

Πανεπιστήμιο Πειραιώς-Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών

Σπουδών στη Ναυτιλία- Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Διπλωματική Εργασία:

*«Η Βιώσιμη ανάπτυξη και η διαχείριση της παράκτιας ζώνης
μελέτη - περίπτωσης Ραφήνας»*

Από : Έλενα Κιουφεντζή ΑΜ: ΜΝ 05017

Κύκλος:5^{ος} ΠΜΣ στη Ναυτιλία



Εισηγήτρια : Κα. Φανή Σακελλαριάδου, Καθηγήτρια.

*Λοιπά μέλη εξεταστικής επιτροπής: Καθ. Α.Μ. Γουλιέλμος, Ε. Τζαννάτος, Αν.
Καθηγητής.*

Διάρκεια εκπόνησης: Οκτώβριος, 2008- Φεβρουάριος, 2009.

Φιλοξενούσα επιχείρηση : Έρευνα Πεδίου.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Ιούνιος 2009.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
“Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ
μελέτη- περίπτωσης Ραφήνας
(Έλενα Κιουφεντζή)
ΑΜ: MN05017

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2009

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	6
Η ΙΔΕΑ- ΠΡΟΛΟΓΟΣ	7
Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	10
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Οι Έννοιες της βιωσιμότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης

1.1 Η έννοια της βιωσιμότητας	13
1.2 Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης	15
1.2.1 Το σύστημα ελέγχου	16
1.3 Ο ορισμός της φέρουσας ικανότητας	22
1.4 Η σχέση της οικονομικής θεωρίας με τη βιώσιμη ανάπτυξη	23
1.4.1 Οικονομική μεγέθυνση, ανάπτυξη και βιώσιμη ανάπτυξη	23

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η Παράκτια Ζώνη

2.1 Η έννοια της παράκτιας ζώνης	25
2.2 Οι Χρήσεις της παράκτιας ζώνης	31
2.3 Το Θεσμικό πλαίσιο των χρήσεων της παράκτιας ζώνης	36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης στην παράκτια ζώνη

3.1 Εισαγωγή	39
3.2 Η οικονομία	39
3.3 Η κοινωνία	40
3.4 Η οικολογία & Το περιβάλλον	41
3.5 Ο ορισμός της ποιότητας ζωής	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η Ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης

4.1 Η Έννοια και η σημασία της ολοκληρωμένης διαχείρισης της παράκτιας ζώνης	47
4.2 Το Ελληνικό δίκτυο συνεργασίας για την αειφόρο ανάπτυξη Παράκτιων και νησιωτικών περιοχών	52
4.3 Τα βασικά ζητήματα με τα οποία ασχολείται το Coastal Network	54
4.4 Η αναγκαιότητα ενός Ελληνικού δικτύου συνεργασίας	55
4.5 Σε ποιους απευθύνεται το κάλεσμα συνεργασίας	55
4.6 Ποια τα οφέλη για τα μέλη του Δικτύου;	56
4.7 Στρατηγικές για ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης σε Εθνικό επίπεδο	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ανάλυση και περιγραφή της βιώσιμης ανάπτυξης και διαχείρισης μιας παράκτιας ζώνης, μελέτη-περίπτωσης Ραφήνας

5.1 <i>Κοινωνικοοικονομική φυσιογνωμία του Δήμου Ραφήνας</i>	
5.1.1. Δημογραφικά στοιχεία	62
5.1.2. Εκπαιδευτικά στοιχεία	63
5.1.3. Οικονομικά στοιχεία	64
5.2 Προβλήματα του Δήμου	68
5.2.1 Επιβάρυνση στο Κυκλοφοριακό	68
5.2.2. Επιβάρυνση στο περιβάλλον	68
5.2.3. Δίκτυο αποχέτευσης	70
5.2.4. Παρεμβάσεις σε δασικούς χώρους – γεωργική γη	70
5.2.5. Επιβάρυνση στην οικιστική ανάπτυξη	72
5.2.6. Το μεγάλο ρέμα της Ραφήνας	73
5.2.7 Μη ασφαλές, απροσπέλαστο, ευάλωτο στους «καιρούς» λιμενικό περιβάλλον με μεγάλο αριθμό προβλημάτων (Λιμάνι Ραφήνας)	73
5.2.8 Ανεπαρκείς χώροι Λιμανιού	75
5.2.9 Πλοίαρχοι: Η Ραφήνα « Ακατάλληλο» και « μη λιμάνι»	76
5.2.10 Που είναι ο μόλος;	78
5.3 Η Βιώσιμη ανάπτυξη της Ραφήνας	80

5.3.1 Προτάσεις –Μέτρα Βιώσιμης Ανάπτυξης	81
---	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Προτάσεις – Μέτρα Πολιτικής Ανάπτυξης

6.1 Προτεινόμενα Μέτρα προκύπτοντα από τη Μελέτη	83
6.2 Το Κυκλοφοριακό πρόβλημα	83
6.3 Το λιμάνι της Ραφήνας	83
6.4 Το αποχετευτικό δίκτυο της Ραφήνας	86
6.5 Πρόγραμμα ανάπλασης και αισθητικής σε δασικούς χώρους γεωργική γη	87
6.6 Αλιευτικό Καταφύγιο στη Ραφήνα	87
6.7 Το μεγάλο ρέμα της Ραφήνας	88
6.8 Η μαρίνα της Ραφήνας	88
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	89
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91-93

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου κ. Φανή Σακελαριάδου, Γεωχημικό Θαλάσσης – Ωκεανογράφο για τις συμβουλές της, τις επισημάνσεις, την καθοδήγησή της και τις υποδείξεις της.

Επίσης να ευχαριστήσω και τον Καθηγητή κ. Α. Μ. Γουλιέλμο που διόρθωσε την εργασία μου.

Ε. Κιουφεντζή,
Ιούνιος 2009.

Η ΙΔΕΑ

Το θέμα της έρευνας που επιλέχθηκε αφορά στη σχέση της κατοίκησης και της ανάπτυξης της Ραφήνας με το φυσικό περιβάλλον της. Ειδικότερα αφορά στην παράκτια ζώνη της καθώς πρόκειται για ένα κομμάτι που αποτελείται από θάλασσα και ξηρά. Άλλωστε αυτός είναι και ένας ορισμός της παράκτιας ζώνης.

Έχει μεγάλη σημασία πιστεύω να διατηρείται αναλλοίωτη στα χρόνια η παράκτια ζώνη, χωρίς οι διάφορες οικιστικές και άλλες παρεμβάσεις να καταστρέφουν τη φυσιογνωμία της. Τα τελευταία χρόνια, όπως διαπιστώθηκε από την έρευνά μου, έχει αλλάξει αισθητά η οικιστική πραγματικότητα της Ραφήνας επειδή έχει, σε μεγάλο βαθμό, αστικοποιηθεί. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι περιβαλλοντικοί πόροι σταδιακά να εξαντλούνται.

Η ύπαρξη του λιμανιού της Ραφήνας έχει μεγάλη ζωτική τοπική σημασία και αποτελεί έναν καθοριστικό παράγοντα για τη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας του όλου Δήμου. Είναι σημαντικό πιστεύω να υπάρχει μία βιώσιμη ανάπτυξη που να καθιερώνει αργά και σταθερά την εξέλιξη της περιοχής αυτής. Κρίνω σημαντικό να εξετάσω τη σχέση και την αλληλεπίδραση Λιμανιού-Πόλης από τη μια μεριά, και από την άλλη την σχέση βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής αυτής που εξετάζω με το Λιμάνι.

Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στο **πρώτο κεφάλαιο**, παρουσιάζονται οι έννοιες της βιωσιμότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης και δίνεται ο ορισμός της «φέρουσας ικανότητας». Παράλληλα γίνεται μια σύντομη αναδρομή στις διεθνείς προσπάθειες για την βιώσιμη ανάπτυξη.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο**, παρουσιάζεται η έννοια της παράκτιας ζώνης, ενώ γίνεται σύνδεση με τις ιδιαιτερότητες που υπάρχουν στις χρήσεις και στο εθνικό και ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο των παράκτιων ζωνών γενικά.

Στο **τρίτο κεφάλαιο**, καταβάλλεται προσπάθεια να επεκταθεί η έννοια της βιωσιμότητας στην παράκτια ζώνη και να καταγραφεί το σχετικό ελληνικό θεσμικό πλαίσιο. Επίσης δίνεται ο ορισμός της «ποιότητας ζωής».

Στο **τέταρτο κεφάλαιο**, αναλύεται η αποκαλούμενη «Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης».

Στο **πέμπτο κεφάλαιο**, γίνεται ανάλυση και περιγραφή της βιώσιμης ανάπτυξης που αφορά σε μελέτη περίπτωσης (case study). Αυτή αφορά στην περιγραφή της βιώσιμης ανάπτυξης και της διαχείρισης της περιοχής της Ραφήνας. Αρχικά μελετώ τα γενικά στοιχεία της περιοχής, τα οποία την προσδιορίζουν (δημογραφικά, κοινωνικά και οικονομικά), σε σχέση δηλαδή με την εξέλιξη του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων των πολιτών του δήμου της Ραφήνας. Στη συνέχεια παρουσιάζω τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή σε ό,τι αφορά στο κοινωνικό, οικονομικό και οικολογικό περιβάλλον της. Ειδικότερα, μελετώ τα βασικά προβλήματα που υφίσταται η περιοχή.

Στο **έκτο κεφάλαιο**, προτείνω ως λύσεις την εφαρμογή συγκεκριμένων Ευρωπαϊκών προγραμμάτων, τα οποία στοχεύουν στην βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.

Τέλος, ακολουθούν τα συμπεράσματα της έρευνάς.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εργασία αυτή αναλύεται η σημασία της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης μέχρι σήμερα, η εξελικτική της πορεία σε Ελλάδα και ΕΕ, και οι διάφορες στρατηγικές για την εφαρμογή της ολοκληρωμένης διαχείρισης στις παράκτιες περιοχές.

Η παράκτια ζώνη από την εποχή της αρχαιότητας μέχρι σήμερα δρα σαν πόλος έλξης των ατόμων ικανοποιώντας ποικίλες χρήσεις γης. Αυτή η αναπτυξιακή πορεία δημιουργεί περιβαλλοντική πίεση, που σε συνδυασμό με την ευαισθησία του παράκτιου οικοσυστήματος πολλές φορές προκαλεί έντονα προβλήματα.

Αυτά τα προβλήματα πρόκειται να αναδείξουμε και να προτείνουμε την λύση τους.

Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σκοπός της παρούσας εργασίας -όπως αναφέρθηκε- είναι η διερεύνηση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης σε σχέση με την επιρροή της στο σχεδιασμό του χώρου με επίκεντρο τον Δήμο της Ραφήνας. Πράγματι ο Δήμος ανέπτυξε ραγδαία αστικοποίηση από το 1960 και μετά, που είχε ως αποτέλεσμα τη μεταβολή και την αλλοίωση των φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής.

Μέσα από τη μελέτη αυτή διερευνάται η δυνατότητα επίτευξης βιώσιμης «αστικοποίησης» μέσα από την παράθεση των χαρακτηριστικών που τη διαμορφώνουν.

Για τον προαναφερθέντα σκοπό αναφέρονται γενικά στοιχεία της περιοχής τα οποία την προσδιορίζουν δημογραφικά, κοινωνικά και οικονομικά και ως προς την εξέλιξη του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων των πολιτών του δήμου της Ραφήνας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην εργασία αυτή αρχικά αναλύονται οι έννοιες της Βιωσιμότητας και της Βιώσιμης Ανάπτυξης καθώς και το θεσμικό πλαίσιο που έχει διαμορφωθεί σε Τοπικό, Εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Επισημαίνω στην ανάλυσή μου, ότι το Παραγωγικό Σύστημα στηρίζεται στην άμεση σχέση της Βιώσιμης Ανάπτυξης με την Οικολογία, με τη σταθερή εξέλιξη των Ανθρωπογενών Συστημάτων και Οικοσυστημάτων, και με την αρχή της Φέρουσας Ικανότητας.

Εντοπίζονται και ιεραρχούνται οι ανθρώπινες δραστηριότητες που συνδέονται κυρίως με τις χρήσεις της παράκτιας ζώνης και προσδιορίζεται ότι για την επιδίωξη της Βιώσιμης Ανάπτυξης πρέπει να επιτυγχάνεται η τομή τριών βασικών «συνόλων»: Οικονομίας- Κοινωνίας και Περιβάλλοντος. Στη μελέτη – περίπτωσης εφαρμογής της

Βιώσιμης Ανάπτυξης στη Ραφήνα ιεραρχούνται τα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα της περιοχής. Αξιολογούνται οι πολιτικές αντιμετώπισης αυτών των προβλημάτων με έμφαση στο σχεδιασμό και στην Αειφόρο Ανάπτυξη του παράκτιου χώρου. Τέλος προτείνονται μέτρα και βελτιώσεις αυτών των πολιτικών στην κατεύθυνση της Αειφόρου Ανάπτυξης της Παράκτιας Ζώνης της Ραφήνας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΟΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

1.1 Η έννοια της βιωσιμότητας.

Βιωσιμότητα διακρίνουμε στην πορεία που ακολουθεί μια δραστηριότητα για να αναπτυχθεί, αλλά κύρια για να διατηρηθεί μακροπρόθεσμα. Η πορεία αυτή είναι εξελίξιμη και αφορά στη βελτίωση των διαφόρων συστημάτων.

Το ανθρώπινο σύστημα είναι ένα σύστημα που για να διατηρηθεί στο πεπερασμένο οικοσύστημα εξαρτάται από τη βιωσιμότητα. Η έννοια βασικά προήλθε από το γεγονός της ύπαρξης εμποδίων στην ανάπτυξη, όπου βασικοί πόροι θεωρούμενοι ανεξάντλητοι ή ανανεώσιμοι, απεδείχθησαν στην πράξη εξαντλήσιμοι (πετρέλαιο, αλιεία, περιβάλλον κ.α.). Δηλαδή στη δεκαετία του 1980 εμφανίστηκε μια σοβαρή διχογνωμία μεταξύ των οικονομολόγων και άλλων επιστημόνων, κύρια οικολόγων, σχετικά με τον περιορισμό της εκμετάλλευσης κάποιων πόρων σύμφωνα με το νόμο της βιωσιμότητας, που αφορά όχι μόνο στην τρέχουσα, αλλά και στην *αυριανή* ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών¹.

Η διακήρυξη για την επιβολή του θεμελιώδη νόμου της βιωσιμότητας (Ψήφισμα 61/105 για τη βιωσιμότητα της αλιείας, ΗΕ, 2006) έγινε, αφού αναδείχθηκε για πρώτη φορά το περιβαλλοντικό πρόβλημα από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών στην Παγκόσμια Διάσκεψη Ανωτάτων Δικαστών στο Γιοχάνεσμπουργκ (2002).

Οι συνθήκες όμως που θεμελίωσαν τη βιωσιμότητα ως ιδέα ήταν οι συνθήκες του Μάαστριχτ (1992) και του Άμστερνταμ (1997).

Στην Ελλάδα, η αρχή της βιωσιμότητας αρχικά κατοχυρώθηκε με την νομολογία του Ε' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας (1993) και στη συνέχεια έγινε η ρητή διάταξη του άρθρου 24 του Συντάγματος (2001, ως «αρχή της αειφορίας»). Από τότε η ιδέα της βιωσιμότητας αρχίζει να αντιμετωπίζεται ως ένα

¹ Μιχάλης Δεκλερής: Το δίκαιο της βιωσίμου ανάπτυξεως. Εκδόσεις Σάκκουλας, 1996, 2000.

επιστημονικό ζήτημα, χωρίζοντάς το μάλιστα και σε τομείς: κοινωνικός, φιλοσοφικός, νομικός, πολιτικός κ.α., που αναλύονται πιο κάτω

Η φιλοσοφία της βιωσιμότητας είναι μια ευρύτερη επιστήμη που υπερκαλύπτει ή προηγείται από όλες τις άλλες. Καθορίζει και μελετάει την ηθική ιδέα της βιωσιμότητας που είναι η μεθοδολογία αποφάσεων κατά βιώσιμο τρόπο.

Η ηθική ιδέα προκύπτει φυσικά από την ανάλυση αξιών. Τέτοιες αξίες είναι η αξία της φύσης, της δικαιοσύνης, του μέτρου. Στην «κοινωνική» επιστήμη της βιωσιμότητας, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην κοινωνική αρμονία και στη συνοχή καθώς και στην ισορροπία των ανθρωπογενών συστημάτων.

Η βιωσιμότητα ασχολείται και με την νομική μεθοδολογία του δικαίου της και την υλοποίηση κανόνων και γενικών αρχών. Σύμφωνα με την επιστήμη αυτή, η βιωσιμότητα εφαρμόζεται λαμβάνοντας υπόψη τους κανόνες της δικαιοσύνης.

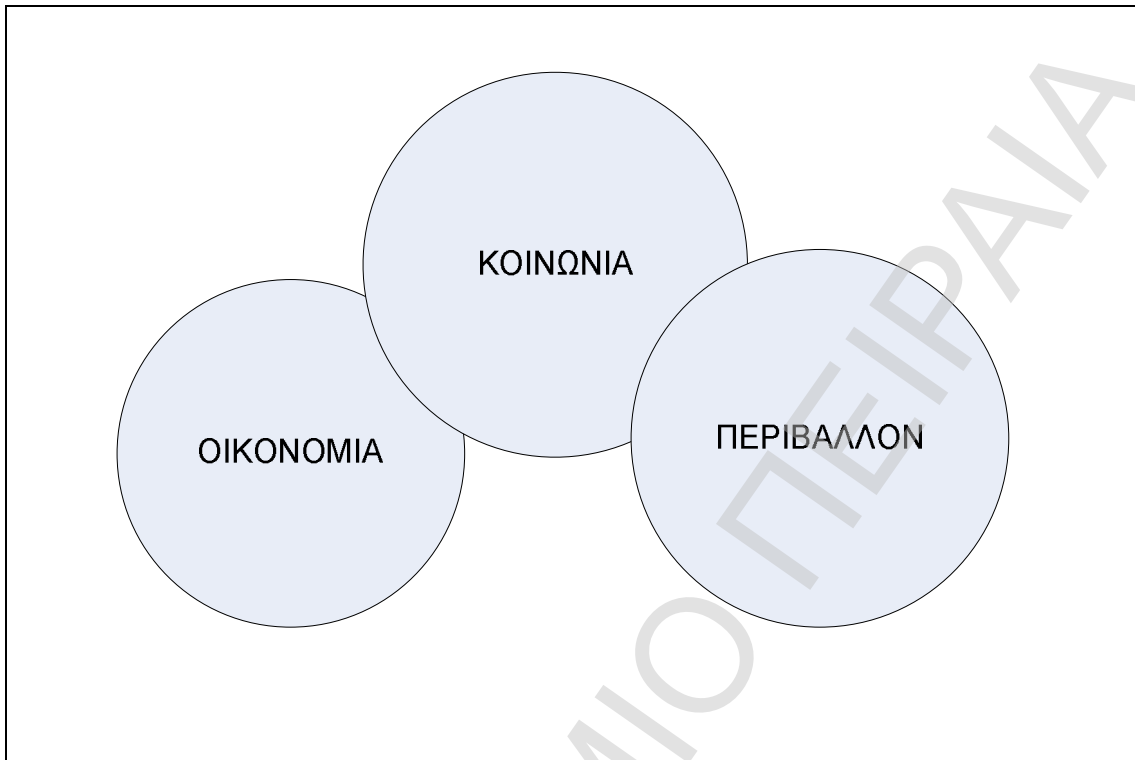
Η πολιτική επιστήμη της βιωσιμότητας αποβλέπει σε ένα κράτος Δικαίου και Πρόνοιας, το οποίο αναλαμβάνει και την ευθύνη της βιωσιμότητας.

Η έννοια της βιωσιμότητας είναι η τομή τριών στοιχείων: Κοινωνίας, Οικονομίας και Περιβάλλοντος (Διάγραμμα 1.1). Τα τρία αυτά στοιχεία ενσωματώνονται στην έννοια της βιωσιμότητας αλλά οι έννοιες δεν ταυτίζονται μεταξύ τους. Οι στόχοι της τομής εστιάζονται στην ικανοποίηση των αναγκών της παρούσας και των μελλοντικών γενεών.

Με άλλα λόγια γίνεται μια προσπάθεια οι τρεις αυτές έννοιες να λειτουργήσουν σε μια σχέση αλληλεξάρτησης. Αυτό συμβαίνει, γιατί τα κυριότερα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στο παρελθόν, και ακόμα και σήμερα, και που πρέπει να αντιμετωπισθούν, είναι η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, ο κοινωνικός αποκλεισμός, η άνιση κατανομή των πόρων, και η απουσία ενός σχεδιασμού φιλικού προς το περιβάλλον.

Είναι πράγματι μια η τομή με 3 στοιχεία σε ένα κοινό τόπο, όπως φαίνεται στο πιο κάτω Διάγραμμα 1.1.

Διάγραμμα 1.1: Η έννοια της βιωσιμότητας ως κοινός τόπος τριών τομέων:
Κοινωνίας-Οικονομίας και Περιβάλλοντος.



1.2 Η Έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης.

“Βιώσιμη Ανάπτυξη” υπάρχει όταν καλύπτονται οι ανάγκες του παρόντος, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες². Υπάρχουν πολλοί όροι που χρησιμοποιούνται αντί για τον όρο «Βιώσιμη ανάπτυξη», όπως είναι οι όροι: «αειφορία», «ολοκληρωμένη ή διατηρήσιμη ή διαρκής ή αειφόρος ανάπτυξη»³ κ.α.

Όσον αφορά στην υιοθέτηση της βιώσιμης ανάπτυξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, υπήρξε μία ‘εξελικτική’ πορεία της έννοιας αυτής. Το περιβάλλον απέκτησε αυτοτελή νομική κατοχύρωση το **1987** με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και συγκεκριμένα με την προσθήκη των Άρθρων⁴ 130Π, 130Ρ και 130Σ.

² Ο ορισμός αυτός είναι από τα United Nations, 1987, “Report of the World Commission on Environment and Development”, General Assembly Resolution 42/187, December 11, 1987.

³ Ανδρέας Α. Παπανδρέου-Ευτύχιος Σ. Σαρτζετάκης, «Βιώσιμη Ανάπτυξη: Οικονομική Επιστήμη και Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο», Δεκέμβριος 2002.

⁴ Κορκοβέλος, 1997.

Στο Άρθρο 2 της Συνθήκης του Μάαστριχ (1992) περιγράφεται ως κύρια αποστολή της Κοινότητας η προαγωγή της «αρμονικής» και «ισόρροπης» ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων. Μπορεί η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης να μην αναφέρεται ρητά, αλλά περιγράφεται σαφώς. Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί πως το 1992 δεν υπήρξε ακόμη συσχέτιση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης με την κοινωνική διάσταση.

Και στο Άρθρο 2 της Συνθήκης του Άμστερνταμ (1997) γίνεται λόγος για «αρμονική ισόρροπο και αειφόρο ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων»⁵. Έτσι η βιώσιμη ανάπτυξη έπαψε να θεωρείται αποκλειστικά περιβαλλοντική έννοια και αναγνωρίστηκε πως πρέπει να υπάρχει στενή συσχέτιση ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη, στην κοινωνική συνοχή και στην περιβαλλοντική προστασία, στα πλαίσια της στρατηγικής της ΕΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη⁶.

1.2.1 Το σύστημα ελέγχου.

Το σύστημα ελέγχου τώρα είναι ένα σύστημα το οποίο αποτελείται από ένα σύνολο γενικών αρχών με απώτερο σκοπό να διασφαλισθεί η **ποιοτική ανάπτυξη**. Περιλαμβάνει δώδεκα αρχές (Διάγραμμα 1.2), καλύπτοντας με αυτόν τον τρόπο τυχόν προβλήματα που μπορεί να δημιουργηθούν ανάμεσα στα οικοσυστήματα και τα ανθρωπογενή συστήματα.

Οι 12 αρχές αυτές είναι⁷:

1. Η αρχή της Δημόσιας Οικολογικής Τάξης, σύμφωνα με την οποία η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί ευθύνη μόνο του Κράτους.
2. Η αρχή της Βιωσιμότητας, που επιβάλλει να διατηρηθεί το φυσικό κεφάλαιο και να απαγορευθεί η υποβάθμισή του.
3. Η αρχή της Φέρουσας Ικανότητας, που επιβάλλει τον σεβασμό στην φέρουσα ικανότητα, τόσο για τα ανθρωπογενή συστήματα, όσο για τα οικοσυστήματα.
4. Η αρχή της Υποχρεωτικής Αποκατάστασης διαταραχθέντων οικοσυστημάτων, που επιβάλλει ν' αποκατασταθεί το φυσικό κεφάλαιο που έχει καταστραφεί.

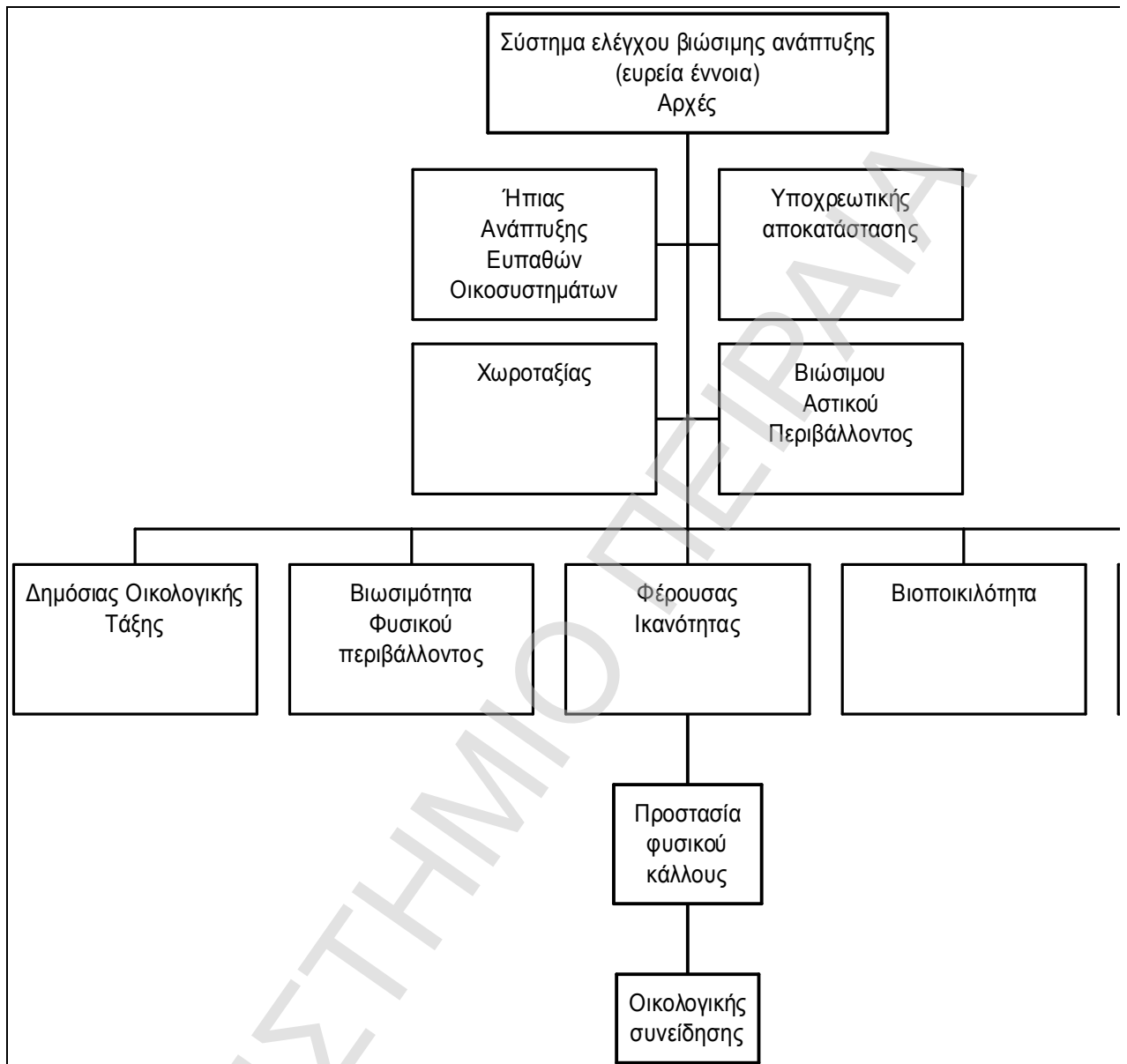
⁵ European Communities, 1999.

⁶ Commission of the European Communities, 2001.

⁷ Δεκλερής, 2007.

