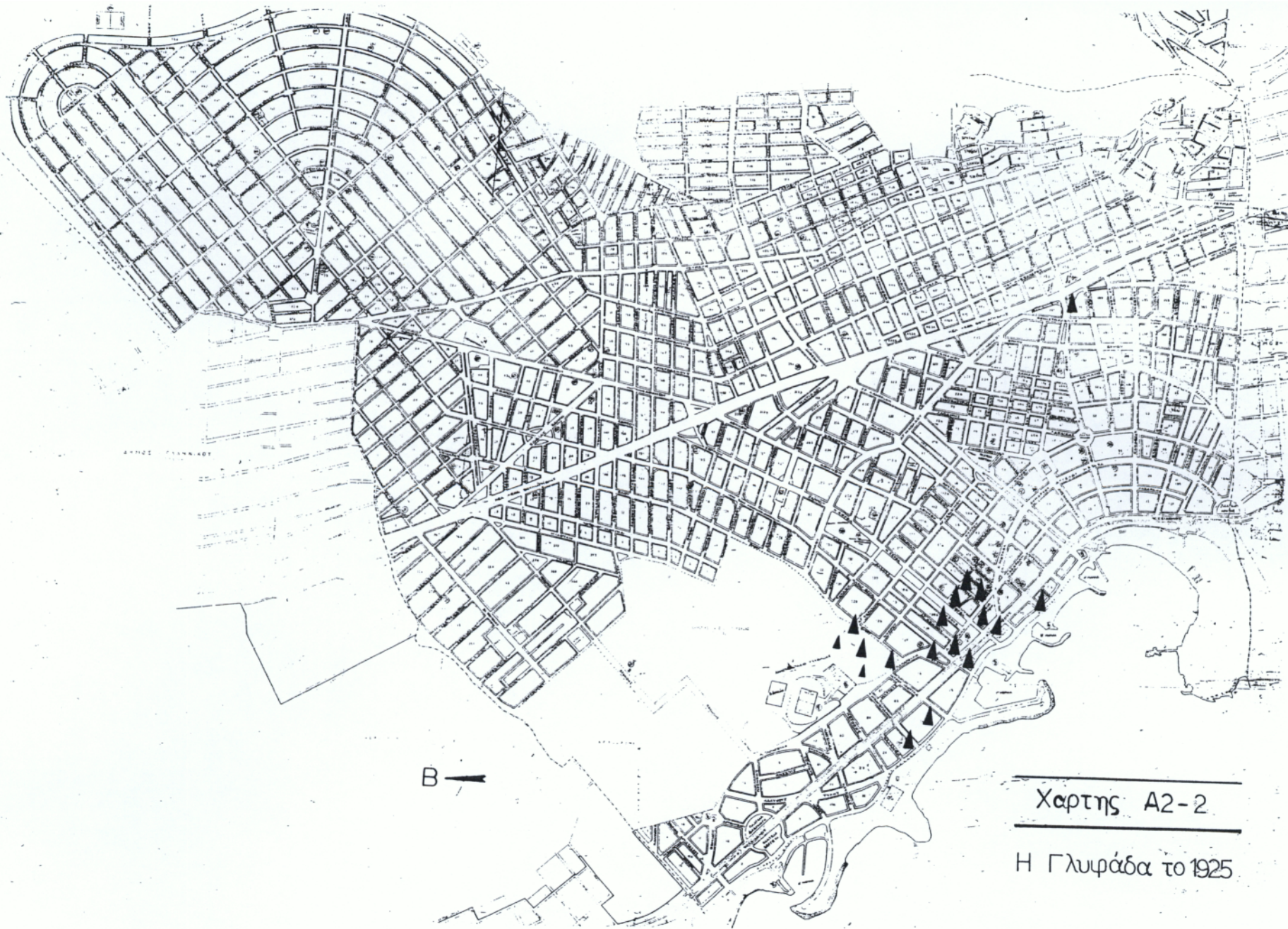
Εικόνα 10: Εντός πεζοδρόμου...αυτοκίνητο



Εικόνα 11: Οικοδομικά υλικά εκτεθειμένα, χωρίς τα απαραίτητα προστατευτικά μέσα, επικίνδυνα για τους διερχομένους



