

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συνεχής οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη των σύγχρονων πόλεων δημιουργούσε και συνεχίζει να δημιουργεί νέες ανάγκες σε χώρο για αστική επέκταση. Πολλές όμως είναι οι περιπτώσεις στις οποίες η ανάπτυξη του οικιστικού ιστού στερείται σχεδιασμού. Η έλλειψη σχεδιασμού αποτελεί τροχοπέδη στη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων καθώς δημιουργεί πλήθος προβλημάτων. Ένα από αυτά είναι η δημιουργία των αστικών κενών, τα οποία προκαλούν ασυνέχειες και διασπών τη συνεκτικότητα του οικιστικού χώρου. Γεννάται έτσι η πρόκληση επανεκμετάλλευσης, μέσα από την ανάπλαση, των χώρων αυτών που με τον κατάλληλο σχεδιασμό θα έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη των οικιστικών υποδοχέων.

Στην παρούσα μελέτη, εξετάζουμε την περιοχή της Νέας Ιωνίας Βόλου και συγκεκριμένα το αστικό κενό που δημιουργείται από την απομάκρυνση του στρατοπέδου, σε συνδυασμό με το υποβαθμισμένο αστικό κέντρο. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η εκπόνηση προτάσεων για την ανάδειξη και εκμετάλλευση της αναπτυξιακής δυναμικής των δύο υποπεριοχών, ενισχύοντας το ρόλο του ΔΔ σε τοπικό αλλά και υπερτοπικό επίπεδο.

Λέξεις κλειδιά: Αστικά κενά, Αστικό Κέντρο, Ανάπλαση.

ABSTRACT

The constant residential and population development of modern cities create and continues to create new needs for space for urban expansion. However, there are many occasions in which the development of urban web lacks of planning. The lack of planning is a hindrance to sustainable urban development as it creates countless problems. One of these is the creation of urban spaces, which cause discontinuities and break the coherence of the urban space. So the challenge of re-exploitation through the regeneration of such areas arises, which will result in the development of residential receptors with the appropriate planning.

In this study, we examine the area of Nea Ionia of Volos and particularly the urban space that was created by the removal of the army camp, along with the degraded urban center. Purpose of this study is to develop proposals for the promotion and exploitation of the dynamic development of two sub-regions, reinforcing though the role of the Municipal District at the local and supra level.

Key words: Urban Space, Urban Center, Regeneration.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Μέσα από την εκπόνηση της διπλωματικής αυτής εργασίας, μου δίνεται η ευκαιρία να ευχαριστήσω θερμά τους ανθρώπους εκείνους που, με την αμέριστη συμβολή τους, με βοήθησαν σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησής της.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές μου, κ. Δημήτριο Οικονόμου, Καθηγητή και κ. Αριστεΐδη Σαπουνάκη, Επίκουρο καθηγητή, για την άριστη συνεργασία που είχαμε καθώς και για τη βοήθεια, την καθοδήγηση και την υποστήριξη που μου παρείχαν για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας.

Θα ήταν παράλειψη να μην ευχαριστήσω τόσο τους υπαλλήλους του πρώην Δήμου Νέας Ιωνίας, κυρίως των τμημάτων Πολεοδομίας και Προγραμματισμού όσο και τους εκπροσώπους των τοπικών αρχών και του στρατοπέδου, για το χρόνο που αφιέρωσαν προκειμένου να μου παρέχουν τα δεδομένα που ζήτησα. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους αυτούς που δέχτηκαν να διαθέσουν λίγο χρόνο για να απαντήσουν στα ερωτηματολόγια, που ήταν αναγκαία για την έρευνά μου.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους φίλους μου για την σημαντική βοήθεια τους καθώς και στους γονείς μου, την αδερφή μου και τον αδερφό μου, για την απεριόριστη στήριξη, την υπομονή και την αγάπη τους.

Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ Π.Σ. ΒΟΛΟΥ.....	4
1.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ.....	4
1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	5
1.3. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	5
1.4. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	6
1.4.1. Οικονομικά χαρακτηριστικά.....	6
1.4.2. Εκπαίδευση.....	8
1.4.3. Υγεία – Πρόνοια.....	9
1.4.4. Πολιτισμός.....	9
1.4.5. Υπηρεσίες Διοίκησης.....	11
1.4.6. Δίκτυο μεταφορών.....	12
2 ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ.....	18
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	18
2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	24
2.3 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	25
2.3.1. Οικονομικά χαρακτηριστικά.....	25
2.3.2. Εκπαίδευση.....	26
2.3.3. Υγεία – Πρόνοια.....	27
2.3.4. Πολιτισμός.....	27
2.3.5. Υπηρεσίες Διοίκησης.....	28
2.3.6. Δίκτυο μεταφορών.....	29
2.4. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	31
3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ «Οικισμός Τετράγωνο».....	33
3.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	33
3.2 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ.....	36
3.3 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΟΜΗΣΗΣ – ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΗΣ.....	36
3.4 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	37
3.4.1 Οδικό Δίκτυο – Δημόσιες συγκοινωνίες.....	37
3.4.2 Στάθμευση.....	38
3.5 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ.....	39

4	ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ «Σχη ΓΕΩΡΓΟΥΛΑ»	41
4.1	ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ	41
4.2	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	42
5	ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	45
6	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	50
6.1	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	50
6.2	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ	51
6.3	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	52
6.4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΟΡΑΜΑ	54
6.5	ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	57
7	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ	60
7.1	ΣΕΝΑΡΙΟ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	60
7.2	ΣΕΝΑΡΙΟ ΗΠΙΑΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	61
7.3	ΣΕΝΑΡΙΟ ΜΗΔΕΝΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	62
7.4	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ	63
8	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	65
8.1	ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΑ	65
8.2	ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ "Σχη. ΓΕΩΡΓΟΥΛΑ"	69
	ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	79
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	81

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Πληθυσμιακή εξέλιξη του ΠΣ Βόλου (Μόνιμοι κάτοικοι).....	6
Διάγραμμα 2: Τομεακή απασχόληση της Ελλάδας και του Δήμου Βόλου κατά το έτος 2001.....	7
Διάγραμμα 3: Πληθυσμιακή πυραμίδα του ΔΔ Νέας Ιωνίας Βόλου.....	25

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Όροι Δόμησης Τομέα ΙΙΙ.....	37
Πίνακας 2: Ανάλυση SWOT.....	57
Πίνακας 3: Πίνακας αξιολόγησης σεναρίων.....	64
Πίνακας 4: Όροι αρτιότητας και δόμησης οικοπέδων Τομέα ΙΙ.....	78
Πίνακας 5: Όροι αρτιότητας και δόμησης οικοπέδων Τομέα ΙΙΙ.....	78

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 1: Γεωγραφική θέση δήμου Βόλου.....	4
Χάρτης 2: Ζώνες αντικειμενικών αξιών.....	40

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	84
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - ΧΑΡΤΕΣ.....	85
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	98
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ.....	103

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΡΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

ΑΜΕΑ: Άτομα με Αναπηρίες

Γ.Π.Σ.: Γενικό Πολεοδομικό Συγκρότημα

ΔΔ: Δημοτικό Διαμέρισμα

ΔΕΜΕΚΑΒ: Δημοτική Επιχείρηση Μελετών – Κατασκευών και Ανάπτυξης Βόλου

ΔΟΚΠΥ: Δημοτικός Οργανισμός Κοινωνικής Παρέμβασης και Υγείας

ΔΟΥΚ: Δημοτικός Οργανισμός Υγείας και Κοινωνικών θεμάτων

ΕΑΚ: Εθνικό Αθλητικό Κέντρο

ΕΑΠ: Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων

ΕΛΤΑ: Ελληνικά Ταχυδρομεία

ΕΜΠ: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

ΕΟΤ: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

ΕΣΠΑ: Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς

ΕΣΥΕ: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

ΕΤΠΑ: Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΙΚΑ: Ίδρυμα Κοινωνικής Ασφάλισης

ΚΑΠΗ: Κέντρο Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων

ΚΔΑΠ: Κέντρο Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών

ΚΕΠ: Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών

ΚΨΜ: Κέντρο Ψυχαγωγίας Μονάδας

ΟΤΑ: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

ΠΑΘΕ: Οδικός άξονας Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων

ΠΕΠ: Περιφερειακό Επιχειρηματικό Πρόγραμμα

ΠΠΧΣΑΑ: Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΠΣ: Πολεοδομικό Συγκρότημα

ΣΑΟ: Συντελεστής Αξιοποίησης Οικοπέδου

ΣΔ: Συντελεστής Δόμησης

ΣΕ: Συντελεστής Εμπορικότητας

ΣΚ: Συντελεστής Κάλυψης

ΣΟ: Συντελεστής Οικοπέδου

Σχη: Συνταγματάρχης

ΤΔ: Τοπικό Διαμέρισμα

ΤΕΕ: Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια

ΤΕΕ: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας

ΤΖ: Τιμή Ζώνης

ΦΕΚ: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ιδέα για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας – μελέτης προκύπτει από την ιδιαιτερότητα και το ενδιαφέρον που παρουσιάζουν οι μελέτες ανάπλασης μιας περιοχής, με τις οποίες μέσα από τις σωστές κατευθύνσεις μπορεί να επιτευχθεί η ανάπτυξη της περιοχής. Ιδιαίτερο μάλιστα ενδιαφέρον προκαλούν οι μελέτες ανάπλασης που απευθύνονται σε αστικά κενά εντός των αστικών ιστών.

Συγκεκριμένα, θα εξετάσουμε και θα προσπαθήσουμε να αναπλάσουμε ένα χώρο του αστικού ιστού του ΔΔ της Νέας Ιωνίας Βόλου. Αυτός αποτελείται από τον πρωταρχικό οικισμό και πυρήνα της Νέας Ιωνίας καθώς και από το αστικό κενό, έκτασης περίπου 230 στρεμμάτων, που θα προκύψει από την απομάκρυνση του στρατοπέδου «Σχη Γεωργούλα» από τον αστικό χώρο. Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη μέσω της οικιστικής ανάπλασης και παράλληλα η ενδυνάμωση του ρόλου του ΔΔ ως προς το Δήμο και την Περιφέρεια. Η επιλογή της περιοχής έγινε εξαιτίας του ιδιαίτερου πολιτιστικού χαρακτήρα του αστικού πυρήνα της Νέας Ιωνίας, ο οποίος βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από τον χώρο του στρατοπέδου. Επιπλέον, η περιοχή αυτή είναι πολύ σημαντική και στην προσωπική μου ζωή καθώς αποτελεί την περιοχή στην οποία μεγάλωσα και κατοικώ, βιώνοντας καθημερινά τα διάφορα προβλήματα της περιοχής.

Προτού όμως προχωρήσουμε στην οικιστική ανάπλαση, είναι σημαντικό να αναλύσουμε, να ερευνήσουμε και να μελετήσουμε την περιοχή του ΠΣ Βόλου καθώς και αυτή του ΔΔ Νέας Ιωνίας ως προς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, εξετάζοντας τα ως δύο ξεχωριστές ενότητες. Πρέπει να εξεταστούν και οι δύο περιοχές, καθώς επηρεάζουν, αν και σε διαφορετικό βαθμό, την περιοχή μελέτης μας. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι στην παρούσα μελέτη – εργασία, δεν εξετάζεται το ενδεχόμενο απομάκρυνσης του στρατοπέδου μέσα από τον αστικό ιστό, αλλά το χρησιμοποιούμε ως δεδομένο και ως εκ τούτου θα μελετήσουμε την δυνατότητα εκμετάλλευσης του αστικού κενού που θα προκύψει από την απομάκρυνσή του.

Η παρούσα εργασία – μελέτη χωρίζεται σε επτά ενότητες – κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια γενική ανάλυση του ΠΣ Βόλου. Γενικότερα, αναλύονται ορισμένα χαρακτηριστικά που ΠΣ, όπως η γεωγραφική του θέση, κάποια ιστορικά στοιχεία,

δημογραφικά δεδομένα καθώς και ορισμένα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά του, τα οποία σε αρκετές περιπτώσεις επηρεάζουν σημαντικά το ΔΔ της Νέας Ιωνίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται μια πιο λεπτομερή ανάλυση του ΔΔ της Νέας Ιωνίας, ώστε να γνωρίσουμε καλύτερα τον ευρύτερο πολεοδομικό χώρο της περιοχής μελέτης μας, καθώς και τις αλληλεπιδράσεις που δέχεται από το ΠΣ Βόλου. Οφείλουμε να τονίσουμε ότι χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στην ανάλυση, καθώς το ΔΔ μέχρι προσφάτως και συγκεκριμένα πριν από την εφαρμογή του σχεδίου «Καλλικράτης»¹, αποτελούσε αυτοτελή Δήμο.

Στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής μελέτης μας. Στο τρίτο κεφάλαιο αναπτύσσεται και μελετάται το αστικό κέντρο του ΔΔ, ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται ο χώρος και η περιμετρική περιοχή γύρω από το στρατόπεδο “Σχη Γεωργούλα”. Θα πρέπει να εξετάσουμε και την αλληλεπίδραση μεταξύ των δύο περιοχών καθώς και την αλληλεπίδραση των περιοχών αυτών με το υπόλοιπο ΔΔ.

Το πέμπτο κεφάλαιο εμπεριέχει τα διάφορα θεσμικά αλλά και προγραμματικά πλαίσια τα οποία έχουν λάβει χώρα και έχουν δραστηριοποιηθεί στην περιοχή μελέτης μας. Τα πλαίσια αυτά έχουν επιδράσει είτε άμεσα είτε έμμεσα στην ανάπτυξη και στη διαμόρφωση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης. Μερικά από αυτά είναι καθοριστικής σημασίας καθώς διαμορφώνουν δράσεις και κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του ΔΔ αλλά και του Δήμου ολόκληρου.

Το έκτο κεφάλαιο είναι ίσως ένα από τα σημαντικότερα κεφάλαια καθώς σε αυτό παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα προβλήματα που έχουν προκύψει από την ανάλυση των παραπάνω κεφαλαίων. Επιπλέον, στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα γενικά συμπεράσματα της ανάλυσης καθώς και μία SWOT analysis με την οποία ομαδοποιούνται και κωδικοποιούνται, σε γενικές γραμμές, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της περιοχής μελέτης μας αλλά και του ευρύτερου Δήμου.

¹ Αναφέρεται στην εφαρμογή του νόμου Ν 3852/2010, που δημοσιεύτηκε στις 7 Ιουνίου 2010, με απόφαση του υπουργού Εσωτερικών, κ. Ραγκούση Ιωάννη, με στόχο την ανασυγκρότηση του κράτους και τη δυνατότητα να προσδώσει στη χώρα μια σταθερή και σύγχρονη διοικητική και αυτοδιοικητική δομή μόνιμου χαρακτήρα, μέσα από τον επανασχεδιασμό των επιπέδων διακυβέρνησης, διαθέσιμο στο: <URL: http://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e-eca84e2ec9b9/aitiologiki_kallikrati_9_6_2010.pdf> [πρόσβαση 17 Ιανουαρίου 2012]

Στο έβδομο κεφάλαιο περιλαμβάνονται τα πιθανά σενάρια εξέλιξης του αστικού χώρου καθώς και η μεταξύ τους σύγκριση. Στο όγδοο κεφάλαιο, ίσως το σημαντικότερο όλων, παρουσιάζεται η πρόταση της ανάπλασης, έχοντας λάβει υπόψη την ανάλυση της περιοχής καθώς και την αξιολόγηση των σεναρίων. Στο τέλος της παρούσας μελέτης, ακολουθούν τα συγκεντρωτικά συμπεράσματα και η αξιολόγηση της πρότασης σε σχέση με τον αρχικό στόχο που τέθηκε.

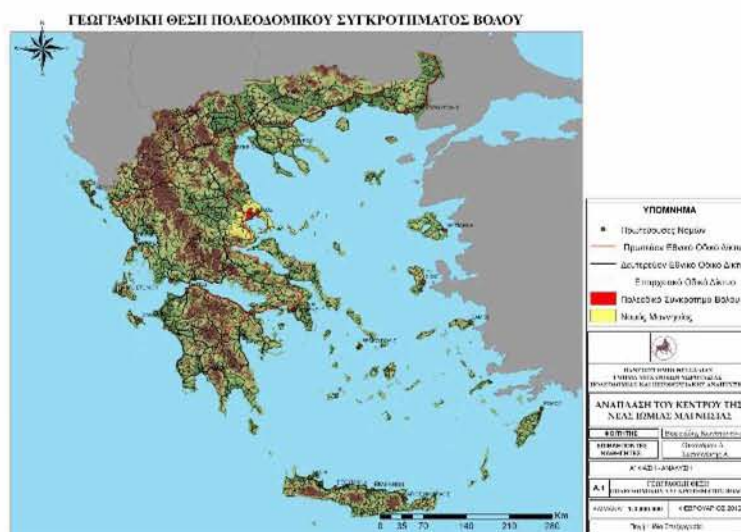
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ Π.Σ. ΒΟΛΟΥ

1.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ

Το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου και γενικότερα η πόλη του Βόλου εντοπίζεται στην κεντρική χερσαία Ελλάδα στο ανατολικό τμήμα της, βορειοανατολικά του Παγασητικού κόλπου. Εκτείνεται σε μια πεδινή περιοχή η οποία οριοθετείται βορειοανατολικά από το όρος Πήλιο, νότια και νοτιοανατολικά από τον Παγασητικό κόλπο, νοτιοδυτικά από τους πρόποδες του όρους Όρθρυς, ενώ στα δυτικά του εμφανίζονται οι εκβολές του Θεσσαλικού κάμπου. Αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Περιφέρειας Θεσσαλίας, με πληθυσμό περίπου 153.245 κατοίκων και αποτελεί οικισμό 2^{ου} επιπέδου. Η πρόσβαση και συνδεσιμότητα του ΠΣ Βόλου με τον υπόλοιπο Ελλαδικό χώρο επιτυγχάνεται μέσω του οδικού δικτύου, όπου απέχει μόλις 13,5 χλμ από τον κεντρικό οδικό άξονα της χώρας ΠΑΘΕ, του σιδηροδρομικού δικτύου, μέσω θαλάσσης καθώς και αεροπορικώς.