5. *Η αρχή της Βιοποικιλότητας, που αξιώνει την προστασία της για να διατηρηθεί η ισορροπία στα οικοσυστήματα.*
6. *Η αρχή της κοινής φυσικής κληρονομιάς, που επιδιώκει να διασφαλισθούν τα κοινά φυσικά αγαθά και να μην ιδιωτικοποιηθούν, γιατί έτσι η χρήση τους θα περιορισθεί.*
7. *Η αρχή της Ήπιας Ανάπτυξης των Ευπαθών Οικοσυστημάτων, που επιβάλλει στα ευπαθή οικοσυστήματα (δάση, ακτές, βουνά, μικρά νησιά,) την «ήπια» ανάπτυξη, ώστε να μην επιβαρυνθεί το περιβάλλον τους.*
8. *Η αρχή της Χωρονομιάς, που επιτάσσει τον συνολικό και χωροταξικό σχεδιασμό των δραστηριοτήτων, ώστε να εξασφαλίζεται η διατήρηση της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων.*
9. *Η αρχή της Πολιτιστικής Κληρονομιάς, που αφορά στη διατήρηση των σπουδαιότερων πολιτιστικών στοιχείων (μνημεία, αρχιτεκτονικά σύνολα, ιστορικοί τόποι).*
10. *Η αρχή του Βιώσιμου Αστικού Περιβάλλοντος, που αφορά στη διατήρηση της ποιότητας της ζωής στις πόλεις και στην αναχαίτιση της ανάπτυξης λίγων μεγαλουπόλεων (αστυφιλία).*
11. *Η αρχή προστασίας του Φυσικού Κάλλους, που εξασφαλίζει τη διατήρηση και αφορά στην προστασία του τοπίου με παρεμβάσεις που δεν το αλλοιώνουν.*
12. *Η αρχή της Οικολογικής Συνείδησης, που καθιερώνει στους πολίτες την οικολογική συνείδηση.*

Διάγραμμα 1.2: Οι 12 αρχές του Συστήματος ελέγχου για την ποιοτική ανάπτυξη.



Τις πιο πάνω αρχές θεωρώ σημαντικές . Μέσω αυτών, η βιώσιμη ανάπτυξη πραγματοποιείται υπό την έννοια ότι χωρίς την ύπαρξη αυτών, η βιώσιμη ανάπτυξη δεν θα είχε διάρκεια και σταθερή πορεία. Οι αρχές αυτές προϋποθέτουν (κατά τη γνώμη μου) την επιτυχία ενός τελικά βιώσιμου κράτους.

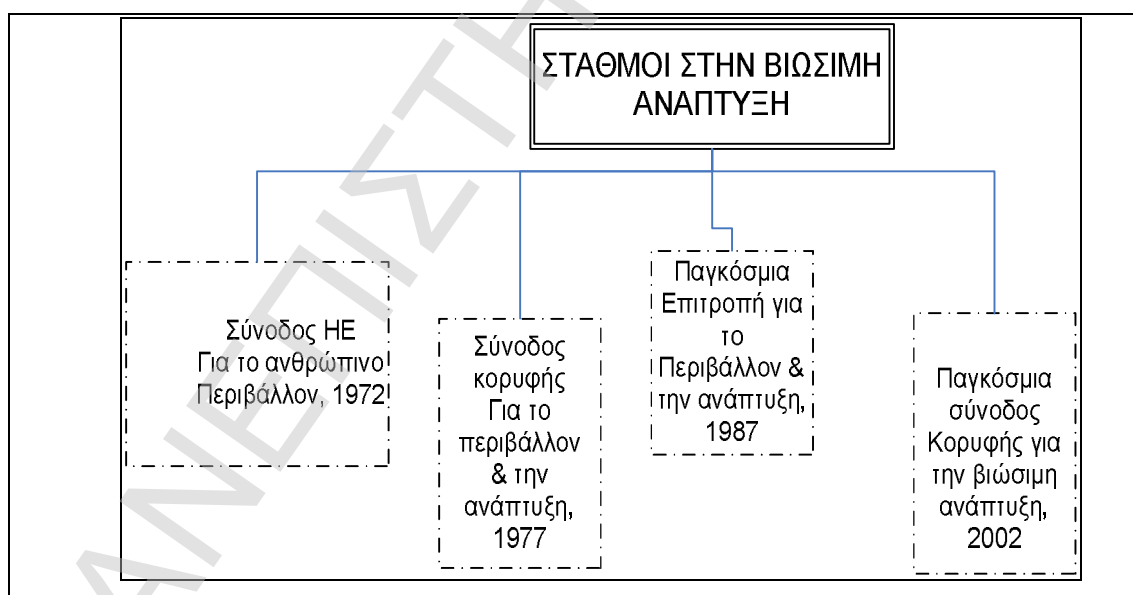
Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια, η βιώσιμη ανάπτυξη αντιμετωπίζεται ως ένα θέμα πρωτεύον σε θεωρητικό επίπεδο, αλλά και σε πολιτικό. Είναι η αφετηρία ενός

διαλόγου κυβερνήσεων, δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, καθώς και μη-κυβερνητικών οργανώσεων και πολιτών⁸.

Συγκεκριμένα, η βιώσιμη ανάπτυξη έχει αναπτυχθεί από τις περιβαλλοντικές-μη κυβερνητικές οργανώσεις, και τα όργανα του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, και έχει υιοθετηθεί σταδιακά από τις επιχειρήσεις και τους άλλους διεθνείς οργανισμούς, πέραν του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών.

Οι κυριότεροι όμως 4 σταθμοί (Διάγραμμα 1.3) στην εξέλιξη της πορείας της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης είναι η Σύνοδος των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (1972), η Σύνοδος Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1977), η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1987), και η Παγκόσμια Σύνοδος Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002). Καθεμιά από τις παραπάνω συνόδους βοήθησαν στον κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό προσδιορισμό της εξέλιξης της βιώσιμης ανάπτυξης.

Διάγραμμα 1.3: Οι 4 σταθμοί για την Βιώσιμη Ανάπτυξη, 1972-2002.



⁸ Δεκλερής, 2003.

Αλλά αυτό που αποτέλεσε έναυσμα στην καθιέρωση του προσδιορισμού της βιώσιμης ανάπτυξης ήταν η Έκθεση της Επιτροπής Brundtland με τίτλο: το «Κοινό μας Μέλλον».

Η βιώσιμη ανάπτυξη εξελίσσεται σταδιακά και είναι πια φανερή η αναγνώρισή της και η αναγκαιότητά της. Παράλληλα με την έννοια «Βιώσιμη Ανάπτυξη», γίνεται δεκτός και ο όρος «Αειφόρος Ανάπτυξη», βάσει της συνθήκης του Άμστερνταμ του 1997. Ο όρος αυτός έθεσε ένα νέο επίπεδο προβληματισμού σε ό,τι αφορά στην πορεία της ανάπτυξης της αειφορίας. Οι σημαντικότεροι σταθμοί αυτής της πορείας είναι:

- ✓ (1) Στο Κάρντιφ, το 1998, αναγνωρίστηκε ως προϋπόθεση της ανάπτυξης η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις τομεακές πολιτικές.
- ✓ (2) Στη Λισσαβόνα, το 1999, διατυπώθηκε ο στόχος ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως της πιο δυναμικής, ανταγωνιστικής και αειφόρου οικονομίας, που θα στηρίζεται και θα αξιοποιεί την ανθρώπινη γνώση.
- ✓ (3) Στη Νίκαια, το 2000, υιοθετήθηκε η Κοινωνική Πολιτική στην ημερήσια διάταξη που προσδιόριζε μέτρα για την δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας και για τον περιορισμό φαινόμενων κοινωνικού αποκλεισμού από την εργασία.
- ✓ (4) Στο Γκέτεμποργκ, τον Ιούνιο του 2001, οι κατευθύνσεις της Λισσαβόνας ολοκληρώνονται και διατυπώνεται η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη με την σαφή προσθήκη και εξειδίκευση της περιβαλλοντικής διάστασης, ενώ επιβεβαιώνεται η ανάγκη συστηματικής παρακολούθησης της προόδου των χωρών-μελών για την επίτευξη των στόχων της.
- ✓ (5) Στο Λάακεν, τον Δεκέμβριο του 2001, επιβεβαιώθηκε η ανάγκη μετάβασης από το στάδιο του σχεδιασμού στο στάδιο της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής. Επίσης κλήθηκαν οι χώρες-μέλη να διατυπώσουν τη δική τους Εθνική Στρατηγική Αειφόρου Ανάπτυξης, μέσα από μια διαδικασία ευρείας ανταλλαγής απόψεων και επίτευξης πολιτικών συναινέσεων. Παράλληλα τονίστηκε η χρησιμότητα ολοκλήρωσης αυτών των Εθνικών Στρατηγικών πριν από την παγκόσμια Συνδιάσκεψη Κορυφής του Γιοχάνεσμπουργκ.

Η αναγκαιότητα της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης έχει επιβεβαιωθεί και καθιερωθεί επίσης και νομικά μέσα από διάφορες διεθνείς συνόδους και Επιτροπές.

Από όλες τις Συνδιασκέψεις που έπαιξαν ρόλο στην πορεία εξέλιξης της βιώσιμης ανάπτυξης, η Συνδιάσκεψη Κορυφής του Ρίο (1992), θεωρείται ως το κορυφαίο γεγονός στην παγκόσμια περιβαλλοντική πολιτική. Αυτό συνέβη για δύο λόγους: (1) υιοθετήθηκε μια Δήλωση Αρχών για τα δάση και (2) υπεγράφησαν δύο Συμβάσεις για τα θέματα πολύ μεγάλης περιβαλλοντικής σημασίας. Η μία σύμβαση ήταν η Σύμβαση Πλαίσιο για τις Κλιματικές Αλλαγές και η άλλη σύμβαση ήταν η Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλομορφία⁹.

Η σημασία της Συνδιάσκεψης του Ρίο (1992) φάνηκε στην Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την Αειφόρο Ανάπτυξη που πραγματοποιήθηκε στο Γιοχάνεσμπουργκ το 2002. Η συγκεκριμένη Συνδιάσκεψη αντιμετωπίστηκε ως συνέχεια της Συνδιάσκεψης του Ρίο. Πρόκειται για μια μεγάλη διεθνή διάσκεψη, όπου στόχος ήταν η αποτίμηση των αποτελεσμάτων της Διάσκεψης του Ρίο, και η δημιουργία ενός συγκεκριμένου σχεδίου υλοποίησης της «Ατζέντας 21». Τη Διάσκεψη απασχόλησαν και άλλα θέματα όπως: η παγκοσμιοποίηση, η καταπολέμηση της φτώχειας, η σύνδεση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του φυσικού περιβάλλοντος και η διασύνδεση των τριών πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή του οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού όπως τονίσαμε ήδη.

Κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών συνόδων που προηγήθηκαν της Διάσκεψης, είχε γίνει σαφές, ότι ούτε οι αναπτυσσόμενες, ούτε οι ανεπτυγμένες χώρες σκόπευαν να επαναδιαπραγματευθούν την «Ατζέντα 21» του Ρίο. Οι μεν πρώτες διότι ήθελαν να αποφύγουν την ανάληψη νέων περιβαλλοντικών υποχρεώσεων, οι δε δεύτερες διότι δεν ήθελαν να αντιμετωπίσουν νέα αιτήματα των αναπτυσσόμενων για πρόσθετη αναπτυξιακή χρηματοδότηση και διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών με αυτές τις χώρες.

⁹ Σύμβαση πλαίσιο για την κλιματική αλλαγή, σύμβαση για την προστασία της βιολογικής ποικιλομορφίας, AGENDA 21, Διακήρυξη αρχών του Ρίο, Δήλωση αρχών για τα δάση (για τα κείμενα που υιοθετήθηκαν στο Ρίο: βλ. Π. Γρηγορίου /Γ. Σαμώτη /Γρ. Τσάλτα, (1993), Η συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη – Νομική και θεσμική διάσταση, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Τα κύρια αποτελέσματα της διάσκεψης αυτής περιέχονται στα κείμενα του Σχεδίου Εφαρμογής και της Πολιτικής Διακήρυξης. Το Σχέδιο Εφαρμογής περιλαμβάνει τις αποφάσεις της Διάσκεψης, ενώ η Πολιτική Διακήρυξη υπογραμμίζει την πολιτική βούληση των Αρχηγών Κρατών, Κυβερνήσεων και Υπουργών για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και την ενσωμάτωσή της, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Πριν το 1992, η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης σχετιζόταν με τον πλούτο και την αφθονία. Σήμερα, η βιώσιμη ανάπτυξη είναι περισσότερο **ποιοτική** παρά ποσοτική. Αποβλέπει δηλαδή στην ισορροπημένη επιδίωξη μεταξύ, των ανθρώπινων υλικών αγαθών, αξιών και αναγκών, και του φυσικού περιβάλλοντος και του πολιτισμού. Σε αυτό συμβάλλει η δημιουργία ενός συστήματος ελέγχου όπως έδειξα στο Διάγραμμα 1.2.

1.3 Ο ορισμός της φέρουσας ικανότητας.

Η έννοια της «φέρουσας ικανότητας» στην Οικολογία αφορά στον μέγιστο αριθμό των ειδών που ένα οικοσύστημα μπορεί να υποστηρίξει κατά τη διάρκεια της εποχής του έτους, κάτω όμως από τις δυσμενέστερες συνθήκες. 'Η η μέγιστη βιομάζα που μπορεί να συντηρήσει ζωή αέναα. 'Η ακόμη ο μέγιστος αριθμός ζώων που τρέφεται από μια περιοχή που μπορεί να τα συντηρήσει χωρίς επιδείνωση.

Η ιδέα που περικλείει αυτός ο ορισμός, δηλαδή η πεπερασμένη χωρητικότητα και αντοχή των οικοσυστημάτων, έχει γενικότερη αξία και γι' αυτό λαμβάνεται ως **θεμελιώδες κριτήριο** για την εξασφάλιση της επιθυμητής ισορροπίας, τόσο των οικοσυστημάτων, όσο και των ανθρωπογενών συστημάτων¹⁰.

Σε θέματα διαχείρισης, η «φέρουσα ικανότητα» σημαίνει το επίπεδο χρήσης, σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο διαχείρισης, το οποίο ένας φυσικός πόρος (ή πόρος που έχει δημιουργηθεί από τον άνθρωπο) μπορεί να υποστηρίξει χωρίς να επέλθει απαράδεκτος βαθμός επιδείνωσης του είδους και της ποιότητας του πόρου. Ένα

¹⁰ Δεκλερής Μιχαήλ, 1996, Η Δωδεκάδελτος του Περιβάλλοντος, Εγκόλπιο Βιωσίμου Αναπτύξεως, Εκδόσεις Σάκκουλα, 397 σελ.

παράδειγμα από τον τομέα της οικολογίας: το μέγιστο επίπεδο χρήσεων αναψυχής, σε όρους αριθμών και δραστηριοτήτων που μπορούν να υποστηριχθούν σε μια δεδομένη περιοχή, πριν επέλθει παρακμή της οικολογικής της αξίας. Η παρακμή λ.χ. μπορεί να επέλθει και από την τσιμεντοποίηση και γενικά την καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος με ανεξέλεγκτο αριθμών πινακίδων και συσσώρευση σκουπιδιών (βλ. Κέρκυρα, Κρήτη), πέρα από την πτώση του επιπέδου παροχής υπηρεσιών και της εξυπηρέτησης παρά το υψηλό κόστος.

1.4 Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΩΡΙΑΣ ΜΕ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.

1.4.1 Οικονομική μεγέθυνση, ανάπτυξη και βιώσιμη ανάπτυξη.

Από τον ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης προκύπτει η σχέση της με την οικονομική επιστήμη. Η ανάλυση αυτής της σχέσης έχει πολλές διαστάσεις. Η διάσταση που μας απασχολεί όμως εδώ είναι εκείνη όπου η βιώσιμη ανάπτυξη πραγματοποιεί τη **μετάβαση** από την "καταναλωτική κοινωνία" στη "βιώσιμη κοινωνία"¹¹.

Αναλυτικότερα, σε μία καταναλωτική κοινωνία η αύξηση των παραγωγικών δυνατοτήτων της οικονομίας πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην διαταράσσεται το παραγωγικό σύστημα. Το παραγωγικό σύστημα στηρίζεται στην άμεση σχέση της βιώσιμης ανάπτυξης με την οικολογία, με τη σταθερή εξέλιξη των ανθρωπογενών συστημάτων και οικοσυστημάτων, και με την αρχή της φέρουσας ικανότητας. Άρα πρέπει να έχουμε ένα παραγωγικό σύστημα που να σέβεται τα οικοσυστήματα.

Οι ανισοροπίες που μπορεί να προκύψουν παρουσιάζονται κυρίως στο φυσικό περιβάλλον. Όλα ξεκινούν από την χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων. Σύμφωνα με την οικονομική ανάπτυξη, η γη δεν αποτελεί πηγή απόκτησης φυσικών πόρων ανεξάρτητη από τον άνθρωπο. Δηλαδή οι πόροι της φύσης είναι εξαντλήσιμοι και εξαρτημένοι από την ένταση και τον τρόπο (υπερ)εκμετάλλευσής των.

¹¹ Μιχάλης Δεκλερής κ.α. Περιβάλλον και κοινωνία. Μύθοι και πραγματικότητα. Εκδόσεις Gutenberg, 2005.

Αντιθέτως, η βιώσιμη ανάπτυξη υποστηρίζει ότι η γη είναι ένα μεγάλο οικοσύστημα και στην κορυφή του συστήματος βρίσκονται τα ανθρωπογενή συστήματα. Επομένως, τα ανθρωπογενή συστήματα δεν "εκμεταλλεύονται" τα φυσικά οικοσυστήματα.

Όσον αφορά στην σχέση των ανθρωπογενών συστημάτων και οικοσυστημάτων, η βιώσιμη ανάπτυξη επιδιώκει την προστασία και την εξασφάλιση ευμενών όρων λειτουργίας των ανθρωπογενών συστημάτων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την βασική αρχή της φέρουσας ικανότητας, αρκεί τ' ανθρωπογενή συστήματα να μην υπερβαίνουν τα όρια (αντοχής) των φυσικών οικοσυστημάτων.

Η οικονομική «μεγέθυνση» (growth) τείνει να συμπεριληφθεί και αυτή στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Η μεγέθυνση χρησιμοποιείται για να εκφράσει την αύξηση των διαφόρων οικονομικών μεγεθών (κατανάλωση, επενδύσεις) και κυρίως του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ)¹². Αυτό συνεπάγεται ότι οποιαδήποτε μεταβολή του ΑΕΠ μπορεί να οδηγήσει σε αντίστοιχη μεταβολή στην οικονομική μεγέθυνση, και κατά συνέπεια στην βιώσιμη ανάπτυξη.

Σκοπός τόσο της οικονομικής μεγέθυνσης (economic growth), όσο και της οικονομικής ανάπτυξης (economic development), είναι να διατηρηθεί και να αυξηθεί το Α.Ε.Π., χωρίς όμως να προκληθούν συγκρούσεις με το κοινωνικό και το περιβαλλοντικό σύστημα.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη βοήθεια καταλλήλων δεικτών ή της πράσινης λογιστικής. Οι δείκτες είναι εργαλεία εκτίμησης και αξιολόγησης που παρέχουν ενδείξεις σε πραγματικές διαδικασίες. Η χρήση τους βοηθάει στην παρακολούθηση της πορείας προς τη βιώσιμη ανάπτυξη. Για παράδειγμα, ο Δείκτης Ανθρώπινης Ανάπτυξης [του Αναπτυξιακού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (UNDP) Human Development Index], είναι ένας δείκτης μέτρησης του επιπέδου της ποιότητας ζωής. Υπάρχουν και άλλοι δείκτες όπως: κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί, κ.α., που μετράνε και βοηθούν στην επίλυση προβλημάτων σχετικών με την βιώσιμη ανάπτυξη.

¹² Μπίθας, 2004.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

2.1. Η έννοια της Παράκτιας Ζώνης.

Οι παράκτιες ζώνες είναι σε παγκόσμια κλίμακα οι πιο σημαντικές και οι πιο εντατικά αξιοποιήσιμες εκτάσεις από τους ανθρώπους, γεγονός που τις καθιστά ιδιαίτερα ευάλωτες. Είναι προτιμησιακοί τόποι εγκατάστασης και αναψυχής, αλλά και καλλιέργειας εδαφών, καθώς και για άλλες δραστηριότητες (θαλάσσια σπορ).

Περίπου το 60% του ευρωπαϊκού πληθυσμού έχει εγκατασταθεί σε μια λωρίδα πλάτους 50 χιλιομέτρων και μήκους 68.000 χιλιομέτρων που εκτείνεται κατά μήκος των ακτών της Ε. Ένωσης. Αυτή η λωρίδα έχει τεράστια σημασία για την Ευρώπη : είναι ταυτόχρονα τόπος κατοικίας πολλών ανθρώπων, πηγή τροφίμων, πηγή πρώτων υλών, τόπος εμπορίου, οδός κυκλοφορίας και μεταφοράς, κέντρο αναψυχής και διακοπών¹³ κ.α.

Η Ελλάδα είναι η χώρα με το πιο εκτεταμένο παραλιακό και νησιωτικό τοπίο στην Ευρώπη. Το μήκος των ακτών της είναι 15000 χλμ. από τα οποία τα 6000 χλμ. αντιστοιχούν σε νησιά. Αυτά τα 15000 χλμ. αποτελούν άμεσα ή έμμεσα όχι μόνο τον σπουδαιότερο φυσικό πλουτοπαραγωγικό πόρο της χώρας, αλλά και συγκεντρώνουν φυσικά και πολιτιστικά στοιχεία μοναδικής αξίας και ενδιαφέροντος.

Η ακτή είναι το σημείο όπου το χερσαίο και το θαλάσσιο περιβάλλον συναντώνται. Κάθε παράκτια ζώνη έχει διαφορετική κατανομή και ιδιαίτερο χαρακτήρα γι' αυτό και ένας συγκεκριμένος ορισμός για την παράκτια ζώνη δεν υπάρχει. Ο καθορισμός της παράκτιας ζώνης πορεύεται μέσα από τις τοπικές ιδιαιτερότητες και τις λειτουργίες κάθε κράτους.

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με το άρθρο 2 του σχεδίου του νόμου 2971/2001 για τον «αιγιαλό και την παραλία»: «παράκτια ζώνη καλείται η ζώνη της ξηράς εκείνης που προστίθεται στην όχθη με σκοπό να εξυπηρετείται η επικοινωνία μεταξύ της ξηράς και της θάλασσας ή και αντίστροφα». Ωστόσο, ο παραπάνω ορισμός δεν

¹³ «Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την Αλιεία – Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης»
(http://ec.europa.eu/fishiers/related_issues/coastal_management_el.htm)

φτάνει στο σημείο να καθορίζει τα όρια της παράκτιας ζώνης, γιατί τα όρια κάθε παράκτιας ζώνης εξαρτώνται από τον σκοπό που εξυπηρετείται κάθε φορά.

Ως ένα γενικό ορισμό για την παράκτια ζώνη θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι: «τα παράκτια ύδατα και η χερσαία ζώνη που επηρεάζει σημαντικά το ένα το άλλο». Ο επηρεασμός αυτός γίνεται από μια σειρά από παράγοντες, τόσο φυσικούς όσο και ανθρωπογενείς, που ο καθένας από αυτούς έχει τα δικά του όρια¹⁴.

Η επικοινωνία της ξηράς με τη θάλασσα γίνεται για λόγους περιβαλλοντικούς, οικονομικούς, τουριστικούς, οικιστικούς, κ.α. Μέσω αυτής, η παράκτια ζώνη αποτελεί πόλο έλξης, υπό την έννοια ότι χωρίς την ύπαρξή της (δηλ. της επικοινωνίας), η παράκτια ζώνη δεν θα αποτελούσε πηγή εκμετάλλευσης. Ωστε η εκμετάλλευση της παράκτιας ζώνης για την εξυπηρέτηση διάφορων σκοπών και για την ανάπτυξη ανθρώπινων δραστηριοτήτων δεν καθιστά την ζώνη ισόρροπα διαμορφωμένη. Στην παράκτια ζώνη ακόμα πραγματοποιείται αναπτυξιακή δραστηριότητα, εξυπηρετώντας ανάγκες λιμανιών, αλιευτικών καταφύγιων, κ.α¹⁵.

Εκτός από την ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει η παράκτια ζώνη, το περιβάλλον της παράκτιας ζώνης χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα ποικιλόμορφο. Η ποικιλία αυτή προέρχεται από τις διαφορετικές συνθήκες που υπάρχουν σε μια παράκτια ζώνη. Υπάρχουν εκεί οι φυσικές, οι οικολογικές, οι οικονομικές και οι κοινωνικές συνθήκες.

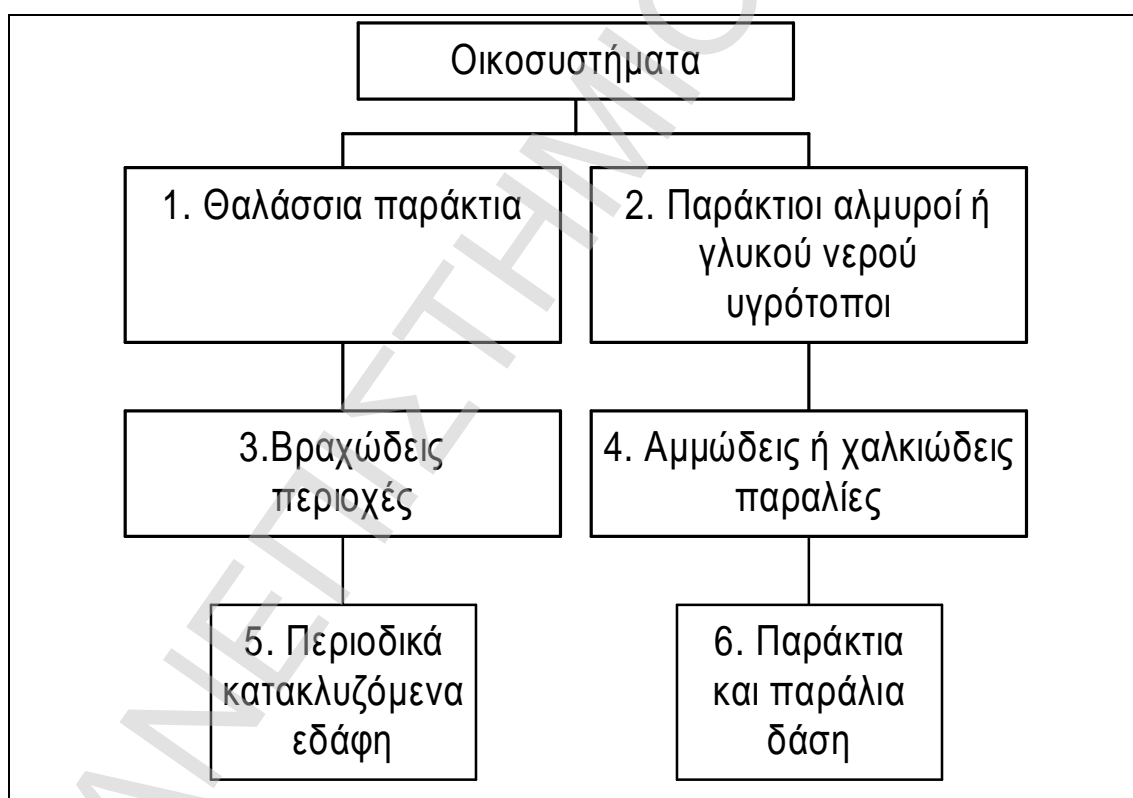
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το έδαφος στην περιοχή της παράκτιας ζώνης. Η γεωμορφολογία του εδάφους διαμορφώνεται σύμφωνα με τις ιδιομορφίες κάθε παράκτιας ζώνης. Το παράκτιο έδαφος μπορεί να αποτελείται από: (α) αμμόλοφους, (β) παράκτια νησιά, (γ) ακρωτήρια και απότομους βράχους, σκοπέλους, (δ) υγροτόπους, (ε) επίπεδες και λοφώδεις ή ορεινές περιοχές. Επίσης, μπορεί να καλύπτεται από μία μεγάλη ποικιλία: (στ) βλάστησης που κυμαίνεται από χλόη άμμου έως διάφορα είδη δέντρων.

¹⁵ Θ. Κουσουρής & Α. Αθανασάκης, 2003. Τα Ελληνικά Ποτάμια στη Φύση, στην Παράδοση και στον Πολιτισμό. Εκδόσεις Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Θέρμου Αιτωλοακαρνανίας (επιμέλεια Κ. Μαυρέλης).

Ανάμεσα στους διάφορους σχηματισμούς υπάρχουν διάφορα οικοσυστήματα. Τα οικοσυστήματα αποτελούν σημαντικό μέρος στο παράκτιο περιβάλλον. Σύμφωνα με τον νόμο 1650 της 15/16.10.86 για την προστασία του περιβάλλοντος: “οικοσύστημα είναι το σύνολο των βιοτικών και μη βιοτικών παραγόντων και στοιχείων του περιβάλλοντος, που δρουν σε ορισμένο χώρο και βρίσκονται σε αλληλεπίδραση μεταξύ τους”.