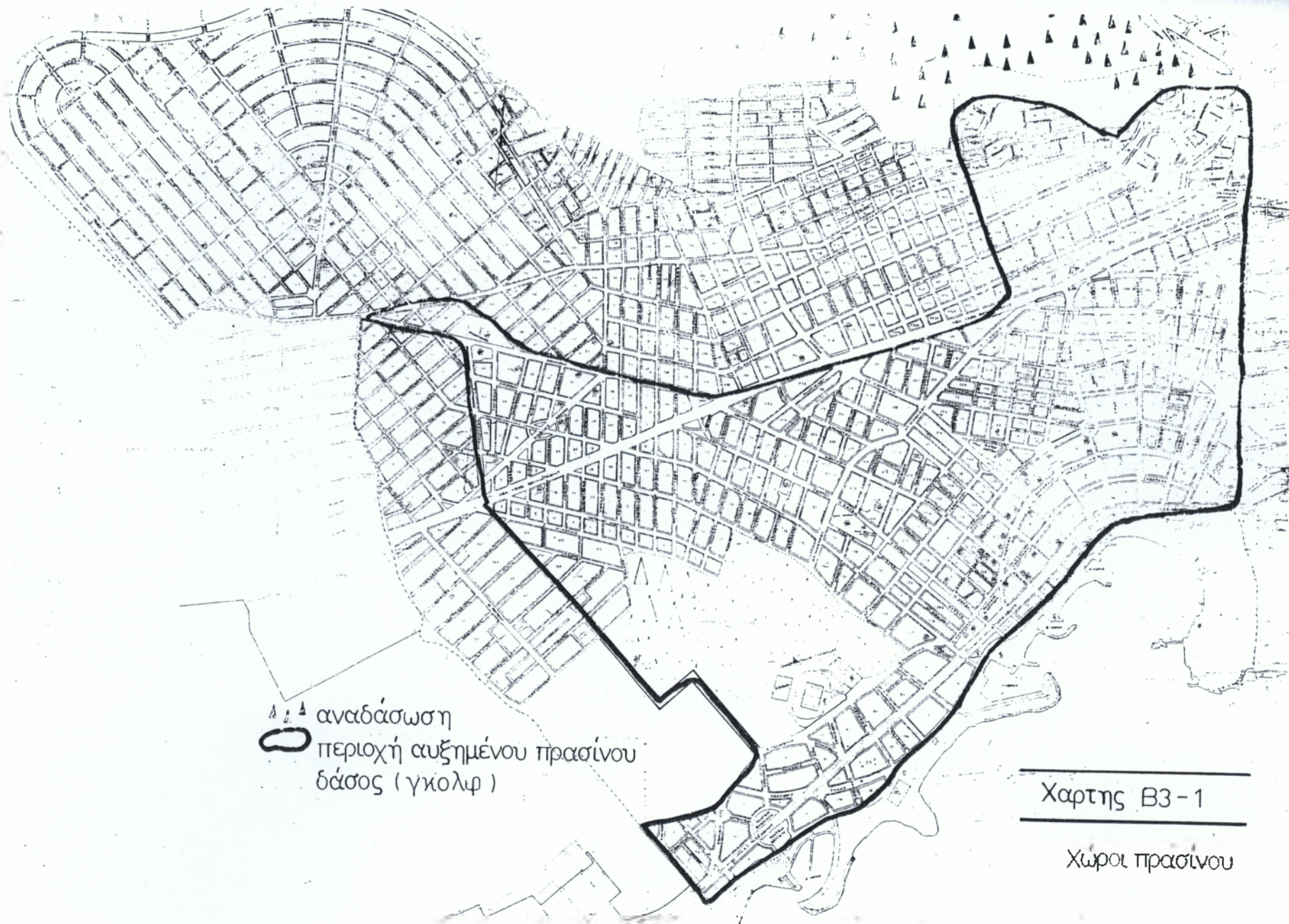
Εικόνα 12 και 13: Ασέβεια προς τους ηλικιωμένους συνανθρώπους μας η ύπαρξη σταθμευμένων αυτοκινήτων στο πεζοδρόμιο, ακριβώς έξω από το κέντρο αποκατάστασης ηλικιωμένων και φύλλα δένδρων αφημένα στο πεζοδρόμιο, στη λεωφόρο Ποσειδώνος