Χάρτης 1: Γεωγραφική θέση δήμου Βόλου



Πηγή: ίδια επεξεργασία

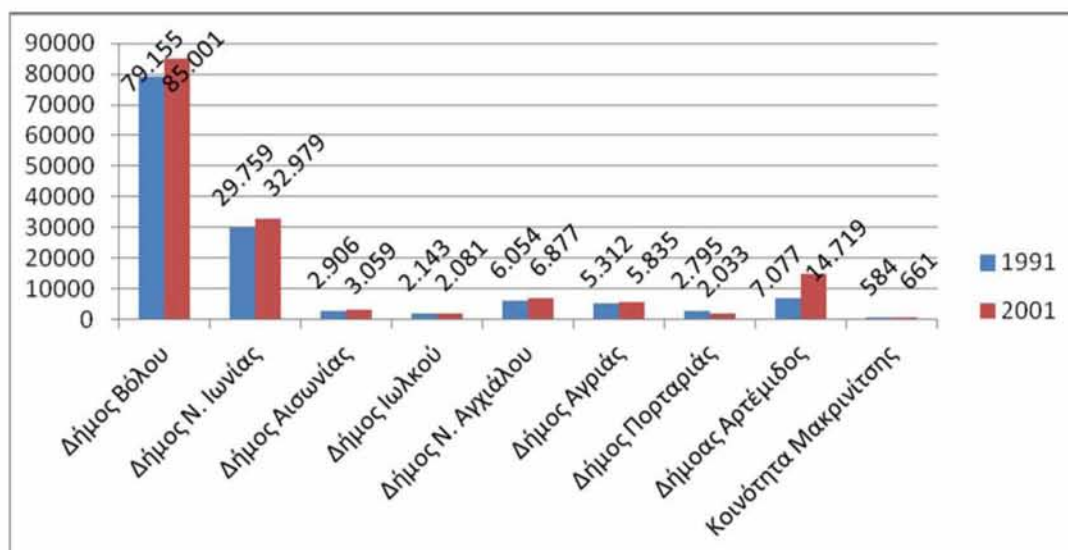
1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η πόλη του Βόλου και γενικότερα η ευρύτερη περιοχή της Μαγνησίας είναι από τις περιοχές όπου έχουν κατοικηθεί από την 7^η χιλιετία π.Χ. με πρώτους οικισμούς αυτούς του Διμηνίου και του Σέσκλου. Μετέπειτα, κατά το 200 π.Χ. δημιουργήθηκε ο οικισμός Δημητριάδα, στη σημερινή περιοχή των νέων Παγασών, η οποία ήταν χτισμένη βασισμένη στο Ιπποδάμειο σύστημα. Κατά τον 6^ο αιώνα μ.Χ., οι κάτοικοι της Δημητριάδας λόγω εχθρικών επιθέσεων που δέχονταν, μεταφέρθηκαν στους πρόποδες του λόφου των Αγίων Θεοδώρων, εντός του κάστρου στην περιοχή «Παλιά» και ήταν η πρώτη φορά που γίνεται αναφορά στο όνομα Βόλος. Το 1423 το κάστρο περιήλθε στην κατοχή των Τούρκων κατακτητών και οι κάτοικοι του άρχισαν να εγκαταλείπουν τις παραλιακές περιοχές και να μετακινούνται προς τους πρόποδες του Πηλίου. Το 1883, με βασιλικό διάταγμα ιδρύεται ο Δήμος Παγασών, ο προκάτοχός του σημερινού Δήμου Βόλου. Την εποχή εκείνη η περιοχή γνώρισε μεγάλη βιοτεχνική και γεωργική άνθιση. Το 1922 γνώρισε μεγάλη πληθυσμιακή ανάπτυξη, μετά την Μικρασιατική καταστροφή, καθώς αρκετοί πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν στην περιοχή του Βόλου. Η εικόνα της πόλης άλλαξε ριζικά το 1955, όταν το ένα τέταρτο σχεδόν της πόλης κατεδαφίστηκε από ισχυρούς σεισμούς, με αποτέλεσμα να χαθούν πολλά από τα νεοκλασικά κτίρια του Βόλου. Στις αρχές Νοεμβρίου 2010, ο Δήμος Βόλου καθώς και το ΠΣ, μεταλλάχτηκε σύμφωνα με το πρόγραμμα «Καλλικράτης» με το οποίο συνενώθηκαν οι Δήμοι Βόλου, Νέας Ιωνίας, Αισωνίας και Ιωλκού και όλοι μαζί αποτελούν σήμερα τον νέο ενιαίο Δήμο Βόλου.

1.3. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Δήμος Βόλου, προ του προγράμματος «Καλλικράτης», αποτελούσε την πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας και ήταν ο μεγαλύτερος Δήμος του Νομού με πληθυσμό 85.000 κατοίκους. Σήμερα, αποτελεί τον μεγαλύτερο πληθυσμιακά Δήμο της Περιφέρειας Θεσσαλίας με 153.245 μόνιμους κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2001, αριθμός ίσος με το 20,7% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας. Αναλυτικότερα, το πληθυσμιακό μέγεθος των πρώην καλλικρατικών Δήμων που αποτελούν σήμερα το ΠΣ Βόλου παρουσιάζεται στον παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 1: Πληθυσμιακή εξέλιξη του ΠΣ Βόλου (Μόνιμοι κάτοικοι)



Πηγή: ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2001, μπορούμε να κάνουμε την παραδοχή ότι ο σημερινός ευρύτερος Δήμος Βόλου είχε 153.245 μόνιμους κατοίκους. Σύμφωνα όμως με τα πρώτα στοιχεία της ΕΣΥΕ από την απογραφή του 2011, τα οποία όμως δεν είναι ακόμα επικαιροποιημένα, ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε 144.420 μόνιμους κατοίκους. Παρατηρούμε μια μεγάλη πληθυσμιακή μείωση η οποία μπορεί να οφείλεται σε διάφορους λόγους. Μερικοί από αυτούς μπορεί να είναι η γήρανση που πληθυσμού και η ταυτόχρονη υπογεννητικότητα που παρατηρείται σε ολόκληρη τη χώρα, αφού πλέον αρκετές οικογένειες προβαίνουν στην απόκτηση μόνο ενός παιδιού. Ένας άλλος σημαντικός λόγος είναι η μετανάστευση μέρους του πληθυσμού σε χώρες του εξωτερικού για την ανεύρεση εργασίας.

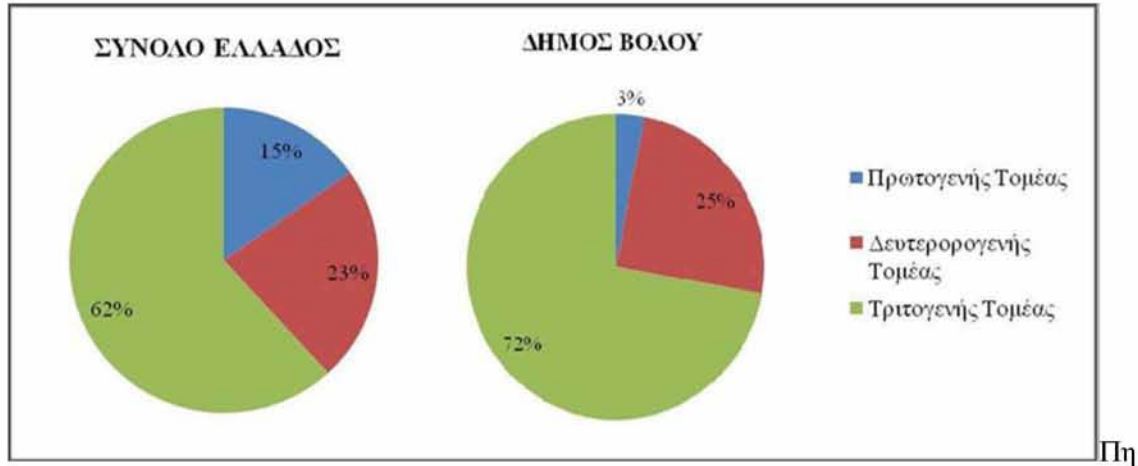
1.4. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

1.4.1. Οικονομικά χαρακτηριστικά

Η πόλη του Βόλου, από το 1800 περίπου και μετά, αποτελούσε μία από τις σημαντικότερες βιομηχανικές πόλεις της Ελλάδος. Με το πέρασμα του χρόνου όμως και καθώς αναπτυσσόταν η πόλη, άρχισε να παρατηρείται μια μεταστροφή από τον δευτερογενή τομέα και την βιομηχανική πόλη στον τριτογενή τομέα και την ανάπτυξη λειτουργιών ενός μεγάλου αστικού κέντρου. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ για το έτος 2001, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Βόλου ασχολούταν κατά 72% στον

τριτογενή τομέα, 25% στον δευτερογενή τομέα και 3% στον πρωτογενή τομέα, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 2: Τομεακή απασχόληση της Ελλάδας και του Δήμου Βόλου κατά το έτος 2001.



γή: ΕΣΥΕ

Παρατηρώντας το παραπάνω διάγραμμα, παρατηρούμε ότι ο Δήμος Βόλου διαφοροποιείται σημαντικά σε σχέση με το σύνολο της χώρας. Στον πρωτογενή τομέα παρατηρείται η μεγαλύτερη απόκλιση καθώς αναφερόμαστε σε έναν οικισμό 2^{ου} επιπέδου, ενώ ανθίζει ο τριτογενής τομέας. Στον δευτερογενή τομέα, δεν υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση με το γενικό σύνολο της χώρας και αυτό συμβαίνει γιατί αναφερόμαστε σε μια πρώην βιομηχανοποιημένη πόλη.

Εκτός από την απασχόληση, πρέπει να εξετάσουμε και την ανεργία που υπάρχει, καθώς είναι ένα φαινόμενο το οποίο μαστίζει τη σύγχρονη εποχή μας. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, κατά το γ' τρίμηνο του 2000 για τη Θεσσαλία ο δείκτης ανερχόταν στο 12,4% του πληθυσμού της και σε 11,6% για το αντίστοιχο τρίμηνο του 2001, ενώ η ανεργία για το σύνολο της χώρας ανερχόταν στο 11,1% και σε 10,2% αντίστοιχα. Για το γ' τρίμηνο του 2010, το ποσοστό ανεργίας για την Περιφέρεια Θεσσαλίας ανερχόταν στο 12,4%, πολύ υψηλότερο από το αντίστοιχο της χώρας το οποίο ήταν 9,8%. Σύμφωνα με τα τελευταία δεδομένα της ΕΣΥΕ, για το γ' τρίμηνο του 2011, το ποσοστό ανεργίας κυμαίνεται στο 18,3% για την Θεσσαλία και στο 14,6% για το σύνολο της χώρας. Παρατηρούμε ότι από το 2001 και μετά, το ποσοστό της ανεργίας αυξάνει συνεχώς, με κορύφωση αυτή του 2011 τόσο για την Περιφέρεια όσο και για το σύνολο της χώρας. Αυτό οφείλεται πιθανότατα στη μεγάλη οικονομική ύφεση την οποία βιώνουμε καθημερινά.

1.4.2. Εκπαίδευση

Η εκπαίδευση είναι ένα πολύτιμο κοινωνικό αγαθό το οποίο είναι απαραίτητο για τη σωστή και εύρυθμη λειτουργία της κάθε κοινωνίας. Ανάλογα με τις ομάδες ηλικίας που απευθύνεται η εκπαίδευση, διαχωρίζεται σε Α΄βάθμια, Β΄βάθμια και Γ΄βάθμια εκπαίδευση. Στην Α΄βάθμια εκπαίδευση ανήκουν τα νηπιαγωγεία και τα δημοτικά σχολεία, στη Β΄βάθμια τα γυμνάσια και τα λύκεια ενώ στη Γ΄βάθμια ανήκουν τα ανώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Όσον αφορά στην Α΄βάθμια εκπαίδευση, στο ΠΣ Βόλου λειτουργούν 91 νηπιαγωγεία από τα 130 που διαθέτει ολόκληρος ο Νομός Μαγνησίας και 91 δημοτικά σχολεία από τα 122 του Νομού. Παρατηρούμε μια μεγάλη συσπείρωση των σχολείων στο ΠΣ Βόλου, ενώ πρέπει να επισημάνουμε ότι υπάρχουν μερικά ΔΔ στα οποία δεν λειτουργούν ούτε νηπιαγωγεία ούτε δημοτικά σχολεία².

Η ίδια εικόνα παρατηρείται περίπου και στη Β΄βάθμια εκπαίδευση, καθώς στο ΠΣ Βόλου λειτουργούν τα 20 από τα 39 γυμνάσια του Νομού, ενώ όσον αφορά στα λύκεια, στο ΠΣ λειτουργούν τα 28 από τα 42 λύκεια του Νομού. Παρατηρούμε δηλαδή κι εδώ ότι το 50% περίπου των σχολείων του γυμνασίου είναι συγκεντρωμένα στο ΠΣ, από τα οποία το 65% είναι στο ΔΔ Βόλου και το 25% στο ΔΔ Ν. Ιωνίας. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται και για τα λύκεια καθώς το 67% είναι εγκατεστημένα στον αστικό ιστό Βόλου – Ν. Ιωνίας. Πρέπει να αναφέρουμε ότι ορισμένα ΔΔ δε διαθέτουν κανένα γυμνάσιο ή λύκειο, με αποτέλεσμα πολλοί μαθητές να αναγκάζονται να μετακινούνται καθημερινά από τον τόπο κατοικίας τους προκειμένου να μεταβούν στα αντίστοιχα σχολεία³.

Στη Γ΄βάθμια εκπαίδευση ανήκει το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, το οποίο ιδρύθηκε το 1984, παράλληλα με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και το Ιόνιο Πανεπιστήμιο, και είχε ως έδρα του τον Βόλο. Σήμερα το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας καταρτίζεται από 17 σχολές, οι οποίες είναι εγκατεστημένες και διασκορπισμένες σε όλες τις πόλεις της Θεσσαλίας, δηλαδή στις πόλεις του Βόλου, της Λάρισας, των Τρικάλων και της Καρδίτσας.

² Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.volos-city.gr/Default.aspx?id=743&nt=18&lang=1>> [πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012]

³ Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.volos-city.gr/Default.aspx?id=4288&nt=18&lang=1>> [πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012]

Παράλληλα με τις σχολές λειτουργούν και αρκετές βιβλιοθήκες, ως παραρτήματα του Πανεπιστημίου.

1.4.3. Υγεία – Πρόνοια

Η υγεία και γενικότερα η πρόνοια και η πρόληψη της υγείας είναι από τις βασικότερες κοινωνικές ανάγκες που πρέπει να καλύπτονται σε μία κοινωνία. Το 1903 αρχίζει να λειτουργεί το Γενικό Νοσοκομείο του Βόλου, το οποίο απευθύνεται στην κάλυψη των αναγκών της ευρύτερης περιοχής του Νομού. Το νοσοκομείο λειτουργεί από τότε σε συνεχή βάση, εφόσον βέβαια έχουν γίνει οι ανάλογες, για τις διάφορες εποχές, τροποποιήσεις και αναβαθμίσεις είτε στον εξοπλισμό είτε στις κτιριακές υποδομές. Σήμερα το «Αχιλλοπούλειο» Γενικό Νοσοκομείο του Βόλου λειτουργεί σε σύγχρονες εγκαταστάσεις, στις οποίες μετεγκαταστάθηκε το 2007 και καλύπτει σε ικανοποιητικό βαθμό τις ανάγκες των διάφορων ιατρικών τμημάτων και ειδικοτήτων.

Πέρα από το νοσοκομείο, υπάρχουν και άλλοι δημόσιοι οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στον χώρο της υγείας και της πρόνοιας. Ένας από αυτούς είναι ο Δημοτικός Οργανισμός Υγείας και Κοινωνικών Θεμάτων (Δ.Ο.Υ.Κ.) που λειτουργεί από το 1992. Ο οργανισμός υλοποιεί προγράμματα διήμερευσης και ημερήσιας φροντίδας ΑΜΕΑ, παραγωγικά εργαστήρια ΑΜΕΑ καθώς και πολλές ακόμα δραστηριότητες που απευθύνονται σε ΑΜΕΑ.

Ένας ακόμα σημαντικός οργανισμός είναι τα Κέντρα Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ). Έχουν ως πρωταρχικό στόχο την παροχή κοινωνικής και ιατρικής φροντίδας στους ηλικιωμένους κατοίκους (άτομα της τρίτης ηλικίας). Ένας ακόμη οργανισμός που απευθύνεται κυρίως στα άτομα τρίτης ηλικίας είναι ο Δημοτικός Οργανισμός Κοινωνικής Παρέμβασης και Υγείας (ΔΟΚΠΥ). Ιδρύθηκε το 1995 και τα σημαντικότερα προγράμματα που υλοποιούνται μέσω του οργανισμού είναι το «Βοήθεια στο σπίτι» καθώς και το πρόγραμμα «Κοινωνικής μέριμνας».

1.4.4. Πολιτισμός

Στην πολιτιστική κληρονομιά μιας πόλης ή μιας περιοχής εντάσσονται οι αρχαιολογικοί χώροι και τα μουσεία που διαθέτει. Η πόλη του Βόλου και γενικότερα το πολεοδομικό

του συγκρότημα χαρακτηρίζεται από έντονη αρχαιολογική και μουσειακή υποδομή. Συνολικά το ΠΣ διαθέτει δέκα μουσειακούς χώρους από τους οποίους οι 6 βρίσκονται στο ΔΔ Βόλου και 4 στο ΔΔ Νέας Ιωνίας. Επιπλέον, μεγάλη πολιτιστική κληρονομιά αποτελούν οι δύο νεολιθικοί οικισμοί που εντοπίστηκαν στο ΔΔ Αισωνίας, στους οικισμούς του Διμηνίου και του Σέσκλου. Το σημαντικότερο μουσείο του ΠΣ είναι ίσως το Αθανασάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο Βόλου, το οποίο κατασκευάστηκε στον Άναυρο το 1909, χρηματοδοτήθηκε από τον Αλέξιο Αθανασάκη και θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα μουσεία της χώρας. Στις αίθουσες του, υπάρχουν εκθέματα από τους νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου και το σημαντικότερο έκθεμα του μουσείου είναι οι σπάνιες γραπτές στήλες του 3^{ου} αιώνα π.Χ.

Εκτός από τους αρχαιολογικούς χώρους και τα μουσεία, σημαντικό ρόλο στην πολιτιστική δραστηριότητα ενός τόπου παίζουν και οι διάφοροι κινηματογράφοι, τα θέατρα – οι θεατρικές σκηνές και τα αμφιθέατρα. Στο ΠΣ Βόλου εντοπίζονται τέσσερις κινηματογράφοι στο ΔΔ Βόλου: ο κινηματογράφος ΛΙΝΤΟ που διαθέτει δύο αίθουσες, ο κινηματογράφος ΑΧΙΛΛΕΙΟ με δύο αίθουσες προβολής, ο οποίος αποτελεί δημόσια περιουσία, ο κινηματογράφος VILLAGE CINEMAS με τέσσερις αίθουσες και τέλος, ο κινηματογράφος ΕΞΩΡΑΪΣΤΙΚΗ με μια μόνο αίθουσα και αποτελεί το μοναδικό θερινό κινηματογράφο της πόλης αλλά και του Νομού. Στην Νέα Ιωνία υπάρχει ο παλιός κινηματογράφος ΝΙΚΗ, ο οποίος αποτελεί και αυτός δημόσια περιουσία αλλά έχει σταματήσει τη λειτουργία του τα τελευταία χρόνια. Πρέπει να αναφέρουμε ότι οι κινηματογράφοι του ΠΣ Βόλου αποτελούν και τους μοναδικούς ολόκληρου του Νομού.

Σημαντικό ρόλο στην πολιτιστική φυσιογνωμία μίας περιοχής παίζουν οι συνεδριακοί και εκθεσιακοί χώροι. Ο πιο γνωστός και σημαντικότερος εκθεσιακός χώρος στο ΠΣ Βόλου είναι το Εκθεσιακό – Αθλητικό κέντρο Βόλου, το οποίο βρίσκεται στο Πεδίον του Άρεως. Κατασκευάστηκε το 1991 και έχει έκταση 2.034 τμ, αποτελείται από ένα αθλητικό κέντρο πολλαπλών χρήσεων με χωρητικότητα 800 ατόμων καθώς και ένα υπαίθριο γήπεδο μπάσκετ. Ένας ακόμα εκθεσιακός χώρος, ο οποίος κατασκευάστηκε το 2010, εντοπίζεται στο διώροφο κτίριο στην κεντρική προβλήτα του λιμανιού του Βόλου.

Τα Συνεδριακά κέντρα στην πόλη του Βόλου δεν είναι πολλά αλλά ούτε και μεγάλα σε μέγεθος και χωρητικότητα. Μέχρι σήμερα, ως συνεδριακά κέντρα χρησιμοποιούνται τα αμφιθέατρα που διαθέτει το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, τα οποία μπορούν να

φιλοξενήσουν συνέδρια της τάξης των 1.000 συνέδρων. Επιπλέον, χρησιμοποιούνται διάφορες αίθουσες των κτιρίων που στεγάζονται οι δημοτικές αρχές καθώς και τα διάφορα δημοτικά υποκαταστήματα. Ένα ακόμα συνεδριακό κέντρο είναι αυτό της Ιεράς Μητρόπολης στην περιοχή Μελισσάτικα του ΔΔ της Νέας Ιωνίας, το οποίο είχε κατασκευαστεί στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και χρησιμοποιείται κυρίως για την διεξαγωγή συνεδρίων της Μητρόπολης. Τέλος, ως συνεδριακοί χώροι χρησιμοποιούνται αίθουσες ξενοδοχείων, όπως είναι η αίθουσα του Park Hotel, του Ξενία Hotel, του Volos Palace καθώς και του Valis Hotel στην περιοχή της Αγριάς.