Η ανάπτυξη των οικοσυστημάτων εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως είναι: η προσβολή της παράκτιας περιοχής από νερά θαλασσινά, υφάλμυρα και γλυκά, όπου οι παράκτιες βραχώδεις περιοχές είναι οι πιο σημαντικοί παράγοντες. Στο διάγραμμα 2.1 βλέπουμε τη διάκριση των οικοσυστημάτων.

Διάγραμμα 2.1 Διάκριση των Οικοσυστημάτων
(πηγή : Ν. 1650/15/10/86)



Στα οικοσυστήματα αναπαράγονται, μεγαλώνουν και βρίσκουν καταφύγιο θαλάσσιοι και χερσαίοι οργανισμοί. Το φάσμα, και η ποικιλία οργανισμών που αναπτύσσονται σε βιότοπους, τόσο μέσα στο νερό όσο και μεταξύ ξηράς και

θάλασσας, είναι μεγάλο. Βέβαια υπάρχουν κάποια οικοσυστήματα περισσότερο παραγωγικά από κάποια άλλα, στα οποία αναπτύσσονται γόνιμοι ψαριών, φύκια, κοχύλια, οστρακοειδή, μαλάκια, κ.α. Τα οικοσυστήματα αυτά βρίσκονται στις αβαθείς παράκτιες περιοχές.⁹

Οι αβαθείς περιοχές είναι οι περιοχές εκείνες που προσφέρουν βέλτιστες συνθήκες ανάπτυξης για τα οικοσυστήματα, γιατί: (1) προσφέρονται άφθονα ενεργειακά συστατικά, δηλαδή τροφή λόγω των διαδικασιών ανακύκλωσης¹⁶ θρεπτικών αλάτων από το νερό στο ίζημα και από το ίζημα στο νερό, και (2) λόγω μη διείδυσης του φωτός η πρωτογενής παραγωγή αυξάνεται.

Αν η παραγωγικότητα είναι υψηλή, ενός ή περισσοτέρων οργανισμών, αυτό αποτελεί για την παράκτια περιοχή πεδίο ενδεχόμενης οικονομικής δραστηριότητας. Περιλαμβάνονται επίσης στα παράκτια οικοσυστήματα: οι λιμνοθάλασσες, τα δέλτα, οι εκβολές και τα στόμια των ποταμών, τα λιβάδια κ.α.

Η ευαισθησία των οικοσυστημάτων είναι σημαντική. Το οικοσύστημα αποκτά βιολογική και οικολογική αξία υπό την έννοια ότι χωρίς την ύπαρξή του, το οικοσύστημα δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιείται και να προστατεύεται σαν ένας φυσικός πόρος. Το παράκτιο οικοσύστημα είναι πηγή εκμετάλλευσης, βοηθάει την ανάπτυξη οργανισμών, πλην όμως κινδυνεύει να υποβαθμιστεί λόγω σημαντικών απειλών.

Κυριότερος παράγοντας υποβάθμισης των οικοσυστημάτων είναι ο ίδιος ο *άνθρωπος*. Η παρέμβαση του ανθρώπινου παράγοντα είναι κατά κανόνα **μη αντιστρεπτή** και γι' αυτό θεωρείται ιδιαίτερα σοβαρή. Συνδέεται με την κατασκευή δημόσιων έργων, όπως για παράδειγμα αλιευτικών καταφυγίων, μαρίνων, παράκτιων δρόμων, ακόμα και με την χρησιμοποίηση τροχόσπιτων, ταχύπλοων, κ.α. Επιπλέον, η αποξήρανση υγροτόπων, οι εκσκαφές, η διάβρωση, η επέκταση χωρίς όρια για την κατασκευή παραθεριστικής κατοικίας, είναι προβλήματα που θέτουν σε άμεσο κίνδυνο τα παράκτια οικοσυστήματα.

¹⁶ Γρηγόρης Τσάλτας και Δρ. Χρηστάκης.

Η υποβάθμιση επίσης προέρχεται από εκροές που απορρέουν από τα απόβλητα βιομηχανικών επιχειρήσεων, τη τοπική γεωργική παραγωγή, τις παράκτιες δραστηριότητες, κ.α.

Στο πλαίσιο της υποβάθμισης των οικοσυστημάτων, υπάρχουν τρόποι προστασίας που προέρχονται από κανονισμούς διαχείρισης του οικοσυστήματος, ρύθμιση θεσμικών πλαισίων, λήψη αυστηρών μέτρων, κ.λπ. Η ύπαρξη των κανονισμών και των μέτρων που είναι νόμιμα, έχουμε δει ότι δυσκολεύουν την υποβάθμιση του παράκτιου οικοσυστήματος.

Σε σχέση με τις δραστηριότητες που προστατεύουν την ευαισθησία των οικοσυστημάτων, υλοποιήθηκαν διάφορα προγράμματα, υπογράφηκαν συμβάσεις, και δημιουργήθηκαν δίκτυα προστατευόμενων τόπων, όπως:

- (1) το ευρωπαϊκό πρόγραμμα CORINE Land Cover (CLC) (ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ Α.Ε., Ελλάδα, 2005). Η υλοποίηση του προγράμματος έγινε στις 27 Ιουνίου 1985, μετά από έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στην Ελλάδα τέθηκε σε εφαρμογή το 1988 και ολοκληρώθηκε τον Οκτώβρη του 1995.

Στόχος του προγράμματος ήταν η σωστή διαχείριση του περιβάλλοντος, ενώ σκοπός ήταν η δημιουργία ενός συστήματος πληροφοριών για την κατάσταση του περιβάλλοντος σε συγκεκριμένα θέματα, και η καταγραφή, ο συντονισμός, και η εξασφάλιση δεδομένων και πληροφοριών. Η μεθοδολογία του προγράμματος στηρίζεται στη φωτοερμηνεία τηλεσκοπικών απεικονίσεων (LANDSAT MSS, LANDSAT TM, SPOT XS) για την μελέτη μιας περιοχής. Τ' αποτελέσματα από την εφαρμογή του προγράμματος αυτού ήταν ενθαρρυντικά. Δημιουργήθηκε ένα σύστημα ("σύστημα CORINE"), το οποίο χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα στα πλαίσια προγραμματισμού και εφαρμογής της Περιβαλλοντικής Πολιτικής. Αυτό προέκυψε από συντονισμό των ενεργειών των Επιτροπών και τη συγκρότηση επιστημόνων που ασχολούνται με την συλλογή και αξιοποίηση δεδομένων για την επίτευξη κάποιων κοινών στόχων.

(2) Παρόμοιο με το πρόγραμμα CORINE είναι και η διεθνής σύμβαση, RAMSAR. Ήταν η πρώτη σύμβαση που ασχολήθηκε αποκλειστικά με την προστασία των βιοτόπων. Υπογράφηκε στις 2 Φεβρουαρίου το 1971, ενώ τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 1975.

Σύμφωνα με την συνθήκη αυτή, τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να τηρούν τις εξής οδηγίες : (α) οριοθέτηση τουλάχιστο μίας περιοχής και υγρότοπων μέσα στα όρια της εδαφικής επικράτειας που την ενέκρινε, οι οποίοι (υγρότοποι) στη συνέχεια πρόκειται να συμπεριληφθούν σε ένα κατάλογο Υγροτόπων Διεθνούς Σημασίας, (β) καθορισμό και εφαρμογή ενός σχεδιασμού για την ορθολογική χρήση και διατήρηση υγρότοπων, και (γ) προστασία υγροτόπων και ορνιθοπανίδας οριοθετώντας τις προστατευόμενες περιοχές σε υγρότοπους.

Συμμετέχουν στη συνθήκη αυτή 138 συμβαλλόμενα μέρη και 864 περιοχές. Στη συνθήκη αυτή, επικρατεί η έννοια της «ορθολογικής χρήσης» ακόμα και αν δεν ανήκει ο υγρότοπος στον κατάλογο για τους υγρότοπους διεθνούς σημασίας.

Ένα από τα συμβαλλόμενα κράτη είναι και η Ελλάδα, όπου με το Ν.Δ. 191/74 ανακηρύχθηκαν 11 ελληνικές υγροτοπικές περιοχές. Μερικές από αυτές διεθνώς χαρακτηρισμένες υγροτοπικές περιοχές είναι: ο Αμβρακικός Κόλπος, η Λίμνη Βιστονίδα, η Λιμνοθάλασσα Πόρτο Λάγος, η Λίμνη Μητρικού, κ.α.

(3) Σημαντική αντίστοιχα είναι και η Οδηγία 92/43/ΕΟΚ και το Δίκτυο Natura 2000. Κάθε ένα από αυτά συμβάλλουν στην προστασία των οικοσυστημάτων. Η Οδηγία αυτή θέτει αυστηρά μέτρα που αποσκοπούν στην αποκατάσταση, διατήρηση και διασφάλιση οικοσυστημάτων, άγριων ειδών χλωρίδας και πανίδας. Κατά τη λήψη των συγκεκριμένων μέτρων λαμβάνονται υπόψη ακόμα οικονομικές, κοινωνικές, και πολιτιστικές απαιτήσεις καθώς και περιφερειακές ή τοπικές ιδιομορφίες. Από την άλλη, το Δίκτυο Natura 2000 αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών.

Οι περιοχές αυτές φιλοξενούν φυσικούς τύπους οικοτόπων ειδών. Αποτελείται από δύο κατηγορίες περιοχών: (1) τις Ζώνες ειδικής προστασίας (ΖΕΠ) και (2) τους Τόπους Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ). Η πρώτη κατηγορία ορίζεται σύμφωνα με την Οδηγία 79/409/ΕΚ, ενώ η δεύτερη ορίζεται με την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ.

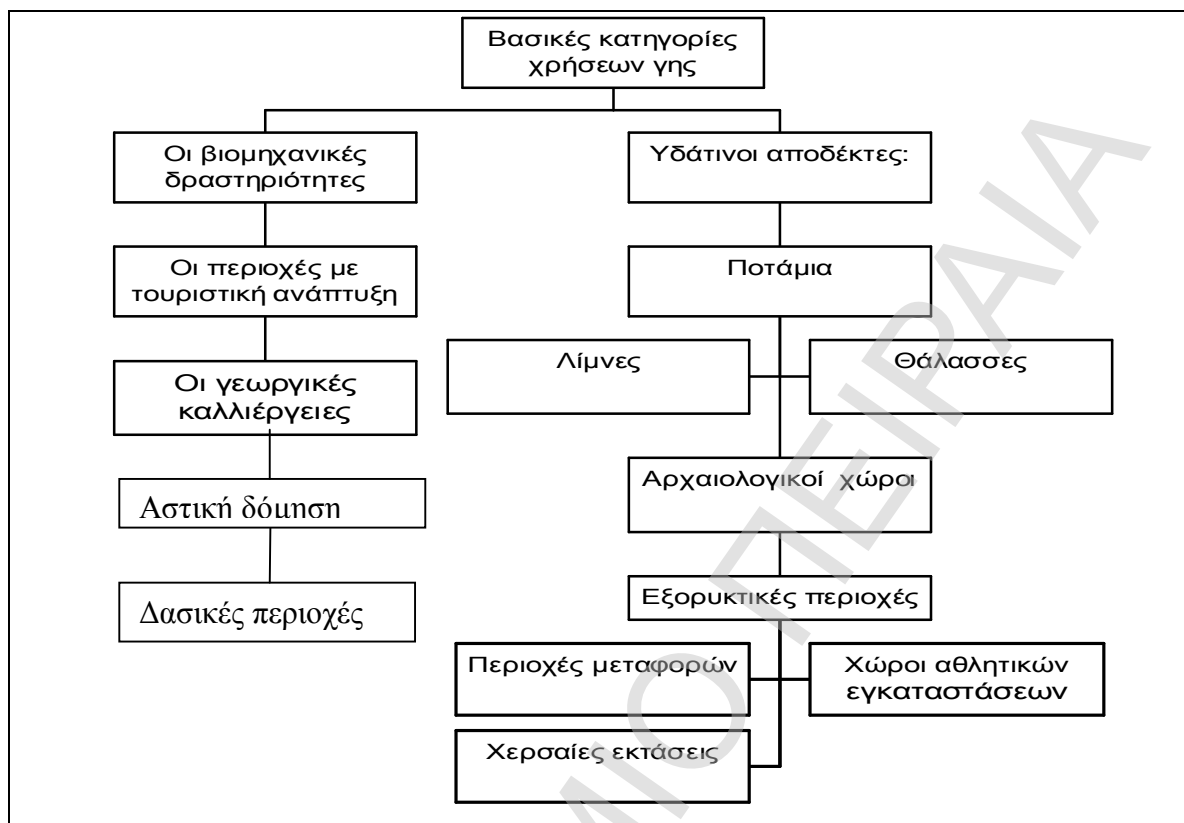
Στην Ελλάδα το παραπάνω Δίκτυο εφαρμόστηκε μέσω του ευρωπαϊκού προγράμματος «LIFE» με τίτλο «Καταγραφή, αναγνώριση, εκτίμηση, και χαρτογράφηση των τύπων Οικοτόπων και των Ειδών Χλωρίδας και Πανίδας της Ελλάδας». Στην Ελλάδα υπάρχουν 163 Ζώνες Ειδικής Προστασίας και 293 Τόποι Κοινοτικής Σημασίας.

2.2 Οι Χρήσεις της παράκτιας ζώνης.

Το περιβάλλον της παράκτιας ζώνης δέχεται έντονες πιέσεις από την ανάπτυξη δόμησης κατοικίας, παραθερισμού αλλά και άλλων δραστηριοτήτων. Οι κατηγορίες χρήσεων γης της Ελλάδος, αλλά και του παράκτιου χώρου ειδικότερα, περιγράφονται από το πρόγραμμα Corine (45 το σύνολο). Οι βασικές κατηγορίες χρήσεων γης είναι η αστική δόμηση, οι βιομηχανικές περιοχές, οι περιοχές με τουριστική ανάπτυξη, οι γεωργικές καλλιέργειες, οι δασικές περιοχές, οι υδάτινοι αποδέκτες (ποτάμια, λίμνες, θάλασσα), οι αρχαιολογικοί χώροι, οι εξορυκτικές περιοχές, οι περιοχές μεταφορών, οι χώροι αθλητικών εγκαταστάσεων και οι χέρσες εκτάσεις (Διάγραμμα 2.2).

Διάγραμμα 2.2. Οι βασικές κατηγορίες χρήσεων γης¹⁷.

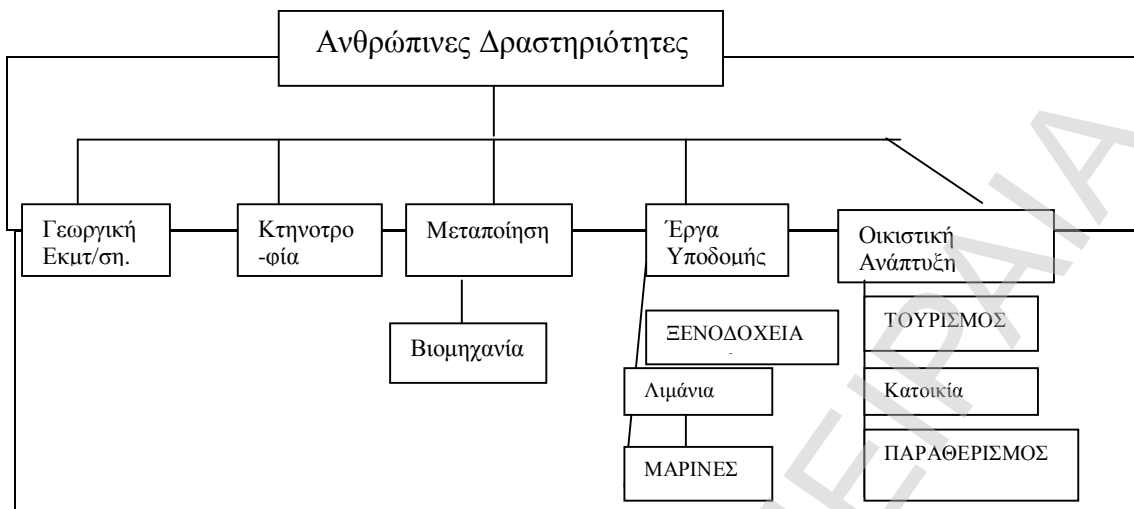
¹⁷ Μηνάς Αγγελίδης, Καθηγ. ΕΜΠ, βιβλιοθήκη ΤΕΕ, 2005.



Κάθε μία από αυτές τις χρήσεις γης προκαλούν πιέσεις και εντάσεις δημιουργώντας έτσι προβλήματα χωροταξικά, περιβαλλοντικά και πολεοδομικά.

Η λειτουργία και η ανάπτυξη των χρήσεων διαφέρει από κατηγορία σε κατηγορία, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν μπορεί να προκύψουν προβλήματα συγκρούσεων χρήσεων της γης (Διάγραμμα 2.3) από τις ανθρώπινες δραστηριότητες.

Διάγραμμα 2.3:



Οι ανθρώπινες δραστηριότητες (Διάγραμμα 2.3) διακρίνονται σε θαλάσσιες και χερσαίες. Στις χερσαίες δραστηριότητες περιλαμβάνονται η εκμετάλλευση των γεωργικών εκτάσεων, οι κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις, οι βιομηχανικές και μεταποιητικές δραστηριότητες, τα έργα υποδομής, και η οικιστική ανάπτυξη.

Η οικιστική ανάπτυξη αποτελεί μία από τις κυριότερες δραστηριότητες και μπορεί ν' αναφέρεται στην ανάπτυξη του τουρισμού, της κατοικίας και της παραθέρισης.

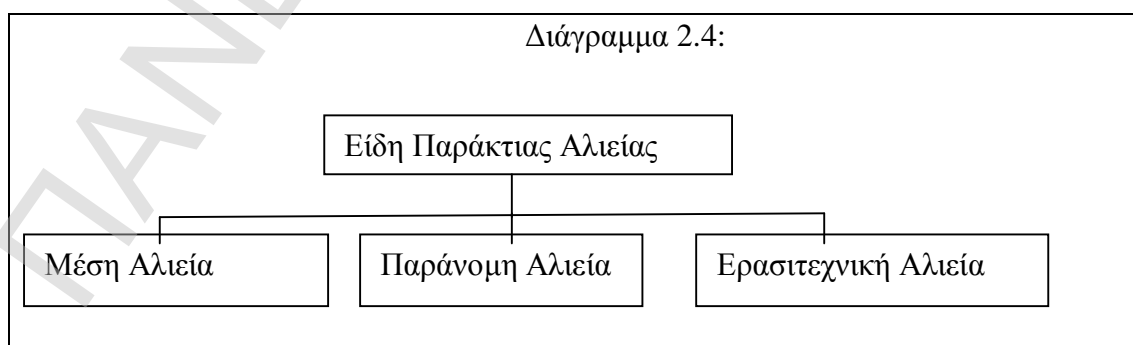
Ο τουρισμός είναι ένας γρήγορα αναπτυσσόμενος τομέας από τον οποίο ωφελούνται κυρίως οι παράκτιες περιοχές. Είναι μία σημαντική δραστηριότητα που συμβάλλει στην αύξηση του ΑΕΠ και θεωρούνται εθνικές εξαγωγές. Στις παράκτιες περιοχές, η τουριστική ανάπτυξη αναπτύσσεται και μέσω κατασκευαστικών υποδομών. Κατασκευαστικές υποδομές είναι οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, τα λιμάνια, οι λιμένες σκαφών αναψυχής (μαρίνες), κ.α. Μεταξύ των υποδομών αναπτύσσεται και η ζήτηση για μεταφορές.

Οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις παρέχουν εποχιακή στέγαση, διαθέτοντας τουριστικά καταλύματα. Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι η διαθέσιμη υποδομή είναι επαρκής. Η έλλειψη επενδύσεων μπορεί να την καθιστά ανεπαρκή. Όταν δεν υπάρχει π.χ. υγειονομική υποδομή στον κρατικό μηχανισμό για τον έλεγχο, την υγιεινή και την ασφάλεια της ζωής των πολιτών, τότε μεγάλες ποσότητες στερεών και υγρών

αποβλήτων παράγονται, συσσωρεύονται κοντά στις τουριστικές περιοχές, που επηρεάζουν τα οικοσυστήματα, ρυπαίνουν τα παράκτια νερά, και αλλάζουν τα τοπία.

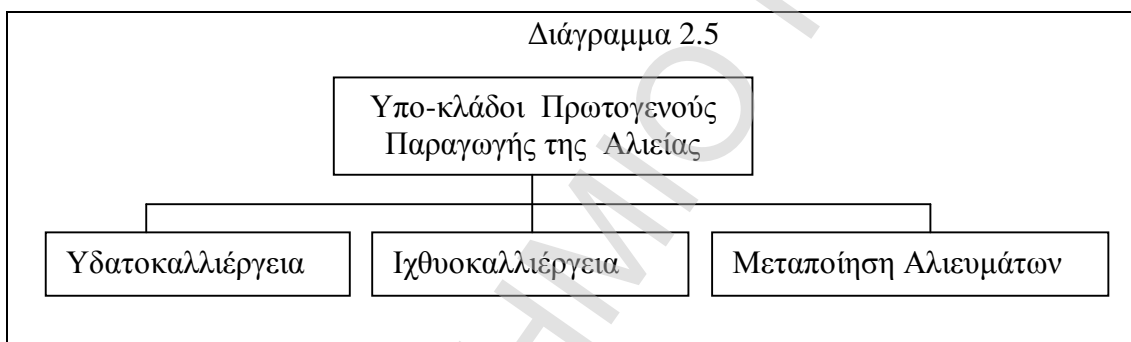
Η αλλαγή μπορεί να προέρχεται ακόμα και από την συγκέντρωση μεγάλου όγκου πληθυσμού στις παράκτιες περιοχές. Ο πληθυσμός προτιμά τις παράκτιες περιοχές για την κατασκευή εξοχικών κατοικιών, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην εξάπλωση της οικιστικής ανάπτυξης (αστικοποίηση). Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η διαδικασία των οικοδομικών αδειών να είναι τέτοια ώστε να προστατεύεται το περιβάλλον και να μην κινδυνεύει από την ανεξέλεγκτη μείωση της γης της παράκτιας περιοχής. Ωστόσο, υπάρχουν παράνομες κατασκευές, που αν και εκδίδονται άδειες, οι όροι δόμησης δεν εφαρμόζονται εξαιτίας της έλλειψης ελέγχου κατά την κατασκευή. Επιπλέον, η υποδομή λιμανιών, αεροδρομίων, και λιμένων για σκάφη αναψυχής, αποτελούν βασικές παράμετροι του τουρισμού.

Η περίπτωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, και συγκεκριμένα ο τομέας της αλιείας, παρουσιάζει ιδιαίτερη ανάπτυξη. Η παράκτια αλιεία είναι ένας επαγγελματικός κλάδος που διαδραματίζει ειδικό ρόλο στις παράκτιες περιοχές και συγχρόνως συμβάλλει οικονομικά στις τοπικές κοινωνίες. Η συμβολή αυτού του κλάδου, αν και βοηθάει στην ανάπτυξη γενικότερα της κάθε τοπικής κοινωνίας, έχει μειωθεί σήμερα εξαιτίας της πίεσης που δέχεται η θάλασσα. Η πίεση αυτή ασκείται με τη μορφή παράνομων ποσοτήτων που αλιεύονται χωρίς να υπολογίζονται οι νόμοι. Για παράδειγμα, το Αιγαίο Πέλαγος είναι μια θάλασσα που δεν μπορεί να αντέξει συγκεκριμένα την παράνομη βιομηχανική αλιεία. Υπάρχουν και άλλα είδη παράκτιας αλιείας. Μερικά από αυτά είναι η μέση αλιεία, η παράνομη αλιεία και η ερασιτεχνική αλιεία (Διάγραμμα 2.4)



Γενικότερα πρόκειται για έναν τομέα πρωτογενούς παραγωγής όπου αναπτύσσονται οι υπο-κλάδοι της υδατοκαλλιέργειας, της ιχθυοκαλλιέργειας, και της μεταποίησης (Διάγραμμα 2.5). Από όλους τους κλάδους αυτούς, η υδατοκαλλιέργεια είναι μια δραστηριότητα που παρουσιάζει πολλές όψεις γιατί τα προϊόντα της καλύπτουν την εκτροφή των θαλάσσιων μαλακίων (στρείδια, μύδια, και άλλα θαλασσινά) σε αλμυρό νερό αλλά και των θαλάσσιων ψαριών του γλυκού νερού. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι η ιχθυοκαλλιέργεια ρυπαίνει τη θάλασσα.

Η διεξαγωγή της αλιείας γίνεται συνήθως με τη βοήθεια σύγχρονου εξοπλισμού και τεχνικών μέσων, όπως παράκτια αλιευτικά σκάφη, δίκτυα και παραγάδια βυθού, (εξαιρουμένων των παρασυρόμενων δικτύων που απαγορεύονται).



Η σημασία των υδατοκαλλιεργειών προκύπτει από τους διάφορους ορισμούς που έχουν δοθεί για την αειφόρο ανάπτυξη¹⁸ σε σχέση με την καλλιέργεια και την αλιεία. Σύμφωνα, με τον FAO: «Αειφόρος ανάπτυξη είναι η διαχείριση και διατήρηση των φυσικών πόρων, όπου οι τεχνολογικές και οι θεσμικές αλλαγές έχουν τέτοιο προσανατολισμό ώστε να διασφαλιστεί η αδιάκοπη και συνεχόμενη ικανοποίηση των ανθρωπίνων αναγκών για τις τωρινές και μελλοντικές γενεές».

Το πιο πάνω όμως δεν σημαίνει ότι οι υδατοκαλλιέργειες συμβάλλουν μόνο θετικά στις παράκτιες περιοχές. Παράλληλα, με τις θετικές επιπτώσεις, οι αρνητικές είναι εξίσου πολλές. Γι' αυτό, για να είναι οι υδατοκαλλιέργειες οικονομικά βιώσιμες και κοινωνικά αποδεκτές, πρέπει να αναπτύσσονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς. Τέτοιοι νόμοι και κανονισμοί είναι οι διάφορες οδηγίες και για παράδειγμα αυτή της Ε.Ε. για τις επικίνδυνες ουσίες (76/464/EEC), για την

¹⁸ Clark, 1997.

ποιότητα των νερών ανάπτυξης οστράκων (79/923/EEC), για τα όστρακα (91/492/EEC), και για την μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (85/337/EEC), κ.α.

Η ιχθυοκαλλιέργεια πραγματοποιείται με την εγκατάσταση μονάδων. Παρόλο αυτά όμως οι επιπτώσεις είναι πολλές. Κυρίως είναι περιβαλλοντικές που βλάπτουν το θαλάσσιο περιβάλλον, επιπτώσεις που αφορούν στην υποβάθμιση της περιοχής που είναι εγκαταστημένη η ιχθυοκαλλιεργητική μονάδα, κ.α. Δηλαδή, (1) αλλοίωση της σύστασης φυσικής-χημικής του ιζήματος ανατρέποντας την ισορροπία των βιοτόπων, (2) τη βιολογική ρύπανση και (3) τη διαταραχή των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Επειδή όμως πολλές φορές γίνεται υπερεκμετάλλευση όλων των παραπάνω πόρων, η αλιεία αντιμετωπίζει μια ανισορροπία και η ανάγκη για τη λήψη μέτρων είναι αναγκαία. Τα μέτρα αυτά αφορούν στη μείωση της υπερβάλλουσας αλιευτικής ικανότητας των παράκτιων περιοχών. Εφαρμόζονται μέσα στα πλαίσια του γενικού κανονισμού-πλαισίου της ΚΑΠ (Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής). Οι στόχοι της πολιτικής είναι η διατήρηση, η προστασία, η βελτίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η ορθολογική χρήση των αλιευτικών πόρων.

2.3. Θεσμικό πλαίσιο χρήσης της παράκτιας ζώνης.

Το θεσμικό πλαίσιο ελέγχει και ρυθμίζει γενικά όλες τις χρήσεις της παράκτιας ζώνης. Εφαρμόζεται σε όλα τα επίπεδα. Σε τοπικό επίπεδο, το θεσμικό πλαίσιο παίρνει τη μορφή νόμου.

Ο Νόμος 2971/2001 για τον αιγιαλό και την παραλία λειτουργεί ως νομοθετική βάση πολιτικών χρήσεων της παράκτιας ζώνης. Αποτελείται από κυρίως άρθρα και περιέχει τις βασικές διατάξεις χρήσης της παράκτιας ζώνης. Οι διατάξεις του νόμου είναι αναγκαστικού δικαίου. Δεσμεύει τους χρήστες της παράκτιας ζώνης καθώς και την τοπική και περιφερειακή διοίκηση. Οποιαδήποτε παρέκκλιση από αυτούς μπορεί να γίνει νόμιμα μόνο μέσω της τροποποίησης του νόμου. Ο νόμος 2971/2001 αναφέρεται στις διαδικασίες, στις προϋποθέσεις και στις ρυθμίσεις σχετικά με τις

χρήσεις γης της παράκτιας ζώνης. Συνολικά υπάρχουν 37 άρθρα, αλλά 9 είναι εκείνα που αναφέρονται στις χρήσεις γης.