B —→

Χάρτης Α2-2

Η Γλυφάδα το 1925



▲ ▲ αναδάσωση
○ περιοχή αυξημένου πρασίνου
δάσος (γκολφ)

Χαρτης Β3-1

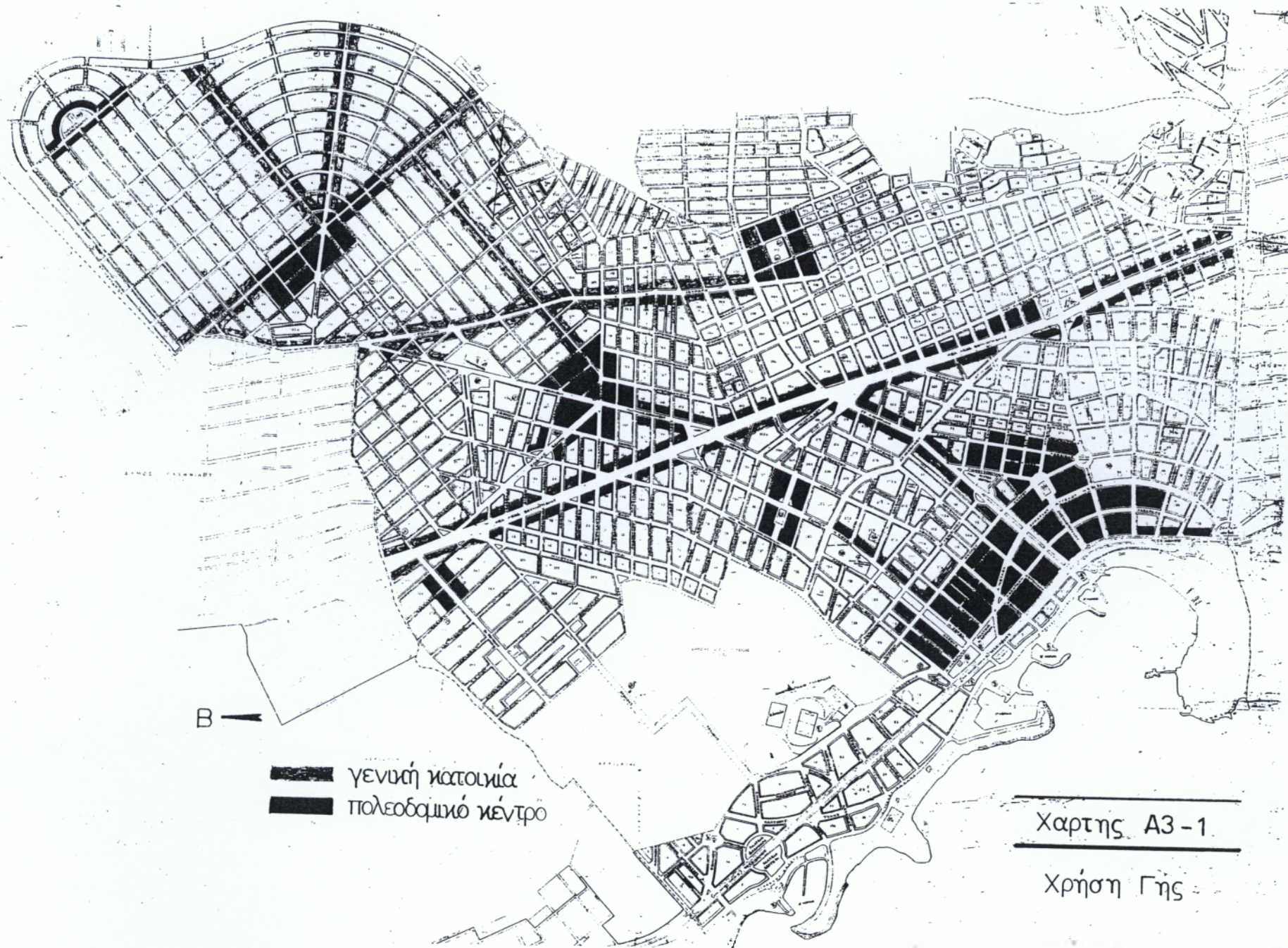
Χώροι πρασίνου