1.4.5. Υπηρεσίες Διοίκησης

Στην πόλη του Βόλου οι περισσότερες δημόσιες υπηρεσίες είναι συγκεντρωμένες στο πάρκο του ΕΟΤ, κοντά στον Σιδηροδρομικό σταθμό. Στην περιοχή αυτή είναι συγκεντρωμένα το Δημαρχείο, η Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία, το ΙΚΑ καθώς και άλλες διοικητικές υπηρεσίες. Εξάίρεση αποτελούν το κτίριο της πρώην Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, στο οποίο έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον να μεταστεγαστεί η Υγειονομική Υπηρεσία, το Δικαστικό μέγαρο και ο Οργανισμός Τηλεφωνίας Ελλάδος, τα οποία βρίσκονται στο κέντρο της πόλης και πιο συγκεκριμένα στην οδό Ελευθερίου Βενιζέλου, μία από τις κεντρικότερες οδικές αρτηρίες της πόλης. Τέλος, η Αστυνομική Διεύθυνση Μαγνησίας είναι μοιρασμένη σε δύο κτίρια στο κέντρο της πόλης του Βόλου και ταυτόχρονα διαθέτει και παράρτημα στην περιοχή της Νέας Ιωνίας.

Οι υπηρεσίες αυτές όμως παρουσιάζουν κάποια μειονεκτήματα όσον αφορά στις κτιριακές τους υποδομές. Το Δικαστικό Μέγαρο κρίνεται ανεπαρκές σε χώρους αλλά τα τελευταία χρόνια πραγματοποιείται μελέτη για την εύρεση κατάλληλου χώρου για μετεγκατάσταση. Η κτιριακή υποδομή της Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας, αν και κρίνεται σχετικά ικανοποιητική σε χώρους, παρουσιάζει κάποια προβλήματα εξαιτίας κυρίως της παλαιότητας της. Χαρακτηριστική είναι η έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού ανελκυστήρων επαρκούς χωρητικότητας. Οι υφιστάμενοι «προβληματικοί» ανελκυστήρες έχουν χωρητικότητα μόλις τριών ατόμων και δεν αρκούν για την εξυπηρέτηση τόσο των πολιτών όσο και των υπαλλήλων. Πρέπει να αναφέρουμε ότι η χρήση των παραπάνω ανελκυστήρων κρίνεται αναγκαία καθώς η υπηρεσία λειτουργεί στον πρώτο και πέμπτο όροφο. Σημαντικότερο όμως μειονέκτημα της παλαιότητας του κτιρίου είναι οι ελλείψεις που παρουσιάζονται στον τομέα της ασφάλειας του κτιρίου.

Οι υπηρεσίες του Δημαρχείου δεν μπορούν να καλυφθούν στο υφιστάμενο κτίριο, το οποίο παρουσιάζει μεγάλη ανεπάρκεια σε χώρους καθώς και πολλά προβλήματα εξαιτίας της παλαιότητας του, με αποτέλεσμα πολλές από τις υπηρεσίες του να συστεγάζονται σε άλλα κτίρια, διασκορπισμένα εντός του Π.Σ. Βόλου. Τέλος, όσον αφορά στην Αστυνομική Διεύθυνση Μαγνησίας, έχει ήδη προγραμματιστεί η κατασκευή νέου Αστυνομικού Μεγάρου στην περιοχή του Αλιβερίου (εκτός του αστικού κέντρου), στο οποίο θα συγκεντρωθούν όλες οι υπάρχουσες διασκορπισμένες υπηρεσίες.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι αρκετές από τις παραπάνω κτιριακές υποδομές παρουσιάζουν πολλά προβλήματα και αδυναμίες, τα οποία καλό είναι να ρυθμιστούν το συντομότερο δυνατό και στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Αξίζει να σημειώσουμε ότι ο παράγοντας της κτιριακής υποδομής των διοικητικών υπηρεσιών είναι πολύ σημαντικός καθώς αυτός σε μεγάλο βαθμό συνεπάγεται την εύρυθμη και ομαλή λειτουργία τους.

1.4.6. Δίκτυο μεταφορών

1.4.6.1. Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο στο ΠΣ Βόλου είναι διατεταγμένο σε κάρναβο, σύμφωνα με το Ιπποδάμειο σύστημα. Το πολεοδομικό κέντρο του Βόλου και κυρίως οι κεντρικοί άξονες παρουσιάζουν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης καθώς και προβλήματα παράνομης στάθμευσης. Αν και λειτουργεί ένα σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, δεν είναι δυνατό αυτό να αντιμετωπίσει το μόνιμο πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης, καθώς οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, είτε δημόσιοι, είτε ιδιωτικοί, είναι λίγοι και ανέρχονται περίπου στις 1.500 θέσεις.

Οι κύριοι κεντρικοί άξονες είναι η περιφερειακή οδός και οι οδοί Αθηνών, Λαρίσης, Λαμπράκη, Δημητριάδος, Ιάσονος, Κ. Καρτάλη, Ελευθ. Βενιζέλου, Πολυμέρη, Αναλήψως, Κασσαβέτη, Αγ. Δημητρίου, 2ας Νοεμβρίου, Μπότσαρη, Μαιάνδρου, Εθνικών Αγώνων, Ταξιαρχών, Παρασκευοπούλου, Μελίνας Μερκούρη, Λεωφόρος Ειρήνης, Αναπαύσεως και η οδός Μήτσου Παπαρήγα. Στα παραπάνω οδικά τμήματα παρατηρείται συνήθως μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση και ιδιαίτερα στα τμήματα Δημητριάδος, Λαμπράκη, Ιάσονος, Κ. Καρτάλη και Ελευθ. Βενιζέλου. Ιδιαίτερο πρόβλημα παρουσιάζεται στο οδικό τμήμα της Κ. Καρτάλη, ανάμεσα από τα τις οδικές

αρτηρίες Ιάσονος και Δημητριάδος. Επίσης, μεγάλο πρόβλημα συμφόρησης παρατηρείται στα οδικά τμήματα Λεωφ. Ειρήνης και Αναπαύσεως. Στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο η συμφόρηση είναι πολλές φορές σε αποδεκτά πλαίσια χωρίς να παρατηρούνται έντονα φαινόμενα. Τα οδικά τμήματα στους περιφερειακούς οικισμούς είναι στο μεγαλύτερο μέρος τους ασφαλτοστρωμένα και σε ορισμένες περιπτώσεις χωματόδρομοι ή επικαλυμμένα με τσιμέντο.

Τέλος, ιδιαίτερα στο κέντρο της πόλης του Βόλου, αρκετά οδικά τμήματα έχουν μετατραπεί σε πεζόδρομους και μαζί με τα οδικά τμήματα που έχουν προγραμματιστεί να πεζοδρομηθούν, δημιουργείται ένα δίκτυο πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης. Επιπλέον, από το 2004 και μετά, κατασκευάζεται ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων από τις περιφερειακές συνοικίες της πόλης του Βόλου προς το κέντρο του, το οποίο όμως δεν έχει ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα.

1.4.6.2. Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν ένα από τα σημαντικότερα δίκτυα στη νεότερη περίοδο της ιστορίας της πόλης του Βόλου μιας και αναπτύχθηκε νωρίτερα σε σχέση με το ασφαλτοστρωμένο οδικό δίκτυο. Η πρώτη γραμμή που πραγματοποιήθηκε ήταν η γραμμή Λιμάνι Βόλου – Βόλος – Βελεστίνο – Λάρισα, η οποία εγκαινιάστηκε το 1884. Η σιδηροδρομική γραμμή είχε μήκος 65 χλμ. και πλάτος 1μ. αντί του 1,44μ. που θα έπρεπε, σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές της εποχής. Το 1886 κατασκευάζεται μια νέα σιδηροδρομική γραμμή, προέκταση της ήδη υπάρχουσας, η οποία ένωνε τις περιοχές Βελεστίνο – Φάρσαλα – Καρδίτσα – Τρίκαλα και Καλαμπάκα. Η νέα αυτή γραμμή είχε πλάτος 1μ. και μήκος 65 χλμ. και ενοποιούσε τις περισσότερες περιοχές του Θεσσαλικού κάμπου με το λιμάνι του Βόλου, από το οποίο γινόταν εξαγωγή των προϊόντων του Θεσσαλικού κάμπου προς τον υπόλοιπο Ελλαδικό χώρο. Το 1895 κατασκευάζεται και η τρίτη σιδηροδρομική γραμμή, η γραμμή Βόλου – Λεχώνια, η οποία αργότερα συνδέθηκε με την περιοχή των Μηλεών Πηλίου, με πλάτος 0,60μ. και μήκος 28 χλμ., που χρησιμοποιούταν κατά κύριο λόγο για τη μεταφορά επιβατών. Μεταξύ 1889 και 1908 κατασκευάζεται η γραμμή Αθήνας – Λάρισας, με την οποία ενώθηκε ο Θεσσαλικός σιδηρόδρομος με τον Πειραιά.

Οι πρώτες κτιριακές εγκαταστάσεις, που απαρτίζονταν από το σταθμό και μια αποθήκη, κατασκευάστηκαν το 1884 παράλληλα με τη σιδηροδρομική γραμμή. Οι υπόλοιπες αναγκαίες εγκαταστάσεις κατασκευάστηκαν αργότερα, με τελευταίο κτίριο αυτό της διοικήσεως, το οποίο κατασκευάστηκε μεταξύ 1902 και 1904, είχε νεοκλασική μορφή και σχεδιάστηκε από τον Evaristo de Chirico. Σήμερα πραγματοποιούνται συχνά δρομολόγια προς τους σταθμούς του Βελεστίνου και της Λάρισας. Η γραμμή Βόλου – Μηλεών Πηλίου λειτουργεί κατά τους ανοιξιάτικους και καλοκαιρινούς μήνες με το Τρενάκι του Πηλίου, το οποίο προσφέρει μια αξιοθαύμαστη τουριστική διαδρομή. Τέλος, είχε προγραμματιστεί η κατασκευή προαστιακής γραμμής Βόλου – Λάρισας, η οποία όμως ακόμη δεν έχει υλοποιηθεί.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του Βόλου κατά τα παλαιότερα κυρίως χρόνια, όταν οι χρήσεις του αυτοκινήτου και του οδικού δικτύου δεν ήταν τόσο ευρέως διαδεδομένες. Ήταν ένα από τα σημαντικότερα δίκτυα καθώς μπορούσε να συνδυαστεί παράλληλα και με τις θαλάσσιες μεταφορές. Προκειμένου όμως να επιτευχθεί αυτό, η σιδηροδρομική γραμμή διχοτόμησε τον πολεοδομικό ιστό τόσο του Βόλου όσο και της Νέας Ιωνίας προκαλώντας έτσι αρκετά προβλήματα. Εξαιτίας της χάραξης της γραμμής προκαλούνται πολλά προβλήματα στη σύνδεση των περιοχών που διχοτομεί η γραμμή, καθώς η επικοινωνία μεταξύ των δύο περιοχών επιτρέπεται μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις, με τη διαμόρφωση κατάλληλων διαβάσεων. Όμως και οι διαβάσεις αυτές, αν και είναι φυλασσόμενες, προκαλούν και αυτές με τη σειρά τους σοβαρά προβλήματα, καθώς έχουν προκληθεί αρκετά τροχαία ατυχήματα, κυρίως λόγω της ελλιπούς συντήρησής τους και της ανεπαρκούς φύλαξής τους. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο πολεοδομικό ιστό Βόλου – Νέας Ιωνίας υπάρχουν μόλις πέντε διαβάσεις, από τις οποίες οι τρεις είναι στο εσωτερικό του πολεοδομικού ιστού και οι υπόλοιπες δύο περιμετρικά. Στο σύνολο του Νομού υπάρχουν μόλις οκτώ διαβάσεις, δύο εκ των οποίων μάλιστα είναι αφύλακτες.

Εικόνα 5: Σιδηροδρομικός σταθμός Βόλου



Πηγή: Διαθέσιμο στο: <URL:
<http://www.panoramio.com/photo/3974612?source=wapi&referrer=kh.google.com>>
[πρόσβαση 20 Αυγούστου 2011]

1.4.6.3. Αεροπορικές υποδομές

Το πλησιέστερο αεροδρόμιο στην περιοχή απέχει περίπου 25 χλμ από το ΠΣ Βόλου και αποτελεί το μοναδικό αεροδρόμιο στην Περιφέρεια Θεσσαλίας. Είναι εγκατεστημένο στην περιοχή της Νέας Αγχιάλου, σε εγκαταστάσεις του στρατιωτικού αεροδρομίου. Το αεροδρόμιο λειτουργούσε από το 1991 σε εγκαταστάσεις του στρατιωτικού αεροδρομίου και στις 20 Οκτωβρίου 2010 εγκαινιάστηκε ο νέος αεροσταθμός, ο οποίος αναμένεται να δώσει ώθηση στην ανάπτυξη του τουρισμού της ευρύτερης περιοχής. Σήμερα πραγματοποιούνται πτήσεις εξωτερικού προς τις ευρωπαϊκές πόλεις: Βερολίνο, Αμβούργο, Ντίσελντορφ, Νυρεμβέργη, Βιέννη, Μιλάνο, Φρανκφούρτη, Ρώμη, Βρυξέλλες, Άμστερνταμ, καθώς και Ναυλωμένες πτήσεις Charter. Όσον αφορά στις εσωτερικές πτήσεις, προς το παρόν πραγματοποιούνται μόνο δύο δρομολόγια, ένα προς τη Μύκονο και ένα προς το Ηράκλειο. Τέλος, η διοίκηση του αεροδρομίου σε συνεργασία με το Δήμο Βόλου εξετάζει το ενδεχόμενο της πραγματοποίησης πτήσεων προς τη Ρωσία και συγκεκριμένα προς την πόλη του Ροστώβ⁴.

Το αεροδρόμιο είναι ζωτικής σημασίας για την τουριστική κυρίως ανάπτυξη του Νομού καθώς και του ΠΣ Βόλου. Η λειτουργία του συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της περιοχής καθώς και στην καλύτερη σύνδεση της περιοχής με τους προορισμούς του αεροδρομίου, είτε αυτοί είναι εσωτερικοί είτε εξωτερικοί. Το αεροδρόμιο παρουσιάζει μια συνεχή ανάπτυξη, διευρύνοντας το δίκτυο των αεροπορικών συνδέσεων και προορισμών που απευθύνεται.

⁴ Σπανός Φ.(24 Σεπτεμβρίου 2011) «Διερευνάται η καθιέρωση τσάρτερ από το Ροστώβ στο Βόλο», Εφημερίδα «Η ΘΕΣΣΑΛΙΑ», (15)

Εικόνα 6: Κρατικός Αερολιμένας Ν. Αγχιάλου



Πηγή: Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=212894>, [πρόσβαση 20 Σεπτεμβρίου 2011]

1.4.6.4. Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές έκαναν την εμφάνισή τους στον Ελλαδικό χώρο από την νεολιθική κιόλας εποχή και μέχρι σήμερα παρουσιάζουν μεγάλη ζήτηση. Στην ανάπτυξη και την εξέλιξή τους έπαιξε σημαντικό ρόλο η Νησιωτική Ελλάδα όπου εκεί οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν, αναγκαστικά εκ των συνθηκών, ευρέως διαδεδομένες. Στην περιοχή του Βόλου κάνουν την εμφάνισή τους κατά το τέλος της νεολιθικής εποχής και χρησιμοποιούνταν για την επικοινωνία της Θεσσαλίας με τις περιοχές της Μακεδονίας και της Θράκης. Από την εποχή εκείνη μέχρι και σήμερα, το λιμάνι του Βόλου παίζει σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, αποτελώντας το σημαντικότερο λιμάνι της Κεντρικής Ηπειρωτικής Ελλάδας.

Το λιμάνι κατασκευάστηκε στη σημερινή του τοποθεσία το 1888, από τον Γάλλο μηχανικό Trebouville και για την κατασκευή του χρειάστηκε η μεταφορά της κοίτης των ποταμών του Κραυσίδωνα και του Αναύρου στις σημερινές θέσεις τους. Το λιμάνι λειτουργεί από το 1893 και αποτελεί το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη⁵.

⁵ Διαθέσιμο στο: <URL:

<http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&argenkat=%CF%20%CB%C9%CC%C5%CD%C1%D3&arcode=110721171729>>, [πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012]

Εικόνα 7: Το σχέδιο των Γάλλων Τεχνικών για το λιμάνι του Βόλου, 1890 (Bibliothèque Nationale, Παρίσι).



Πηγή: Διαθέσιμο στο: <URL:

<http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&argenkat=%CF%20%CB%C9%CC%C5%CD%C1%D3&arcode=110721171729>>, [πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012]

Σήμερα το εμπορικό λιμάνι του Βόλου διακινεί διάφορα προϊόντα τα οποία είναι συσκευασμένα ή σε χύδην μορφή. Το επιβατικό λιμάνι συνδέεται σήμερα με τα νησιά των Βορείων Σποράδων, με το Παλαιό Τρίκερι και το Τρίκερι. Η κίνηση του επιβατικού λιμανιού από το 2005 και μετά παρουσίαζε ανοδική πορεία μέχρι και το 2010, ενώ φέτος παρουσίασε μια μικρή καμπή. Σημαντική είναι και η επισκεψιμότητα των κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Βόλου, όπου από το 2009 και μετά παρουσιάζεται μία σημαντική αύξηση στην κίνησή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2 ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ

Πέρα από το ΔΔ Βόλου, εξίσου σημαντικό είναι και το ΔΔ Νέας Ιωνίας. Αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο ΔΔ του ΠΣ Βόλου σε έκταση και σε πληθυσμό. Μέχρι και τα μέσα του 2010 αποτελούσε αυτοτελή Δήμο, ενώ πλέον αποτελεί υποσύνολο του νέου Δήμου Βόλου, σύμφωνα με το σχέδιο «Καλλικράτης».

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η ιστορία της Νέας Ιωνίας Μαγνησίας δεν έχει μεγάλο χρονικό βάθος καθώς αναφερόμαστε σε μία πόλη και σε ένα Δήμο που “γεννήθηκε” πριν από περίπου 86 χρόνια. Ξεκίνησε ως υποσύνολο και προάστιο της πόλης του Βόλου, στο οποίο είχαν εγκατασταθεί οι Έλληνες πρόσφυγες της Μικράς Ασίας, μετά από τον εμπρησμό της Σμύρνης τον Αύγουστο του 1922. Σήμερα, αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο Δημοτικό διαμέρισμα του Δήμου Βόλου, με μόνιμο πληθυσμό περίπου 33.000 κατοίκων, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, δεχόμενο όμως αρκετές επιρροές από τη πόλη του Βόλου.

Η προσέλευση των προσφύγων ήταν μεγάλη στην πόλη του Βόλου λόγω της εύκολης πρόσβασης αλλά και επιπλέον λόγω της προσφοράς εργασίας στην τότε αναπτυγμένη βιομηχανικά πόλη, στην οποία ήταν απαραίτητα τα πολλά εργατικά χέρια. Με το πέρασμα του χρόνου, στην πόλη του Βόλου ήρθαν και εγκαταστάθηκαν 13.773 πρόσφυγες⁶, από τους οποίους οι 1.828 ήρθαν μετά από την μικρασιατική καταστροφή ενώ οι υπόλοιποι 11.945 αργότερα. Η κατάσταση αυτή είχε ως επακόλουθο την τρομερή, για τα χρονικά, απότομη αύξηση του πληθυσμού των κατοίκων της πόλης του Βόλου, με αποτέλεσμα ο τοπικός πληθυσμός να αυξηθεί από 34.119 κατοίκους σε 47.892 μέσα σε διάστημα 6 χρόνων και συγκεκριμένα από το 1922 μέχρι το 1928. Από τις πόλεις της Θεσσαλίας, ο Βόλος ήταν η πόλη με τη μεγαλύτερη προσέλευση προσφύγων. Ο αριθμός των προσφύγων που δέχτηκε αντιστοιχούσε περίπου στο 29%

⁶ Χαστάογλου Β., Βόλος: το πορτραίτο της πόλης από τον 19^ο αιώνα έως σήμερα, β' έκδοση, Βόλος 2007, εκδόσεις Βόλος

του συνολικού πληθυσμού της, σε αντίθεση με τις υπόλοιπες πόλεις της Θεσσαλίας στις οποίες ο παραπάνω δείκτης ήταν πολύ μικρότερος. Συγκεκριμένα, στην πόλη της Λάρισας ο αριθμός των προσφύγων αντιστοιχούσε περίπου στο 17% του συνολικού πληθυσμού της (4.400 πρόσφυγες στους 25.861 κατοίκους), στην πόλη των Τρικάλων στο 3% (632 πρόσφυγες στους 22.117 κατοίκους) ενώ στην πόλη της Καρδίτσας αντιστοιχούσε μόλις στο 2,5% (327 πρόσφυγες στους 13.883 κατοίκους).