Υπάρχουν συγκεκριμένοι ορισμοί από τους οποίους απορρέουν οι ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις. Όλοι οι ορισμοί περιλαμβάνονται στο άρθρο 1. **Αιγιαλός** είναι η ζώνη της ξηράς, που περιβάλλει την θάλασσα και βρέχεται από τις μεγαλύτερες αναβάσεις των κυμάτων της. **Παραλία** είναι η ζώνη ξηράς, που προστίθεται στον αιγιαλό και καθορίζεται ως πλάτος μέχρι και πενήντα μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού ώστε να εξυπηρετείται η επικοινωνία ξηράς και θάλασσας.

Το άρθρο 2, αναφέρεται στην κυριότητα και χρησιμότητα της παράκτιας ζώνης για την εξυπηρέτηση εθνικών, αναπτυξιακών, περιβαλλοντικών, πολιτιστικών και αρχαιολογικών χώρων και συγκοινωνιακών σκοπών.

Τους όρους και τις προϋποθέσεις για την παραχώρηση της παραλίας ή του αιγιαλού στη παράκτια ζώνη καθορίζουν τα άρθρα 15 και 16. Με το άρθρο 19 γίνεται αναφορά στις διαδικασίες για την ανάπτυξη ή επέκταση της θαλάσσιας ζώνης ενός λιμένα αφού έχουν καθορισθεί πρώτα τα όριά του (άρθρο 22). Για τις δυνατότητες παραχώρησης χρήσης γης ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 25.

Για την χρήση της γης της παράκτιας ζώνης για την κατασκευή “παράνομων” κτισμάτων, σχετικό άρθρο είναι το άρθρο 28. Οι προϋποθέσεις εγκατάστασης υδατοκαλλιεργειών καθορίζονται από το άρθρο 31.

Εκτός από τις θεσμικές διατάξεις σε τοπικό επίπεδο καταβάλλονται εξίσου διαδικασίες θεσμοθέτησης οδηγιών πλαισίου σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στην περίπτωση αυτή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είναι το αρμόδιο όργανο. Αποφασίζει, ανακοινώνει, και προτείνει προγράμματα, οδηγίες, για τις χρήσεις της γης των παράκτιων ζωνών.

Ένα τέτοιο πρόγραμμα για τη χρήση των υδάτινων νερών της παράκτιας ζώνης είναι η Οδηγία 2000/60 που αφορά στην ποιότητα των νερών. Στόχος αυτής της Οδηγίας είναι να εφαρμόζεται το σχέδιο που έχει ήδη καθορισθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ώστε να προστατεύονται τα παράκτια νερά, επιφανειακά ή υπόγεια, από τις διάφορες χρήσεις της γης στην παράκτια ζώνη.

Σημαντικό είναι και το πρόγραμμα Natura 2000, για το οποίο γίνεται αναφορά στο κεφάλαιο 3. Η εφαρμογή όλων αυτών των προγραμμάτων και των οδηγιών δεν είναι υποχρεωτική όπως συμβαίνει με τους νόμους.

Συμπερασματικά ακόμα και σήμερα, η χρήση της παράκτιας ζώνης βασίζεται μέσα στα πλαίσια ενός θεσμικού πλαισίου. Ωστόσο αυτό όμως δεν φτάνει μέχρι το σημείο, να μην αναβαθμίζεται με νέες πολιτικές. Έργο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των περιφερειών είναι η συνεχής βελτίωσή του συμβάλλοντας ενεργά στη προστασία της παράκτιας ζώνης¹⁹.

¹⁹ Πηγή ν. 2971/2001.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η βιώσιμη ανάπτυξη στην παράκτια ζώνη

3.1 Εισαγωγή.

Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μια έννοια που βρίσκει εφαρμογή και στην ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης. Συγκεκριμένα, η βιωσιμότητα (sustainability) όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω έπαυε να θεωρείται μια μόνο περιβαλλοντική έννοια.

Τρία σύνολα όπως είδαμε (Διάγραμμα 1.1) δημιουργούν ένα σύστημα μέσα στο οποίο οι έννοιές τους και μεν δεν ταυτίζονται, αλλά η κάθε μια από αυτές, χρησιμοποιεί και αναλύει στοιχεία των δυο άλλων. Αυτή η σχέση συντελεί στο να ικανοποιούνται οι ανάγκες των τωρινών και μελλοντικών γενεών.

3.2 Η Οικονομία.

Η ανάπτυξη του δυτικού κόσμου εντοπίζεται με το μεταπολεμικό μοντέλο ανάπτυξης που έχει υιοθετηθεί από όλες σχεδόν τις αναπτυσσόμενες χώρες ως «μοντέλο της οικονομικής μεγέθυνσης». Το 1980 το μοντέλο διευρύνθηκε προκειμένου να περιλάβει την έννοια της αειφόρου ανάπτυξης, που αντανακλά σε αυξημένα περιβαλλοντικά ενδιαφέροντα.²⁰

Αν η έλλειψη προγραμματισμού και σχεδιασμού της αειφόρου ανάπτυξης γίνεται σε εθνικό επίπεδο, δε βοηθά στην ακριβή μέτρηση της προόδου κάθε χώρας.

Οι κλασικοί εθνικοί λογαριασμοί, μπορεί να εξυπηρετούν τους οικονομολόγους ικανοποιητικά, από την άποψη της παρακολούθησης των μακροοικονομικών μεγεθών, είναι ωστόσο φτωχά μέτρα από την άποψη της μέτρησης του αειφόρου εισοδήματος στην εθνική παραγωγική δυναμικότητα.

Η οικονομική μεγέθυνση ακόμη και σήμερα επισκιάζει τους λοιπούς αντικειμενικούς σκοπούς, όπως αυτό έχει ήδη εκδηλωθεί στις αναπτυσσόμενες χώρες

²⁰ Ανδρέας Α. Παπανδρέου, Ευτύχιος Σ. Σαρτζετάκης, «Βιώσιμη Ανάπτυξη: Οικονομική Επιστήμη και Διεθνές Πλαίσιο», 2002.

της Ευρώπης, οι οποίες άρχισαν να ασχολούνται μόλις εδώ και λίγα χρόνια με τα περιβαλλοντικά προβλήματα, και μόνον αφού επέτυχαν να ικανοποιήσουν τους σημαντικότερους οικονομικούς αντικειμενικούς σκοπούς των.

Η οικονομική του περιβάλλοντος συμβάλλει στη σύνθεση περιβάλλοντος και κοινωνικών αξιών με απώτερο σκοπό την λήψη αποφάσεων οικονομικού χαρακτήρα.

Ο οικονομολόγος, ο κοινωνιολόγος και ο περιβαλλοντολόγος παραδέχονται ότι τα ενδιαφέροντα του καθενός από τους άλλους δύο έχουν κοινή βάση σε προγράμματα ανάπτυξης, αποτυγχάνουν όμως «να δουν» αυτά τα ενδιαφέροντα μέσα από τα μάτια των άλλων.

Ο οικονομολόγος αποδέχεται τη σημασία των κοινωνικών και οικολογικών παραγόντων στην αειφόρο ανάπτυξη αφού οι αντικειμενικοί του σκοποί αποβλέπουν στην αποτελεσματικότητα και την ανάπτυξη. Αντίθετα οι κοινωνικοί αντικειμενικοί σκοποί τείνουν να περιορίζονται στην ισότητα και στη μείωση της φτώχειας και τα περιβαλλοντικά ενδιαφέροντα στη διαχείριση των φυσικών πόρων.

Ο οικονομολόγος απουσιάζει από την κοινωνική συνοχή, την πολιτισμική ταυτότητα και την περιβαλλοντική ισορροπία. Δίνει απαντήσεις μόνο σε ερωτήματα που αφορούν στην αποτίμηση της αξίας του περιβάλλοντος, στη διαδικασία στη λήψη των αποφάσεων κάτω από συνθήκες κινδύνου και αβεβαιότητας και στα μέτρα εφαρμογής της οικονομικής πολιτικής.

3.3 Η Κοινωνία.

Η μη αναγνώριση της σοβαρότητας των κοινωνικών παραγόντων έχει οδηγήσει πολλά προγράμματα ανάπτυξης σε πλήρη αποτυχία. Το περιβάλλον δεν διακινδυνεύει από τους εξωτερικούς εχθρούς μιας κοινωνίας, αλλά από τους ίδιους τους ανθρώπους – χρήστες των πόρων της.

Η συμμετοχή των κοινωνικών στοιχείων βοηθά στην εξήγηση των ανθρωπίνων σχέσεων, των σύνθετων μορφών της κοινωνικής οργάνωσης, του πολιτισμικού επιπέδου και των αξιών που καθοδηγούν την ανθρώπινη συμπεριφορά.

Παράλληλα παρέχει και τις κατάλληλες τεχνικές που θα εμποδίσουν ατομικές καταστροφικές συμπεριφορές.

Η κοινωνία ως «σύστημα» διαθέτει όλες εκείνες τις τεχνικές και μεθόδους που μπορούν να δώσουν, λύσεις αναπτυξιακές στη βιωσιμότητα. Οι τεχνικές αυτές είναι από απλή ενημέρωση των πολιτών, μέχρι την εκπαίδευση και επιμόρφωσή των, ώστε να ενδυναμωθούν και να προωθηθούν οι κοινωνικές αξίες.

3.4 Οικολογία & Περιβάλλον.

Η περιβαλλοντική αποτίμηση με βάση την τεχνική του «κόστους ευκαιρίας», είναι τις περισσότερες φορές ανεπιτυχής, ενώ οι μετρήσεις με μη νομισματικούς όρους είναι περισσότερο αντιπροσωπευτικές των ανθρωπίνων αξιών. Αντιθέτως, η ανάλυση με βάση “τα πολλαπλά κριτήρια” διασαφηνίζει τα περισσότερο σημαντικά γνωρίσματα και με τον τρόπο αυτό καθιστά την τελική διαδικασία ανάπτυξης περισσότερο εξισορροπητική και παρέχει στον αποφασίζοντα φορέα μεγαλύτερη ευελιξία ως προς τις επιλογές του.

Η διάρθρωση και η λειτουργία του φυσικού περιβάλλοντος έχει αλλάξει ως προς τον τρόπο που οι άνθρωποι επηρεάζουν τη χρήση και τη διατήρησή του και συγκεκριμένα ως προς τις ακόλουθες οικολογικές επισημάνσεις:

- (α) Η οικονομική δραστηριότητα του ανθρώπου, ως υποσύστημα, πρέπει να λειτουργεί στα όρια ενός ευρύτερου οικοσυστήματος, του οποίου η εξάντληση και η μόλυνση περιορίζει την οικονομική αιφορία του.
- (β) Η αύξηση της χρήσης των φυσικών πόρων εξαιτίας της οικονομικής δραστηριότητας, συνδυαστικά με την αύξηση του πληθυσμού, ξεπερνούν τα όρια της δυναμικότητας του οικοσυστήματος και,
- (γ) Σε πολλές περιπτώσεις οι επιδράσεις της ανάπτυξης προκαλούν μη αναστρέψιμες σοβαρές περιβαλλοντικές μεταβολές (π.χ. την απογύμνωση εδαφών κ.λπ.).

Η μη συμμετοχή των ανθρώπων στα προγράμματα ανάπτυξης τους καθιστά ιδιαίτερα ευάλωτους στις περιβαλλοντικές «εκπλήξεις» και επιτείνει την κατάσταση της οικονομικής και κοινωνικής υποβάθμισης της ποιότητας ζωής τους. Ιδιαίτερα, τα

οικονομικά αδύναμα άτομα είναι αυτά που δέχονται περισσότερο έντονα τις συνέπειες της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και τα λιγότερο έτοιμα να αυτό-προστατευτούν.

Πέρα και έξω από τις οικολογικές αξίες χρήσης, (άμεσης και έμμεσης), οι περισσότεροι από τους ανθρώπους αισθάνονται ότι το φυσικό περιβάλλον περικλείει μια «εσωτερική» αξία της οποίας η αποτίμηση στηρίζεται στις αντιλήψεις και μόνο των ίδιων των ανθρώπων. Η ουσιαστική συμμετοχή των ανθρώπων στις διαδικασίες σχεδιασμού και εκπόνησης προγραμμάτων ανάπτυξης με την βοήθεια των δημόσιων δαπανών θα συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη.

Όλα τα “σύνολα” (οικονομία- κοινωνία –περιβάλλον), αν και υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ των, το κάθε ένα από αυτά λειτουργεί ακόμα και αυτόνομα. Απαιτείται ο συνδυασμός και των τριών (κοινωνίας- οικονομίας- περιβάλλον) για να υπάρχει ισορροπία. Η ισορροπία μεταξύ των είναι βασική επιδίωξη, γιατί χωρίς αυτή, το οικοσύστημα και γενικότερα το περιβάλλον της παράκτιας ζώνης, διαταράσσεται και υποβαθμίζεται.

Η βιώσιμη ανάπτυξη στην παράκτια ζώνη εφαρμόζεται, και μάλιστα σύμφωνα με όσα ορίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, η οποία ορίζει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη είναι αυτή που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να κάνει συμβιβασμούς ως προς την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους (World Commission on Environment and 1987)

Παρόμοιες προσεγγίσεις για την ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης είναι οι αποφάσεις της Διάσκεψης του Ρίο το 1992 και οι Μεγάλες Διασκέψεις των Η.Ε., που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, ενσωμάτωσαν την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης στις δικές τους στρατηγικές και πολιτικές²¹.

Η διάσκεψη του Ρίου συνέδεσε την προστασία του περιβάλλοντος με την Οικονομική και Κοινωνική Ανάπτυξη. Οι πιο σημαντικές από τις παραπάνω αποφάσεις για την ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης θεωρούνται οι αποφάσεις της Διάσκεψης του Ρίο και της Παγκόσμιας Συνόδου Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη

²¹ Πηγή: Υπουργείο Εξωτερικών.

(2002). Τόσο η μια όσο και η άλλη διάσκεψη συμβάλλουν στην εξέλιξη της βιώσιμης ανάπτυξης.

Στην διασφάλιση της ισόρροπης ανάπτυξης Κοινωνίας – Οικονομίας και Περιβάλλοντος για την επιτυχία της βιώσιμης ανάπτυξης απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εφαρμογή ενός συνόλου γενικών αρχών. Οι αρχές αυτές περιλαμβάνονται σε ένα θεσμικό πλαίσιο και καλύπτουν τυχόν προβλήματα που δημιουργούνται ανάμεσα στα οικοσυστήματα και τα ανθρωπογενή συστήματα.

Μέσω αυτών των αρχών διαφυλάσσεται η βιωσιμότητα των παράκτιων ζωνών αλλά και των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών θεωρήσεων. Πρόκειται για τις Αρχές της βιωσιμότητας οι οποίες αναπτύχθηκαν στο κεφάλαιο 1 και απεικονίστηκαν στο Διάγραμμα 1. 2.

Οι αρχές αυτές χρησιμοποιούνται επίσης και για την εκμετάλλευση των χρήσεων του εδάφους της παράκτιας ζώνης μιας και το έδαφος χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα ποικιλόμορφο. Αλλά και γιατί κάθε μία από τις χρήσεις αυτές προκαλεί πιέσεις και εντάσεις στο οικοσύστημα. Αυτό συμβαίνει κυρίως όταν οι χρήσεις είναι ασύμβατες με αποτέλεσμα να συγκρούονται μεταξύ τους. Ο τουρισμός, η γεωργία, οι ιχθυοκαλλιέργειες, η αλιεία, η οικιστική ανάπτυξη, και η αυθαίρετη δόμηση είναι χαρακτηριστικά παραδείγματα συγκρούσεων χρήσεων γης.

Βασική αιτία αυτής της κατάστασης είναι η υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας ή χωρητικότητας του οικοσυστήματος. Κάθε οικοσύστημα έχει μια ορισμένη ικανότητα ανάπτυξης ανθρωπογενών συστημάτων. Η φέρουσα ικανότητα είναι θεμελιώδης έννοια και βασικό κριτήριο, όπως είδαμε, τόσο για την εξασφάλιση της υψηλής ποιότητας του φυσικού περιβάλλοντος, όσο και για την αποφυγή αλλοίωσής του. Γι' αυτό και τα συστήματα πρέπει να διατηρούν την ισορροπία αυτή ώστε να μην αποσταθεροποιείται η φέρουσα ικανότητα.

Η χρήση παράκτιας ζώνης στην οργάνωση και λειτουργία της περιοχής λόγω ανάπτυξης του τουρισμού (τουριστικές εγκαταστάσεις) αλλά και του συναφούς οικιστικής ανάπτυξης (εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης, καταστήματα, ενοικιαζόμενα δωμάτια) είναι ένα συχνό φαινόμενο που προκαλεί ανισορροπίες και πιέσεις στους φυσικούς πόρους μιας περιοχής.

Η θέσπιση της Αρχής της φέρουσας ικανότητας εξαγγέλθηκε στη Διακήρυξη της Στοκχόλμης (1972) όπου συνδυάζεται με την Αρχή της Υποχρεωτικής Αποκατάστασης Διαταραχθέντων Οικοσυστημάτων. Ο συνδυασμός αυτός γίνεται γιατί η Αρχή αυτή προστατεύει τη φέρουσα ικανότητα του οικοσυστήματος από ποσότητες τοξικών ουσιών, ρύπανσης κ.α.

Σύμφωνα όμως με την αρχή της Διακήρυξης της Στοκχόλμης αναγνωρίζεται ότι η ίδρυση οικισμών είναι επιτρεπτή μόνο εντός ευρύτερου σχεδιασμού σε επίπεδο νόμου, αφού ληφθεί υπόψη η φέρουσα ικανότητα των οικοσυστημάτων καθώς και της χωροταξικής περιοχής.

Σημαντικός είναι και ο ρόλος του κράτους αφού υποχρέωση του είναι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Ειδικότερα το άρθρο 24 του Συντάγματός μας, αναθέτει στην Πολιτεία τη προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος από την ίδρυση ξενοδοχειακών μονάδων.

Επομένως, με όλα αυτά τα πλεονεκτήματα που έχουν οι παράκτιες ζώνες δημιουργείται η ανάγκη διαχείρισής τους. Γενικός σκοπός είναι να γίνει πράξη η αειφόρος ανάπτυξη στις παράκτιες ζώνες και να διατηρηθεί η βιοποικιλότητα. Αυτό μπορεί να γίνει μέσα από μια αποτελεσματική διαχείριση, και να καθιερωθεί η καλύτερη δυνατή χρήση και τα επίπεδα αειφόρου ανάπτυξης στις παράκτιες ζώνες.

Ιδιαίτερη σημασία δίνεται και στον σχεδιασμό της διαχείρισης. Ο σχεδιασμός μπορεί να είναι είτε στρατηγικός είτε λειτουργικός. Η στρατηγική προσέγγιση της διαχείρισης περιλαμβάνει μέτρα προστασίας και τη χάραξη εθνικών στρατηγικών.

Ενώ η λειτουργική προσέγγιση περιλαμβάνει τον ρόλο ή τις αρμοδιότητες που θα πρέπει να έχουν διάφοροι διοικητικοί φορείς και η τοπική αυτοδιοίκηση. Τόσο ο λειτουργικός όσο και ο στρατηγικός σχεδιασμός πραγματοποιείται στα πεδία της αλιείας, της υδατοκαλλιέργειας, της διαχείρισης πόρων, της πολιτιστικής κληρονομιάς, της προστασίας των βιοτόπων και των μεταφορών (Διάγραμμα 3.3). Τα πεδία αυτά θεωρούνται μορφές χρήσεις της παράκτιας ζώνης. Η ανάπτυξη και η λειτουργία τους στηρίζεται σε νόμους, θεσμικά πλαίσια κ.α.

Διάγραμμα 3.3



Μέσω της διαδικασίας της διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης βελτιώνεται η φυσική κατάσταση του παράκτιου περιβάλλοντος και το σίγουρο είναι ότι προφυλάσσεται γενικότερα το φυσικό περιβάλλον από τις τυχόν αλλοιώσεις.

3.5. Ορισμός της ποιότητας ζωής.

Ο όρος ποιότητα ζωής θεωρείται μια σχετικά νέα έννοια η οποία σταδιακά αναπτύχθηκε. Τώρα η λέξη αυτή περιλαμβάνει περισσότερες από μια έννοιες. Ο όρος αυτός εμφανίστηκε για πρώτη φορά στις Η.Π.Α. στη δεκαετία του '50. Αρχικά, απέδιδε το ίδιο νόημα με την έννοια του «βιοτικού επιπέδου», καθώς περιλάμβανε έννοιες που αφορούσαν στο σύστημα της καταναλωτικής κοινωνίας, δηλαδή την ιδιοκτησία ηλεκτρικών συσκευών, τα αυτοκίνητα και την οικία. Αργότερα συμπληρώθηκαν και οι εξής έννοιες: ο ελεύθερος χρόνος, οι ευκαιρίες για διακοπές και η αναψυχή. Το 1960 ο όρος επεκτάθηκε προκειμένου να περιλάβει την παιδεία, την υγεία και ευεξία, την οικονομία και τη βιομηχανική ανάπτυξη²².

Μέχρι σήμερα δεν έχει δοθεί ένας ορισμός για την ποιότητα ζωής ο οποίος να γίνει ευρέως αποδεκτός, ειδικά αφού η έννοια αυτή εκφράζει πολλά διαφορετικά

²² Fallowfield, L, (1990), The quality of life, London: Souvenir Press.

νοήματα που αποτελούν το αντικείμενο διαφορετικών επιστημών όπως: των ανθρωπιστικών, των κοινωνικών καθώς και των επιστημών της υγείας.

Σε θεωρητική βάση, η ποιότητα ζωής μπορεί να ορισθεί με την περιγραφή των χαρακτηριστικών, συνθηκών ή τομέων της ζωής, που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία των ατόμων ως ανεξάρτητων και αυτόνομων όντων. Πρόκειται για την ελευθερία δράσης, τη νοηματοδότηση πράξεων, την επαγγελματική και οικογενειακή καταξίωση, την ακεραιότητα και εκπλήρωση βιολογικών και ψυχοκοινωνικών λειτουργιών στην καθημερινή ζωή και στην διατήρηση της υγείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

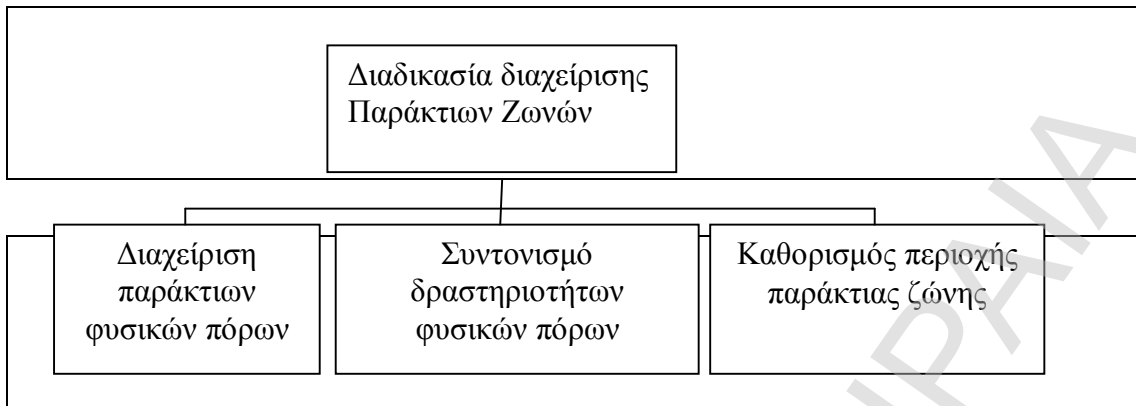
4.1 Η Έννοια και η σημασία της ολοκληρωμένης διαχείρισης της παράκτιας ζώνης.

Οι παράκτιες ζώνες αντιμετωπίζουν προβλήματα φυσικά: βιολογικά, κοινωνικά και εξάντλησης πόρων μέσα από τις χρήσεις της γης. Δεδομένου ότι οι παράκτιες ζώνες έχουν ζωτική σημασία, τα προβλήματα αυτά πρέπει να επιλυθούν. Η νομοθετική παρέμβαση δεν αρκεί, γι' αυτό απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ώστε να διασφαλισθεί με βιώσιμο τρόπο η περιβαλλοντική, η οικονομική και η κοινωνική διαχείριση της παράκτιας ζώνης.

Η ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης είναι μία μακροπρόθεσμη διαδικασία και περιλαμβάνει τη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών, το σχεδιασμό, τη λήψη αποφάσεων, την υλοποίηση και την παρακολούθηση της κατάστασης της παράκτιας ζώνης. Ο όρος “ολοκληρωμένη” σημαίνει την διαχείριση παράκτιων ζωνών και αναφέρεται τόσο στην ολοκλήρωση των στόχων, όσο και στην ολοκλήρωση των πολυάριθμων μέσων που απαιτούνται για την επίτευξη αυτών των στόχων.

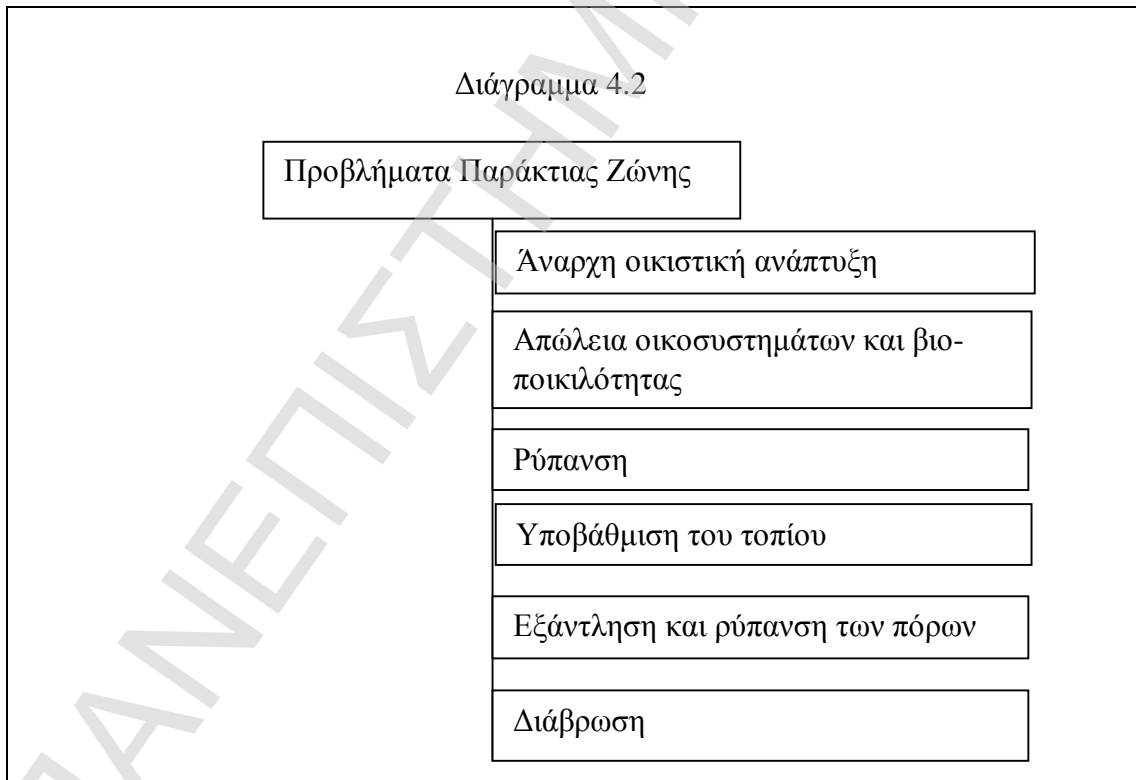
Η πιο πάνω διαδικασία αυτή αφορά κυρίως : (1) στη διαχείριση παράκτιων φυσικών πόρων (είναι γνωστή η σχέση αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης μεταξύ τους), (2) στο συντονισμό δραστηριοτήτων των φυσικών πόρων και (3) στον καθορισμό περιοχής της παράκτιας ζώνης στην οποία εντοπίζονται φυσικές και ανθρωπογενείς διεργασίες (Διάγραμμα 4.1).

Διάγραμμα 4.1



Το αντικείμενο της διαδικασίας της ολοκληρωμένης διαχείρισης δεν είναι το ίδιο κάθε φορά, γιατί κάθε παράκτια ζώνη αντιμετωπίζει διαφορετικά προβλήματα. Τα προβλήματα που προκύπτουν είναι η άναρχη οικιστική ανάπτυξη, η απώλεια οικοσυστημάτων και βιοποικιλότητας, η ρύπανση, η υποβάθμιση του τοπίου, η εξάντληση και ρύπανση των πόρων και η διάβρωση των ακτών (Διάγραμμα 4.2).