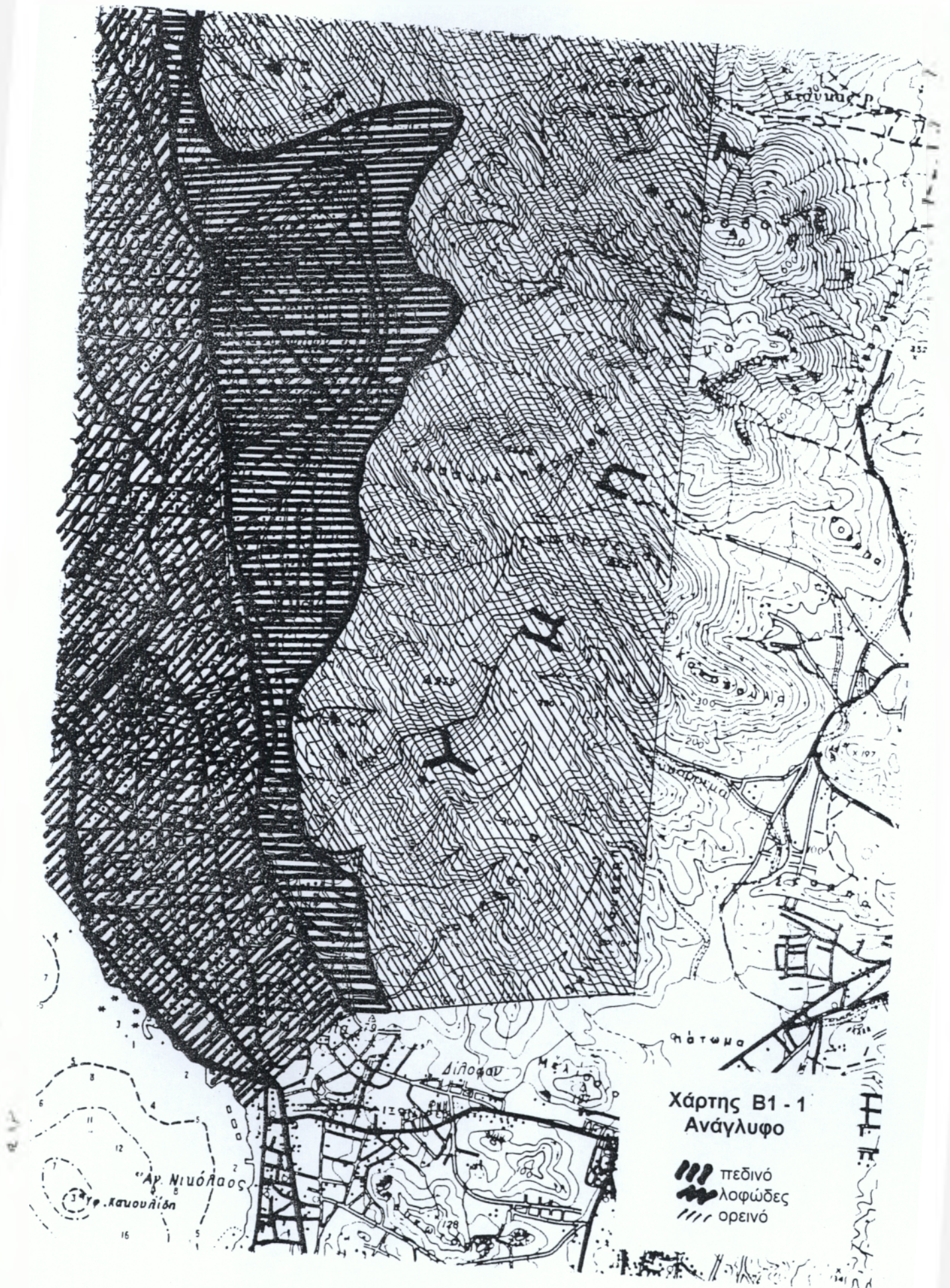
ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ 1999
ΣΧΕΔΙΟ ΝΕΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ
ΚΑΙΜΑΚΑ 1 : 15000