Οι πρόσφυγες μετά την εγκατάστασή τους στην πόλη του Βόλου, συγκεντρώθηκαν και δημιούργησαν συμπαγείς οντότητες σε διάφορες συνοικίες της πόλης του Βόλου, κυρίως όπου υπήρχαν κενοί χώροι, με πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα τις περιοχές στο τέρμα της οδού Ιωλκού καθώς και στην πλατεία Ρήγα Φεραίου, όπως αυτές φαίνονται αντίστοιχα στις εικόνες 8 και 9 παρακάτω.

Εικόνα 8: Καταυλισμός προσφύγων στο τέρμα της οδού Ιωλκού



Πηγή: Χαστάογλου Βίλμα, ΒΟΛΟΣ: Το πορτραίτο της πόλης, β' έκδοση, 2007, Βόλος, εκδόσεις Βόλος, σελ. 80.

Εικόνα 9: Καταυλισμός προσφύγων στην πλατεία Ρ. Φεραίου.



Πηγή: Χαστάογλου Βίλμα, ΒΟΛΟΣ: Το πορτραίτο της πόλης, β' έκδοση, 2007, Βόλος, εκδόσεις Βόλος, σελ. 81.

Η έντονη μετακίνηση των προσφύγων στην πόλη του Βόλου είχε ως αποτέλεσμα την απότομη αστικοποίηση του πληθυσμού και την εμφάνιση ορισμένων προβλημάτων. Ένα έντονο πρόβλημα ήταν αυτό της στέγασης και της περίθαλψης των προσφύγων, τα οποία έπρεπε να καλυφθούν άμεσα. Το ρόλο αυτό ανέλαβαν οι τοπικές αρχές με την παράλληλη στήριξη από διάφορες φιλανθρωπικές πρωτοβουλίες. Για την κάλυψη των παραπάνω αναγκών, στα τέλη του φθινοπώρου το 1924, κατασκευάζονται τα πρώτα σπίτια στην άγονη περιοχή του “Ξηροκάμπου” και εγκαθίστανται εκεί, για αρχή, περίπου 2.000 Έλληνες πρόσφυγες, ενώ ένα άλλο μεγάλο μέρος προσφύγων εγκαταστάθηκαν σε άλλες περιοχές μέσα στη πόλη του Βόλου, όπως στην περιοχή του παλιού Λιμεναρχείου, στην περιοχή του Οξυγόνου καθώς και στην περιοχή του Αναύρου.

Τα σπίτια που κατασκευάστηκαν στον Ξηρόκαμπο είναι γνωστά ως “Τετράγωνα” και αποτελούσαν τον πρώτο προσφυγικό συνοικισμό του Βόλου, τη “Νέα Ιωνία” και ήταν το πρώτο πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας που υλοποιήθηκε στη πόλη. Ο οικισμός οργανωνόταν σε τυπικό ορθογωνικό κάναβο, ο οποίος είχε αρκετές ομοιότητες με τον υφιστάμενο της πόλης του Βόλου. Παρά τις ομοιότητες, υπήρχαν αρκετές εμφανείς διαφορές, με χαρακτηριστικότερα παραδείγματα τους κατά πολύ στενότερους δρόμους, τα αρκετά μικρότερα οικοδομικά τετράγωνα και τη διαφορετική κατάτμησή τους. Επιπλέον, ο σχεδιασμός περιελάμβανε την ανάπτυξη ορισμένων κοινωνικών λειτουργιών, όπως τη δημιουργία πλατείας, εκκλησίας και ενός σχολείου. Για την κατασκευή του συνοικισμού έπρεπε να γίνουν ορισμένες αναγκαστικές απαλλοτριώσεις ιδιωτικών εκτάσεων. Για να επιτευχθούν οι απαλλοτριώσεις υπήρξε ειδική ρύθμιση στη νομοθεσία με τη μορφή των διαταγμάτων. Το έργο της κατασκευής των κτιρίων ανέλαβε το Ταμείο Περιθάλψεως.

Η κατασκευή του συνοικισμού ξεκίνησε από το κεντρικό τμήμα του και περιλάμβανε δέκα οικοδομικά τετράγωνα. Ο αρχικός συνοικισμός περιτριγυριζόταν από τις οδούς Μαιάνδρου, Μαγνησίας, Δημοκρατίας και Κρήτης. Η χορήγηση των κατοικιών περιελάμβανε ένα μικρό οικόπεδο μαζί με οίκημα. Τα κτίρια ήταν μονώροφα με εμβαδό 15 με 20 τ.μ., κατασκευασμένα σε οικόπεδα που εκτείνονταν από 23 έως 69 τ.μ. και η κατασκευή τους ήταν πέτρινη, με πιο συνηθισμένο υλικό το τσιμεντότουβλο. Οι χώροι υγιεινής ήταν τοποθετημένοι στο κέντρο των οικοδομικών τετραγώνων. Τα κτίρια είχαν τετράγωνη μορφή και για το λόγο αυτό είναι γνωστά ως «τετράγωνα». Το κόστος

αγοράς των κατοικιών κυμαινόταν από 5.500 έως 7.200 δρχ. Η αγορά γινόταν με τη χορήγηση δανείων και η αποπληρωμή τους γινόταν με τη μορφή δόσεων εντός δεκαπενταετούς χρονικού περιθωρίου. Τέλος, κατασκευάστηκαν και τέσσερα (4) διώροφα οικήματα απέναντι από την πλατεία, στα οποία στεγάστηκαν τα δύο σχολεία του συνοικισμού, το φαρμακείο καθώς και ο αστυνομικός σταθμός. Η μορφή των μονώροφων καθώς και των διώροφων κτιρίων φαίνεται στις παρακάτω εικόνες.

Εικόνα 10: Μορφή μονώροφων και διώροφων κτιρίων του οικισμού των «τετραγώνων»

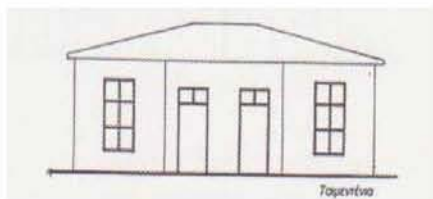


Πηγή: Χαστάογλου Βίλμα, ΒΟΛΟΣ: Το πορτραίτο της πόλης, β' έκδοση, 2007, Βόλος, εκδόσεις Βόλος, σελ. 81-82.

Μετά από περίπου ένα χρόνο, το καλοκαίρι του 1925, γίνεται επέκταση του συνοικισμού στα δυτικά της κεντρικής πλατείας και κατασκευάζονται εκεί δεκαεπτά (17) νέα οικοδομικά τετράγωνα. Σε αυτή τη νέα έκταση κατασκευάστηκαν τριακόσιες πενήντα έξι (356) νέες οικίες, οι οποίες πλέον κατασκευάζονται από τσιμέντο και η ποιότητα κατασκευής τους είναι σαφώς καλύτερη από αυτές των προγενέστερων. Το υλικό κατασκευής των κατοικιών ήταν και αυτό που έδωσε το όνομα στα νέα οικοδομικά τετράγωνα και γι' αυτό, αυτά είναι γνωστά ως τα “Τσιμεντένια”.

Στο μεγαλύτερο μέρος τους, είναι μονοκατοικίες με κεραμοσκεπές και έχουν εμβαδό περίπου 45 τ.μ. σε οικόπεδα με εμβαδό από 113 έως 156 τ.μ. Αυτές τοποθετούνται κυρίως μεταξύ των οδών Μαιάνδρου, Φιλαδελφείας, Δημοκρατίας και Κρήτης. Το κόστος αγοράς των κατοικιών αυτών κυμαινόταν από 21.700 έως 24.060 δρχ. Η μορφή τους φαίνεται στην παρακάτω εικόνα.

Εικόνα 11: Μορφή μονώροφων και διώροφων κτιρίων του οικισμού των «τσιμεντένιων»



Πηγή: Χαστάογλου Βίλμα, ΒΟΛΟΣ, το πορτραίτο της πόλης, β' έκδοση, 2007, Βόλος, εκδόσεις Βόλος, σελ. 81.

Το 1926, αφού ανακοινώνεται, ξεκινά η κατασκευή νέων οικημάτων σε ένα νέο τμήμα του συνοικισμού και συγκεκριμένα στην ανατολική πλευρά του. Επεκτεινόταν σε δεκαέξι (16) οικοδομικά τετράγωνα στα οποία θα κατασκευάζονταν 323 μικρά οικήματα. Τα οικήματα αποτελούνταν από προκατασκευασμένες κατοικίες, οι οποίες είχαν ελάχιστο εμβαδό 25 τ.μ. ενώ το εμβαδό του οικοπέδου ήταν κατά κανόνα 65 τ.μ. Η κατασκευή τους ήταν από ξύλινο σκελετό και η επένδυσή τους από αμίαντο ή από τσιμεντόπλακες, ενώ η σκεπή επενδυόταν με κεραμίδια. Ο νέος οικισμός περιβαλλόταν από τις οδούς Μ. Αλεξάνδρου, Πανόρμου, Αναξίμανδρου, Αναπαύσεως, Δημοκρατίας, Εγγλεζονησίου, Εφραιμίδου και Ικονίου. Τα σπίτια αυτά είναι γνωστά ως «Γερμανικά» και ονομάστηκαν έτσι διότι η κατασκευή τους χρηματοδοτήθηκε από τις αποζημιώσεις που πήρε το Ελληνικό κράτος από το Γερμανικό κράτος εξαιτίας του Α' Παγκόσμιου Πολέμου. Για τα κτίρια αυτά υπήρχε το πλάνο αντικατάστασής τους από άλλα σαφώς καλύτερα μέσα στα επόμενα χρόνια, κάτι όμως που δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ. Παράλληλα με τις κατοικίες, κατασκευάζονται ο Ιερός Ναός Ευαγγελισμού της Θεοτόκου (ή Ευαγγελίστρια) καθώς και η γέφυρα του Κραυσίδαωνα.

Το Μάρτιο του 1927 ξεκινά η κατασκευή ενός νέου μικρού τμήματος του συνοικισμού, με έκταση δύο οικοδομικών τετραγώνων, τα οποία φιλοξένησαν 104 κτίσματα. Τα κτίσματα είχαν 15 τ.μ. εμβαδό ενώ τα οικοπέδα είχαν από 22 μέχρι 30 τ.μ. εμβαδό. Πρόκειται για μονώροφα οικήματα, παρόμοια με τα οικήματα των «τετραγώνων», έχοντας τους χώρους υγιεινής στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων. Τα κτίσματα αυτά είναι γνωστά ως «Τζαμαλιώτικα» και οφείλουν το όνομά τους στο γεγονός ότι όσοι πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν εκεί, διέμεναν προσωρινά στις καπναποθήκες του Τούρκου Μουσταφά Τζαμαλή. Οι περιμετρικοί δρόμοι ήταν οι οδοί Μ. Αλεξάνδρου, Ικονίου, Δορυλαίου και Μαγνησίας. Η κατασκευή τους προήλθε από τη χρηματοδότηση της Εθνικής Τράπεζας.

Το 1928 με 1929 κατασκευάζεται ένα νέο τμήμα του συνοικισμού το οποίο αποτελούταν από είκοσι τρία (23) οικοδομικά τετράγωνα καθώς και από μία πλατεία. Οικοδομήθηκαν τριακόσιες (300) ισόγειες μεγάλες διπλοκατοικίες άνω των 100 τ.μ. και διέθεταν οικόπεδα από 150 έως και 190 τ.μ. Ήταν κατασκευασμένες από λιθοδομή και είχαν σκεπή με κεραμίδια. Το τμήμα αυτό είναι γνωστό ως «Πέτρινα». Χωροθετήθηκε μεταξύ των οδών Φιλαδελφείας, Τροίας, Θράκης, Προύσσης, Γανοχώρας, Ελλησπόντου, Μαιάνδρου, Θράκης και Κάδμου και η χρηματοδότησή τους έγινε από την ΕΑΠ.

Το 1929 γίνονται ορισμένες απαλλοτριώσεις εκ μέρους της Εθνικής Τράπεζας και στην έκταση αυτή εγκαθίσταται το στρατόπεδο, το οποίο είχε εμβαδό 212 στρέμματα. Το 1930 πραγματοποιείται μία απογραφή, η οποία έδειξε ότι στο χώρο του συνοικισμού κατοικούσαν 6.186 πρόσφυγες. Οι μέχρι τώρα όμως κατοικίες δεν μπορούσαν να καλύψουν τις απαιτούμενες ανάγκες για στέγαση. Για το λόγο αυτό, το 1931-32 ξεκινά η κατασκευή διακοσίων δώδεκα (212) νέων κατοικιών, οι οποίες είναι γνωστές ως «Καρταλίκια», ανατολικά του στρατοπέδου και επί των οδών Βενιζέλου, Μαιάνδρου, Κάδμου και Ιατρίδη. Η ονομασία τους προέρχεται από τον τότε Δήμαρχο Κώστα Καρτάλη. Στο μεγαλύτερο μέρος τους τα κτίρια αυτά ήταν ισόγεια, ενώ υπήρχαν και κάποια διώροφα. Το κόστος αγοράς τους ήταν 27.502 δρχ. για τα ισόγεια και 55.120 δρχ. για τα διώροφα.

Όλα αυτά τα συγκροτήματα κτιρίων αποτέλεσαν την συνολική συνοικία των προσφυγικών, η οποία διατηρείται ακόμα στο μεγαλύτερο μέρος της. Πολλά από αυτά κατοικούνται μέχρι και σήμερα με αποτέλεσμα να μην έχει χαθεί αυτός ο ιδιαίτερος χαρακτήρας του συνοικισμού.

Ο προσφυγικός οικισμός της Νέας Ιωνίας κατά το 1945, μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και την κατοχή του 1940 – 1944, άρχισε να μεγαλώνει και να επεκτείνεται με εντυπωσιακό ρυθμό. Άρχισαν όμως να εμφανίζονται αρκετά σοβαρά προβλήματα, όπως αυτά της ύδρευσης, της καθαριότητας, της κατασκευής δρόμων και πολλών ακόμη που παρουσιάζονται μέσα σε μία κοινωνία. Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων και εξαιτίας διάφορων πολιτικών προστριβών, ο προσφυγικός οικισμός Νέας Ιωνίας αποτέλεσε αυτοτελή και ξεχωριστό Δήμο από το Δήμο Βόλου (τότε Δήμος Παγασών) και μετονομάστηκε σε Δήμος Νέας Ιωνίας Βόλου. Η μετονομασία έγινε σε δύο ξεχωριστές φάσεις. Στην πρώτη φάση, μετονομάστηκε και ιδρύθηκε η Κοινότητα

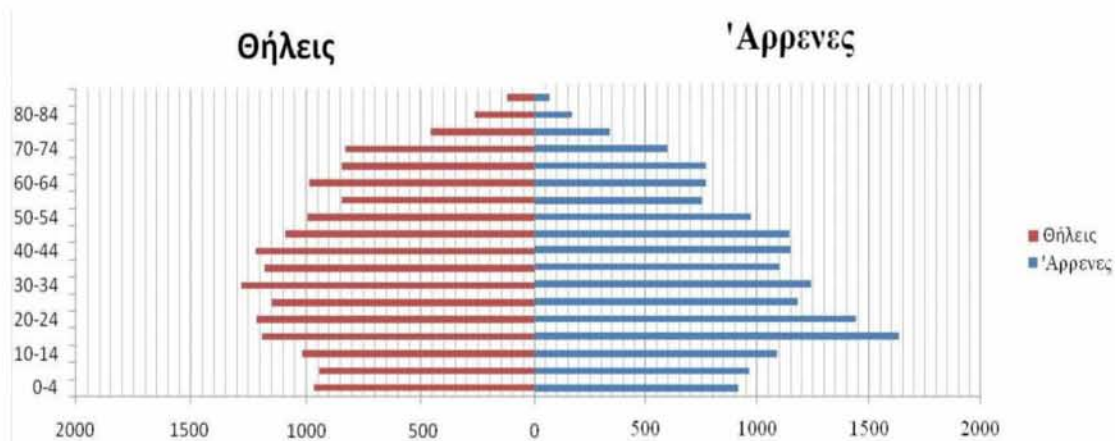
Νέας Ιωνίας με Νομοθετικό Διάταγμα, ΦΕΚ στις 26/09/1946, αριθμ. 17. Στη δεύτερη φάση, ιδρύθηκε ο Δήμος Νέας Ιωνίας με το ΦΕΚ/105/29 τον Μάιο του 1947, τεύχος Α'. Σήμερα η περιοχή της Νέας Ιωνίας αποχαρακτηρίστηκε από αυτοτελής Δήμος και αποτελεί πλέον δημοτικό διαμέρισμα του Δήμου Βόλου, μετά από τη συγχώνευση των Δήμων σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης «Ν. 3852/ 2010». Η πολεοδομική εξέλιξη και οργάνωση της Νέας Ιωνίας παρουσιάζεται στο παράρτημα στο χάρτη Α.2.

2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το ΔΔ της Νέας Ιωνίας είναι το δεύτερο μεγαλύτερο του ευρύτερου Δήμου Βόλου σε πληθυσμό, σύμφωνα με την επίσημη απογραφή της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής το 2001. Ο συνολικός μόνιμος πληθυσμός του Νομού Μαγνησίας ανερχόταν στις 205.005, με το ΔΔ Νέας Ιωνίας να είναι το δεύτερο μεγαλύτερο πληθυσμιακά του Νομού αλλά και του Δήμου με 33.000 περίπου (32.979) μόνιμους κατοίκους. Από το σύνολο των κατοίκων, το 26% ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 0-19 ετών, το 60% στην ηλικιακή ομάδα 20-64 ετών ενώ στην ομάδα από 65 και άνω ανήκει το 14%.

Το ΔΔ Νέας Ιωνίας απαρτίζεται από δύο τοπικά διαμερίσματα, το τοπικό διαμέρισμα Νέας Ιωνίας, το οποίο περιλαμβάνει τις περιοχές της Νέας Ιωνίας, το Κλίμα, το Φυτόκο και τα Μελισσάτικα, και το τοπικό διαμέρισμα Γλαφυρών, που απαρτίζεται από την περιοχή των Γλαφυρών. Το ΤΔ Νέας Ιωνίας σύμφωνα με την απογραφή του 2001 είχε πληθυσμό 32.662 κατοίκους, ενώ το ΤΔ Γλαφυρών είχε μόλις 317 κατοίκους. Παρατηρώντας τον πληθυσμό του ΔΔ, μέσα από την πληθυσμιακή πυραμίδα, συμπεραίνουμε ότι το ΔΔ χαρακτηρίζεται από ώριμο πληθυσμό, καθώς υπάρχει μεγάλη πληθυσμιακή ανάπτυξη για τα άτομα ηλικίας από 15 έως 25 ετών, αλλά παράλληλα παρατηρούμε ότι μεγάλος είναι και ο πληθυσμός των ατόμων ηλικίας 65 ετών και άνω. Η πυραμίδα του πληθυσμού του ΔΔ είναι ώριμου πληθυσμού, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 3: Πληθυσμιακή πυραμίδα του ΔΔ Νέας Ιωνίας Βόλου.