Διάγραμμα 4.2



Για να είναι επιτυχημένη η ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης πρέπει να βασίζεται σε βασικές αρχές που στη συνέχεια θα εφαρμόζονται κατά τη χάραξη εθνικών στρατηγικών και μέτρων. Η Σύσταση ΟΔΠΖ προτείνει οκτώ γενικές αρχές

«Καλής διαχείρισης των παράκτιων ζωνών της Ευρώπης» και δίνουν δείγμα γραφής και μεθοδολογικές κατευθύνσεις για το χωρικό σχεδιασμό στο σύνολό του και θεωρούνται θεμελιώδη στοιχεία της καλής διακυβέρνησης. Η μη υιοθέτησή τους μας καθιστά υπόλογους απέναντι στις επόμενες γενεές. Οι αρχές αυτές αναφέρονται στον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.1. Οι οκτώ αρχές της διαχείρισης της παράκτιας ζώνης²³.

<p>Η πρώτη αρχή, περιλαμβάνει τη γεωγραφική και θεματική προοπτική.</p> <p>Η αρχή αυτή αναφέρεται στο ότι η διαχείριση της παράκτιας ζώνης πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα γεω-μορφολογικά χαρακτηριστικά του θαλάσσιου και χερσαίου τμήματος της παράκτιας ζώνης.</p>	<p>Ως δεύτερη αρχή, είναι η μακροπρόθεσμη προοπτική,</p> <p>σύμφωνα με αυτήν την αρχή τόσο οι σημερινές γενεές όσο και οι μελλοντικές πρέπει να διασφαλίζουν αυτές τις αποφάσεις και να σέβονται τις αρχές της προληπτικής δράσης.</p>
<p>Η τρίτη αρχή, περιλαμβάνει την αρχή της προσαρμοστικής διαχείρισης στο πλαίσιο σταδιακής διαδικασίας.</p> <p>Αφορά σε μια διαδικασία που αναπτύσσεται και εξελίσσεται με την πάροδο των ετών και των δεκαετιών. Αποσκοπεί στην ολοκλήρωση των πολιτικών, προγραμμάτων και των δραστηριοτήτων διαχείρισης της παράκτιας ζώνης.</p>	<p>Η ανάδειξη της τοπικής ιδιαιτερότητας είναι η τέταρτη αρχή,</p> <p>και εδώ η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης βασίζεται στην ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της κάθε περιοχής.</p>
<p>Σε ό,τι αφορά στην πέμπτη αρχή, δηλαδή τη λειτουργία σε συνάρτηση με τις φυσικές διεργασίες.</p> <p>Οι δραστηριότητες λειτουργούν σε συνάρτηση με τις φυσικές διεργασίες αφού πρώτα ληφθούν τα όρια, δηλαδή η φέρουσα ικανότητα.</p>	<p>Η έκτη αρχή, περιλαμβάνει τον συμμετοχικό σχεδιασμό συμβάλλοντας στον προσδιορισμό των πραγματικών προβλημάτων, την αξιοποίηση της τοπικής γνώσης, και τον επιμερισμό των ευθυνών.</p>
<p>Η έβδομη αρχή, περιλαμβάνει την υποστήριξη και την συμμετοχή των αρμόδιων διοικητικών φορέων.</p> <p>Με την αρχή αυτή δίνεται η σημασία της συμμετοχής των τοπικών αρχών στην αντιμετώπιση προβλημάτων σχεδιασμού και διαχείρισης.</p>	<p>Η όγδοη αρχή, περιλαμβάνει την αξιοποίηση συνδυασμού μέσων.</p> <p>Η διαχείριση αυτή απαιτεί τον συνδυασμό πολλαπλών μέσων δηλαδή νομικών, οικονομικών και τεχνολογικών λύσεων, κ.α.</p>

²³ Η Ευρωπαϊκή Σύσταση για την ΟΔΠΖ, Κεφάλαιο 2.

Κάθε μία από τις παραπάνω αρχές πρέπει να γίνεται αποδεκτή. Μέρος της επιτυχίας της ολοκληρωμένης διαχείρισης, εκτός από τις παραπάνω αρχές, αποτελεί και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Με τη βοήθεια προγραμμάτων και πολιτικών, προωθούνται δράσεις και μέτρα για την βελτίωση της παράκτιας ζώνης. Σε αυτό το έργο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είναι η μοναδική που συμμετέχει, αλλά συνεργάζεται με τον ΟΟΣΑ, τα Ηνωμένα Έθνη, τους κατοίκους που κατοικούν στην παράκτια ζώνη, φορείς τοπικού και εθνικού επιπέδου.

Στα επίπεδα αυτά, αξιολογούνται και εφαρμόζονται στρατηγικές βελτίωσης της διαχείρισης της παράκτιας ζώνης. Σε τοπικό επίπεδο υλοποιούνται δράσεις ολοκλήρωσης σε πλαίσιο σχεδιασμού. Συμμετέχουν στη διαδικασία αυτή ακόμα και οι ίδιοι οι πολίτες που χρησιμοποιούν τις χρήσεις της παράκτιας ζώνης. Είναι λογικό επομένως οι πραγματικοί χρήστες να εμπλέκονται και αυτοί κατά κάποιο τρόπο στη διαχείριση της παράκτιας ζώνης.

Στη διαχείριση της παράκτιας ζώνης τόσο στο εθνικό όσο και στο ευρωπαϊκό επίπεδο εμπλέκεται και η δημόσια συμμετοχή. Η δημόσια συμμετοχή γίνεται από ομάδες πολιτών, από μη κυβερνητικούς οργανισμούς, και από άλλους κρατικούς οργανισμούς, που ενδιαφέρονται για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Οι ομάδες αυτές των πολιτών, οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί, και οι κρατικοί οργανισμοί συνεργάζονται μεταξύ τους. Αλληλεπιδρά η μία στην άλλη και μέσω διαφόρων τακτικών συναντήσεων και τεχνικών μεθόδων συζήτησης των ομάδων, προσπαθούν να επιτύχουν τη σωστή κατανομή των παράκτιων πόρων.

Δηλαδή η λήψη των αποφάσεων πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η αειφόρος χρήση της οικονομικής, της περιβαλλοντικής και της κοινωνικής ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης.

Εκτός όμως από αυτό θα πρέπει να υπάρχουν και οι κατάλληλες προϋποθέσεις-μέτρα:

1. Λήψη μέτρων για να εξασφαλίσουν από το κοινό την κατανόηση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων. Τα μέτρα είναι απαραίτητα

- προκειμένου να ευαισθητοποιήσουν τους πολίτες να αποδεχθούν τις απαραίτητες λύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος.
2. Ενημέρωση του κοινού σχετικά με την ανάπτυξη ενός έργου, σχεδίου ή προγράμματος, το οποίο είναι απαραίτητο για την προστασία και την ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης.
 3. Τέλος οι απόψεις των ευαισθητοποιημένων πολιτών, είναι πολύ χρήσιμες και η στάση τους απέναντι στη χρήση των διαθέσιμων πόρων.

Σε εθνικό επίπεδο, οι κατευθύνσεις που ακολουθούνται για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση παράκτιας ζώνης, γίνονται μέσω κατάλληλου νομικού και θεσμικού πλαισίου. Το θεσμικό και νομικό πλαίσιο αποτελείται από την εθνική νομοθεσία, με βάση την οποία πραγματοποιείται η επιτυχία της διαμόρφωσης της διαχείρισης.

Εκτός από τις προσπάθειες που καταβάλλονται πιο πάνω, για την αειφόρο ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης σε εθνικό επίπεδο, προσπάθεια γίνεται και από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Και εδώ, όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, σημαντικό ρόλο απαιτείται να παίζει η δημόσια συμμετοχή στην ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης. Μέσω της δημόσιας συμμετοχής ενισχύεται η νομιμότητα στο σχεδιασμό, στον προγραμματισμό και επομένως ολοκληρώνεται με επιτυχία η διαχείριση της παράκτιας ζώνης. Με βάση αυτά γίνεται σαφές ότι η πολιτική της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης αναφέρεται σε Εθνικό, Περιφερειακό, και Ευρωπαϊκό Επίπεδο με την εφαρμογή του κατάλληλου νομικού πλαισίου και ακόμη με τα κατάλληλα προγράμματα.

Όλα τα προγράμματα ή έργα συντελούν στην επιτυχία της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης. Γενικότερα οι παράκτιες ζώνες έχουν στρατηγική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση για πολλούς λόγους. Αποτελούν τόπο εγκατάστασης μεγάλου ποσοστού των ευρωπαϊκών πολιτών, πηγή πρώτων υλών, τόπο ανάπτυξης ενδιατημάτων, τόπο μεταφορών και εμπορίου. Όλοι αυτοί οι λόγοι προκαλούν αυξανόμενη πίεση και κινδύνους που αποτελούν απειλή καταστροφής των παράκτιων ζωνών. Γι' αυτό η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης μπορεί να επιτευχθεί με νομοθετικές πράξεις, πολιτικές και μηχανισμούς εφαρμογής.

Ένα πρόγραμμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σε ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον αριθμό 95/511, είναι το «υποδειγματικό πρόγραμμα». Το πρόγραμμα αυτό είναι ένα πρόγραμμα μέσα από το οποίο πιθανά μέτρα μπορούν να υλοποιηθούν ταυτόχρονα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και σε άλλα επίπεδα. Επίσης μέσω του προγράμματος αυτού καταδεικνύονται προϋποθέσεις σε πρακτικό επίπεδο που πρέπει να πληρούνται ώστε να περιοριστούν τα εξής προβλήματα όπως η εκτεταμένη διάβρωση, η καταστροφή ενδιαιτημάτων, η απώλεια βιολογικής ποικιλότητας, η μόλυνση χερσαίων και υδάτινων πόρων.

Επιπλέον, για την προώθηση και εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης στην Ευρώπη είναι το πρόγραμμα Coastal Practice Network. Το πρόγραμμα αυτό είναι ένα δίκτυο μεταξύ περιφερειών, ερευνητικών και Μη-Κυβερνητικών Οργανισμών. Βασικός στόχος του παραπάνω δικτύου είναι η δημιουργία ενός πλαισίου συνεργασίας έχοντας σαν κοινό όραμα την ανάπτυξη στρατηγικών για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης. Τα θέματα στα οποία δίνεται ιδιαίτερη μέριμνα και άπτονται της εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης είναι: ο βιώσιμος τουρισμός, η πρόληψη και η αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών και ο σχεδιασμός πολιτικών δράσεων.

4.2 Το ελληνικό δίκτυο συνεργασίας για την αειφόρο ανάπτυξη παράκτιων και νησιωτικών περιοχών.

Σε ποια κατάσταση είναι οι ακτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Ποιες είναι οι πιέσεις και ποιες είναι οι μελλοντικές δυνατότητες και προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι παράκτιοι και νησιωτικοί πόροι; Τι προβλήματα πρέπει να επιλύσουν οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση των παράκτιων περιοχών και τι μεθόδους έχουν στη διάθεσή τους για να αναζητήσουν μακροπρόθεσμες βιώσιμες λύσεις;

Το Ευρωπαϊκό πλαίσιο συνεργασίας και η αναζήτηση απαντήσεων σε αυτές τις ερωτήσεις, έθεσε τις βάσεις για μια Πανευρωπαϊκή συνεργασία 22 φορέων (περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης, πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) από 11 χώρες μέσω του προγράμματος Coastal

Practice Network²⁴, το οποίο σε πρώτη φάση συγχρηματοδοτείται στα πλαίσια του τριετούς (2004-2006) Ευρωπαϊκού προγράμματος INTERREG III C.

Μέσω αυτού του κοινοτικού προγράμματος υλοποιούνται δράσεις αφού πρώτα έχουν χρηματοδοτηθεί από τα διαρθρωτικά ταμεία. Απαραίτητη στο πρόγραμμα αυτό είναι η συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κρατών-μελών.

Στη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης υπάρχουν ακόμα και διεθνείς συμβάσεις που αφορούν παράκτιες και θαλάσσιες ζώνες όπως η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS II) και για τις περιφερειακές θάλασσες (HELCOM, Σύμβαση της Βαρκελώνης, κ.λπ.).

Οι ανακοινώσεις που δημοσιεύθηκαν²⁵ από το Διεθνές Συνέδριο για μια Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών, από τη θεωρία στη συνεργατική δράση για ένα βιώσιμο μέλλον που διεξήχθη από 23-24 Νοεμβρίου 2006 στο Παλαιό Φάληρο, το coastal Practice Network στοχεύουν ακόμη στην περαιτέρω δικτύωση φορέων και ειδικών για τη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ των χρηστών, πολιτικών, διαχειριστών και ερευνητών, καθώς και για να στηρίξει τη διαπεριφερειακή ανταλλαγή καλών πρακτικών και εμπειριών σχετικών με την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Σε αυτά τα πλαίσια, το Διεθνές Συνέδριο είχε ως στόχο τη διάδοση των αποτελεσμάτων του Coastal Practice Network μέχρι σήμερα και θα εστίαζε στις εργασίες του στις εξής θεματικές ενότητες:

1. Παρουσίαση των αποτελεσμάτων του προγράμματος INTERREG III C – Coastal Practice Network
2. Παρουσίαση των σημαντικότερων προβλημάτων των ακτών καθώς και Ορθών Πρακτικών στα πλαίσια της ΟΔΠΖ
3. Παρουσίαση θεσμικών πρωτοβουλιών για την ΟΔΠΖ
4. Παρουσίαση της θεσμικής θωράκισης της ΕΕ για το θαλάσσιο περιβάλλον

²⁴ Coastal Practice Network: Ευρωπαϊκό δίκτυο συνεργασίας για τη προστασία των ακτών. Θάλασσα-Ακτές. Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΥΣ SOS, Τετάρτη 1-6-2005. www.ecocrete.gr. Τελευταία ημερομηνία ανάκτησης: 22-3-2009.

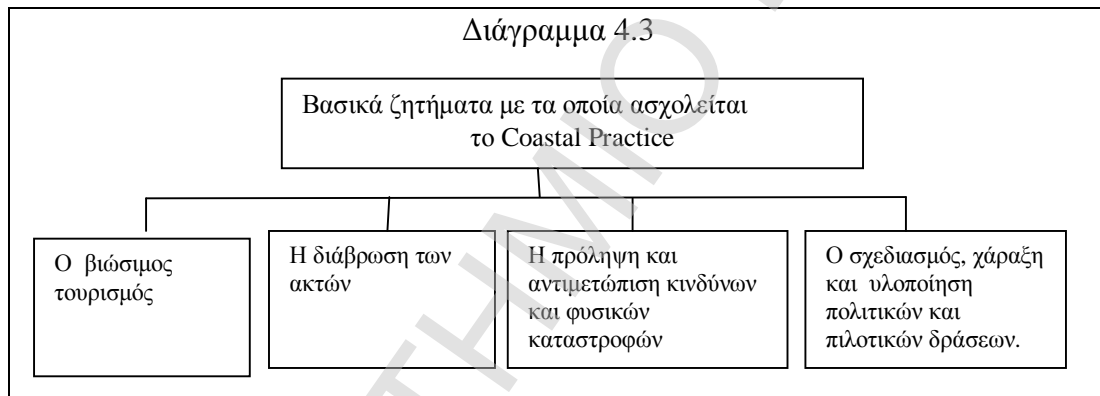
²⁵ www.ecocete.gr

5. Και δράσεις δικτύωσης για την αποτελεσματική εφαρμογή της ΟΔΠΖ στην Ευρώπη.

4.3 Τα βασικά ζητήματα με τα οποία ασχολείται το Coastal Practice Network.

Αυτά είναι:

- ✓ Ο βιώσιμος τουρισμός,
- ✓ η διάβρωση των ακτών,
- ✓ η πρόληψη και η αντιμετώπιση κινδύνων και φυσικών καταστροφών, και,
- ✓ ο σχεδιασμός, χάραξη και υλοποίηση πολιτικών και πιλοτικών δράσεων με την ενεργή συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών (Διάγραμμα 4.3).



Σκοπός του Coastal Practice Network είναι μέσω της ανταλλαγής ορθών πρακτικών και εμπειριών να δημιουργήσει, (πρακτικά και διαχειριστικά), μεθόδους για την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλους τοπικούς φορείς και στελέχη που ασχολούνται με αναπτυξιακά και διαχειριστικά θέματα στη παράκτια ζώνη ούτως ώστε:

- ✓ να αντιμετωπίσουν με αποτελεσματικό και με συλλογικό τρόπο τις προκλήσεις που παρουσιάζονται,

- ✓ να διασφαλίσουν τη ποιότητα των παράκτιων περιοχών τους και να αναπτύξουν σταδιακά τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων και νησιωτικών κοινωνιών.

Με βάση λοιπόν τη λειτουργία του προγράμματος Coastal Practice Network και των περιβαλλοντικών μη κυβερνητικών Οργανώσεων μεταδίδονται εμπειρίες και

γνώσεις στην ελληνική πραγματικότητα, με σκοπό να αναληφθεί πρωτοβουλία για τη δημιουργία ενός ελληνικού δικτύου συνεργασίας για την Αειφόρο Ανάπτυξη των Παράκτιων και Νησιωτικών Περιοχών.

4.4 Η αναγκαιότητα ενός ελληνικού δικτύου συνεργασίας.

Λόγω των πιέσεων (ρύπανση, συρρίκνωση φυσικών περιοχών και διάβρωση) και οι συγκρούσεις χρήσεων που έχουν υποστεί οι ελληνικές παράκτιες περιοχές λόγω της υπέρ-συσσώρευσης του πληθυσμού παράκτια και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (οικιστική ανάπτυξη, τουρισμός, βιομηχανία). Παράλληλα αυξημένη συχνότητα «ακραίων» καιρικών φαινομένων και τα συμπτώματα της κλιματικής αλλαγής, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη εφαρμογής ενός μακροπρόθεσμου σχεδιασμού στη βάση των αρχών της πρόληψης και της αειφορίας.

Η σχετικά μικρή εμπειρία της χώρας μας στα θέματα ολοκληρωμένης διαχείρισης στην παράκτια ζώνη, η απομόνωση των νησιωτικών περιοχών από την ενδοχώρα, τα ενδογενή διοικητικά προβλήματα συντονισμού και γραφειοκρατίας, είναι ορισμένοι από τους λόγους που καθιστούν επιτακτική την δικτύωση όλων των κοινωνικών εταίρων των παράκτιων περιοχών.

Σε αυτό το πλαίσιο, η δημιουργία ενός ελληνικού δικτύου συνεργασίας μπορεί να βοηθήσει στην ανταλλαγή εμπειριών και γνώσεων καθώς και στη μεταφορά των αποτελεσμάτων του προγράμματος Coastal Practice Network προς τα αρμόδια άτομα τα οποία μεταχειρίζονται, ενεργούν ή επηρεάζουν τις παράκτιες περιοχές. Το Δίκτυο επιδιώκει στην ανάπτυξη ενός ευέλικτου μηχανισμού που θα ενισχύσει τη διάθεση για ανταλλαγή πληροφοριών, ορθών πρακτικών και τεχνογνωσίας ανάμεσα σε παράκτιους Δήμους και φορείς της Ελλάδας, αλλά και άλλων περιφερειών της Ευρώπης.

4.5 Σε ποιους απευθύνεται το κάλεσμα συνεργασίας;

Οι Δήμοι παράκτιων και νησιωτικών περιοχών, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, αναπτυξιακές δημοτικές επιχειρήσεις, διευθύνσεις περιβάλλοντος, κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί τοπικοί φορείς, περιβαλλοντικές ΜΚΟ, επαγγελματικές ενώσεις, ακαδημαϊκοί και ερευνητικοί κύκλοι που ασχολούνται με αναπτυξιακά και

διαχειριστικά ζητήματα στη παράκτια ζώνη, έχουν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν ένα εσωτερικό δίκτυο συνεργασίας βασισμένο σε αρχές και κανόνες με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων, γνώσεων και εμπειριών για την ολοκληρωμένη διαχείριση των πόρων της παράκτιας ζώνης.

4.6 Ποια είναι τα οφέλη για τα μέλη του Δικτύου;

Οι φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης λαμβάνοντας μέρος στο δίκτυο αυτό, εκτός από την προβολή και την αναγνωρισιμότητα σε διεθνές επίπεδο:

- ✓ Θα γίνουν συμμετοχοί εμπειριών και πληροφοριών από φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης από όλη την Ευρώπη σχετικά με τον τρόπο που δρουν για την προστασία και τη βιώσιμη ανάπτυξη παράκτιων περιοχών.
- ✓ Θα αναπτύξουν θεματικές συνεργασίες και ενδεχομένως και εταιρικά σχήματα μέσα από τη δικτύωση με τα μέλη του ελληνικού και ευρωπαϊκού Δικτύου. Έχουν άμεση πληροφόρηση και πρόσβαση σε πληροφορίες για επίκαιρα ζητήματα πολιτικής και νομοθεσίας σχετικά με την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο, μέσα από τα ενημερωτικά δελτία και ένα ηλεκτρονικό φόρουμ επικοινωνίας.
- ✓ Θα έχουν την πρόσβαση σε ειδικές πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με χρηματοδοτήσεις, από εθνικές και ευρωπαϊκές πηγές και πιθανούς εταίρους-συνεργάτες για την πραγματοποίηση προγραμμάτων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Θα έχουν άμεση επικοινωνία με εκατοντάδες φορείς από όλη την Ελλάδα και την Ευρώπη με παρόμοιες επιδιώξεις και στόχους για τη διαχείριση και προστασία των παράκτιων περιοχών.
- ✓ Θα έχουν άμεση επαφή με εκατοντάδες πιθανούς εταίρους σε πανευρωπαϊκό επίπεδο για υλοποίηση αντίστοιχων προγραμμάτων και δράσεων, καθώς και για την υποβολή προτάσεων χρηματοδότησης.
- ✓ Θα επωφεληθούν από μια Ευρωπαϊκή «δεξαμενή» τεχνογνωσίας σχετικά με την βιώσιμη ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης, και θα ανταλλάσσουν εμπειρίες και καλές πρακτικές για τη διαχείριση των ακτών.

- ✓ Θα μπορούν να συμμετέχουν σε ημερίδες, εκπαιδευτικά εργαστήρια και Συνέδρια. Θα δημοσιοποιούν τα αποτελέσματα των τοπικών εμπειριών σε διεθνές επίπεδο μέσω του ενημερωτικού δελτίου που θα εκδίδεται και της σχετικής ιστοσελίδας²⁶.
- ✓ Παρόμοιο πρόγραμμα είναι και το European Union for Coastal Conservation, η Ένωση για την Προστασία της Παράκτιας Ζώνης στην Ευρώπη. Το πρόγραμμα αυτό έχει σαν αποστολή την προώθηση της παράκτιας διαχείρισης. Διαφέρει από τα άλλα προγράμματα γιατί ενσωματώνεται στην διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης. Η διατήρηση της βιοποικιλότητας με τη μορφή ανάπτυξης της ακεραιότητας του τοπίου, της πολιτιστικής κληρονομιάς, και της κοινωνικής σύστασης των ακτών.

Η Ένωση λοιπόν, για την Προστασία της Παράκτιας Ζώνης (EUCC) αναφορικά με τα υπόλοιπα προγράμματα που αναφέρονται στη Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών, μπορεί να χαρακτηριστεί, επειδή ακριβώς συνδυάζει τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και της πολιτιστικής κληρονομιάς, για την ανάπτυξη της ακεραιότητας του φυσικού τοπίου, αλλά και της κοινωνικής σύστασης των ακτών, ότι είναι η καλύτερη πρακτική ανάπτυξης παράκτιων και θαλάσσιων πολιτικών.

4.7 Στρατηγικές για ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης σε επίπεδο εθνικό.

Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης δεν διεξάγεται μόνο σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Καλύπτει διάφορους τομείς και επίπεδα (εθνικό, περιφερειακό, τοπικό κ.λπ.). Στη χώρα μας η διεξαγωγή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης βρίσκεται σε καθυστερημένο επίπεδο σε αντίθεση με άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παρόλα αυτά όμως υπάρχει ένα σύστημα-θεσμικό πλαίσιο με τη βοήθεια του οποίου γίνεται η διαχείριση.

Το θεσμικό αυτό πλαίσιο αποτελείται από ένα σύνολο διαφόρων δεδομένων. Τα δεδομένα που συλλέγονται, αφορούν στο φυσικό περιβάλλον, στο παράκτιο περιβάλλον, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά, στα οικονομικά χαρακτηριστικά, στα

²⁶ Δίκτυο Μεσόγειος SOS, www.oneearth.gr/.../050602per.txt 2005.

παράκτια προβλήματα, στη φέρουσα ικανότητα του περιβάλλοντος. Καθορίζεται από εθνικά όργανα διοίκησης, ενδιαφερόμενους φορείς και μη κυβερνητικούς οργανισμούς. Κάθε όργανο προσδιορίζει συγκεκριμένες δράσεις και δραστηριότητες.

Ένα από τα όργανα αυτά είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Το Υπουργείο εγκρίνει το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο αναφέρεται στην Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη και Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης. Βέβαια υπάρχουν και άλλοι φορείς-δίκτυα που οι ενέργειες τους παίζουν σημαντικό ρόλο σε θέματα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης.²⁷

Σημαντικές ενέργειες γίνονται και από το «δίκτυο» εργαστηρίων και ερευνητικών κέντρων (ΕΛΚΕΘΕ, ερευνητικές ομάδες ΑΕΙ, κ.α.). Επίσης το αναφερόμενο “Ελληνικό Δίκτυο για την Παράκτια Έρευνα²⁸” (Ε.Δ.Ι.Π.Ε.) για την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών θα αποτελέσει ένα δίκτυο το οποίο θα καλύπτει όλα τα βασικά αντικείμενα έρευνας και διαχείρισης της παράκτιας ζώνης όπου μέσα σε αυτά είναι και η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης.

Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης εφαρμόζεται και συντονίζεται ακόμα σύμφωνα με το Μεσογειακό Πρωτόκολλο. Το πρωτόκολλο αυτό αποφασίστηκε στη Μαδρίτη στις 20-21/01/2008, το οποίο συνυπόγραψε και η Ελλάδα. Αποτελεί το πρώτο νομικό δεσμευτικό-ρυθμιστικό κείμενο. Λειτουργεί όμως σαν εργαλείο για την διαχείριση της παράκτιας ζώνης της Μεσογείου θάλασσας και ειδικότερα των πιο ευαίσθητων περιοχών της. Συγκεκριμένα το πρωτόκολλο αυτό περιλαμβάνει τα εξής :

- Οι Μεσογειακές χώρες πρέπει να αναλάβουν κατάλληλες πολιτικές και δράσεις ώστε να προωθηθεί ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός στις παράκτιες περιοχές.
- Οι κύριοι στόχοι που τίθενται αφορούν στην προστασία της βιοποικιλότητας, στη προστασία των ευαίσθητων οικοσυστημάτων και των τοπίων της Μεσογείου.

²⁷ Δανάη Διακουλάκη, μέλος του ΕΚΠΑΑ, Αν. Καθηγήτρια ΕΜΠ, «Η Ελληνική στρατηγική προς την αειφόρο ανάπτυξη»- Εθνικό κέντρο περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξη, 2002.

²⁸ Διεθνές συνέδριο στο ξενοδοχείο “Κοράλι” (διοργανωτής το δίκτυο “ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS”) στις 23 & 24 Νοεμβρίου 2006.

Αποτέλεσμα αυτής της κατεύθυνσης είναι η επίτευξη της ισορροπίας με τις ασκούμενες ανθρώπινες δραστηριότητες.

- Τα νησιά έχουν γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά τα οποία πρέπει να αναγνωρίζονται.
- Η πιο ευαίσθητη ζώνη γης που ξεκινά από τη γραμμή χειμέριου κύματος πρέπει να προστατευθεί από τη δημιουργία κατασκευών και οικοδόμησης αλλά και έργων δημοσίου συμφέροντος (λιμάνι).
- Πρέπει οι χώρες να πάρουν έγκαιρα τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη και αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών (π.χ. διάβρωση, πλημμύρες) ή να δείξουν έμπρακτα διεθνή συμπαράσταση όταν χρειαστεί.

Αρμόδιος φορέας για την υλοποίηση όλων των παραπάνω αποφάσεων του πρωτοκόλλου είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος – Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ).

Το πιο πάνω υπουργείο επεξεργάζεται όλες τις δεσμεύσεις του πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιου χώρου μετά από κοινή υπουργική απόφαση. Το θέμα αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τη χώρα μας δεδομένου ότι έχει την μεγαλύτερη ακτογραμμή από κάθε άλλη ευρωπαϊκή ή μεσογειακή χώρα, με μήκος που αντιστοιχεί σε ποσοστό του 25% από την Ευρωπαϊκή ακτογραμμή και σε ποσοστό του 35% από την αντίστοιχη Μεσογειακή.