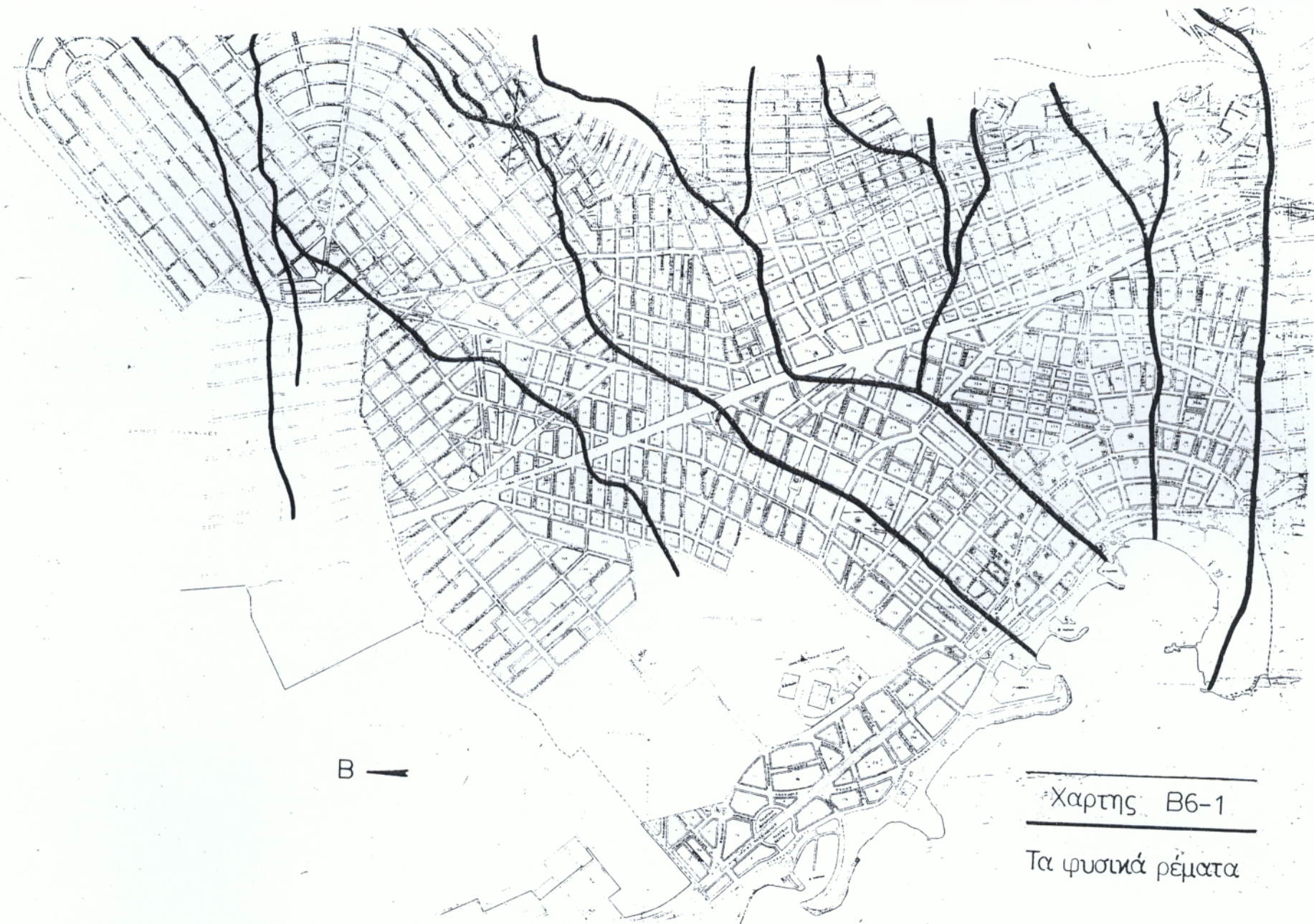
ΓΕΩΓΡΑΦΕΙΝ
ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 2 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Κ. ΠΕΤΡΙΔΗ
ΤΗΛ / FAX 8559 - 27017









B —

Χάρτης Β6-1

Τα φυσικά ρέματα



- κατασκευασμένο
- ... υπό κατασκευήν
- προγραμματισμένο

B —

Ιούλιος 1999

Χαρτης Γ2-1

Πρωτεύον δίκτυο ομβρίων

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ι. Βιβλία

Αγγελίδης Μ., «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη», σελ. 156 - 162, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2000