Πηγή: ΕΣΥΕ, ίδια επεξεργασία

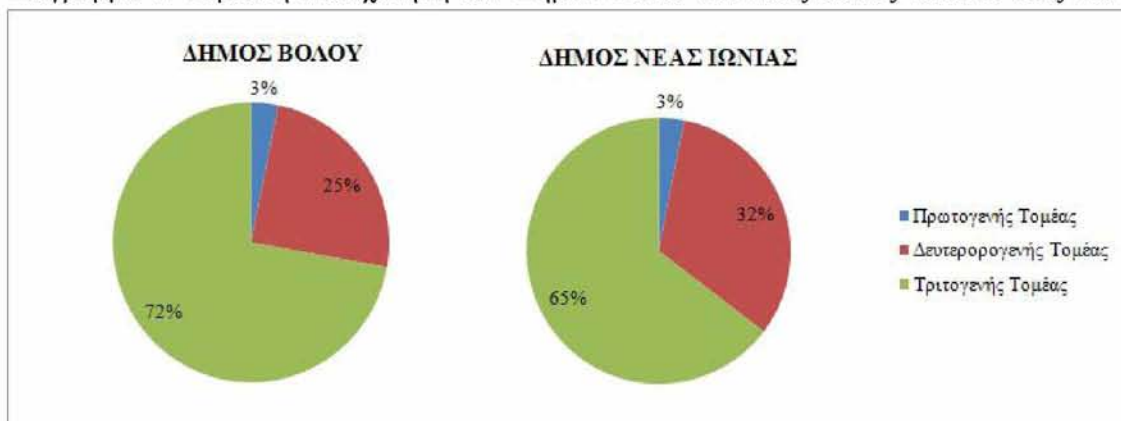
Σημαντικό είναι να εξετάσουμε και το δείκτη γήρανσης του ΔΔ καθώς και τη διακύμανσή του ανάμεσα στα έτη 1991 και 2001, καθώς μόνο για αυτά έχουμε τις απαραίτητες πληροφορίες. Ο δείκτης για το 2001 ανέρχεται στο 14, ενώ για το 1991 στο 11, με αποτέλεσμα να παρατηρείται μια σημαντική διαφορά ανάμεσα στα δύο χρόνια αναφοράς μας (Εργαστήριο Δημογραφικών & Κοινωνικών Αναλύσεων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας). Παρατηρούμε έτσι ότι μέσα στο πέρασμα του χρόνου, ο πληθυσμός του ΔΔ ολοένα και γίνεται γηραιότερος, όπως πραγματοποιείται και στο σύνολο της χώρας.

2.3 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

2.3.1. Οικονομικά χαρακτηριστικά

Το ΔΔ της Νέας Ιωνίας, σήμερα αλλά και όταν ακόμη αποτελούσε αυτοτελή Δήμο, παρουσιάζει ορισμένες ομοιότητες, αλλά και διαφορές όσον αφορά στα οικονομικά χαρακτηριστικά με το Δήμο Βόλου. Αν και οι δύο οικονομικές κοινότητες δρουν στον ίδιο εδαφικό χώρο και μάλιστα με πολλές αλληλεπιδράσεις μεταξύ τους, παρατηρούνται αρκετές διαφορές. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι ο Δήμος Βόλου αποτελεί οικισμό 2^{ου} επιπέδου, ενώ αντίθετα ο πρώην Δήμος Νέας Ιωνίας αποτελούσε οικισμό 3^{ου} επιπέδου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να διαφοροποιείται η τομεακή απασχόληση, όπως αυτή παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 4: Τομεακή απασχόληση των Δήμων Βόλου και Νέας Ιωνίας κατά το έτος 2001.



Πηγή: ΕΣΥΕ, ίδια επεξεργασία

Είναι εύκολο να παρατηρήσει κανείς ότι οι διαφορές εντοπίζονται στην απασχόληση στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Ο οικισμός της Νέας Ιωνίας παρουσιάζει μια διαφορά επτά (7) ποσοστιαίων μονάδων στο δευτερογενή τομέα, κάτι το οποίο είναι αναμενόμενο, καθώς η οικονομία του Βόλου έχει πιο τριτογενή χαρακτήρα.

2.3.2. Εκπαίδευση

Στο ΔΔ της Νέας Ιωνίας, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, λειτουργούν 17 νηπιαγωγεία, 12 δημοτικά σχολεία καθώς και δύο ειδικά σχολεία. Αντίστοιχα, όσον αφορά στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, μέσα στα όρια του ΔΔ λειτουργούν τρία δημόσια γυμνάσια σχολεία και ένα ιδιωτικό, καθώς και δύο ενιαία λύκεια, τρία τεχνικά εκπαιδευτικά λύκεια καθώς και ένα τεχνικό επαγγελματικό εκπαιδευτήριο ειδικής αγωγής. Τα διάφορα εκπαιδευτικά ιδρύματα καλύπτουν τις ανάγκες για εκπαίδευση του ΔΔ χωρίς να παρουσιάζονται ιδιαίτερα προβλήματα.

Επιπλέον, μέσα στα όρια του ΔΔ, λειτουργεί και ένα παράρτημα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, η Γεωπονική Σχολή, η οποία αποτελείται από το Τμήμα Γεωπονίας Φυτικής Παραγωγής και Αγροτικού Περιβάλλοντος και από το Τμήμα Γεωπονίας Ιχθυολογίας και Υδάτινου Περιβάλλοντος.

Τα σχολεία της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης είναι χωροθετημένα σε όλη τη γεωγραφική έκταση του ΔΔ, χωρίς να παρουσιάζεται ιδιαίτερη συγκέντρωση σε μια πολεοδομική ενότητα. Σε αντίθεση με τα παραπάνω, τα σχολικά συγκροτήματα της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και ιδιαίτερα τα λύκεια και τα τεχνικά επαγγελματικά σχολεία είναι

χωροθετημένα στο ανατολικό τμήμα του ΔΔ, παρουσιάζοντας έτσι μία σχετική συγκέντρωση σε σχέση με τον υπόλοιπο πολεοδομικό ιστό του ΔΔ.

2.3.3. Υγεία – Πρόνοια

Οι ανάγκες των κατοίκων του ΔΔ για υγεία και πρόνοια καλύπτονται σε μεγάλο βαθμό από τις διάφορες υποδομές υγείας του ΔΔ Βόλου, που παρουσιάστηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο αυτής της μελέτης. Παρ’ όλα αυτά, υπάρχουν ορισμένοι οργανισμοί οι οποίοι δραστηριοποιούνται στην κάλυψη μέρους της υγειονομικής περίθαλψης των κατοίκων του ΔΔ, ιδιαίτερα δε των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Ένας από τους σημαντικότερους οργανισμούς είναι ο Οργανισμός Ανοικτής Προστασίας Παιδιού και Φροντίδας Οικογένειας (Ο.Α.Π.Π.Φ.Ο.). Σκοπός του οργανισμού είναι η σωστή προετοιμασία των προνήπιων των δημοτών για την ομαλή προσαρμογή τους στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση. Επιπρόσθετα, λειτουργούν και περιφερειακά ιατρεία υπό την αρμοδιότητα του ΙΚΑ καθώς και πλήθος ιδιωτικών ιατρείων. Πρέπει να αναφέρουμε ότι μέσα στα όρια του ΔΔ, στις εγκαταστάσεις του Πανθεσσαλικού σταδίου, λειτουργεί ένα παράρτημα - περίπτερο του Γενικού Νοσοκομείου Βόλου, το οποίο αποτελείται από ένα τηλεφωνικό κέντρο καθώς και από ένα χώρο στάθμευσης δύο ασθενοφόρων. Σημαντική θα ήταν και η λειτουργία ενός κέντρου υγείας, όπως αυτό είχε προγραμματιστεί από το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Δήμου Νέας Ιωνίας, το οποίο όμως δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι στο ΔΔ λειτουργούν 4 ΚΑΠΗ, με περίπου 1200 μέλη, σε αντίθεση με το ΔΔ Βόλου όπου λειτουργούν μόνο τρία. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι το ΔΔ Νέας Ιωνίας έχει γηραιότερο πληθυσμό σε σχέση με τον αντίστοιχο του Βόλου.

2.3.4. Πολιτισμός

Το ΔΔ Νέας Ιωνίας χαρακτηρίζεται από την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά του. Εξαιτίας της μικρασιατικής κληρονομιάς, ο πολιτιστικός χαρακτήρας του ΔΔ είχε πάντα μεγάλη σημασία για τους κατοίκους της περιοχής. Για το λόγο αυτό, ήταν πάντα μεγάλη η δράση διαφόρων μικρών πολιτιστικών συλλόγων ποικίλου είδους και χαρακτήρα.

Η σημαντικότερη πολιτιστική κληρονομιά του ΔΔ είναι το Μουσείο Μεταξιού που είναι εγκατεστημένο στη συμβολή των οδών Αναπαύσεως με Καραμπατζάκη. Το μεταξουργείο ξεκίνησε την λειτουργία του το 1924, από τους αδερφούς Γεώργιο και Αλέξανδρο Ετμεκτζόγλου. Το 1995 το κτίριο κρίθηκε διατηρητέο και εντάχθηκε στο πρόγραμμα URBAN για την αποκατάστασή του. Στο κτιριακό συγκρότημα σήμερα στεγάζεται το Μουσείο Προπολεμικής Μεταξοβιομηχανίας, στο οποίο εκτίθενται διάφορα μηχανήματα τα οποία έχουν συντηρηθεί καταλλήλως. Στον ίδιο χώρο, συστεγάζεται το ΚΕΠ Ν. Ιωνίας καθώς και διάφορα εργαστήρια, όπως για παράδειγμα το Εργαστήριο Κοσμημάτων, το Εργαστήριο Κεραμικών, το Εργαστήριο Αγιογραφίας κτλ. Δεν πρέπει να παραλείψουμε ότι στο κτίριο υπάρχει και μια αίθουσα πολλαπλών χρήσεων που συχνότερα χρησιμοποιείται για την προβολή κινηματογραφικών ταινιών. Επίσης, ο χώρος διατίθεται σε ορισμένους συλλόγους για την εκδήλωση ορισμένων δραστηριοτήτων. Τέλος, ο χώρος του μεταξουργείου διαθέτει ένα χώρο εκθέσεων, μια καφετέρια – εστιατόριο και έναν υπαίθριο χώρο κατάλληλο για την διεξαγωγή διαφόρων γεγονότων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Πρέπει να σημειωθεί ότι στον ίδιο χώρο λειτουργεί και ένας ραδιοφωνικός σταθμός.

Επιπλέον στο Δ.Δ. Νέας Ιωνίας λειτουργεί και το Μουσείο Εθνικής Αντιστάσεως στην περιοχή των προσφυγικών στην οδό Χρήστου Λούλη 33, πλησίον την εκκλησίας Ευαγγελίστριας. Τέλος, λειτουργεί και το Μουσείο του Ιερού Ναού Ευαγγελίστριας, το οποίο είναι εγκατεστημένο εντός του οικήματος του Ναού στο κέντρο της Νέας Ιωνίας.

Σημαντικό ρόλο στην πολιτιστική ανάπτυξη του ΔΔ έπαιξε και παίζει το πολιτιστικό κέντρο του ΔΔ, το οποίο αποτελείται από ένα Πολιτιστικό Πολυχώρο, εκθεσιακούς χώρους, συνεδριακούς χώρους, θέατρο καθώς και χώρους οπτικοακουστικών μέσων. Τέλος, μια σημαντική υποδομή είναι το ανοικτό (θερινό) δημοτικό αμφιθέατρο που βρίσκεται εντός του άλσους της Νέας Ιωνίας και το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για την εκδήλωση συναυλιών και για την παράσταση ορισμένων μικρών θεατρικών ομάδων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

2.3.5. Υπηρεσίες Διοίκησης

Σήμερα πλέον υπάρχουν ορισμένα υποκαταστήματα διοικητικών υπηρεσιών, καθώς ένα μέρος τους καταργήθηκε ή μεταφέρθηκε μετά την ενοποίηση των δύο Δήμων, σύμφωνα

με το σχέδιο «Καλλικράτης». Τα μοναδικά υποκαταστήματα τα οποία υπάρχουν και λειτουργούν σήμερα είναι το υποκατάστημα του ΙΚΑ, το υποκατάστημα της Δ.Ο.Υ. καθώς και το υποκατάστημα του ενιαίου Δήμου βόλου, που εγκαθίσταται στο πρώην Δημαρχείο Νέας Ιωνίας.

Το υποκατάστημα του ΙΚΑ εντοπίζεται στο πολεοδομικό κέντρο της Νέας Ιωνίας, στον πεζόδρομο της οδού Λεωφόρου Ειρήνης. Αποτελείται από ένα συγκρότημα δύο κτιρίων, από τα οποία το ένα φιλοξενεί τα περιφερειακά ιατρεία, ενώ το άλλο τις διοικητικές υπηρεσίες. Το κτίριο των ιατρείων παρουσιάζει ορισμένα προβλήματα που δυσχεραίνουν την εύρυθμη λειτουργία τους. Κάποια από αυτά είναι ο περιορισμένος φωτισμός και ο ελλιπής αερισμός του κτιρίου λόγω των μικρών παράθυρων που διαθέτει και επιπλέον η δύσκολη προσβασιμότητά του, παρόλο που βρίσκεται στο κέντρο της Νέας Ιωνίας. Αν και το κτίριο περικλείεται από τρεις δρόμους, οι δύο εκ αυτών είναι αρκετά στενοί με αποτέλεσμα πολλές φορές να είναι αδύνατη η κυκλοφορία των αυτοκινήτων και σε ορισμένες περιπτώσεις και των πεζών, ενώ ο τρίτος δρόμος είναι πεζόδρομος. Το πρόβλημα αυτό γίνεται πιο έντονο αν το συνδυάσουμε και με την έλλειψη χώρου στάθμευσης πλησίον του ΙΚΑ.

Επίσης, σημαντικές είναι και οι αδυναμίες των κτιριακών υποδομών της Δ.Ο.Υ. Νέας Ιωνίας, καθώς είναι εγκατεστημένη σε δύο μονώροφα κτίρια στην περιοχή του Αγίου Νεκταρίου. Τα κτίρια αυτά είναι πολύ παλιά, με ελλιπείς χώρους και υποδομές. Επιπλέον, η προσβασιμότητά τους είναι περιορισμένη καθώς εξυπηρετείται μόνο από μία γραμμή του αστικού ΚΤΕΛ, η οποία με τη σειρά της εξυπηρετεί μόνο το ανατολικό τμήμα της πολεοδομικού ιστού του ΔΔ.

2.3.6. Δίκτυο μεταφορών

Οι μεταφορές στο ΔΔ πραγματοποιούνται κυρίως μέσω του οδικού δικτύου και σε πολύ μικρότερο ποσοστό μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου. Αν και η χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, η ύπαρξη του εξακολουθεί να προκαλεί ποικίλα προβλήματα κυρίως στη Νέα Ιωνία, καθώς το μεγαλύτερο μέρος της διέρχεται μέσα από το οικιστικό ιστό της. Ένα βασικό πρόβλημα είναι ο διαχωρισμός του ιστού της πόλης, δημιουργώντας έτσι ένα “τείχος” μεταξύ των περιοχών από όπου διέρχεται η γραμμή, διακόπτοντας έτσι την επικοινωνία αυτών των

περιοχών. Σημαντικότερο όμως πρόβλημα είναι η ύπαρξη και λειτουργία των ισόπεδων κόμβων του οδικού δικτύου με το σιδηροδρομικό. Οι παραπάνω κόμβοι, αν και φυλασσόμενοι, εξαιτίας της παλαιότητάς και της κακής συντήρησής τους, σε πολλές περιπτώσεις δε λειτουργούν ή λειτουργούν εσφαλμένα με άμεσο αποτέλεσμα την πρόκληση ατυχημάτων.

Οι πρώτοι δρόμοι στο ΔΔ άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους παράλληλα με την πρώτη πολεοδομική οργάνωση του ΔΔ, περί το 1924. Ο πρώτος δρόμος που κατασκευάστηκε είναι η Λεωφόρος Ειρήνης, γνωστός και ως “φαρδύς”, με τον οποίο συνδεόταν ο οικισμός της Νέας Ιωνίας με τον αντίστοιχο του Βόλου. Αποτελεί ακόμα και σήμερα ίσως την κεντρικότερη οδό του ΔΔ. Πέρα από αυτή, οι άλλοι σημαντικότεροι οδοί είναι οι: Αναπαύσεως, Παρασκευοπούλου, Φυτόκου, Βενιζέλου, Μαιάνδρου και Εθνικών Αγώνων. Εκτός όμως από τις κεντρικές οδούς, όπως είναι εύλογο, υπάρχει κι ένα δίκτυο από συλλεκτήριους οδούς, εξίσου σημαντικό για την εύρυθμη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Οι συλλεκτήριοι οδοί είναι οι: Δοξοπούλου, Μελίνας Μερκούρη, Μήτσου Παπαρήγα, Φιλαδελφείας, Βυζαντίου, Μυτιλήνης και Κυρίλλου. Από τους παραπάνω οδικούς άξονες, αυτοί που παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα προβλήματα, εξαιτίας κυρίως της κυκλοφοριακής συμφόρησης, είναι η Λεωφόρος Ειρήνης και η Αναπαύσεως. Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως εκεί καθώς οι παραπάνω οδοί αποτελούν τις δύο κεντρικές αρτηρίες, από τις τέσσερις συνολικά, με τις οποίες ενώνεται το ΔΔ Νέας Ιωνίας με το ΔΔ Βόλου. Το πρόβλημα γίνεται εντονότερο από τη παράνομη στάθμευση των οχημάτων παραπλεύρως των οδών, με αποτέλεσμα πολλές φορές να εμποδίζεται η ομαλή κυκλοφορία ακόμα και των πεζών.

Σημαντικό ρόλο παίζει και η αστική συγκοινωνία η οποία εξυπηρετεί στο μεγαλύτερο μέρος του το ΔΔ. Στην περιοχή της Νέας Ιωνίας υπάρχουν πέντε γραμμές αστικής συγκοινωνίας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της. Συγκεκριμένα, είναι οι: η γραμμή 1 (Αναυρος – Νέα Ιωνία), η γραμμή 2 (Αμπελόκηποι), η γραμμή 3 (Ν. Δημητριάδα), η γραμμή 10 (Μελισσάτικα) και η γραμμή 11 (Νέο κοιμητήριο). Υπάρχουν όμως αρκετά προβλήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας. Οι βασικές γραμμές με τις οποίες εξυπηρετείται το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων είναι οι γραμμές 1, 2 και 3. Οι υπόλοιπες γραμμές, αν και διέρχονται μέσα από το ΔΔ, παρουσιάζουν αδυναμία στην κάλυψη της μεταφορικής ανάγκης των

κατοίκων, καθώς η περιοδικότητα τους είναι αραιή, με πολλές φορές να φτάνει και τα 20 με 25 λεπτά ανά δρομολόγιο.

2.4. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Ο πολεοδομικός ιστός της Νέας Ιωνίας, όπως έχουμε αναφέρει και παραπάνω, πρωτοεμφανίστηκε το 1924. Αναπτύχθηκε σε μία περιοχή η οποία διαχωριζόταν από την περιοχή του Βόλου με φυσικά και τεχνητά όρια, όπως η κοίτη του ποταμού Κραυσίδωνα και η σιδηροδρομική γραμμή, σε συνέπεια σήμερα ο πολεοδομικός χώρος να περικλείεται από τα όρια αυτά και να υπάρχει περιορισμός στην επικοινωνία με τον αστικό ιστό του Βόλου. Σήμερα, ο πολεοδομικός ιστός της Νέας Ιωνίας περικλείεται από τον ποταμό Κραυσίδωνα, τη σιδηροδρομική γραμμή, τον ποταμό Ξεριά καθώς και τον οδικό άξονα του περιφερειακού με αποτέλεσμα σε αρκετές περιπτώσεις να δυσχεραίνεται η επικοινωνία και η γειτνίαση με τις πλησίον περιοχές.