Ωστόσο, το πρωτόκολλο αυτό δεν αρκεί για να είναι αποτελεσματική η διαχείριση και η εφαρμογή πολιτικής στη Ελλάδα. Αν και υπάρχουν νόμοι όπως ο 2344/440 για τον “αιγιαλό”, ο 1337/83 “περί χωρικής ανάπτυξης”, ο 1650/86 για το περιβάλλον, ένα μεγάλο ποσοστό των κανονιστικών ρυθμίσεων δεν εφαρμόζεται.

Η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης, των παράκτιων πόρων δεν εξαρτάται μόνο από το νομικό πλαίσιο της κάθε χώρας, αλλά και από άλλους παράγοντες. Τέτοιοι παράγοντες είναι:

- (α) η ευαισθητοποίηση των πολιτών που νοιάζονται για τον τόπο τους, το περιβάλλον, για τα δικαιώματα των μελλοντικών γενιών και δεν ενδιαφέρονται τόσο

πολύ για τα δικά τους συμφέροντα, καταστρέφοντας το μέλλον των παιδιών τους και το χώρο στον οποίο ζούνε.

(β) Η συναινετική προστασία των παράκτιων περιοχών πολιτείας, κοινωνικών φορέων και πολιτών

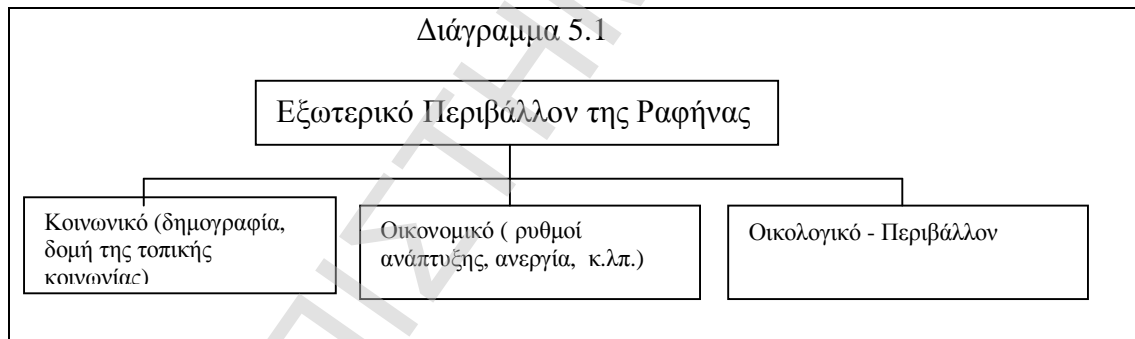
(γ) Πρωτοβουλίες που προέρχονται κυρίως από κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς φορείς, πανεπιστημιακά ιδρύματα, δίκτυα, ερευνητικά κέντρα, κ.α. Αυτό πάντως που πρέπει να γίνεται κάθε φορά είναι η επιδίωξη και η ύπαρξη μιας ενιαίας νομικής διαχειριστικής πολιτικής που να εξασφαλίζει τόσο την συναινετική προστασία των παράκτιων ζωνών όσο και τη μελλοντική ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με βιώσιμο τρόπο.

Ένας σημαντικός αριθμός ελληνικών περιβαλλοντικών οργανώσεων, ερευνητικών κέντρων, και φορέων της αυτοδιοίκησης συμμετέχει ακόμα και σε ευρωπαϊκές συνεργασίες και δίκτυα ανταλλαγής εμπειριών. Ένα τέτοιο δίκτυο είναι το ελληνικό Δίκτυο Παράκτιων Περιοχών HENCORE / ΕΔΙΠΕ – Δίκτυο για την παράκτια έρευνα, το οποίο μετά από συνεργασία με το ευρωπαϊκό δίκτυο COPRANET, εφαρμόζονται αποτελεσματικές πολιτικές στο πλαίσιο εθνικού επίπεδου για τη ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΜΙΑΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ. ΜΕΛΕΤΗ-ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ «ΡΑΦΗΝΑΣ».

Με βάση όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια για την βιώσιμη ανάπτυξη, μπορούμε να εφαρμόσουμε τις αρχές, τις βασικές μεθόδους και τις τεχνικές στην περιοχή της Ραφήνας.

Η περιοχή αυτή επιλέχθηκε ως τόπος διεξαγωγής της έρευνάς μου γιατί πρωταρχικά διαθέτει λιμάνι και επιπλέον πιστεύω ότι υπάρχουν οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για την εφαρμογή και τη διαχείριση της βιώσιμης ανάπτυξης. Το Κοινωνικό, (οργάνωση και δομή της τοπικής κοινωνίας, δημογραφικά στοιχεία, συνδικαλιστικό κίνημα), Οικονομικό και το Οικολογικό αποτελούν συνθετικά στοιχεία του εξωτερικού ή γενικού περιβάλλοντος της περιοχής, τα οποία αξιολογούνται, μελετούνται και ερευνώνται ώστε να αποτελέσουν τη βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξης της περιοχής (Διάγραμμα 5.1).



Η περιοχή της Ραφήνας ιστορικά θεωρείται ιδιαίτερα αναπτυγμένη τόσο στον εμπορικό όσο και στον τουριστικό τομέα αφού διαθέτει το δεύτερο επιβατηγό λιμάνι του Νομού Αττικής μετά το λιμάνι του Πειραιά.

Από γεωγραφική άποψη η Ραφήνα τοποθετείται στην ανατολική πλευρά της Πεντέλης και συνορεύει με το Μάτι, τη Νέα Μάκρη, την Αρτέμιδα, και το Πόρτο Ράφτη. Οι πρώτοι κάτοικοι που εγκαταστάθηκαν ήταν οι πρόσφυγες της Μικράς – Ασίας, οι οποίοι αρχικά ασχολήθηκαν με την αλιεία και την κτηνοτροφία. Με την

αύξηση του πληθυσμού αναπτύχθηκαν περισσότερες επαγγελματικές δραστηριότητες που συνέβαλαν στην ανάπτυξη του εμπορίου και γενικότερα στην τοπική οικονομία.

Ο μοχλός ανάπτυξης της περιοχής είναι το λιμάνι, διότι μέσω αυτού διενεργείται το εμπόριο μεταξύ της ηπειρωτικής και νησιώτικης Ελλάδας. Με τον τρόπο αυτό και με βάση το εμπόριο, την αλιεία, την κτηνοτροφία, τις επαγγελματικές δραστηριότητες κ.α., διαμορφώνεται ένα σύγχρονο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον.

5.1. Κοινωνικοοικονομική φυσιογνωμία του Δήμου Ραφήνας.

5.1.1. Δημογραφικά Στοιχεία.

Με βάση τα επίσημα στοιχεία της απογραφής που έχουν δημοσιευτεί από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία²⁹, ο πληθυσμός της πόλης από το 1971 μέχρι το 2001 αυξήθηκε από 2.672 κατοίκους σε 11.909 κατοίκους, δηλαδή το ποσοστό αύξησης ήταν 346% περίπου, ενώ σήμερα εκτιμάται ότι ο πληθυσμός ξεπερνά τις 20.000 κατοίκους.

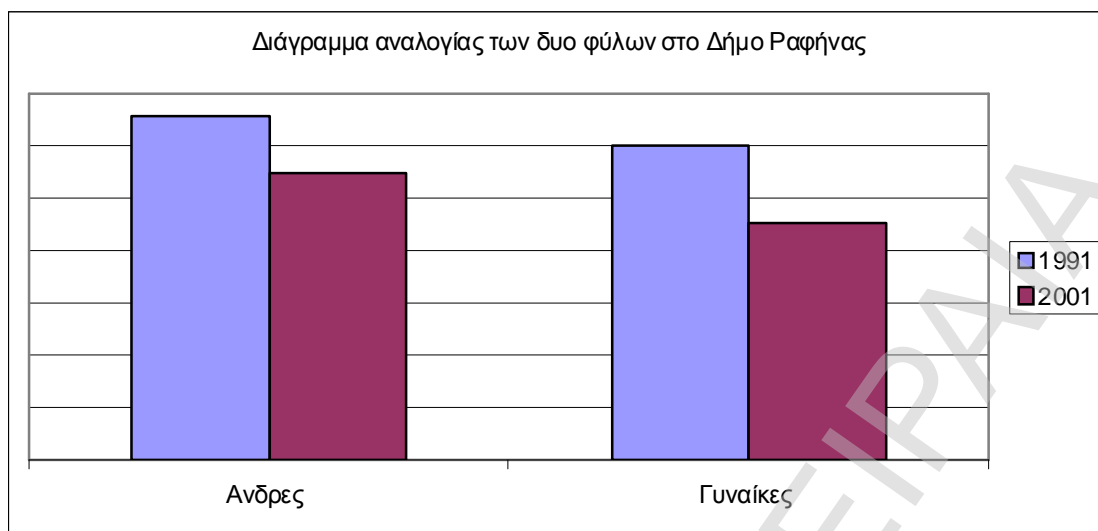
Συγκεκριμένα :

Πίνακας 5.1. Μεταβολή πληθυσμού στο Δήμο Ραφήνας

	Πληθυσμός				Διαφορά 1971-2001	
	1971	1981	1991	2001	Απόλυτη	%
Νομ. Αν. Αττικής	126.464	195.261	296.213	403.918	277.454	220
Δήμος Ραφήνας	2.672	5.405	8.611	11.909	9.237	346

Πηγή: www.anat-attiki.gr

²⁹ Δήμος Ραφήνας. Δημογραφικά στοιχεία. www.anat-attiki.gr. Τελευταία ημερομηνία ανάκτησης: 29-3-2009.

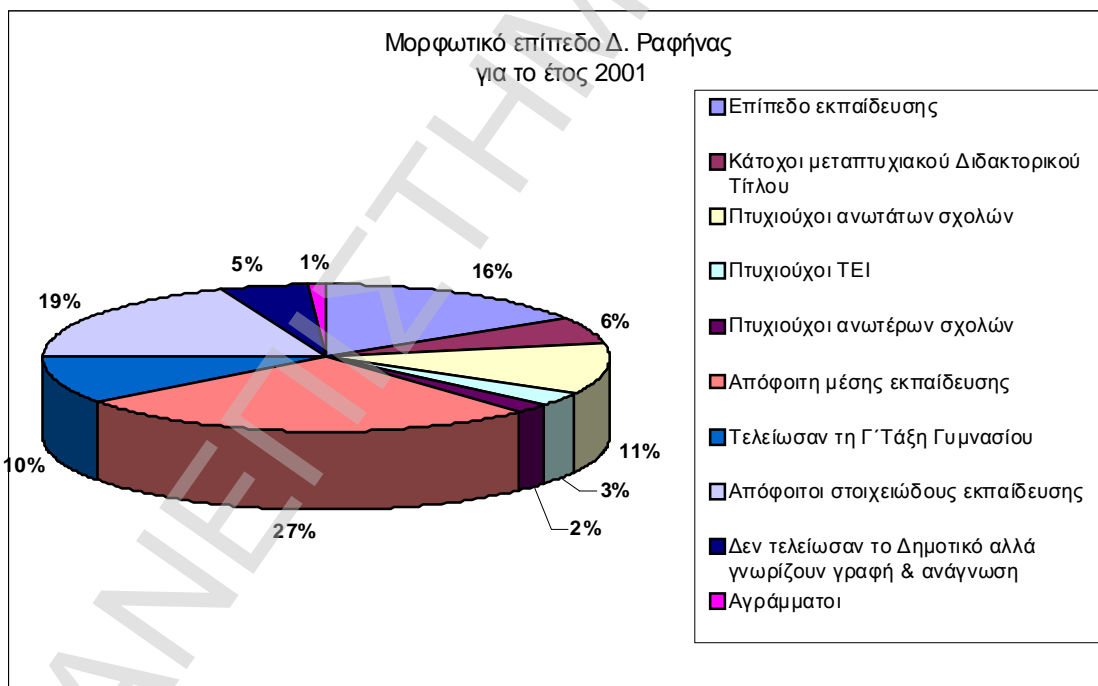


Διάγραμμα 5.2: Αναλογία των δυο φύλων Δήμου Ραφήνας τη δεκαετία 1991-2001.

5.1.2 Εκπαιδευτικά στοιχεία.

(α) Η Εκπαίδευση.

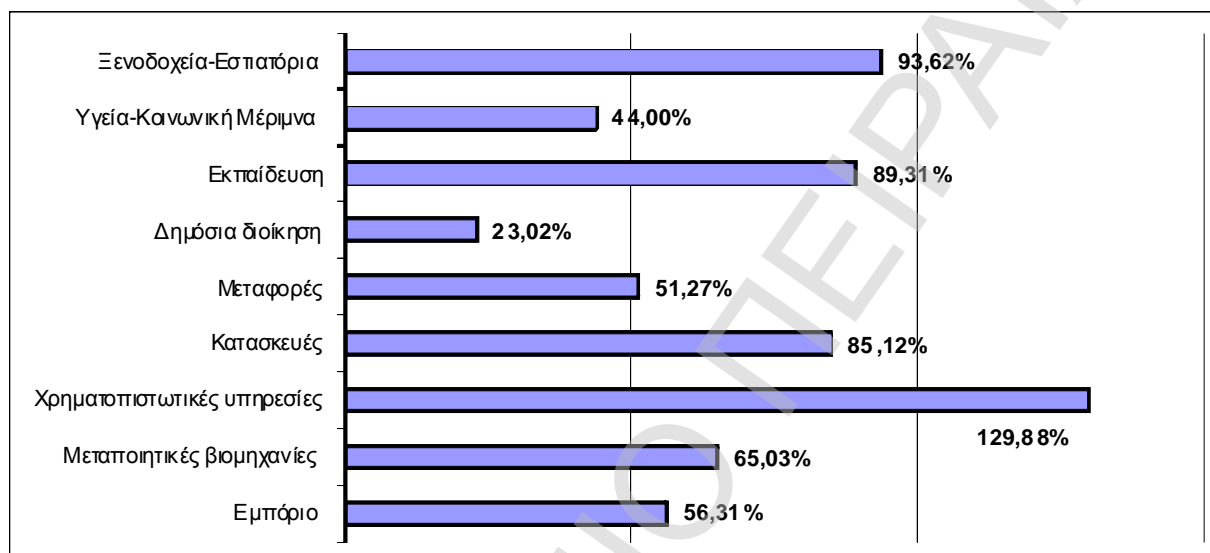
Αυτή η ενότητα περιλαμβάνει το εκπαιδευτικό επίπεδο των κατοίκων της Ραφήνας.



Διάγραμμα 5.3: Μορφωτικό επίπεδο Δ. Ραφήνας για το έτος 2001.

5.1 3. Οικονομικά Στοιχεία.

Σε αυτήν την ενότητα παρουσιάζουμε τα οικονομικά στοιχεία του Δήμου Ραφήνας σχετικά με την κατανομή σε κλάδους και επαγγέλματα των κατοίκων του Δήμου.



Διάγραμμα 5.4: Κατανομή του πληθυσμού της Ραφήνας σε τομείς της οικονομικής δραστηριότητας για το έτος 2001.

Ένας άλλος παράγοντας που έπαιξε ρόλο είναι ο μεγάλος αριθμός των παραθεριστών-κατοίκων κυρίως κατά τους θερινούς μήνες. Η εμπορική δραστηριότητα αναπτύχθηκε ιδιαίτερα, με θετικά κυρίως αποτελέσματα, συμβάλλοντας στην ευρύτερη κοινωνική ευημερία της περιοχής. Η ανάπτυξη της πόλης ακόμα, προήλθε και από την προέλευση προσφυγικού στοιχείου λόγω της γεωγραφικής της θέσης που είχε επιλεγεί με βάσει συγκεκριμένα στοιχεία, τα οποία είναι απαραίτητα (πληθυσμιακή κατάσταση, τουριστικά και οικιστικά χαρακτηριστικά, λιμάνι, ξενοδοχειακή υποδομή, δρόμοι κυκλοφορίας ακόμη και διοικητική παρουσία). Αυτά μπορούν να ενταχθούν για ένα συγκεκριμένο σχέδιο βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι περιοχές που εκτείνονται εκατέρωθεν στην εξεταζόμενη περιοχή είναι το Μάτι, η Νέα Μάκρη, η Αρτέμιδα και το Πόρτο Ράφη, που έχουν έντονο παραθεριστικό και οικιστικό χαρακτήρα.

Γενικότερα, η ευρύτερη περιοχή τα τελευταία χρόνια μετατρέπεται από αμιγώς τουριστική σε μικτή με ρυθμούς ραγδαίας οικιστικής ανάπτυξης.

Η περιοχή της Ραφήνας παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και χαρακτηριστικά δεδομένου ότι τα συσσωρευμένα προβλήματα χρήζουν επισταμένης μελέτης και λύσεων, οι λύσεις αυτές θα δώσουν τις προοπτικές και τις ευκαιρίες βιώσιμης ανάπτυξης.

Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού προκάλεσε σημαντικές αλλαγές στο κοινωνικό, οικονομικό, και οικολογικό περιβάλλον της περιοχής. Συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά στην κοινωνική ζωή οι κάτοικοι έδωσαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ανάπτυξη της πολιτιστικής και πνευματικής τους κληρονομιάς μέσα από διάφορες εκδηλώσεις στις οποίες συμμετείχαν και κοινωνικοί θεσμοί (όπως σχολεία και τοπική αυτοδιοίκηση καθώς και εκπρόσωποι της πολιτείας). Έτσι ενίσχυσαν το ενδιαφέρον τους στην οργάνωση αθλητικών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων με γνώμονα τη βελτίωση των σχέσεων, της κουλτούρας και γενικά των κοινωνικών σχέσεων.

Σε ό,τι αφορά στον οικονομικό τομέα, οι αλλαγές που επήλθαν ήταν πολύ σημαντικές. Πράγματι, με την αύξηση του πληθυσμού, ενισχύθηκε η ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας. Η αύξηση της ζήτησης προκάλεσε την ανάπτυξη κυρίως του εμπορίου, σε συνδυασμό με την εκμετάλλευση του λιμανιού, συνέβαλε στην αύξηση των εισοδημάτων με αποτέλεσμα να βελτιωθεί το βιοτικό επίπεδο³⁰.

Σε ό,τι αφορά στο οικολογικό περιβάλλον οι απότομες πληθυσμιακές αλλαγές προκάλεσαν όπως ήταν φυσικό σημαντικές αρνητικές επιδράσεις με αποτέλεσμα την αλλοίωση του φυσικού κάλους της περιοχής.

Οι μεταβολές αυτές στα βασικά στοιχεία της πόλης (οικονομικά- κοινωνικά – οικολογικά) προκάλεσαν αλυσιδωτές αντιδράσεις στο σχεδιασμό και στην οργάνωσή

³⁰ Σαρσέντης Β., Ν. Επιχειρησιακή στρατηγική και πολιτική. Εκδόσεις Μπένος Ευγ., Αθήνα, 2004.

της ώστε να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για να λειτουργεί η πόλη σύμφωνα με μια νέα πραγματικότητα. Βέβαια αυτό δεν πραγματοποιήθηκε, διότι ο σχεδιασμός και η οργάνωση της πόλης ήταν ανεπαρκείς και τα έργα υποδομής ελλιπή με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν προβλήματα. Τα προβλήματα έπρεπε να επιλυθούν. Σε αυτό βοήθησε η ανάπτυξη των παραγωγικών μηχανισμών της οικονομίας και η δημιουργία υποδομών ώστε να επιτευχθεί μια βιώσιμη στάση απέναντι στο φυσικό περιβάλλον.

Εκτός όμως από τους παραγωγικούς μηχανισμούς στην ισορροπία της βιώσιμης ανάπτυξης, έπαιξαν ρόλο και οι αναπτυξιακές και οι περιβαλλοντικές πολιτικές. Αυτές βασίστηκαν σε μια προσεκτική οικονομική ανάλυση που θα ενδυνάμωνε την περιβαλλοντική προστασία και θα οδηγούσε σε αυξανόμενα και διατηρήσιμα επίπεδα ευημερίας.

Παρόλα αυτά οι μεταβολές στην οργάνωση, στη δομή και στη λειτουργία της πόλης εκτός από τις θετικές επιδράσεις που είχαν στην οικονομική και κοινωνική ζωή, ταυτόχρονα προκάλεσαν και πρόσθετες επιβαρύνσεις με σημαντικό κοινωνικοοικονομικό κόστος. Το κυκλοφοριακό, το περιβάλλον και η οικοδομική δραστηριότητα (χωματουργικές εργασίες και διάφορα οικοδομικά έργα όπως μονοκατοικίες, πολυκατοικίες, ξενοδοχεία, κτίρια γραφείων, βιομηχανικά και εμπορικά κτίρια, κτίρια δημοσίων θεαμάτων, εκπαιδευτήρια, νοσοκομεία και λοιπά οικιστικά κτίρια) είναι από τους βασικούς τομείς της πόλης που δέχτηκαν τις αρνητικές επιπτώσεις αυτών των αλλαγών.

Πιο συγκεκριμένα, η μεγαλύτερη αρνητική επίπτωση ήταν στο *κυκλοφοριακό*. Η πληθυσμιακή έκρηξη προκάλεσε την αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων κάνοντας εντονότερο το πρόβλημα στο λιμάνι της Ραφήνας, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, λόγω της αύξησης των διερχομένων τουριστών από και προς τα νησιά του Αιγαίου πλήττοντας ταυτόχρονα την αισθητική της πόλης.

Ένας άλλος τομέας ο οποίος δέχτηκε αρνητικές επιπτώσεις ήταν το *περιβάλλον*. Από την επιτόπια έρευνα στην περιοχή διαπιστώθηκαν αλλοιώσεις στο φυσικό περιβάλλον, οι οποίες προήλθαν κυρίως από την οικονομική δραστηριότητα και από την χάραξη των δρόμων οι οποίοι σχεδιάστηκαν με βάση τις ανάγκες που

προέκυψαν και όχι με εφαρμογή ενός σχεδίου με διαχρονικότητα και μελλοντική προοπτική.

Επίσης, η αύξηση των αστικών αποβλήτων τόσο στην χερσαία όσο και στην παράκτια περιοχή προκάλεσαν σημαντικές μολύνσεις στο περιβάλλον³¹.

Εκτός από το κυκλοφοριακό και το περιβάλλον, επιβάρυνση δέχτηκε και η οικιστική ανάπτυξη. Αρχικά, η πόλη της Ραφήνας εθεωρείτο τόπος μόνιμης κατοικίας. Με τη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού, ένα μέρος όχι όμως το μεγαλύτερο, χρησιμοποιεί τη Ραφήνα ως τόπο παραθεριστικής κατοικίας.

Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι διαμορφώθηκε μια κατάσταση συνδυασμού δύο χρήσεων.

Η μορφή της πόλης άλλαξε, χτίστηκαν νέα σπίτια, μεγάλα κτίρια, που στεγάζουν διάφορες επιχειρήσεις, σχολεία, ψυχαγωγικά κέντρα και διάφορες ξενοδοχειακές μονάδες. Οι κάτοικοι εκτός από την επαγγελματική τους δραστηριότητα δίνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ανάπτυξη της πολιτιστικής και πνευματικής τους κληρονομιάς.

Επίσης επικέντρωσαν το ενδιαφέρον τους στη δημιουργία και ανάπτυξη αθλητικών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων για τη βελτίωση του πολιτιστικού επιπέδου των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Κρίθηκε επιτακτική ανάγκη η αύξηση του αριθμού των σχολείων της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που επηρέασε τη λειτουργία και τη δομή της πόλης είναι τα οικονομικά δεδομένα, το εμπόριο, και τα εισοδήματα.

Συγκεκριμένα, η αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας ώθησε τον πληθυσμό της περιοχής να προσαρμόσει την επαγγελματική του δραστηριότητα στις σύγχρονες

³¹ Μπουραντάς Δημ., Μάνατζμεντ, Οργανωτική Θεωρία και Συμπεριφορά, Αθήνα 1992.

απαιτήσεις εγκαταλείποντας παραδοσιακές απασχολήσεις (πεταλωτής, σαμαράς τσαγκάρης, γανωτής, καλαθοποιός).

Η συνύπαρξη παραδοσιακών (για όσο χρονικό διάστημα υπάρχουν) και σύγχρονων επαγγελμάτων, διαμορφώνουν την εικόνα του χθες και του αύριο, μέσα από την οποία διαχρονικά διαβλέπει κανείς τις κοινωνικές μεταβολές τις μεταβολές της τοπικής οικονομίας, αλλά και τις μεταβολές του φυσικού πλούτου της πόλης.. Για το λόγο αυτό, ο αγώνας της Βιώσιμης Ανάπτυξης, έχοντας ως βάση την κοινωνία –οικονομία και το περιβάλλον, πρέπει να είναι διαρκής και έντονος.

5.2. Τα προβλήματα του Δήμου.

5.2.1. Η Επιβάρυνση στο κυκλοφοριακό.

Το νέο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον που διαμορφώθηκε από την πληθυσμιακή έκρηξη προκάλεσε όπως είναι φυσικό την αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν σημαντικά προβλήματα στο κυκλοφοριακό.

Το πρόβλημα γίνεται εντονότερο κυρίως κατά τους θερινούς μήνες από την παρουσία των διερχομένων τουριστών από και προς τα νησιά του Αιγαίου.

Η αισθητική της πόλης πλήττεται σοβαρά και επί πλέον προκαλούνται σοβαρά προβλήματα στην ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητα της πόλης.

Οι διερχόμενοι από και προς τα νησιά «εγκαταλείπουν» στην κυριολεξία τα αυτοκίνητα και οι δυσμενείς επιπτώσεις στην κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης είναι σημαντικές.

5.2.2. Επιβάρυνση στο περιβάλλον.

Είναι γεγονός ότι η ανθρώπινη προσπάθεια για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών χρησιμοποιώντας συνηθισμένους πόρους είναι συνεχής και αέναη. Πολλές φορές με σοβαρές επιπτώσεις στο γενικότερο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον και στην οικολογία.

Από την επιτόπια έρευνα στην περιοχή³² διαπιστώθηκαν αλλοιώσεις στο φυσικό περιβάλλον οι οποίες προήλθαν κυρίως από την οικοδομική δραστηριότητα και από τη χάραξη των δρόμων οι οποίοι σχεδιάστηκαν για τη διευκόλυνση των πολιτών και όχι με βάση ενός διαχρονικού σχεδίου για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών.

Επίσης το φυσικό περιβάλλον της Ραφήνας μπορεί να έχει επιβαρυνθεί ιδιαίτερα από την πληθυσμιακή έκρηξη που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια, με πιθανές σημαντικές μολύνσεις από τα αστικά απόβλητα τόσο στη χερσαία, όσο και στην παράκτια περιοχή.

Εφόσον έχει γίνει αυτή η καταστροφή, οι συνέπειες για την τοπική κοινωνία θα είναι μεγάλες κυρίως για τις μελλοντικές γενιές. Ο υδροφόρος ορίζοντας θα μολύνεται συνεχώς με αρνητικές επιπτώσεις, με την πάροδο των ετών, και της παράκτιας ζώνης. Τέτοια σοβαρά προβλήματα αντιμετωπίζονται με μακροπρόθεσμους στρατηγικούς σχεδιασμούς, λήψη σημαντικών μέτρων, επενδύσεων και αξιοποίηση κοινοτικών πλαισίων στήριξης κ.α.

Μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων είναι, οι βιολογικοί καθαρισμοί, τα αποχετευτικά δίκτυα, το νομικό πλαίσιο αρχών και κανόνων το οποίο θα επιβάλλει συγκεκριμένες συμπεριφορές πολιτών και κυρίως επιχειρήσεων, και συγκεκριμένες ποινές για όσους τις παραβαίνουν.

Στην αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος (μόλυνση του περιβάλλοντος) η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι ένας από τους βασικότερους παράγοντες της Κοινωνίας της Ραφήνας που θα μπορούσε να ενεργοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη τις ευκαιρίες (κοινοτικά προγράμματα στήριξης), πιέσεις, απειλές και τους περιορισμούς του περιβάλλοντος,

Και με συγκεκριμένο μακροπρόθεσμο πρόγραμμα που καθορίζεται από τις περιβαλλοντικές μελέτες, να δώσει βιώσιμη ανάπτυξη στην περιοχή (κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική).

³² Μπουραντάς Δημ., Μανάτζμεντ, Οργανωτική Θεωρία και Συμπεριφορά, Αθήνα, 1992.

5.2.3. Το Δίκτυο της Αποχέτευσης.

Το αποχετευτικό δίκτυο της πόλης της Ραφήνας είναι ανύπαρκτο. Τα κτίρια (οικίες, καταστήματα, γραφεία) εξυπηρετούνται με παραδοσιακούς τρόπους απορρόφησης (βόθρους) των αστικών αποβλήτων. Η πόλη έχει αλλάξει, η πυκνή δόμηση πολλαπλασίασε τα προβλήματα και το παραδοσιακό σύστημα απορρόφησης των αστικών αποβλήτων δεν πρέπει να συνεχίζει να λειτουργεί μ' αυτόν τον τρόπο καλύπτοντας τόσο τις σημερινές όσο και τις μελλοντικές ανάγκες. Η πόλη πρέπει να «ζήσει» συνυπάρχοντας με το φυσικό περιβάλλον και αξιοποιώντας κυρίως παράκτιους πόρους.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημάνουμε, ότι το συγκεκριμένο παραδοσιακό σύστημα απορρόφησης αστικών αποβλήτων λειτουργεί εδώ και πολλά χρόνια και προφανώς τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει, αν δεν αντιμετωπιστούν, διαχρονικά θα προκαλέσουν, ανεπανόρθωτες καταστροφές στο φυσικό περιβάλλον .