Βασενχόβεν Λ., «Τάξη και αταξία στο χώρο», άρθρο στο συλλογικό έργο «Οικολογία και Επιστήμες του περιβάλλοντος», Εκδόσεις Στοχαστής, 1998

Βούλγαρης Α., «Χωροταξικός Σχεδιασμός», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2003, σελ. 223

Γετίμης Π., «Οικιστική πολιτική στην Ελλάδα», Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα, 1988

Γεωργούλη Δ. (Επιμ.), «Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού», Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα, 1995

Γιαννοπούλου-Κονσολάκη Ε., «Γλυφάδα: Ιστορικό παρελθόν και μνημεία», Αθήνα, 2001

Δοξαστάκης Ζ., «Πολυκώδικας», Ηράκλειο, 2005

Δρίκος Θ., «Γλυφάδα», Εκδόσεις Δ. Γλυφάδας, 1997

Εθνικό Ίδρυμα Νεότητας, «Ανθρωπογενής και φυσική απειλή του αστικού περιβάλλοντος. Παρεμβάσεις διατήρησης της φυσικής και παραδοσιακής φυσιογνωμίας του», Εκδόσεις ΕΙΝ, 1999

Καραδήμου - Γερολύμπου Α., Παπαμίχος Ν., «Ρύθμιση του χώρου: πολιτικές πρωτοβουλίες και θεσμικές εγγυήσεις» σε: Μαυρογορδάτος Γ., Χατζηιωσήφ Χ. (Επιμ.), «Βενιζελισμός και αστικός εκσυγχρονισμός», Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο, 1992, 2^η έκδοση

Κανκαλάς Γ., «Περιφερειακή Ανάπτυξη και Χωρική Ολοκλήρωση: Θεωρητικές θέσεις και στοιχεία μιας τυπολογίας», σε: Γετίμης Π., Κανκαλάς Γ., Μαραβέγιας Ν. (Επιμ.), «Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη», σελ. 41-44, Εκδόσεις Θεμέλιο, 1994

Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, «Χωροταξική Μελέτη Εθνικού Δικτύου Αστικών Κέντρων», Εκδόσεις ΚΠΟΕ, Αθήνα, 1967

Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος, «Νέος Οικιστικός Νόμος για την βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας: Συνέντευξη του Υπουργού Πε.Χω.Δ.Ε.», Εκδόσεις ΚΕΔΚΕ, 1995

Μέλισσας Δ., «Θεμελιώδη ζητήματα του Δίκαιου της Χωροταξίας», Εκδόσεις Αφοί Σάκκουλα, Αθήνα, 2002

Μιχαήλ Ι., «Τοπική Ανάπτυξις: Πολεοδομική Πολιτική Δήμων και Κοινοτήτων», Εκδόσεις Υπ.Εσ.Δ.Δ.Α., Αθήναι, 1974

Μπεριάτος Η., «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη», Τα Νέα, 2-3.12.2000

Π.Δ. 14.7.1999, «Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας», Υπ.Πε.Χω.Δ.Ε., 1999

Σαρηγιάννης Γ. «Οικονομική πολιτική και χωροταξικός σχεδιασμός», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2002

Τσαγκαράτος Σ., «Νέο Γενικό πολεοδομικό Σχέδιο στα όρια του Δήμου Κορυδαλλού», Μάρτιος 2004

Χριστοφιλόπουλος Δ., «Αστικός και Χωροταξικός Προγραμματισμός - Τεχνική διαδικασία ή κοινωνική επιστήμη;», Εκδόσεις Αφοί Σάκκουλα, Αθήνα, 1990

II. Διαδικτυακοί Τόποι

Επίσημη Ιστοσελίδα Δήμου Γλυφάδας, <http://www.glyfada.gr>

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, <http://www.statistics.gr>

Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος, <http://www.kedke.gr>

Μηχανή Αναζήτησης, <http://www.google.gr>

Π.Ε.Τ.Α. Α.Ε., <http://www.info-peta.gr>

Υπουργείο Εσωτερικών, <http://www.ypes.gr>

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, <http://www.minenv.gr>