Ο πολεοδομικός ιστός αναπτύχθηκε γύρω από τον αρχικό οικισμό σε μορφή καννάβου, ακολουθώντας το Ιπποδάμειο σύστημα του Βόλου. Επειδή η Νέα Ιωνία αποτελούσε προάστιο του Βόλου και λόγω του άπλετου χώρου που υπήρχε, αρκετές υποδομές είχαν εγκατασταθεί σε αυτό το υποβαθμισμένο προάστιο. Μερικές από αυτές ήταν το παλαιό νεκροταφείο, το στρατόπεδο καθώς και οι αποθήκες του σιδηροδρομικού σταθμού. Παρομοίως, αρκετά εργοστάσια και βιοτεχνίες είχαν εγκατασταθεί στην περιοχή. Πολλές από τις παραπάνω εγκαταστάσεις υπάρχουν και λειτουργούν μέχρι και σήμερα, οι οποίες όμως έχουν πλέον περικυκλωθεί από τον αστικό ιστό και συνεπώς και από κατοικίες. Εξαιτίας της πάσης λειτουργίας ή της μεταφοράς σε άλλο χώρο ορισμένων από τις παραπάνω εγκαταστάσεις, έχουν δημιουργηθεί ορισμένα αστικά κενά. Με τον όρο αστικό κενό νοούνται οι κενοί χώροι που προέκυψαν από την κατεδάφιση παλαιών ή εγκαταλελειμμένων κτιρίων, εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές – βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, περιοχές χωρίς ξεκάθαρο νομικό καθεστώς, αδόμητα οικόπεδα καθώς και χώροι εγκαταστάσεων παλαιών στρατοπέδων, αεροδρομίων και λιμανιών, οι οποίοι διασπούν και προκαλούν ασυνέχειες στον αστικό ιστό⁷.

⁷ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, τεύχος 55 – περίοδος Β, http://www.sadas-pea.gr/old/ARXITEKTONES_55.pdf, 17 Φεβρουαρίου 2012

Ο πολεοδομικός χώρος του ΔΔ χαρακτηρίζεται από πολλά αστικά κενά, διάσπαρτα μέσα στον ιστό, με αποτέλεσμα να διασπάται ο αστικός χώρος δημιουργώντας μεγάλα κενά. Τα αστικά κενά που μπορούμε να εντοπίσουμε στην Νέα Ιωνία είναι η έκταση του στρατοπέδου έπειτα από την απομάκρυνσή του, το παλαιό νεκροταφείο, οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου Βαμβακουργίας και οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου της Μεταλλοβιομηχανίας “ΜΕΤΚΑ”, οι εγκαταστάσεις αποθηκών του ΟΣΕ καθώς και ο υποσταθμός της ΔΕΗ, όπως παρουσιάζονται στον χάρτη Α.3. στο παράρτημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ «Οικισμός Τετράγωνα»

Η περιοχή μελέτης μας, όσον αφορά στον αστικό της χαρακτήρα, αποτελείται από τον προσφυγικό οικισμό «Τετράγωνα», ο οποίος αποτελεί τον πρώτο καταυλισμό της Νέας Ιωνίας και αποτελεί τον πυρήνα του πολεοδομικού ιστού της. Είναι δομημένος εκατέρωθεν της Λεωφόρου Ειρήνης. Τα σύνορα των “τετραγώνων” καθορίζονται από τις οδούς Δημοκρατίας, Μαγνησίας, Μαιάνδρου, Ικάρων, Εθνικών Αγώνων, Βενιζέλου, Μαιάνδρου και Κρήτης. Πρόκειται για ένα υποσύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος, το οποίο απαρτίζεται από ογδόντα οκτώ (88) οικοδομικά τετράγωνα και έχει περίπου εμβαδό 70 στρεμμάτων, χωρίς τους κοινόχρηστους χώρους (ιδία επεξεργασία).

3.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι χρήσεις γης του ΔΔ της Νέας Ιωνίας παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία, με τη γενική κατοικία να καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό. Το αστικό πράσινο είναι διεσπαρμένο μέσα σε όλο τον αστικό ιστό του ΔΔ, εντοπίζοντας τη μεγαλύτερη ενότητα πρασίνου στο πολιτιστικό άλσος, στο κέντρο σχεδόν του πολεοδομικού ιστού. Πρέπει να σημειωθεί ότι το αστικό πράσινο κατέχει μεγάλο ποσοστό του αστικού χώρου και συγκρινόμενο με το αντίστοιχο ποσοστό του ΔΔ Βόλου παρουσιάζεται ακόμα μεγαλύτερο. Υπολογίζοντας την έκταση που καταλαμβάνει το πράσινο, σε σχέση με την έκταση του ιστού του κάθε ΔΔ, παρατηρούμε ότι για το ΔΔ Νέας Ιωνίας το πράσινο αποτελεί το 11,1% της συνολικής έκτασης, ενώ αντίθετα για το ΔΔ Βόλου μόλις το 7,5%. Σημαντική είναι και η παρουσία βιομηχανικών και βιοτεχνικών χρήσεων.

Αν εξειδικεύσουμε στην περιοχή μελέτης μας, αναφερόμαστε σε ογδόντα οκτώ (88) οικοδομικά τετράγωνα και εξετάζοντας τις χρήσεις γης στη συγκεκριμένη περιοχή, υπάρχει πολυπληθής συγκέντρωση χρήσεων γης μιας και αποτελεί μέρος του τοπικού

κέντρου της Νέας Ιωνίας. Συγκεντρώνει πλήθος βασικών αλλά και αρκετών ειδικών χρήσεων γης καθώς και κεντρικών χρήσεων.

Παρατηρώντας το χάρτη των χρήσεων γης, βλέπουμε ότι η γενική εικόνα που παρουσιάζουν τα οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται εκατέρωθεν τον οδικών αξόνων είναι ότι χαρακτηρίζονται από εμπορική χρήση, ενώ τα υπόλοιπα τετράγωνα χαρακτηρίζονται κυρίως από κατοικία. Έτσι, εκατέρωθεν των οδών Μαιάνδρου και Λεωφόρου Ειρήνης είναι έντονη η παρουσία του λιανικού εμπορίου καθώς και ορισμένων χώρων αναψυχής (καφενείων) και ορισμένων εστιατορίων. Δεν υπάρχουν όμως μόνο αυτές οι χρήσεις γης. Στην περιοχή συγκεντρώνονται ορισμένες διοικητικές υπηρεσίες, όπως είναι το παράρτημα της τοπικής αυτοδιοίκησης (το κτίριο του πρώην Δημαρχείου της Νέας Ιωνίας) καθώς και τα γραφεία και οι διοικητικές υποδομές του ΙΚΑ του παραρτήματος Νέας Ιωνίας. Στον ίδιο χώρο λειτουργούν και τα περιφερειακά ιατρεία του. Τέλος, στην περιοχή εντοπίζεται και το μοναδικό κατάστημα των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Ανατολικά του ΙΚΑ, παρατηρούμε ένα οικοδομικό τετράγωνο το οποίο αποτελεί εξ' ολοκλήρου χώρο εκπαίδευσης. Συγκεκριμένα, συναντάμε δύο νηπιαγωγεία καθώς και δύο δημοτικά σχολεία τα οποία λειτουργούν στον ίδιο χώρο και μοιράζονται τον ίδιο προαύλιο χώρο.

Στο κέντρο περίπου της περιοχής δεσπόζει ο Ιερός Ναός Ευαγγελισμού της Θεοτόκου (ή αλλιώς Ευαγγελίστρια), ο οποίος αποτελεί τη μητρόπολη της Νέας Ιωνίας. Ο προαύλιος χώρος της εκκλησίας αποτελεί ένα από τα αστικά πάρκα της περιοχής, ο οποίος παρουσιάζει μεγάλη επισκεψιμότητα και διαχωρίζεται από την κυκλοφορία των οχημάτων από ένα περιμετρικό πέτρινο τοίχο ύψους περίπου ογδόντα (80) εκατοστών. Έπειτα από απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, ο χώρος της πλατείας θα ανακατασκευαζόταν, θα γκρεμιζόταν το πέτρινο τοίχιο, θα καταργούταν η κυκλική κυκλοφορία των οχημάτων, η οποία θα πραγματοποιούταν μόνο από το ανατολικό ημικύκλιο, με διαπλάτυνση της οδού, και τέλος στον προαύλιο χώρο θα εναρμονιζόταν το δυτικό ημικύκλιο της οδού. Μετά από έντονες αντιδράσεις των κατοίκων της περιοχής, αλλά και μεγάλου μέρους της κοινωνίας της Νέας Ιωνίας, το σχέδιο αυτό απορρίφθηκε.

Σήμερα ο χώρος της πλατείας ανακατασκευάζεται μετά από νέα απόφαση του δημοτικού συμβουλίου στις 24 Αυγούστου 2011, αφού επανασχεδιάστηκε η ανάπλαση της πλατείας, διατηρώντας την κυκλική κυκλοφορία των οχημάτων. Η πλατεία θα αποτελείται από μικρότερα πλακόστρωτα τμήματα και από μεγαλύτερους χώρους πρασίνου σε σχέση με την προϋπάρχουσα μορφή της. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα μνημεία που υπάρχουν ήδη στο χώρο θα διατηρηθούν. Η ανάπλαση της πλατείας, η οποία χρηματοδοτείται αποκλειστικά μέσα από το ΕΣΠΑ, έχει ήδη αρχίσει να πραγματοποιείται και παρουσιάζεται στις παρακάτω εικόνες.

Εικόνα 12: πλατεία Ευαγγελίστριας (πριν και μετά)



Πηγή: maps.live.com, Διαθέσιμο στο: <URL:

http://www.e-volos.gr/el/topika_1/etoimi_i_teliki_texniki_ekdesei_kai_maketes_gia_tin_anaplasti_tis_plateias_euaggelistrias_photos.html, [πρόσβαση 13 Φεβρουαρίου 2012]

Έναντι της εκκλησίας, στη δυτική πλευρά της, εντοπίζεται το Μουσείο Εθνικής Αντιστάσεως καθώς και το υποκατάστημα της Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος, ενώ στην ανατολική πλευρά της εντοπίζεται ένα ξενοδοχείο, το οποίο αποτελεί και τη μοναδική ξενοδοχειακή μονάδα στη Νέα Ιωνία.

Εκατέρωθεν της Λεωφόρου Ειρήνης είναι έντονη η παρουσία του εμπορίου με ανάμεικτη τη χρήση της αναψυχής, κυρίως εστιατορίων-ταχυφαγείων, τα οποία εντοπίζονται στα ισόγεια των κτιρίων. Παράλληλα, στους ορόφους των κτιρίων είναι έντονη η παρουσία ιατρείων καθώς και κατοικιών, με αποτέλεσμα πολλές φορές να δημιουργούνται συγκρούσεις χρήσεων μεταξύ της κατοικίας και των γραφείων παροχής υπηρεσιών. Παρόμοια κατάσταση παρουσιάζεται και στην οδό Μαιάνδρου, στις ισόγειες χρήσεις της οποίας όμως παρατηρούνται κατά κύριο λόγο χρήσεις αναψυχής

και εστίασης, αντί του εμπορίου. Τέλος, όσο απομακρυνόμαστε από τους κεντρικούς άξονες, εντοπίζονται χρήσεις αμιγούς κατοικίας καθώς και γενικής κατοικίας. Τα παραπάνω παρουσιάζονται στο χάρτη Α.4 στο παράρτημα.

3.2 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Στο Δήμο της Νέας Ιωνίας παρατηρείται ότι υπάρχουν τρεις αρκετά μεγάλες εκτάσεις εντός του σχεδίου πόλης, οι οποίες ανήκουν σε δημόσιους ή σε κρατικούς φορείς. Μάλιστα, οι δύο από τις τρεις περιοχές εντοπίζονται πλησίον του αστικού κέντρου του Δήμου με αποτέλεσμα να διακόπτεται η οικιστική συνέχεια της πόλης και να δημιουργούνται έτσι «αστικά κενά» εντός του πολεοδομικού ιστού. Εντός του σχεδίου πόλης και όσον αφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, το 66,8% περίπου της συνολικής έκτασης ανήκει στον ιδιωτικό τομέα, το 0,4% αποτελεί εκκλησιαστική περιουσία και τέλος, το 32,8% αποτελεί δημόσια ή κρατική περιουσία, η οποία μένει ανεκμετάλλευτη.

Αν εξειδικεύσουμε στην περιοχή μελέτης μας, η εικόνα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος είναι αρκετά διαφορετική από αυτή του συνόλου του Δήμου. Στην περιοχή μελέτης, μόλις το 22% ανήκει στον ιδιωτικό τομέα, το 2% αποτελεί εκκλησιαστική περιουσία και το 76% αποτελεί δημόσια ή κρατική περιουσία. Τα παραπάνω μπορούν να διαπιστωθούν εύκολα σε έναν αφαιρετικό βαθμό αν κάποιος παρατηρήσει προσεκτικά το χάρτη του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, χάρτης Α.5 στο παράρτημα.

3.3 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΟΜΗΣΗΣ – ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

Ο πολεοδομικός ιστός της Νέας Ιωνίας διαχωρίζεται σε διάφορα υποσύνολα – γειτονιές σύμφωνα με τους όρους και περιορισμούς δόμησης, όπως φαίνεται στο χάρτη Α.6 στο παράρτημα). Όπως διαπιστώνεται και από το χάρτη, η Νέα Ιωνία διασπάται σε οκτώ (8) υποπεριοχές: τον τομέα I, τον τομέα II, τον τομέα III και IIIA, το τομέα IV, την περιοχή του Αγίου Νεκταρίου, την περιοχή Μαχαιρίτσας και τέλος την περιοχή του Νέου Δέλτα⁸. Η περιοχή μελέτης μας ανήκει στο υποσύνολο του τομέα III και οι περιορισμοί δόμησης παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

⁸ Συνέντευξη με τον πρώην προϊστάμενο πολεοδομίας Νέας Ιωνίας κ. Χρ. Τσιλιό

Πίνακας 1: Όροι Δόμησης Τομέα III

ΟΡΟΙ ΑΡΤΙΟΤΗΤΑΣ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ		
Κατά κανόνα	Κατά παρέκκλιση	Κατά παρέκκλιση
	Προ 9-6-1973	Προ 15-2-1964
Ελάχιστο πρόσωπο 10 μ. Ελάχιστο εμβαδόν 200 τ.μ.	Ελάχιστο πρόσωπο 7 μ. Ελάχιστο εμβαδόν 150 τ.μ.	Ελάχιστο πρόσωπο 7 μ. Ελάχιστο εμβαδόν 70 τ.μ.
ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ		
ΣΔ. 2.1	ΣΚ. 70%	Μεγ. Ύψος 16 μ.

Πηγή: Πολεοδομία Νέας Ιωνίας Μαγνησίας, Ιδία επεξεργασία

3.4 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.4.1 Οδικό Δίκτυο – Δημόσιες συγκοινωνίες

Το ΔΔ της Νέας Ιωνίας «επικοινωνεί» και ενώνεται με το Δήμο Βόλου μέσα από ένα δίκτυο οδικών αξόνων με συνδυασμό ενός δικτύου οδικών κόμβων, γεφυρών και διαβάσεων. Ορισμένες από τις κεντρικότερες και σημαντικότερες συνδέσεις είναι οι οδικοί άξονες: Παρασκευοπούλου – Γιάννη Δήμου, Αναπαύσεως – Επτά Πλατανίων, Λεωφόρος Ειρήνης – 2ας Νοεμβρίου, Φιλαδελφείας - Βυζαντίου και Παπαρήγα – Μπότσαρη. Οι βασικότεροι άξονες εντός του πολεοδομικού ιστού της Νέας Ιωνίας είναι η οδός Μαιάνδρου, η οδός Εθνικών Αγώνων, η οδός Παρασκευοπούλου, η οδός Αναπαύσεως, η Λεωφόρος Ειρήνης, η οδός Φιλαδελφείας και η οδός Παπαρήγα. Η οδός στην οποία εντοπίζονται σήμερα τα περισσότερα προβλήματα είναι η Λεωφόρος Ειρήνης, στην οποία είναι καθημερινό το πρόβλημα του μποτιλιαρίσματος των οχημάτων. Αυτό οφείλεται στη στενότητα του δρόμου, ο οποίος έχει φάρδος από 6,5 έως 7,5 μ. σε ορισμένα σημεία, καθώς αποτελεί έναν δρόμο διπλής κυκλοφορίας, ενός ρεύματος ανά κατεύθυνση, καθώς και στη συνύπαρξη και την κυκλοφορία λεωφορείων των δημόσιων συγκοινωνιών. Το πρόβλημα της κυκλοφορίας των οχημάτων γίνεται ακόμα πιο έντονο εξαιτίας της παράνομης στάθμευσης των οχημάτων εκατέρωθεν του δρόμου. Σημαντικό πρόβλημα επίσης είναι η δυσκολία κυκλοφορίας των πεζών στα πεζοδρόμια εξαιτίας της στενότητας τους (2,5 μ. φάρδος) με την παράλληλη συνύπαρξη πεζών, δέντρων και πινακίδων σηματοδότησης. Εκτός από τα παραπάνω, στα πεζοδρόμια τοποθετούνται πολλές φορές διάφορα ράφια – ερμάρια με ποκίλα προϊόντα από τα καταστήματα που λειτουργούν στην περιοχή. Το πρόβλημα εντείνεται ακόμα

περισσότερο από τη παράνομη στάθμευση των οχημάτων πάνω στο πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η κυκλοφορία των πεζών, ιδιαίτερα των μητέρων που φέρουν κάποιο καροτσάκι αλλά ακόμα περισσότερο των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου καλύπτεται στο μεγαλύτερο μέρος του μέσα από ένα δίκτυο δημόσιων αστικών συγκοινωνιών. Έτσι και η Νέα Ιωνία καλύπτεται από ένα δίκτυο αστικών συγκοινωνιών πέντε (5) διαφορετικών δρομολογίων, τα οποία καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του πολεοδομικού ιστού, όπως φαίνονται στο χάρτη Α.7 του παραρτήματος.

3.4.2 Στάθμευση

Οι χώροι στάθμευσης στην έκταση της Νέας Ιωνίας είναι λίγοι και εντοπίζονται σε συγκεκριμένα σημεία μέσα στο πολεοδομικό ιστό. Ένας χώρος στάθμευσης εντοπίζεται παραπλεύρως του Δημαρχείου, είναι όμως περιορισμένων θέσεων, μόλις σαράντα (40), από τις οποίες οι δέκα (10) περίπου είναι κατειλημμένες από τα οχήματα του Δήμου. Οι υπόλοιπες θέσεις είναι συχνά κατειλημμένες από τους κατοίκους της περιοχής σε μόνιμη βάση με αποτέλεσμα ο χώρος στάθμευσης να είναι πλήρης για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας.

Ένας ακόμα χώρος στάθμευσης στο Δήμο εντοπίζεται στο χώρο του Πανθεσσαλικού Σταδίου. Αποτελεί το μεγαλύτερο και το νεότερο, κατασκευαστικά, χώρο στάθμευσης. Όμως δεν παρουσιάζει μεγάλη επισκεψιμότητα και αυτό συμβαίνει διότι περιμετρικά του, αν και υπάρχουν αρκετές κατοικίες, δεν υπάρχει ζήτηση για το συγκεκριμένο προϊόν διότι οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων της περιοχής καλύπτονται είτε από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, είτε από στάθμευση παραπλεύρως του οδικού δικτύου. Εξυπηρετεί περισσότερο την ανάγκη στάθμευσης κατά τη διεξαγωγή διαφόρων αθλητικών γεγονότων στο Πανθεσσαλικό Στάδιο. Το υπόλοιπο διάστημα του χρόνου χρησιμοποιείται κυρίως ως χώρος διεξαγωγής εξετάσεων για τους υποψήφιους οδηγούς οχημάτων αλλά και μοτοσικλετιστών αλλά παράλληλα και ως χώρος για τη στάθμευση μεγάλων οχημάτων – φορτηγών.

Τέλος, υπάρχει ακόμα ένας χώρος στάθμευσης ο οποίος εντοπίζεται στο πολιτιστικό άλσος της Νέας Ιωνίας. Η επισκεψιμότητά του είναι αρκετά χαμηλή κατά τη χειμερινή

περίοδο, ενώ κατά την καλοκαιρινή περίοδο αυξάνεται κυρίως λόγω των διαφόρων δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο αμφιθέατρο του Άλσους.