5.2.4. Παρεμβάσεις σε δασικούς χώρους-γεωργική γη.

Τις τελευταίες δεκαετίες στο Δήμο της Ραφήνας έχει περιοριστεί η δασική έκταση και η γεωργική γη. Αυτό το γεγονός οφείλεται στην αύξηση της οικιστικής πίεσης εξαιτίας της αυθαίρετης δόμησης. Σήμερα είναι πολύ έντονη η μετατροπή χρήσης των δασικών περιοχών καθώς και της γεωργικής γης σε οικιστικές περιοχές. Οι περιβαλλοντικές συνέπειες που προέκυψαν αναλύονται ως εξής:

α) Συρρίκνωση των δασικών εκτάσεων.

Στις τελευταίες δεκαετίες ασκήθηκαν σημαντικές παρεμβάσεις (οι οποίες συνεχίζονται μέχρι και σήμερα) στις δασικές εκτάσεις, οι οποίες είχαν ως σκοπό τη μεταβολή της χρήσης του, χωρίς ωστόσο να λαμβάνονται μέτρα μεταφοράς και απομάκρυνσης των φυτικών υπολειμμάτων τα οποία αυξάνουν τη μόλυνση του δασικού περιβάλλοντος. Οι πιο σημαντικές από αυτές τις παρεμβάσεις είναι οι εξής:

- η προσπάθεια αλλαγής της χρήσης των δασών με σκοπό την οικοπεδοποίηση,
- η εκχέρσωση δασικών περιοχών με σκοπό την καλλιέργεια, και,
- η εκχέρσωση με σκοπό την επέκταση των ιδιοκτησιών.

α **α** Οικοπεδοποίηση.

Παρόλο που αυτή η πράξη θεωρείται παράνομη και απαγορεύεται από τους δασικούς νόμους (Ν.Δ. 86/69Μ, 998/79) καθώς και από το Ελληνικό Σύνταγμα του 1975 (αποχαρακτηρισμός δασικών εκτάσεων), δυστυχώς αυτή η παρέμβαση έχει συμβεί πολλές φορές.

Η οικοπεδοποίηση εφαρμόζοταν βασικά για δυο σκοπούς. Ο πρώτος (ο οποίος δεν παρατηρείται πολύ συχνά) είναι ο ατομικός. Βάσει του σκοπού αυτού, όποιος διέθετε μια μικρή ιδιοκτησία χωρίς να έχει τη δυνατότητα να χτίσει οικοδομή, επέκτεινε το κομμάτι του σε βάρος του δάσους προκειμένου να συμπληρώσει την απαραίτητη επιφάνεια. Ο δεύτερος σκοπός αποτελεί μια ομαδική καταπάτηση του δάσους είτε μέσω μαζικών παράνομων αγορών από κάποιους οι οποίοι συμπεριφέρονταν ως ιδιοκτήτες είτε μέσω πολλών και διαφορετικών "Οικοδομικών Συνεταιρισμών" που έχουν προκύψει.

α **β** Εκχέρσωση με σκοπό την καλλιέργεια.

Πολύ παλαιότερα, προσπαθώντας οι άνθρωποι να επιβιώσουν, άρχισαν να εκμεταλλεύονται τη γη με διάφορους τρόπους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να υπάρξουν εκτενείς εκχερσώσεις για καλλιέργεια. Επειδή αυτές οι εκτάσεις είχαν οι περισσότερες μικρές κλίσεις, δεν υπήρξαν μέχρι σήμερα σοβαρά προβλήματα διάβρωσης.

α **γ** Εκχέρσωση με σκοπό την επέκταση ιδιοκτησιών.

Οι εκχερσώσεις αυτής της μορφής συνήθως προϋποθέτουν κάποια ιδιοκτησία ή μια προϋπάρχουσα κατάσταση καταπάτησης (π.χ. μέσω των "οικοδομικών συνεταιρισμών"). Εφαρμόζονται διάφοροι τρόποι προκειμένου να επιτευχθεί η εκχέρσωση ενός δάσους (ξήρανση δέντρων μέσω χρήσης χημικών, κοπή από μέσα προς τα έξω, κοπή και φύτεμα ελαιοδέντρων) οι οποίες όμως αποτελούν μια εύκολη διαδικασία όταν το δάσος είναι ήδη καμένο. Οι εκχερσώσεις αυτής της μορφής είναι περισσότερο επιβαρυντικές για το δάσος όταν αποτελεί ένα "δάσος" παράνομων κατοικιών. Σε αυτήν την περίπτωση η κατάσταση είναι εκτός ελέγχου, αφού δεν υπήρξε ποτέ κάποια κρατική μέριμνα για σχεδιασμό και υλοποίηση μιας "πολιτικής στέγης".

5.2.5. Επιβάρυνση της οικιστικής ανάπτυξης.

Οι απότομες και απρόβλεπτες πληθυσμιακές εκρήξεις προξενούν σημαντικά προβλήματα στην ορθολογική ανάπτυξη των πόλεων, διότι δεν είναι έτοιμες να ανταποκριθούν στις μεγάλες και απότομες αλλαγές που συντελούνται σχεδόν σε όλους τους τομείς και κυρίως στον τομέα της οικοδομής.

Επειδή η πόλη της Ραφήνας μεταβλήθηκε πολύ σύντομα από τουριστικό θέρετρο σε τόπο μόνιμης κατοικίας, λόγω πληθυσμιακής "έκρηξης", η οικοδομική δραστηριότητα που επακολούθησε με εντατικούς ρυθμούς, κυρίως περιφερειακά, επηρέασε αρνητικά το φυσικό περιβάλλον.

Ο σχεδιασμός της πόλης, όπως διαπιστώθηκε, δεν προέβλεπε μέτρα και πολιτικές τέτοιων απότομων αλλαγών, και έτσι δημιουργήθηκε σημαντικό κοινωνικό κόστος, το οποίο τώρα η Τοπική Αυτοδιοίκηση καλείται να αντιμετωπίσει.

Το κυκλοφοριακό και το οικολογικό περιβάλλον είναι οι τομείς που δέχτηκαν το μεγαλύτερο βάρος των αλλαγών. Η αύξηση των αστικών αποβλήτων επιβάρυνε ακόμη περισσότερο τη μόλυνση του υδροφόρου ορίζοντα και τη θαλάσσια παράκτια περιοχή. Το υφιστάμενο σύστημα αποχέτευσης και η ανυπαρξία εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού, θέτουν σε κίνδυνο την προστασία του περιβάλλοντος και το κοινωνικό κόστος που δημιουργήθηκε είναι τεράστιο.

Είναι παγκόσμιο φαινόμενο ότι καθεμιά από τις γενικότερες αλλαγές που στοχεύουν στην ευρύτερη κοινωνική ευημερία, αλλά και στην οικονομική ανάπτυξη, θα συνοδεύονται από σημαντικές επιβαρύνσεις στο φυσικό περιβάλλον και θα δημιουργούν πρόσθετο κοινωνικό κόστος.

Υποχρέωση της πολιτείας και της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι ο μετριασμός της ρύπανσης και δεν είναι όπως είναι φυσικό η παντελής εξάλειψή της. Η ρύπανση προφανώς πρέπει να σχετίζεται με την οικονομική ανάπτυξη.

Πρόβλημα δεν θα υπήρχε αν η οικονομική ανάπτυξη συμβάδιζε με τη καθαρή ατμόσφαιρα. Η κοινωνική επιλογή του άριστου επιπέδου των δύο αυτών “αγαθών” (οικονομικής ανάπτυξης και ρύπανσης) δεν είναι πάντοτε εύκολη.

Η παγκόσμια κοινή γνώμη είναι ευνοϊκή προς την οικονομική ανάπτυξη, αλλά μέχρι προ λίγων ετών, δεν έδινε την πρέπουσα σημασία στο κοινωνικό κόστος της εν λόγω ανάπτυξης.

5.2.6. Το μεγάλο Ρέμα της Ραφήνας.

Το ρέμα της Ραφήνας έχει μήκος περίπου 19χλμ και εκβάλλει στον όρμο Ραφήνας. Η λεκάνη απορροής του καταλαμβάνει περίπου 138 τ. χλμ.. Το μήκος της διαμορφωμένης κοίτης από την εκβολή του είναι περίπου 4 χιλιόμετρα³³. Το τμήμα διέρχεται ως επί το πλείστον μέσα από κατοικημένη περιοχή του δήμου, ενώ συχνά προξενεί διάφορα προβλήματα εξαιτίας των πλημμυρών του.

Σε πρώτο στάδιο έγιναν κάποιες εργασίες διευθέτησης του ρέματος για να καλύψουν τις άμεσες και τρέχουσες ανάγκες, χωρίς ωστόσο να επιτυγχάνεται μόνιμη και οριστική λύση στο πρόβλημα. Η περιοχή γύρω από το Μεγάλο Ρέμα της Ραφήνας έχει χαρακτηριστεί ως ζώνη ιδιαίτερου Πολεοδομικού Ενδιαφέροντος και έχει προταθεί ως ανοικτός χώρος κοινόχρηστου πρασίνου.

5.2.7. Μη ασφαλές, απροσπέλαστο, ευάλωτο στους καιρούς λιμενικό περιβάλλον με μεγάλο αριθμό προβλημάτων (Λιμάνι Ραφήνας).

Λάστιχα αυτοκινήτων για προσκρουστήρες, τρύπες καλυμμένες πρόχειρα με τελάρα, σκόρπια οικοδομικά υλικά, κοντέινερς που έχουν μετατραπεί σε γραφεία της λιμενικής αρχής, αλλά και κοφτερά βράχια... Αυτή είναι η εικόνα που βλέπει ο καθένας που έρχεται στο λιμάνι της Ραφήνας, το δεύτερο μεγαλύτερο σε κίνηση επιβατών και οχημάτων μετά τον Πειραιά³⁴.

³³ Στοιχεία ομάδας έρευνας από Αξιωτάκη Στυλιανό- Γιαλιά Βασιλική & Μπάστα Ιωάννα, δημοσιευθέντα στο διαδικτυακό τόπο το 2007.

³⁴ www.enet.gr

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας, η ετήσια κίνηση επιβατών και Οχημάτων από το 2003 έως το 2007 παρουσιάζεται στους παρακάτω πίνακες³⁵.

Πίνακας 5.2: Διακίνηση Επιβατών Λιμένα Ραφήνας

Έτος	2003	2004	% Μετ/λ-ής	2005	% Μετ/λής	2006	% Μετ/λ-ής	2007	% Μετ/λής
Αριθ. Επιβατών	1.801.609	1.892.505	5,05	2.046.337	8,13	2.047.012	0,03	2.1472.59	4,8

Πίνακας 5.3 Διακίνηση Οχημάτων Λιμένα Ραφήνας

Έτος	2003	2004	Μετ/λή %	2005	Μετ/λή %	2006	Μετ/λή %	2007	Μετ/λή %
Επιβατηγά	270.694	294.040	8,63	322.687	9,74	314.902	-2,41	342.481	8,7
Φορτηγά	31.285	36.581	6,93	36.077	-1,37	30.671	-14,98	39.121	27,5
Λεωφορεία	0	3	---	73	---	---	---	0	---
Δίκυκλα	46.935	48.635	3,62	49.380	1,53	47.963	-2,87	57771	20,4

Ερμηνεύοντας τα παραπάνω στοιχεία παρατηρούμε ότι από το 2003 μέχρι το 2007 η κίνηση των επιβατών αυξήθηκε κατά 19.2%, ενώ των οχημάτων κατά 26% με ενδιάμεσες αυξομειώσεις.

Με καθημερινή επιβατική κίνηση από-επιβίβαση περίπου 15.000 ταξιδιωτών την καλοκαιρινή περίοδο και με περίπου 1.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα, το λιμάνι έχει θεωρηθεί από την ετήσια έκθεση της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ) ως «μη-λιμάνι», για το λόγο ότι δεν υπάρχει τίποτα το οποίο να δείχνει ότι υπάρχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών προς και από τα νησιά.

Μπορεί οι λιγοστές αίθουσες αναμονής και τα wcs να ανακαινίστηκαν και οι χώροι οπτικά να είναι καλύτεροι σε σύγκριση με το πώς ήταν το 2005, ωστόσο η

³⁵ Πίνακες 5.2- 5.3 πηγή: www.rafinaport.gr

συνολική εικόνα ενός ευρωπαϊκού, οργανωμένου λιμανιού, υποβαθμίζεται εξαιτίας των λάστιχων των φορτηγών που έχουν μετατραπεί σε προσκρουστήρες για την ασφάλεια των πλοίων, τα μπάζα και τα ξύλα τα οποία είναι διασκορπισμένα σε διάφορα σημεία των προβλητών, αλλά και την ανύπαρκτη σήμανση και φωτισήμανση του λιμανιού, που τις νυχτερινές ώρες το κάνει ακόμα πιο επικίνδυνο για πλοία και οχήματα.

5.2.8. Ανεπαρκείς χώροι λιμένα.

Κάθε φορά που «δένει» ένα επιβατηγό πλοίο υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να προκληθεί ατύχημα, ωστόσο δεν έχει πραγματοποιηθεί κανένα έργο για να αντιμετωπιστούν οι κίνδυνοι από ισχυρούς ανέμους, οι οποίοι «πολιορκούν» καθημερινά το λιμάνι, ενώ πια κρίνεται απαραίτητη μέχρι και αναγκαία η διαπλάτυνση του σημερινού χερσαίου χώρου, αφού είναι πρακτικά ανύπαρκτος και ελλιπής.

Μάλιστα, μέσα στους επόμενους μήνες αναμένεται να αρχίσει να αναπτύσσεται ένα σχετικό έργο, με σκοπό να μεταφερθεί το αλιευτικό καταφύγιο από την τωρινή του θέση, και η περιοχή αυτή να αποτελέσει την επέκταση του σημερινού χερσαίου χώρου.

Παράλληλα, το γεγονός ότι υπάρχουν μόλις μία είσοδος και μία έξοδος από και προς το λιμάνι επιφέρει καθημερινά συμφορήσεις στην πόλη, ενισχύοντας το ήδη υπάρχον κυκλοφοριακό πρόβλημα (της Ραφήνας). Αν και τα έργα διαπλάτυνσης στη λεωφόρο Μαραθώνος θα λέγαμε πως έφεραν ανακούφιση, η προσβασιμότητα στο λιμάνι συνεχίζει να πραγματοποιείται μετ' εμποδίων.

Ανάμεσα στις ενέργειες που γίνονται με σκοπό να υπάρξει κάποια αποσυμφόρηση στο κέντρο της Ραφήνας, είναι η χρήση ορισμένων χώρων στάθμευσης μέσα στην πόλη και η τοποθέτηση μικρών λεωφορείων. Και αυτό στα πρότυπα του λιμανιού του Πειραιά, τα οποία θα μεταφέρουν τους ταξιδιώτες στο λιμάνι, χωρίς να πρέπει απαραίτητα εκείνοι να μετακινούνται με τα οχήματά τους. Στο μεταξύ, ακόμα αναμένεται να υλοποιηθεί ορθά το επενδυτικό πρόγραμμα με τίτλο «Πρωτόκολλο για τη χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων στην Ελλάδα»,

που υπογράφηκε τον Ιούλιο του 2005 από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Βάσει αυτού του προγράμματος έχει χορηγηθεί δάνειο με ευνοϊκούς όρους, συνολικού ύψους 6 δισ. ευρώ, για την υποδομή και ανωδομή των δώδεκα μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά κατά την περίοδο 2005 - 2015.

5.2.9. Πλοίαρχοι: Η Ραφήνα «Ακατάλληλο» και «μη- λιμάνι».

Για ποιο λόγο οι κύριοι χρήστες, δηλαδή οι πλοίαρχοι των επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων όλων των τύπων, που προσεγγίζουν χειμώνα-καλοκαίρι στις προβλήτες του λιμανιού της Ραφήνας, το χαρακτηρίζουν από ακατάλληλο ως και άκρως επικίνδυνο, τόσο για την ασφάλεια των πλοίων τους όσο και για την ασφάλεια των επιβατών που μεταφέρουν;

Στην ετήσια έκθεσή τους την οποία κατέθεσαν ακόμα και στον πρωθυπουργό, οι πλοίαρχοι των περίπου 300 ακτοπλοϊκών πλοίων αναφέρουν τα εξής: *«Το δεύτερο λιμάνι της Ελλάδας σε κίνηση επιβατών και οχημάτων είναι χαρακτηριστικό του όρου "μη- λιμάνι" και όμως, τι ειρωνεία, έχει αναβαθμιστεί από λιμενικό ταμείο σε οργανισμό! Δεν προστατεύεται από λιμενοβραχίονα, έχει περιορισμένο βύθισμα στο μεγαλύτερο μέρος της λιμενολεκάνης, καθώς και λανθασμένο προσανατολισμό στις προβλήτες. Δεν έχει ούτε μία ολόκληρη θέση πρυμνο-πλαγιοδέτησης, ενώ οι προσκρουστήρες, όπου υπάρχουν, είναι παμπάλαια ελαστικά αυτοκινήτων. Ο φωτισμός είναι ελλιπής και η φωτισήμανση ανύπαρκτη. Ο χερσαίος χώρος του, δε, δεν εξυπηρετεί τον όγκο των αυτοκινήτων κατά τις μέρες αιχμής. Δεν υπάρχει αίθουσα αναμονής για τους επιβάτες και οι χώροι υγιεινής είναι απαράδεκτοι».*

Ωστόσο, ενώ είναι γνωστό πως το λιμάνι της Ραφήνας εδώ και χρόνια παρουσιάζει αυτήν την άθλια εικόνα, οι υπεύθυνοι αδιαφορούν. Εδώ και δύο χρόνια υπάρχει το Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένος Ραφήνας «Masterplan», το οποίο δυστυχώς ακόμα δεν έχει εφαρμοστεί. Υπεύθυνο είναι το ΥΕΝΝΠ και όλοι όσοι εμπλέκονται για τα έργα στα λιμάνια της χώρας υπουργείων.

Το κόστος κατασκευής έργων ανάπτυξης στο λιμάνι της Ραφήνας ανέρχεται στο ποσό των 8.320.000 ευρώ, ενώ ο χρόνος υλοποίησης των έργων υπολογίζεται

από 1,5 έως 2 χρόνια για τα λιμενικά έργα και τα έργα επιχώσεων και επιστρώσεων, και σε περίπου 2,5 χρόνια για τα κτιριακά έργα και τα έργα υποδομής.

Η συνολική διαθέσιμη επιφάνεια η οποία θα υπάρξει μετά την αποπεράτωση των έργων διαμόρφωσης των χώρων αναμονής πίσω από τα κιγκλιδώματα και μέσα στη φυλασσόμενη ζώνη του κυρίως λιμανιού, θα κυμανθεί γύρω στα 24.500 τετραγωνικά μέτρα, ενώ θεωρείται ότι το 40% της επιφάνειας αυτής θα διατεθεί για κίνηση και ελιγμούς των αυτοκινήτων.

Και ενώ τα έργα αναμένεται να αλλάξουν την σημερινή εικόνα στο λιμάνι της Ραφήνας και να το κάνουν σύγχρονο και ασφαλές, το ΥΕΝΝΠ στην εθνική, όπως υποστηρίζει, λιμενική πολιτική που εφαρμόζει αναφέρει ότι η εικόνα του λιμανιού θα αλλάξει με την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις σε σταθμούς, μετά την ολοκληρωτική απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

Αυτό όμως δεν το αποδέχονται οι ειδικοί που συνέταξαν το «Masterplan» και οι οποίοι θεωρούν ότι η ολοκληρωτική απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που έγινε το 2002, δεν θα οδηγήσει σε αλλαγή του υφιστάμενου σχεδιασμού των γραμμών του Αιγαίου που εξυπηρετούνται από τη Ραφήνα, αλλά ο σχεδιασμός ο οποίος υπάρχει σήμερα διασφαλίζει τη σχετική ανταποδοτικότητα των γραμμών, ενώ η διάσπαση των γραμμών αυτών σε περισσότερες υπολογίζεται πως θα επιδρούσε αρνητικά στην οικονομική τους ανταποδοτικότητα. Πιστεύεται ότι η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας θα διογκώσει την κίνηση στους λιμένες κόμβους-hub, ένας από τους οποίους είναι η Ραφήνα.

Βέβαια, όλα αυτά για τους χιλιάδες επιβάτες που ταλαιπωρούνται από το ακατάλληλο λιμάνι θεωρούνται από τους υπεύθυνους ως ασήμαντα, αφού το λιμάνι της Ραφήνας παραμένει το ίδιο ακατάλληλο και επικίνδυνο τα τελευταία τουλάχιστο δέκα χρόνια.

Και ενώ καθημερινά η ακαταλληλότητα και τα προβλήματα στο λιμάνι συνεχίζονται, οι τοπικές διοικήσεις, ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας και ο δήμαρχος Ραφήνας φιλονικούν για την ύπαρξη και μόνο του λιμανιού. Αυτή η κατάσταση είναι συνεχής σε ένα λιμάνι ανασφαλές, απροσπέλαστο

και χωρίς συγκοινωνιακά μέσα, με τον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας να προσπαθεί τα καλύτερα από τον χειμώνα και μετά. «Η ανάπτυξη του λιμανιού της Ραφήνας είναι ένα ζήτημα το οποίο διαρκεί επί μεγάλο χρονικό διάστημα και η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας προσπαθεί να δημιουργήσει ένα λιμάνι ασφαλές, προσβάσιμο και προστατευμένο. Ο δήμαρχος Ραφήνας συναινεί, γίνονται και προσπάθειες συνεργασίας, αλλά πρέπει να υπάρξουν επιπρόσθετες προσβάσεις προς το λιμάνι», αναφέρει χαρακτηριστικά ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας³⁶.

5.2.10. Πού είναι ο μόλος ;

Η κατασκευή ενός υπήνεμου μόλου που θα προστατεύει το λιμάνι από τις καιρικές συνθήκες και θα ευνοήσει τη δημιουργία καταφυγίου τουριστικών σκαφών είναι μια προσπάθεια 13 χρόνων που δεν έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα. Ο λόγος της καθυστέρησης είναι η διαφορετική άποψη του Δήμου της Ραφήνας, με τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζει την αναβάθμιση του λιμανιού, με προσφυγές στο συμβούλιο Επικρατείας κ.λπ. “Πρόκειται για ένα έργο το οποίο δεν πρέπει να εγκαταλειφθεί διότι δεν θα έχουμε ασφαλές λιμάνι στη Ραφήνα. Δεν είναι επέκταση του λιμανιού, είναι προστατευτικό έργο”. Είχε επισημάνει στην αποκλειστική της συνέντευξη στο ΕΛΝΑΒΙ η κα. Κατ. Χατζηπαράσχου το 2003.

Το λιμάνι σήμερα είναι ανοικτό και ευάλωτο στις καιρικές συνθήκες, και πρέπει να αποκτήσει τις κατάλληλες υποδομές και να βελτιώσει τις υπάρχουσες για να μπορεί να εξυπηρετήσει την αύξηση της κίνησης τα επόμενα χρόνια.

Ο ΟΛΡ (Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας) είναι γεγονός ότι καταβάλλει φιλότιμες προσπάθειες για τη βελτίωση της εικόνας του λιμανιού (κατασκευή φάρων, αιθουσών αναμονής, WCs, προσκρουστήρων κ.λπ.) .

Ωστόσο, ο Δήμος της Ραφήνας αντιμετωπίζει την επίλυση των προβλημάτων από διαφορετική θέση και στέκεται πιο επιθετικά από τους άλλους (τοπικούς παράγοντες) όταν αυτά δεν επιλύονται και κανείς δεν αναλαμβάνει την ευθύνη για τη

³⁶ ΜΗ ΑΣΦΑΛΕΣ, απροσπέλαστο, ευάλωτο στους καιρούς. Κύματα προβλημάτων στο λιμάνι της Ραφήνας. Άρθρο των Θάνου Λαμπρόπουλου, Αντ.. Ξυνού, Ελευθεροτυπία 04/09/2006.www.enet.gr.

δημιουργία όλων αυτών των προβλημάτων που έχουν προκύψει. “Το λιμάνι της Ραφήνας παρουσιάζει μια αρνητική εικόνα για την πόλη μας, αφού τα προβλήματα που δημιουργεί είναι υπερβολικά μεγάλα. Το κυκλοφοριακό είναι ένα από αυτά, καθώς χιλιάδες ταξιδιώτες καταφθάνουν στους χώρους στάθμευσης, τους γεμίζουν και το μόνο που αφήνουν είναι σκουπίδια.

Ωστόσο, κάθε φορά που επισημαίνουμε τη σοβαρότητα της κατάστασης, οι υπεύθυνοι κοιτάνε μόνο πώς θα μπου και θα βγουν από τα καράβια στο λιμάνι, και πώς θα εισπράττουν, χωρίς να ενδιαφέρονται για τα όσα εμείς αναφέρουμε. Μέσα σε όλα αυτά, ο δήμος προσπαθεί πραγματικά προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση, ενώ η Πολιτεία αδιαφορεί.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας & ΝΠ, θέλει να δείξει πόσο καλά λειτουργεί η διοίκηση, αλλά στην ουσία δεν κάνει αρκετά για τις σχέσεις των οργανισμών λιμένων και των τοπικών αυτοδιοικήσεων”. Το λιμάνι με τη σημερινή του μορφή και τον τρόπο λειτουργίας του, δεν έχει να προσφέρει κανένα όφελος στην πόλη της Ραφήνας επεσήμανε με δηλώσεις του ο δήμαρχος της Ραφήνας στα ΜΜΕ.

Είναι γεγονός ότι, η σημερινή κατάσταση στο λιμάνι είναι μια πραγματικότητα η οποία πρέπει να αλλάξει. Με συντονισμένες ενέργειες των τοπικών κοινωνικών φορέων (Δήμος- ΟΛΡ και άλλοι αρμόδιοι φορείς) και της πολιτείας, όλοι να ενσκήψουν στο πρόβλημα και να δώσουν μόνιμη και βιώσιμη λύση.

Σίγουρα υπάρχουν διαφορετικές απόψεις και αντιλήψεις στην επίλυση των προβλημάτων. Προκειμένου όμως να επιτευχθεί μια λύση που θα εξυπηρετεί τη κοινωνία ως σύνολο, θεωρώ ότι οι διαφορές πρέπει να ξεπεραστούν.

Το λιμάνι θα πρέπει να συνεξεταστεί με τα υπόλοιπα προβλήματα της περιοχής (Κυκλοφοριακό- Περιβάλλον- Οικονομία- επιχειρηματικότητα κ.α.) ώστε να δοθεί μια σύνθετη λύση με μελλοντική προοπτική προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης.

Επειδή το λιμάνι έχει χαρακτηριστεί μοχλός ανάπτυξης της περιοχής δεν θα μπορούσε σε καμιά περίπτωση να εξεταστεί ως ξεχωριστό πρόβλημα, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι επιδράσεις που ασκεί στην οικονομία στο περιβάλλον καθώς και στην κοινωνία.

5.3 Η Βιώσιμη Ανάπτυξη της Ραφήνας.

Απώτερος σκοπός της Δημόσιας Διοίκησης μιας δεδομένης κοινωνίας είναι η ευημερία των μελών της.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση της Ραφήνας, η οποία αποτελεί κομμάτι της δημόσιας διοίκησης, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην επίτευξη της κοινωνικής ευημερίας των δημοτών της και οφείλει να αξιοποιεί αποτελεσματικά κάθε παραγωγικό πόρο που έχει στη διάθεσή της.

Οι παραγωγικοί πόροι και η αποτελεσματική χρήση και αξιοποίηση αυτών, αποτελούν μέσα τα οποία συντελούν στον καθορισμό περιβαλλοντικής πολιτικής βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης καθώς και κοινωνικής συνοχής.

Η κοινωνία, η οικονομία και το περιβάλλον αποτελούν τους βασικότερους παράγοντες της Ραφήνας και ο κατάλληλος συνδυασμός αυτών, θα μπορούσε να πετύχει το καλλίτερο όφελος για την πόλη.

Πως μπορεί μια τέτοια προσπάθεια να καλυφθεί με επιτυχία? Και με ποιους τρόπους και μέσα μπορεί να γίνει? Είναι ουσιαστικά απάντηση στα ερωτήματα τι θα γίνει, πως θα γίνει, πότε θα γίνει και γιατί. Ο καθορισμός των στόχων, η διαμόρφωση των στρατηγικών και πολιτικών, καθώς και τα λειτουργικά προγράμματα δράσης συνθέτουν ένα ουσιαστικό προγραμματισμό ενός μεγάλου έργου για τη Ραφήνα που θα πρέπει να έχουν κατά νου όλοι οι αρμόδιοι φορείς.