3.5 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ

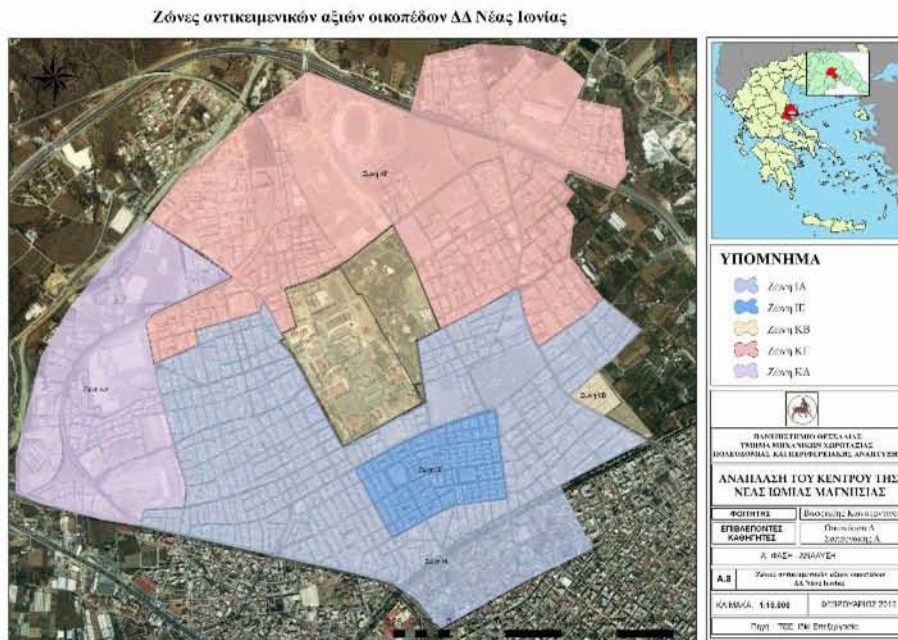
Οι αντικειμενικές αξίες γης στο ΔΔ Νέας Ιωνίας και σύμφωνα με τα στοιχεία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας του 2010, ομαδοποιούνται σε πέντε μεγάλες ζώνες, όπως αυτές παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη. Οι ζώνες που εμπίπτουν στη Νέα Ιωνία είναι η ζώνη ΙΑ με τιμή ζώνης 1.100 €, η ΙΕ και η ΚΓ με τιμή ζώνης 750 €, η ζώνη ΚΒ και η ζώνη ΚΔ με τιμή ζώνης 800 €⁹. Ανάλογα με τη ζώνη υπάρχει διακύμανση των τιμών ορισμένων μεταβλητών, όπως είναι για παράδειγμα ο συντελεστής οικοπέδου.

Η αντικειμενική αξία ενός οικοπέδου υπολογίζεται ανάλογα με την Τιμή Οικοπέδου¹⁰ που δίνεται σε συνδυασμό με την Τιμή Ζώνης (TZ) και τον Συντελεστή Αξιοποίησης Οικοπέδου (ΣΑΟ), σύμφωνα με τον πίνακα 6 του παραρτήματος της παρούσας μελέτης. Ο Συντελεστής Οικοπέδου (ΣΟ) είναι εξαρτημένος από την τιμή ζώνης. Για την ζώνη ΙΑ ο ΣΟ είναι 0,70, για την ζώνη ΙΕ ο ΣΟ είναι 0,85, ενώ για τις ζώνες ΚΒ, ΚΓ και ΚΔ ο ΣΟ είναι 1,00. Επιπλέον, υπάρχει και ο Συντελεστής Εμπορικότητας (ΣΕ), ο οποίος καθορίζεται ανάλογα με την οδό στην οποία «βλέπει» το οικόπεδο, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος. Τέλος, λαμβάνεται υπόψη και ο Συντελεστής Εκμετάλλευσης Ισογείου (Κ), ο οποίος υπολογίζεται σε συνδυασμό του ΣΕ και του ΣΑΟ, όπως φαίνεται στον πίνακα 3 του παραρτήματος.

⁹ Διαθέσιμο στο: <URL:
http://www.gsis.gr/ANTIKEIMENIKES_AXIES_2007/TOMOS%203/05.%20PERIF.THESSALIAS.pdf> [πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012]

¹⁰ Διαθέσιμο στο: <URL:
http://www.et.gr/images/stories/eidika_themata/antikeimenikes_2010/antik_magnisia.pdf> [πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012]

Χάρτης 2: Ζώνες αντικειμενικών αξιών



Πηγή: ΤΕΕ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4 ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ «Σχη ΓΕΩΡΓΟΥΛΑ»

4.1 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ

Σήμερα στο στρατόπεδο «Σχη Γεωργούλα» εδρεύουν και λειτουργούν δύο ταξιαρχίες. Πρόκειται για την 6^η Ταξιαρχία Υποστήριξης (ΤΑΞΥΠ), στην οποία συνήθως υπηρετούν φαντάροι οι οποίοι ανήκουν στο σώμα πεζικού και για την 32^η Ταξιαρχία Πεζοναυτών (ΤΑΞΠΝ) στην οποία υπηρετούν πεζοναύτες. Υπό την 32^η Ταξιαρχία Πεζοναυτών λειτουργεί το 521 Τάγμα Πεζοναυτών, στο οποίο οι πεζοναύτες εκπαιδεύονται και εξειδικεύονται. Παράλληλα, λειτουργεί και το 505 Τάγμα Πεζοναυτών, το οποίο αποτελεί κέντρο κατάρτισης των νέων φαντάρων. Λειτουργεί ως κέντρο ανά διατία, ενώ τον υπόλοιπο καιρό λειτουργεί κανονικά ως Τάγμα Πεζοναυτών. Συνολικά στο στρατόπεδο υπηρετούν και εργάζονται περίπου 2.500 άτομα σε καθημερινή βάση¹¹.

Το στρατόπεδο εγκαταστάθηκε και λειτουργεί στην περιοχή της Νέας Ιωνίας από το 1929 και είχε αρχική έκταση 212 στρεμμάτων, η οποία δε διαφέρει και σημαντικά από τη σημερινή έκταση που ανέρχεται στα 230 στρέμματα. Όμως σήμερα, στην ιδιοκτησία του στρατοπέδου ανήκουν και ορισμένες εκτάσεις οι οποίες είναι διάσπαρτες εντός του Δημοτικού Διαμερίσματος της Νέας Ιωνίας. Μια από τις σημαντικότερες και μεγαλύτερες εκτάσεις είναι το πεδίο βολής, το οποίο είναι τοποθετημένο μεταξύ του οικισμού των Μελισσατικών και του οικισμού των Γλαφυρών. Ορισμένες δραστηριότητες του στρατοπέδου είναι υποχρεωτικό να λαμβάνουν χώρα σε εκτάσεις που είναι απομακρυσμένες από κατοικημένες περιοχές και μια από αυτές είναι το πεδίο βολής. Μια τέτοια δραστηριότητα δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να εκτελείται εντός της έκτασης του στρατοπέδου διότι το στρατόπεδο είναι εγκατεστημένο στο κέντρο της Νέας Ιωνίας. Εξαιτίας ορισμένων τέτοιων δραστηριοτήτων, το στρατόπεδο

¹¹ Συνέντευξη με τον Διοικητή της 32^{ης} Ταξιαρχίας Πεζοναυτών, Ταξίαρχο κ. Πανιτσιδη Ευστάθιο.

είναι υποχρεωμένο πολλές φορές να αναζητά εκτάσεις για να μπορεί να υλοποιεί αυτές τις δραστηριότητες του.

Η λειτουργία του όμως εντός του οικισμού προκαλεί διάφορα προβλήματα. Αυτά προκύπτουν κυρίως εξαιτίας της συνεχούς κίνησης των οχημάτων αλλά και των διαφόρων τύπου τεθωρακισμένων οχημάτων, εντός αλλά και εκτός του στρατοπέδου. Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια υπάρχει έντονο πρόβλημα από την είσοδο και την έξοδο οχημάτων βαρέως τύπου από το στρατόπεδο, με αποτέλεσμα να έχουν προκληθεί τροχαία ατυχήματα¹². Πέρα όμως από αυτό, υπάρχει μεγάλη επικινδυνότητα από την καθημερινή χρήση διαφόρων τύπου όπλων εντός του στρατοπέδου.

4.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι χρήσεις γης που εντοπίζονται εντός της έκτασης του στρατοπέδου και μέσα από προσωπική έρευνα είναι ποικίλες. Το μεγαλύτερο μέρος του στρατοπέδου αποτελείται από ορισμένες υποενότητες κτιριακών συγκροτημάτων. Οι περισσότερες χρήσεις γης είναι διασκορπισμένες μέσα στην έκταση του στρατοπέδου και δεν είναι συγκεντρωμένες σε ένα σημείο.

Μία από τις βασικότερες χρήσεις είναι αυτή της Διοίκησης όπου το κάθε τάγμα διαθέτει το δικό του διοικητήριο. Σημαντικό μέρος του καταλαμβάνουν και οι λόχοι – θάλαμοι στους οποίους διαμένουν οι στρατιώτες που εκτίουν τη θητεία τους. Κάθε λόχος αποτελείται συνήθως από τρεις (3) έως έξι (6) θαλάμους και κάθε θάλαμος μπορεί να φιλοξενήσει περίπου εικοσιπέντε (25) με τριάντα (30) στρατιώτες.

Μεγάλο μέρος του στρατοπέδου καταλαμβάνουν και οι διάφορες αποθήκες του στρατοπέδου, οι οποίες είναι διασκορπισμένες σε ολόκληρη την επιφάνεια του. Οι αποθήκες έχουν ποικίλο χαρακτήρα, δηλαδή υπάρχουν αποθήκες ματισμού, πυρομαχικών και πολλών ακόμα τύπων. Επιπλέον, εντοπίζονται χώροι εστίασεως καθώς και χώροι ψυχαγωγίας, τα λεγόμενα Κέντρα Ψυχαγωγίας Μονάδας (ΚΨΜ).

Αρκετή έκταση καταλαμβάνουν επιπλέον οι διάφοροι χώροι στάθμευσης των στρατιωτικών αλλά και των πολιτικών οχημάτων. Για την εξυπηρέτηση των

¹² Συνέντευξη με τον Διοικητή του 505 ΤΠ/Ν, Αντισυνταγματάρχη κ. Πουλόπουλο Ανέστη.

στρατιωτικών μόνο οχημάτων λειτουργεί πρατήριο καυσίμων εντός του στρατοπέδου. Έκταση επίσης καταλαμβάνουν και οι χώροι εκπαίδευσης, οι οποίοι είναι διαμορφωμένοι ανάλογα με το είδος της εκπαίδευσης. Δύο τέτοια παραδείγματα αποτελούν ο στίβος μάχης καθώς και ο χώρος του πύργου, όπως αυτοί παρουσιάζονται στις παρακάτω φωτογραφίες.

Φωτογραφία 1: Στίβος Μάχης, Στρατοπέδου Σχη Γεωργούλα.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο, 14/1/2011

Φωτογραφία 2: Χώρος Πύργου, Στρατοπέδου Σχη Γεωργούλα.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο, 14/1/2011

Τέλος, παρατηρούνται κι άλλοι χώροι, όπως είναι τα ιατρεία καθώς και τα γήπεδα μπάσκετ και βόλεϊ. Στα εκατό (100) μέτρα περίπου βόρεια της κεντρικής πύλης εντοπίζεται η κεντρική πλατεία του στρατοπέδου μαζί με την εκκλησία του στρατοπέδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5 ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ένα σημαντικό κομμάτι το οποίο πρέπει να εξετάσουμε είναι αυτό του θεσμικού πλαισίου, δηλαδή τα διάφορα προγράμματα τα οποία έχουν ως χώρο αναφοράς τους πρώην Δήμους Νέας Ιωνίας και Βόλου και ειδικότερα το ευρύτερο ΠΣ Βόλου.

Ένα από τα παραπάνω προγράμματα, που είναι εξαιρετικής σημασίας κυρίως λόγω της εξέλιξης της οικονομίας της χώρας, είναι το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Θεσσαλία - Στερεά Ελλάδα - Ήπειρος 2007-2013, το οποίο είναι συνέχεια του προκάτοχου του, του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Θεσσαλίας 2007 – 2013. Μέσα στο πρόγραμμα αυτό μπορούν να ενταχθούν αρκετά έργα ανάλογα με το είδος και την κλίμακα τους. Αυτή τη στιγμή το μοναδικό έργο που είναι ενταγμένο έχει θεματολογία την πρόνοια και αναφέρεται ως «Κτιριακές βελτιώσεις και Προμήθεια Εξοπλισμού για τη Λειτουργία Ξενώνα Βραχείας Παραμονής Ενηλίκων Βόλου». Το έργο εντάχθηκε στο πρόγραμμα στις 23/6/2011 και ο προϋπολογισμός της συνολικής δαπάνης ανέρχεται στις 308.982 ευρώ. Το έργο συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και ως δικαιούχος του έργου έχει οριστεί το «Αχιλλοπούλειο» Γενικό Νοσοκομείο Βόλου¹³.

Σημαντικό επίσης είναι και το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Νομού Μαγνησίας. Ήταν ένα σχέδιο το οποίο εκπονήθηκε σε συνεργασία της Νομαρχίας Μαγνησίας με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και συγκεκριμένα με το Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Το σχέδιο, αν και εκπονήθηκε το 2006, είχε 10ετές πλάνο. Σκοπός που σχεδίου ήταν η ανάλυση και αξιολόγηση των κοινωνικών, οικονομικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών του Νομού ώστε να υπάρξει σωστή εκμετάλλευση και αξιοποίηση των κατάλληλων δυνατοτήτων για ισόρροπη ανάπτυξη του Νομού.

¹³ Διαθέσιμο στο: <URL:

<http://www.thessalia-stereaeellada-hpeiros.gr/el/Pages/NewsFS.aspx?item=41>> [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

Στο Στρατηγικό Σχέδιο παρουσιάζεται ένα πλήθος προτάσεων και δράσεων, από τις οποίες ένα μέρος τους επηρεάζει και την περιοχή μελέτης μας. Ορισμένες από αυτές δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμα, αν και ήταν υψηλής προτεραιότητας για την αναζωογόνηση της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας. Μερικές από τις δράσεις αυτές ανήκουν στον δεύτερο άξονα του σχεδίου και από την 2.1 ενότητα αναφερόμαστε πιο συγκεκριμένα στις δράσεις 2.1.2., 2.1.3. και 2.1.4. που αναφέρονται στη βελτίωση των διαπεριφερειακών οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων υποδομών αντίστοιχα. Στον ίδιο άξονα, αλλά στην ενότητα 2.2 αναφερόμαστε στις δράσεις 2.2.1, 2.2.2. και 2.2.3. που αναφέρονται στη βελτίωση των ενδονομαρχιακών οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων υποδομών. Επιπλέον, πρέπει να επισημάνουμε στον παραπάνω άξονα, στην τρίτη και στην τέταρτη ενότητα, τη δράση 2.3.5., που αναφέρεται στη μελέτη για την κατασκευή ενός μεγάλου συνεδριακού κέντρου στην πόλη του Βόλου, το οποίο θα τόνωνε σημαντικά τον συνεδριακό τουρισμό της περιοχής, καθώς και τη δράση 2.4.2., που αναφέρεται στη βελτίωση και την κατασκευή χώρων στάθμευσης στα αστικά κέντρα και σε τουριστικά σημεία. Οι παραπάνω δράσεις, αν είχαν πραγματοποιηθεί, θα είχαν επιφέρει σημαντική ανάπτυξη στο ΠΣ του Βόλου και παράλληλα και στην περιοχή μελέτης μας¹⁴.

Σημαντικό είναι επίσης και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Βόλου (προ Καλλικράτη) το οποίο μπορεί να δώσει προώθηση στην τοπική και υπερτοπική οικονομία της μείζονος περιοχής του Βόλου. Για την εκπόνηση του λήφθηκαν σημαντικά υπόψη το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, η α΄ φάση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Βόλου καθώς και οι στρατηγικές του ΕΣΠΑ. Το πρόγραμμα εκπονήθηκε από το Δήμο Βόλου σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Παράλληλα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Βόλου, εκπονούνταν και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Νέας Ιωνίας Μαγνησίας. Υπεύθυνη για την παρακολούθηση του προγράμματος ήταν η Διεύθυνση Προγραμματισμού του Δήμου, ενώ η εκπόνησή του πραγματοποιήθηκε εξ’ ολοκλήρου από το προσωπικό του Δήμου¹⁵.

¹⁴ Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.magnesia.gr/SXAM/SXAM_arxiki.htm> [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

¹⁵ Διαθέσιμο στο: <URL:

Εκτός από τα παραπάνω προγράμματα, υπάρχει και το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης «ΘΗΣΕΑΣ», το οποίο έδωσε ώθηση στην κατασκευή και ολοκλήρωση ορισμένων έργων στους Δήμους Βόλου και Νέας Ιωνίας. Στόχοι του προγράμματος ήταν η ισχυροποίηση των θεσμών της αυτοδιοίκησης και της αποκέντρωσης, η βελτίωση της Ισόρροπης Εθνικής Ανάπτυξης, καθώς και της ορθολογικής οργάνωσης των περιφερειακών υπηρεσιών.¹⁶ Ένα από τα έργα που ήταν ενταγμένα στον προγενέστερο Δήμο της Νέας Ιωνίας ήταν η αποπεράτωση και ο εξοπλισμός του πολιτιστικού κέντρου, ενώ μερικά από τα ενταγμένα έργα που αφορούσαν το Δήμο Βόλου ήταν η αποπεράτωση των αποδυτηρίων του ανοικτού κολυμβητηρίου στο ΕΑΚ Βόλου, η κατασκευή πάρκου πατινάζ – σκέιτ μπορντ και η αξιοποίηση των ακινήτων του Δήμου. Μερικά έργα τα οποία βρίσκονται σε εξέλιξη, ενδεικτικά, είναι η ανακαίνιση του Δημοτικού Θεάτρου, η ανάπλαση των αυλαίων των εκκλησιών και η κατασκευή – βελτίωση ορισμένων οδικών τμημάτων και πεζοδρόμων. Τέλος, μερικά από τα έργα που υλοποιήθηκαν μέσα από το πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ» ήταν η αποπεράτωση του αθλητικού κέντρου στην περιοχή «Καραγάτς» καθώς και η κατασκευή βρεφονηπιακού σταθμού στο τέρμα της οδού Μεταμορφώσεως.¹⁷

Πέρα από τα διάφορα σχέδια, είναι εξίσου σημαντικά και τα διάφορα Ευρωπαϊκά προγράμματα με τα οποία ασχολούνταν οι δύο προγενέστεροι Δήμοι. Ο Δήμος Βόλου διαχειρίζεται αυτή τη στιγμή τέσσερα προγράμματα και υπεύθυνη διαχείρισης είναι η Δημοτική Επιχείρηση Μελετών – Κατασκευών και Ανάπτυξης Βόλου (ΔΕΜΕΚΑΒ). Ένα από τα προγράμματα αυτά είναι το «ENERGY 21», που έχει ως αντικείμενο τη διαχείριση της ενέργειας ενώ στόχος του είναι η ενθάρρυνση των κατοίκων στη σωστή και ορθολογική χρήση της ενέργειας. Το πρόγραμμα αυτό εφαρμόζεται σε συνεργασία με άλλες χώρες της Ε.Ε. και συγκεκριμένα την Τσεχία, τη Λιθουανία, την Ιταλία και τη Βουλγαρία.¹⁸

http://www.neaionia-magnesia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=192&Itemid=536 > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

¹⁶ Διαθέσιμο στο: <URL: <http://thiseas.vpes.gr/article.php?cat=26> > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

¹⁷ Διαθέσιμο στο: <URL: <http://thiseas.vpes.gr/projects.php?cat=12> > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

¹⁸ Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.demekav.gr/energy_21.html > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

Ένα άλλο πρόγραμμα είναι το «MMOVE», στόχος του οποίου είναι η ανταλλαγή γνώσεων σε καινοτομίες διαχείρισης κινητικότητας σε Ευρωπαϊκές πόλεις μεσαίου μεγέθους. Το πρόγραμμα υλοποιείται παράλληλα στην πόλη Reggio Emilia της Ιταλίας, την περιφέρεια Marche της Ιταλίας, τις πόλεις Brighton και Hove της Μεγάλης Βρετανίας, την πόλη Girona της Ισπανίας, τις πόλεις Molndal και Varberg της Σουηδίας, την πόλη Ulm της Γερμανίας, την πόλη Bydgoszcz της Πολωνίας, την πόλη Razlog της Βουλγαρίας και την πόλη της Καβάλας.¹⁹

Επιπλέον, διαχειρίζονται το πρόγραμμα «LIFE +», το οποίο έχει ως στόχο την ανάπτυξη των τοπικών σχέσεων για τη μείωση των κλιματικών αλλαγών²⁰ και τέλος, το πρόγραμμα «Ευφυής Ενέργεια - PEES», το οποίο απευθύνεται σε μαθητές ηλικίας 15 έως 18 ετών. Στόχος του είναι η ευαισθητοποίηση των μαθητών αλλά και των καθηγητών σε θέματα ορθολογικής διαχείρισης και χρήσης της ενέργειας. Το πρόγραμμα υλοποιείται σε συνεργασία με εταιρούς από Ιταλία, Δανία, Ισπανία, Πορτογαλία και Αγγλία.²¹

Ο Δήμος της Νέας Ιωνίας ήταν ενταγμένος σε δύο Ευρωπαϊκά προγράμματα, τα οποία διαχειριζόταν η Διεύθυνση Προγραμματισμού του Δήμου. Το πρώτο είναι το «URBAMECO»²², το οποίο είναι πυλώνας για την εύρυθμη λειτουργία των Σχεδίων Αστικής Ανάπτυξης του ΕΣΠΑ. Συντονιστής του προγράμματος είναι η πόλη Lyon της Γαλλίας και συνολικά στο πρόγραμμα συμμετέχουν εννέα πόλεις από όλη την Ευρώπη. Το άλλο πρόγραμμα είναι το «Q-CITIES, Πόλεις Ποιότητας»²³, με σκοπό τη βελτίωση της εξυπηρέτησης του πολίτη από τις δημόσιες υπηρεσίες. Στο πρόγραμμα αυτό

¹⁹ Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.demekav.gr/mmove.html> > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

²⁰ Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.demekav.gr/life_2009.html > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

²¹ Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.demekav.gr/pees.html> > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

²² Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.neaionia-magnesia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=192&Itemid=536 > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

²³ Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.neaionia-magnesia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=192&Itemid=536 > [πρόσβαση 18 Φεβρουαρίου 2012]

συμμετέχουν αρκετοί Δήμοι της Ελλάδας αλλά και της Ευρώπης. Οι παραπάνω Δήμοι είναι οι Δήμοι Αμαρουσίου και Βούλας της Αττικής, ο Δήμος της Ξάνθης, ο Δήμος Fonte Nuova της Ιταλίας, ο Δήμος Ghent του Βελγίου, οι Δήμοι Λακαταμίας, Λεμεσού και Στροβόλου της Κύπρου, ο Δήμος Porto της Πορτογαλίας και ο Δήμος Umea της Σουηδίας.