Το λιμάνι, η μαρίνα (με την στάθμευση πλοίων), τα ξενοδοχεία, το περιβάλλον, το κυκλοφοριακό, οι συγκοινωνιακοί κόμβοι (πλοία- τρένα-αεροπλάνα) ακόμη και η χρήση της αιολικής ενέργειας, αποτελούν τα βασικότερα στοιχεία της

περιοχής, και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως πυλώνες ανάπτυξης της πόλης, μιας πόλης με προοπτική για το μέλλον, που θα εξασφάλιζε την οικονομική ανάπτυξη, το σεβασμό στο περιβάλλον, την εξοικονόμηση ενέργειας και την κοινωνική συνοχή.

5.3.1 Προτάσεις – Μέτρα Βιώσιμης Ανάπτυξης.

Πριν την τελική διατύπωση των προτάσεων για το πώς μπορεί να αξιοποιηθούν σημαντικά οι παραπάνω αναφερόμενοι πόροι της περιοχής, που έχουν στόχο να διαμορφώσουν τη Ραφήνα της σύγχρονης εποχής, επιβάλλεται να προσδιοριστούν οι αδυναμίες και οι περιορισμοί της περιοχής. Όστε να μου δοθεί η ευκαιρία να κάνω σαφές για πιο λόγο εγκαταλείπονται οι συγκεκριμένοι πόροι στο σχεδιασμό και στη δημιουργία της πόλης της νέας εποχής.

Όπως πολύ καλά καταλαβαίνω, η Ραφήνα, με βάσει τα όσα παραπάνω έχω αναφέρει αποτελεί τόπο μόνιμης και τουριστικής διαμονής.

Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής θα μπορούσε να διαμορφώσει νέες συνθήκες διαβίωσης (προς το χειρότερο φυσικά) και αρνητική παρέμβαση στο φυσικό περιβάλλον.

Κατά τους θερινούς κυρίως μήνες η Ραφήνα έχει καταστεί πόλος έλξης τουριστών τόσο διερχόμενων όσο και μόνιμης διαμονής, και σε καμιά περίπτωση δεν θα μπορούσε να συνυπάρξει τουρισμός και βιομηχανική παραγωγή στη ίδια περιοχή. Η ιδιαιτερότητα της περιοχής επιβάλλει την αποφυγή συγκεκριμένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που προσκρούουν στη φύση, στη φυσιογνωμία και στη κοινωνική συνοχή της πόλης.

Κατά συνέπεια, ανάπτυξη:

(α) Της βιομηχανικής παραγωγής στη Ραφήνα, αν και γεωγραφικά βρίσκεται σε προνομιακή θέση, λόγω της ύπαρξης των τριών βασικών συγκοινωνιακών κόμβων (αεροδρόμιο, λιμάνι, προαστιακός) απορρίπτεται. Οι λόγοι είναι προφανείς, και παρά το γεγονός ότι θα μπορούσε να επιτευχθεί η ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας,

η αύξηση των εισοδημάτων και μείωση της ανεργίας, οι δυσμενείς όμως επιπτώσεις που θα προκληθούν στο περιβάλλον και οι δημογραφικές αλλαγές που θα προκύψουν από τις νέα θέσεις εργασίας (προσέλευση εργαζομένων από την ευρύτερη περιοχή και ενδεχομένως οικονομικών μεταναστών), θα αλλοιώνε τα χαρακτηριστικά και τη φυσιογνωμία της πόλης.

(β) Του λιμανιού, λόγω της υφιστάμενης σημερινής κατάστασης, της τεχνολογικής υποδομής αλλά και της θέσης στην οποία βρίσκεται, προσεγγίζοντας σχεδόν τον ιστό της πόλης, δεν θα μπορούσε προς το παρόν να μετατραπεί σε αμιγώς εμπορικό. Η στενότητα του παράκτιου χώρου, η έλλειψη μηχανημάτων φόρτο-εκφόρτωσης και τεχνολογικής υποδομής, παρεμποδίζουν τη μετατροπή του λιμανιού από εξυπηρέτηση επιβατών σε εξυπηρέτησης του εμπορίου.

(γ) Ιχθυοτροφικών Μονάδων ανατολικά της Ραφήνας στους φυσικούς μικρούς κολπίσκους είναι δύσκολη. Λόγοι που καθιστούν ανέφικτοι την ανάπτυξη τέτοιων Μονάδων είναι:

1. Ο αποκλεισμός θαλάσσιας περιοχής από τους παραθεριστές και τους μόνιμους κατοίκους, θα προκαλέσει κοινωνικές εντάσεις διαμαρτυρίες, πιέσεις που θα διαταράζουν την κοινωνική ισορροπία και την κοινωνική συνοχή.
2. Επιβάρυνσης της περιοχής με ρύπους με άμεσες επιπτώσεις στον τουρισμό, και,
3. η ύπαρξη του ιχθυοτροφείου θα σταθεί ανταγωνιστικά προς τους επαγγελματίες αλιείς της μέσης και παράκτιας αλιείας με πιθανά κοινωνικοοικονομικά προβλήματα.

Η περιοχή της Ραφήνας είναι πλούσια σε κάθε είδους αλιεύματα και έχει δυνατότητες να καλύψει τις καταναλωτικές ανάγκες της ευρύτερης περιοχής.

Η οικονομική ενίσχυση των αλιέων επαγγελματιών, μέσα από την αξιοποίηση κοινοτικών πόρων, θα δώσει τη δυνατότητα σε αυτούς να προμηθευτούν σύγχρονα εργαλεία προκειμένου να αυξήσουν την παραγωγή και να ικανοποιήσουν τις αυξημένες ανάγκες της πόλης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ- ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

6.1 Προτεινόμενα μέτρα προκύπτοντα από τη Μελέτη

Τα προτεινόμενα αναπτυξιακά μέτρα στοχεύουν κυρίως σε:

- (α) αισθητικές παρεμβάσεις στην πόλη,
- (β) στη βελτίωση των υποδομών που υπάρχουν,
- (γ) στην ενίσχυση του συστήματος για το διερχόμενο τουρισμό, και,
- (δ) στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών.

Οι αισθητικές παρεμβάσεις και η βελτίωση των υποδομών της πόλης σε συνδυασμό με την ύπαρξη του αεροδρομίου και του προαστιακού σιδηροδρόμου, η Ραφήνα μπορεί να μετατραπεί σε ένα σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο επιβατηγού κοινού. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών πιστεύουμε ότι θα συμβάλλει στην ανάπτυξη και στην κοινωνική ευημερία της ευρύτερης περιοχής.

6.2 Το Κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Ραφήνας μπορεί να αντιμετωπιστεί με την κατασκευή ενός υπόγειου γκαράζ, με την αύξηση των υπαίθριων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και με τον επανασχεδιασμό του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης των αυτοκινήτων, με σκοπό τη μείωση των αυτοκινήτων γύρω από το λιμάνι και το κέντρο της πόλης.

Η εφαρμογή των αλλαγών αυτών βελτιώνει αναμφισβήτητα την αισθητική της πόλης και παράλληλα προσφέρει ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης ικανοποιώντας οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες.

6.3 Το Λιμάνι της Ραφήνας.

Τα λιμάνια είναι ένας από τους βασικότερους μοχλούς ανάπτυξης της πόλης. Αποτελεί ένα λιμάνι εθνικής σημασίας όχι μόνο από άποψη διακίνησης επιβατών, αυτοκινήτων και εμπορευμάτων, αλλά και για την εθνική μας άμυνα. Θεωρείται ένα

από τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας σύμφωνα με τον τελευταίο νόμο περί μετατροπής 10 λιμανιών εθνικής σημασίας σε Ανώνυμες Εταιρείες.

Είναι καθαρά επιβατικό λιμάνι και χρησιμοποιείται επίσης ως αλιευτικό και καταφύγιο τουριστικών σκαφών. Παρατηρείται μια ανοδική πορεία στη διακίνηση επιβατών και οχημάτων τα τελευταία χρόνια (πίνακες 5.2 & 5.3) στην οποία έχει παίξει σημαντικό ρόλο η λειτουργία του αεροδρομίου των Σπάτων. “Πρέπει να προλάβουμε να βελτιώσουμε τις υποδομές του λιμανιού για να εξυπηρετήσουμε την αύξηση της κίνησης τα επόμενα χρόνια. Στο πλαίσιο αυτό η πόλη της Ραφήνας πρέπει να είναι δεμένη με το λιμάνι της για να μπορέσουν να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας και να υπάρξει βελτίωση της ποιότητας ζωής”, επισήμανε η κα Κατ. Χατζηπαράσχου, πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας³⁷.

Όπως έχει τονίσει και πιο πάνω η μετατροπή του σε εμπορικό, έχει αποκλειστεί λόγω συγκεκριμένων αδυναμιών της περιοχής. Οι αδυναμίες αυτές αναφέρονται κυρίως στη στενότητα του χώρου, και στις υποδομές της πόλης.

Ακόμη και αν αποκτηθούν οι υποδομές αυτές, θα μεταβάλλουν ριζικά τη φυσιογνωμία και τον τρόπο λειτουργίας του με άμεσες αρνητικές επιπτώσεις στη ζωή των πολιτών (διέλευση μεγάλων φορτηγών αυτοκινήτων μέσα από την πόλη, και ρύπανση από τα καυσαέρια).

Από την αξιολόγηση των στοιχείων που είχαμε στη διάθεσή μας, με τη συνεργασία τοπικών φορέων, και με τις δηλώσεις της Προέδρου του ΟΛΡ στο περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ, το Μάιο του 2003 κας Χατζηπαράσχου, έργα που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τη λειτουργία του λιμανιού της Ραφήνας και την ποιότητα της ζωής των πολιτών είναι:

(1) Η επέκταση της προβλήτας προς τη θάλασσα. Καθιστά το λιμάνι περισσότερο ελκυστικό προορισμό.

³⁷ Δηλώσεις κας Χατζηπαράσχου στο περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ, σελ. 84, Μάιος του 2003.

Η επέκταση της προβλήτας θα μπορεί να χρησιμοποιείται και ως τόπος περιπάτου και αναψυχής, τόσο για τους διερχόμενους τουρίστες, όσο και για τον αστικό πληθυσμό της ευρύτερης περιοχής.

Η αύξηση της προσέλευσης επισκεπτών από τη διττή χρήση του λιμανιού θα συμβάλλει θετικά στην αλλαγή της κοινωνικής ζωής, στην οικονομία και στο εμπόριο.

Η ζωή της πόλης θα αλλάξει, οι νέοι ρυθμοί της καθημερινότητας θα είναι μια πραγματικότητα και θα προκαλέσουν αύξηση των εισοδημάτων και βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών.

Από την αύξηση της προσέλευσης των επιβατηγών και πλοίων αναψυχής το λιμάνι θα γίνει περισσότερο ελκυστικός προορισμός με άμεσες οικονομικές ωφέλειες στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή.

Η επέκταση της προβλήτας του λιμανιού ως πρόταση αναπτυξιακής προοπτικής δεν είναι τυχαία, συνδυάστηκε με το υφιστάμενο συγκοινωνιακό δίκτυο (Αεροδρόμιο, προαστιακός, Αττική οδός) η οποία θα μπορούσε να καταστήσει το λιμάνι περισσότερο χρήσιμο και αποτελεσματικό.

Ο συνδυασμός όλων αυτών των στοιχείων της περιοχής, το κάθε ένα χωριστά και όλα μαζί, ως σύστημα ικανοποιούν όλες εκείνες τις αναγκαίες και ικανές συνθήκες ώστε η συγκεκριμένη επένδυση να είναι αποτελεσματική.

(2) Η σύνδεση του λιμανιού με την Αττική Οδό και με το αεροδρόμιο προϋποθέτει μια σειρά έργων που είναι απαραίτητα να γίνουν ώστε η πρόταση επέκτασης της προβλήτας να είναι ολοκληρωμένη και επιτυχής.

Η σύνδεση μεταξύ αυτών των τριών οδικών αξόνων πρέπει να γίνει κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται το φυσικό περιβάλλον, η γραφικότητα και η αισθητική της πόλης της Ραφήνας.

Κάθε προσπάθεια αντίθετη προς αυτή την κατεύθυνση πιστεύουμε ότι θα επιφέρει σημαντικές επιβαρύνσεις οι οποίες θα δημιουργήσουν κοινωνικό κόστος με υποβάθμιση της ζωής και της ευημερίας των πολιτών.

Το ολοκληρωμένο σχέδιο θα δώσει την ευκαιρία σε επισκέπτες κυρίως από τις ξένες χώρες (προσέγγιση με κρουαζιερόπλοια) να κάνουν χρήση των παραπάνω διευκολύνσεων προκειμένου να επισκέπτονται εκτός από τα νησιά του Αιγαίου, και την ευρύτερη περιοχή που παρουσιάζει ιδιαίτερο αρχαιολογικό ενδιαφέρον (Μαραθώνα, Τύμβος κ.α.).

Με τον τρόπο αυτό διαμορφώνεται ένα νέο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον στο οποίο θα κληθούν οι κάτοικοι να προσαρμοστούν σε αυτό και θα δοθεί η ευκαιρία να διαδώσουν τα πολιτισμικά και πολιτιστικά στοιχεία του λαού μας. Ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα, κέντρα διασκέδασης και διάφορες άλλες μορφές ψυχαγωγίας θα προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα που θα διαμορφωθούν.

(3) Ο βιολογικός καθαρισμός. Το λιμάνι διαθέτει ένα σύστημα βιολογικού καθαρισμού, το οποίο είναι παρωχημένο και επείγει η αντικατάστασή του με ένα σύγχρονο και μεγαλύτερης δυναμικότητας έργο προκειμένου να δέχεται τα κατάλοιπα των πλοίων όταν αυτό απαιτηθεί. Το έργο έχει καθυστερήσει γιατί οι τοπικοί φορείς το συνδέουν με το βιολογικό καθαρισμό της πόλης.

(4) Αναβάθμιση και βελτίωση κρηπιδωμάτων. Είναι ένα έργο που σε συνδυασμό με το νέο επιβατηγό σταθμό και τη δημιουργία parking θα συμβάλλει στην καλλίτερη εξυπηρέτηση των επιβατών και την αύξηση της κίνησης στο λιμάνι.

6.4 Το αποχετευτικό δίκτυο στη Ραφήνα.

Είναι αναγκαίο να κατασκευαστεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αποχέτευσης (αγωγοί δικτύου, φρεάτια, γραμμές) καθώς και να δημιουργηθούν σημαντικά αντιρρυπαντικά έργα (βιολογικός καθαρισμός).

6.5 Προγράμματα ανάπλασης και αισθητικής σε δασικούς χώρους-γεωργική γη.

Ένα σημαντικό γεγονός που έχει σχέση με τον τρόπο κατασκευής πολλών κατοικιών και γενικότερα του δομημένου χώρου, είναι οι παρεμβάσεις σε δασικούς χώρους με σκοπό τη δημιουργία αυθαίρετων κτιριακών συστημάτων. Οι έντονες δραστηριότητες εκμετάλλευσης της γης και του επενδυμένου σε αυτήν κεφαλαίου οδήγησαν στην εμπορευματοποίηση της γης και της κατοικίας.

Καθώς δεν υπήρξε κρατική μέριμνα και παρεμπόδιση αυτών των δραστηριοτήτων, η κατάσταση εντάθηκε στο δήμο της Ραφήνας. Θα πρέπει να υπάρξει ένα πρόγραμμα το οποίο θα στοχεύει σε νέες επενδύσεις για νέες κατασκευές με σκοπό την εξυγίανση και την ανάπλαση των περιοχών. Παράλληλα να εφαρμοστούν προγράμματα χρήσεων γης, τα οποία θα επιδιώκουν υψηλό βαθμό προστασίας και θα είναι εναρμονισμένες με την ειδική πολεοδομική λειτουργία με σκοπό την αποκατάσταση των περιοχών που έχουν υποστεί εκχερσώσεις. Περιοχές όπως το κολυμβητήριο, ο λόφος Οχυρού, ο Νηρέας και ο Πρωτέας που επισκεφθήκαμε έχουν ανάγκη βελτίωσης και πιο εύκολης πρόσβασης.

Η οικοδομική δραστηριότητα η οποία έχει απλωθεί απροσχημάτιστα χωρίς σχεδιασμό και μελλοντική προοπτική έχει διαταράξει την ισορροπία της περιοχής και θεωρείται ο βασικότερος λόγος καθυστέρησης των σχετικών έργων βελτίωσης.

Οι δρόμοι χρειάζονται παρεμβάσεις για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων και τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των πολιτών.

Διαπίστωσή μας λοιπόν είναι, ότι για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των πολιτών της Ραφήνας σημαντική αξία έχουν οι αισθητικές παρεμβάσεις.

6.6 Αλιευτικό Καταφύγιο στη Ραφήνα.

Ανατολικά του λιμανιού βρίσκεται το αλιευτικό καταφύγιο επαγγελματιών σκαφών τα οποία δραστηριοποιούνται στην παραγωγή όλων των μορφών αλιείας (παράκτιας, μέσης, και ανοικτής).

Το αλιευτικό καταφύγιο για να γίνει πόλος έλξης περισσότερων αλιευτικών σκαφών θα έπρεπε να εξοπλιστεί με σύγχρονα εργαλεία και μέσα (γερανοί, καρνάγιο, κ.α.) και παράλληλα με τη διαμόρφωση της πλατείας μπροστά από αυτό θα γίνεται πιο εύκολη η πρόσβαση των σκαφών.

Μ' αυτόν τον τρόπο η αύξηση των σκαφών θα σημαίνει και αύξηση των αλιευμάτων, δυνατότητες προώθησης της παραγωγής σε άλλες αγορές και σίγουρα αύξηση των εισοδημάτων διαφόρων επαγγελματιών της περιοχής.

Δημιουργείται μια άτυπη ψαγαγορά, και αργότερα με περισσότερη οργάνωση διαμορφώνεται ένα νέο περιβάλλον στην παραγωγή και εμπορεία των ψαριών.

6.7 Το μεγάλο Ρέμα της Ραφήνας.

Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, ένα ζήτημα που απασχολεί την τοπική κοινωνία είναι η ύπαρξη του ρέματος της Ραφήνας. Διερχόμενο σχεδόν μέσα από την πόλη και που προκαλεί τα γνωστά σε αυτές τις περιπτώσεις προβλήματα.

Στο σημείο εκβολής συνήθως συγκεντρώνονται διάφορα άχρηστα υπολείμματα τα οποία μολύνουν την περιοχή και θα πρέπει να παίρνονται κατάλληλα μέτρα για το μετριασμό της μόλυνσης. Επιπρόσθετα προκειμένου να διασωθεί και να αξιοποιηθεί ο περιβάλλοντας χώρος, με συγκεκριμένες ήπιες παρεμβάσεις είναι δυνατόν να δημιουργηθούν πρόσθετοι χώροι πρασίνου και αναψυχής χωρίς την αλλοίωση του φυσικού χώρου.

6.8 Μαρίνα στη Ραφήνα.

Η επέκταση του αλιευτικού καταφύγιου μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως χώρος στάθμευσης μικρού και μεσαίου μεγέθους σκαφών αναψυχής της ευρύτερης περιοχής και να διαμορφωθεί μια μικρή μαρίνα στη διάθεση των ιδιοκτητών των σκαφών αυτών, ακόμη και στη διάθεση των ιδιοκτητών των διερχόμενων ιστιοφόρων.

Η επέκταση του αλιευτικού καταφύγιου και η δημιουργία μιας μαρίνας σύγχρονης και αισθητά εξοπλισμένης θα καλύπτει τις βασικές ανάγκες των σκαφών αυτών.

Θα προσφέρει χώρους στάθμευσης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και θα παρέχει ακόμη και υπηρεσίες συντήρησης και μικροεπισκευών.

Η ύπαρξη της μαρίνας με τη νέα μορφή και δομή θα δώσει τη δυνατότητα στην πόλη να καταστεί πόλος έλξης σκαφών αναψυχής κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, τα οποία θα διαμορφώνουν ένα νέο περιβάλλον, αισθητικά βελτιωμένο κυρίως στην περιοχή του λιμανιού αλλά και γενικότερα στην πόλη.

Ο διερχόμενος τουρισμός που θα αποβιβάζεται από τα σκάφη αναψυχής θα τονώσει την εμπορική κίνηση και θα συμβάλλει στην αύξηση των εισοδημάτων.

Η πόλη θα πρέπει να προσαρμοσθεί στα νέα δεδομένα για να εκμεταλλεύεται αποτελεσματικά το διερχόμενο τουρισμό.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση τις παρατηρήσεις και της επισημάνσεις που διαπίστωσα προκειμένου να διατυπώσω μία πρόταση που θα μπορούσε να οδηγήσει την παράκτια ζώνη της Ραφήνας στη βιώσιμη ανάπτυξη, συνοπτικά συμπεραίνω τα εξής:

- Û Η πραγματοποίηση μιας σειράς από έργα (Λιμάνι, μαρίνα, αλιευτικό καταφύγιο) θα διαμορφώσουν ένα νέο σύγχρονο περιβάλλον ικανό να ανταποκριθεί στις νέες ανάγκες .
- Û Οι αισθητικές παρεμβάσεις διαμορφώνουν περιβαλλοντικά θέματα και θέτει τους εμπλεκόμενους φορείς προ των ευθυνών τους για το αστικό και περιαστικό πράσινο.
- Û Η αναβάθμιση του εμπορικού τομέα βασισμένη στο τρίπτυχο κοινωνία-οικονομία και περιβάλλον δημιουργεί τις βάσεις βιώσιμης ανάπτυξης.
- Û Ανάδειξη του ρόλου της Ραφήνας ως κόμβος των τριών σημαντικών συγκοινωνιακών κόμβων.
- Û Και τέλος ο επανασχεδιασμός του κυκλοφοριακού συστήματος και των θέσεων στάθμευσης των αυτοκινήτων βελτιώνουν την ποιότητα της καθημερινής ζωής της πόλης.

Γενικά η πόλη θα μπορούσε να οργανωθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξυπηρετεί και να καλύπτει τις ανάγκες του πληθυσμού που ξεπερνά σήμερα τις είκοσι χιλιάδες.

Η κοινωνία της Ραφήνας πρέπει να είναι έτοιμη να θυσιάσει ή να ανταλλάξει οικονομικά οφέλη για την επίτευξη αυτών των αλλαγών.

Οι υπεύθυνοι που αποφασίζουν για την εκτέλεση των έργων, πρέπει να γνωρίζουν τα οφέλη των αποφάσεών των, και να μπορούν να εξετάσουν με την ανάλυση των δαπανών με τη σχέση ανταλλαγής (trade off) μεταξύ των οικονομικών και μη οικονομικών αποτελεσμάτων, με πλήρη γνώση των συνεπειών των εν λόγω αποφάσεων, δηλαδή με γνώση των εναλλακτικών καταστάσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

-Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Προς μια Ολοκληρωμένη Ευρωπαϊκή Στρατηγική Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών: Γενικές Αρχές και Επιλογές Πολιτικής, Έγγραφο Προβληματισμού, Λουξεμβούργο 1999.

-Δουκάκης Ε., «Επίδραση του Φαινομένου του Θερμοκηπίου στον Αιγιαλό και την Παραλία», Δεύτερο Πανελλήνιο Συνέδριο «Διαχείριση και Βελτίωση Παράκτιων Ζωνών», Περιλήψεις Εισηγήσεων εκδ. Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., Αθήνα 2002.

-*Inskoop E (1991) Tourism planning – An Integrated and Sustainable Development Approach , New York , Van Nostrand Reinhold.*

-*Ευθύμης Ζαγοριανάκος, Οικονομία, Περιβάλλον και Βιώσιμη Ανάπτυξη:Βασικές έννοιες της επιστήμης των οικονομικών του περιβάλλοντος,- Διοργάνωση ΙΑΑΚ/ΕΚΚΕ- Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος, 5 Ιουνίου 2002.*

- *Ανδρέας Α. Παπανδρέου, Ευτύχιος Σ. Σαρτζετάκης, «Βιώσιμη Ανάπτυξη: Οικονομική Επιστήμη και Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο», Δεκέμβριος 2002.*

-*Καθ. Γρηγόρης Τσάλτας και Δρ. Μιχάλης Χρηστάκης, «Αναπτυξιακή μελέτη περιοχής».*

-*Δράκου Γ.Ε., Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική, Αθήνα 1998.*

-*Σαρσέντη Β.Ν., Επιχειρηματική Στρατηγική και Πολιτική. Εκδόσεις Μπένος Ευγ., Αθήνα 2004.*

-*Μπουραντάς Δημ., Μάνατζμεντ, Οργανωτική Θεωρία και Συμπεριφορά, Αθήνα 1992.*

-*Peter F. Drucker: «Το Μάνατζμεντ στην πράξη», 1996.*

- *Μιχάλης Δεκλερής κ.α. Περιβάλλον και κοινωνία. Μύθοι και πραγματικότητα. Εκδόσεις Gutenberg, 2005.*

- Σύμβαση πλαίσιο για την κλιματική αλλαγή, Σύμβαση για την προστασία της βιολογικής ποικιλομορφίας, AGENDA 21, Διακήρυξη αρχών του Ρίο, Δήλωση αρχών για τα δάση (για τα κείμενα που υιοθετήθηκαν στο Ρίο βλ. Π. Γρηγορίου/Γ. Σαμιώτη/Γρ. Τσάλτα (1993), Η συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη – Νομική και θεσμική διάσταση, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα.

-*Θ. Κουσουρής, Α. Αθανασάκης, 2003.Τα Ελληνικά Ποτάμια στη Φύση, στην Παράδοση και στον Πολιτισμό. Εκδόσεις Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Θέρμου Αιτωλοακαρνανίας (επιμέλεια Κ. Μαυρέλης)*

-Περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ Μάιος 2003 αφιέρωμα στο λιμάνι της Ραφήνας.

- Μηνάς Αγγελίδης Καθηγητής ΕΜΠ (Φεβρ. 2005 Βιβλιοθήκη ΤΕΕ “ Χρήσεις Γης και Επιπτώσεις στον χώρο της Ελλάδας”
- Δανάη Διακουλάκη, μέλος του ΕΚΠΑΑ, Αν. Καθηγήτρια ΕΜΠ, «Η Ελληνική στρατηγική προς την αειφόρο ανάπτυξη»- Εθνικό κέντρο περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξη, 2002.
- Η Ευρωπαϊκή Σύσταση για την ΟΔΠΖ (Κεφάλαιο ΙΙ)

Β. Διαδικτυακοί Τόποι.

- ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/thematic_factsheets/coastal_regions_el.pdf
- <http://europa.eu.int>
- site: Σχετικές μελέτες –έρευνες και άρθρα για την καινοτομία”-
www.epixeirein.career.teiath.gr/bibliografia/kenotomia.php
- Εθνική στρατηγική προς τη βιώσιμη ανάπτυξη –κείμενο pdf. www.spyridon.gr- Μ. Δεκλερής,
-<http://www.ekby.gr>
- http://medsos.gr/component/option,com_artbanners/task,clk/id,3/
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος –Τμήμα Δωδεκανήσου –Δελτίο Τύπου, «Σχέδιο Νόμου περί αιγιαλού κα Παραλίας»
-www.amea-jobs.gr/members/docs//50i2.doc
- www.agronews.gr/boxes/static/EEElVupyAojLCBFpI.php - 23k -
- www.archipelago.gr
- (<http://www.mof-glκ.gr/gt/deltia/2006/06-07-25b.pdf>
-europa.eu/.../07/491&format=DOC&aged=1&language=EL&guiLanguage=en
- Towards a European Integrated Coastal Zone Management (ICZM) Strategy: the General Principles and Policy Options, a reflection paper. Directorates-General Environment, Nuclear Safety and Civil Protection Fisheries Regional Policies and Cohesion).*
- (www.kkengineering.gr/legislation/poleodomika/additional)
- ΜΗ ΑΣΦΑΛΕΣ, απροσπέλαστο, ευάλωτο στους καιρούς περιβάλλον. Κύματα προβλημάτων στο λιμάνι της Ραφήνας. Άρθρο των Θάνου Λαμπρόπουλου, Αντ.. Ευνού, Ελευθεροτυπία 04/09/2006.www.enet.gr.
- Coastal Practice Network. Ευρωπαϊκό δίκτυο συνεργασίας για τη προστασία των ακτών. Θάλασσα- Ακτές. Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS. www.ecocrete.gr.

- European Union for Coastal Conversation (EUCC): Θαλάσσια θηλαστικά. FORUM.
(Εκστρατεία δικτύου ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS). www.nautilia.gr.
- http://ec.europa.eu/fishiers/related_issues/coastal_management_el.htm
Δίκτυο Μεσόγειος SOS www.oneearth.gr/.../050602per.txt 2005)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