Το πιο πρόσφατο θεσμικό πλαίσιο το οποίο αναφέρεται στην περιοχή μελέτης μας είναι η Αναθεώρηση - Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου. Η εκπόνηση της μελέτης ανατέθηκε από τον Δήμο, στις 15 Οκτωβρίου 2008, στο Γραφείο Δοξιάδη – Σύμβουλοι για ανάπτυξη & Οικιστική Α.Ε. Η μελέτη αυτή αποτελεί εξειδίκευση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Βόλου καθώς και του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Στόχος της μελέτης αυτής είναι η προστασία, η αποκατάσταση και η διαχείριση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των Δήμων του ΠΣ Βόλου. Η μελέτη παρουσιάστηκε στο Δήμο αλλά και στους λοιπούς ενδιαφερόμενους στις 9 Μαρτίου 2011 στο Δημαρχείο του Βόλου. Μέσα από τη μελέτη αυτή, προτείνονται ορισμένες ενέργειες και μέτρα τα οποία έχουν άμεσες επιπτώσεις στην περιοχή μελέτης μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η περιοχή μελέτης μας, όπως προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση, έχει αρκετά πλεονεκτήματα, τα οποία μπορούν ενδυναμώσουν την αναπτυξιακή δυναμική της, αλλά διαθέτει και αρκετά μειονεκτήματα και προβλήματα τα οποία θα πρέπει να προσπαθήσουμε να τα επιλύσουμε στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων και των μειονεκτημάτων της περιοχής θα δώσουν μια επιπλέον αναπτυξιακή ώθηση στην περιοχή με οφέλη την κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική και τουριστική ανάπτυξη της καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Νέας Ιωνίας αλλά και ολόκληρου του ΠΣ Βόλου. Για τον εντοπισμό των προβλημάτων της περιοχής εκπονήθηκε και μοιράστηκε ερωτηματολόγιο στους κατοίκους και περαστικούς της περιοχής, καθώς και σε πρόσωπα της τοπικής αυτοδιοίκησης.

6.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Για την ανάπτυξη αυτής της ενότητας, μοιράστηκε ερωτηματολόγιο σε κατοίκους και περαστικούς της περιοχής μελέτης (το ερωτηματολόγιο ενδεικτικά βρίσκεται στο παράρτημα) και επιπλέον πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με κατοίκους της περιοχής. Το βασικότερο συμπέρασμα το οποίο προκύπτει μέσα από την ανάλυση και την αξιολόγηση των ερωτηματολογίων είναι ότι ποσοστό 90% περίπου των κατοίκων διαφωνούν με την απομάκρυνση του στρατοπέδου από το κέντρο της Νέας Ιωνίας, παρόλα τα προβλήματα που προκαλούνται από τη λειτουργία του.

Μεγαλύτερο ενδιαφέρον δόθηκε στα προβλήματα που παρουσιάζονται στην συνοικία των τετραγώνων, του ιστορικού και αστικού κέντρου της Νέας Ιωνίας. Ένα από τα βασικότερα προβλήματα που εντοπίζεται είναι η έλλειψη χώρων στάθμευσης στην περιοχή, με αποτέλεσμα η παράνομη στάθμευση να προκαλεί πολλές φορές πρόβλημα στην ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων. Το πρόβλημα εντείνεται με την στενότητα των

πεζοδρομίων και των δρόμων. Έτσι, η κυκλοφορία των πεζών στα πεζοδρόμια πραγματοποιείται με μεγάλη δυσχέρεια, διότι πολλές φορές αυτά είναι κατελημμένα από τα σταθμευμένα οχήματα. Όσον αφορά στην πλατεία της Ευαγγελίστριας, οι ερωτηθέντες διαφώνησαν με την αρχική πρόταση της ανάπλασης, ενώ υπήρξε μια μικρότερη αντίδραση όσον αφορά στη διαμόρφωση της πλατείας που υλοποιείται αυτή τη στιγμή.

6.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Μέσα από την τοπική αυτοδιοίκηση τονίζεται ότι το στρατόπεδο θα έπρεπε ήδη να είχε απομακρυνθεί από το πολεοδομικό συγκρότημα, καθώς προκαλούνται ποικίλα και σοβαρά προβλήματα από τη λειτουργία του εντός του οικισμού, όπως άλλωστε διατυπώνεται και προβλέπεται μέσα από το στρατηγικό σχεδιασμό της Νέας Ιωνίας. Με αυτή την άποψη συμφωνεί και η διοίκηση του στρατοπέδου. Η πρόταση αυτή όμως δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί καθώς δεν έχει βρεθεί ακόμη ο κατάλληλος χώρος για τη μετεγκατάσταση του στρατοπέδου. Αξίζει εδώ να αναφέρουμε ότι έχει προταθεί να γίνει η παραπάνω μετεγκατάσταση σε ένα χώρο πλησίον του στρατιωτικού αεροδρομίου της Νέας Αγχιάλου, η έλλειψη όμως των κατάλληλων χρηματοδοτήσεων αποτελεί σημαντική τροχοπέδη.

Η ανάπλαση της πλατείας Ευαγγελίστριας έπρεπε να είχε πραγματοποιηθεί νωρίτερα και γι' αυτό το λόγο είχε προταθεί και παλαιότερα, συμπεριλαμβάνοντας και κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης αλλά δεν υλοποιήθηκε ποτέ. Τώρα όμως βρέθηκε η χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση του έργου μέσα από το ΕΣΠΑ. Αν και υπήρξαν αρκετές αντιδράσεις από τους κατοίκους της περιοχής, ξεκίνησε η υλοποίησή της και αναμένεται ότι θα ολοκληρωθεί σε μικρό χρονικό διάστημα.

Πρόβλημα προκύπτει από την εγκατάλειψη των προσφυγικών κατοικιών από τους ομοεθνείς και η παράλληλη εγκατάσταση στις κατοικίες αυτές αλλοδαπών αλλά και ρομά, με άμεσο αποτέλεσμα την πολιτιστική υποβάθμιση της περιοχής, χωρίς όμως να μπορούμε να παρέμβουμε και να μετριάσουμε το πρόβλημα αυτό.

Σοβαρό και εντονότατο πρόβλημα είναι το κυκλοφοριακό που παρατηρείται καθημερινά στον αστικό ιστό του ΔΔ και ιδιαίτερα στη Λεωφόρο Ειρήνης και την οδό Μαιάνδρου. Στο παρελθόν έγιναν κάποιες προσπάθειες από τη δημοτική αρχή για την

επίλυση του προβλήματος, κατασκευάζοντας μικρούς χώρους στάθμευσης σε εσοχές των πεζοδρομίων στη Λεωφόρο Ειρήνης, δε φάνηκε όμως επαρκές, παρά μόνο βελτίωσε την κυκλοφορία των οχημάτων σε μικρό βαθμό κι αυτό σε πολλές περιπτώσεις εις βάρος της κυκλοφορίας των πεζών.

Τα παραπάνω προβλήματα εκφράστηκαν μέσα από τη συμπλήρωση ερωτηματολογίων και τη λήψη συνεντεύξεων από τους εκπροσώπους της τοπικής αυτοδιοίκησης. Πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με τον πρώην δήμαρχο και νυν δημοτικό σύμβουλο κ. Μαβίδη Παύλο, με τον πρώην προϊστάμενο πολεοδομίας Νέας Ιωνίας κ. Τσιλιό Χρίστο, με τον τοπογράφο της πολεοδομίας Νέας Ιωνίας κ. Χατζηπαρασίδη Νίκο, με τον πρώην προϊστάμενο προγραμματισμού του Δήμου Νέας Ιωνίας κ. Νικηφόρου Ευστάθιο καθώς και τον νυν αντιδήμαρχο της δημοτικής κοινότητας Νέας Ιωνίας κ. Καουνά Ιωάννη.

6.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Είναι προφανές ότι η περιοχή διακατέχεται από πλήθος προβλημάτων, διαφορετικής σοβαρότητας και βαρύτητας. Η βαρύτητα επηρεάζεται από την οπτική γωνία από την οποία βλέπει ο καθένας την περιοχή, καθώς άλλη είναι η βαρύτητα των προβλημάτων για τους κατοίκους της περιοχής, άλλη για τους περαστικούς και άλλη για τους υπεύθυνους της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Από την άλλη μεριά όμως, υπάρχει και η δική μου οπτική γωνία, ως κάτοικος της περιοχής αλλά βασικότερα και ως μελλοντικός πολεοδόμος – χωροτάκτης. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του ΔΔ είναι το χαμηλής ισχύος και υποβαθμισμένο αστικό κέντρο του. Αυτό οφείλεται κυρίως στην έλλειψη κοινωνικών υποδομών καθώς και την έλλειψη ανταγωνιστικότητας με το ισχυρό κέντρο του Βόλου, με αντίκτυπο την μεγάλη μετακίνηση του πληθυσμού από την Ν. Ιωνία στο Βόλο.

Σημαντικό καθημερινό πρόβλημα για τους κατοίκους της περιοχής είναι το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, το οποίο και αυτό με τη σειρά που προκαλεί μια αλυσίδα από άλλα προβλήματα, όπως είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση. Με δυσκολία πραγματοποιείται και η κυκλοφορία των πεζών καθώς τα πεζοδρόμια έχουν μικρό φάρδος και επιπλέον πολλές φορές είναι κατειλημμένα από σταθμευμένα οχήματα. Η κυκλοφορία των πεζών δυσχεραίνεται από τη σημαντική απουσία

πεζοδρόμων, ενώ μέρος των υφιστάμενων πεζοδρόμων χρησιμοποιείται από τους κατοίκους ως χώροι στάθμευσης των οχημάτων τους.

Οι χώροι πρασίνου απουσιάζουν από το αστικό κέντρο, αλλά και γενικότερα από τον αστικό ιστό, με εξαίρεση την περιοχή του πολιτιστικού άλσους, το οποίο μένει ανεκμετάλλευτο. Οι λίγοι αυτοί χώροι που υπάρχουν, τις περισσότερες φορές είναι απεριποίητοι και εγκαταλειμμένοι. Μάλιστα αρκετοί από αυτούς μετατρέπονται σε εστίες μόλυνσης, εξαιτίας της ύπαρξης ακαθαρσιών από τα κατοικίδια αλλά και από τα αδέσποτα ζώα. Σημαντική έλλειψη παρουσιάζει επίσης το ΔΔ σε υπαίθριους παιδότοπους, ενώ οι λίγοι που υπάρχουν δεν πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας.

Το αστικό τοπίο και η εικόνα του κέντρου είναι υποδεέστερη αυτής του συνόλου του ΔΔ, καθώς η πλειονότητα των “τετραγώνων” είναι σε κακή κατάσταση λόγω της παραμέλησής τους και της έλλειψης συντήρησής τους, παρουσιάζοντας μια εικόνα εγκαταλειμμένης περιοχής. Η εγκατάλειψη αυτή γίνεται πιο έντονη από την παρουσία και διαμονή πληθυσμών ρομά αλλά και αλλοδαπών, προκαλώντας κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής με την ταυτόχρονη μετακίνηση του ημεδαπού πληθυσμού προς άλλες περιοχές.

Το ΔΔ, αν και παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη στον αθλητικό τουρισμό μέσα από την εκμετάλλευση των αθλητικών υποδομών του, υστερεί σε τουριστικές υποδομές για την φιλοξενία αθλητών, επισκεπτών κτλ και την περαιτέρω ανάπτυξη αυτής της ειδικής κατηγορίας του τουρισμού. Είναι σημαντική η απουσία μίας ξενοδοχειακής μονάδας, καθώς υπάρχει μόνο ένα ξενοδοχείο στην περιοχή, δεκαπέντε (15) περίπου κλινών.

Σημαντικά μειονεκτήματα παρουσιάζουν και οι κτιριακές υποδομές των διαφόρων διοικητικών υπηρεσιών. Οι υποβαθμισμένες υποδομές δυσχεραίνουν σημαντικά το έργο και τη λειτουργία των υπηρεσιών καθώς και την εξυπηρέτηση των πολιτών. Επιπλέον πρόβλημα στη λειτουργία των διοικητικών υπηρεσιών προκύπτει από τη μεγάλη διασπορά τους μέσα στο ΠΣ Βόλου, με αποτέλεσμα την έλλειψη επικοινωνίας μεταξύ των υπηρεσιών αλλά και την ταλαιπωρία των κατοίκων.

Τέλος, το σημαντικότερο και εντονότερο πρόβλημα, παρά τις διαφωνίες των κατοίκων του ΔΔ, είναι η ύπαρξη και λειτουργία του στρατοπέδου εντός του οικιστικού κέντρου, προκαλώντας έντονη διάσπαση και ασυνέχεια του οικιστικού χώρου. Η λειτουργία του προκαλεί επιπλέον προβλήματα στον αστικό χώρο που προκύπτουν από την είσοδο –

έξοδο βαρέως τύπου στρατιωτικών οχημάτων και αρμάτων, αλλά και από τη δημόσια έκθεση οπλικών συστημάτων και πυρομαχικών, γεγονός που μπορεί να προκαλεί αισθήματα φόβου στους πολίτες του ΔΔ. Η ύπαρξη του στρατοπέδου και μάλιστα σε συνδυασμό με το προβληματικό αστικό κέντρο οδηγούν στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και της αναπτυξιακής δυνατότητας του ΔΔ.

6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΟΡΑΜΑ

Αξιολογώντας την παραπάνω ανάλυση αλλά και τα προβλήματα που διατυπώθηκαν τόσο από τους κατοίκους όσο και από τη δημοτική αρχή μπορούμε να βγάλουμε ορισμένα συγκεντρωτικά συμπεράσματα που αφορούν στο ΔΔ της Νέας Ιωνίας αλλά και σε αυτό του ΠΣ Βόλου.

Το αστικό κέντρο του ΔΔ Ν. Ιωνίας είναι το δεύτερο ισχυρότερο μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου, μετά από το αστικό κέντρο του ΔΔ Βόλου. Οι περισσότερες κεντρικές και διοικητικές λειτουργίες εντοπίζονται στο Βόλο ενώ ένα μικρό μέρος τους στη Ν. Ιωνία, με αποτέλεσμα να δημιουργείται έτσι ένας ενιαίος αστικός ιστός δύο επιπέδων ισχύος. Η διαφορά αυτή εντείνεται λόγω της “χαμηλής” επικοινωνίας μεταξύ των δύο ΔΔ, η οποία οφείλεται στις λιγοστές γέφυρες που ενώνουν τα δύο ΔΔ, καθώς και στη σιδηροδρομική γραμμή, που διχοτομεί τον πολεοδομικό ιστό.

Το ΠΣ Βόλου παρουσιάζει μία πολεοδομική οργάνωση, δύο τοπικών κέντρων, το ένα με σημείο εστίασης την παλαιά συνοικία του Βόλου, καθώς και ένα λιγότερο ισχυρό κέντρο με σημείο αναφοράς το αστικό κέντρο της Νέας Ιωνίας. Οι διοικητικές υπηρεσίες παρουσιάζουν διάχυση εντός του ΠΣ Βόλου, ενώ λύση δεν δίνεται μέσα από τη μερική συγχώνευση όμοιων διοικητικών υπηρεσιών των προ Καλλικρατικών Δήμων. Μια τέτοια συγχώνευση έγινε στις υπηρεσίες της Πολεοδομίας των δύο ΔΔ. Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν ακόμα αρκετές συγχωνεύσεις που αναμένεται να προκύψουν, οι οποίες όμως δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμα. Τέτοιες είναι για παράδειγμα η συγχώνευση των Δ.Ο.Υ. του Π.Σ. καθώς και αυτή των καταστημάτων του ΙΚΑ.

Στο ΠΣ Βόλου ο κύριος οικονομικός τομέας είναι ο τριτογενής. Υπάρχουν όμως περιθώρια βελτίωσης και ανάπτυξης του, όπως είναι η αναβάθμιση σε ποιότητα αλλά και σε υποδομές του τουρισμού και ιδιαίτερα του αστικού και του πολιτιστικού τουρισμού. Στην ανάπτυξη του τουρισμού θα συμβάλει σε σημαντικό βαθμό και η

ανάπτυξη του αεροδρομίου στη Ν. Αγχιάλου καθώς και η αναβάθμιση των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών υποδομών.

Σημαντικό είναι το μόνιμο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρείται κυρίως στα δύο ΔΔ του ΠΣ, αν και κατά καιρούς έχουν προταθεί διάφορες λύσεις μικρής κλίμακας, οι οποίες αρκετές φορές, όχι μόνο δεν έλυσαν τα διάφορα προβλήματα, αλλά προκάλεσαν και άλλα. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι μικροί χώροι στάθμευσης (2-3 οχημάτων) που πραγματοποιήθηκαν κατά μήκος της οδού Κ. Καρτάλη στο ΔΔ Βόλου και στη Λεωφόρο Ειρήνης στο ΔΔ Ν. Ιωνίας, σε βάρος των πεζοδρομίων. Όχι μόνο δεν λύθηκε το κυκλοφοριακό πρόβλημα, όσον αφορά στα παράνομα σταθμευμένα οχήματα, αλλά δημιουργήθηκε εκ νέου ένα νέο πρόβλημα, αυτό της εύρυθμης και ομαλής κυκλοφορίας των πεζών.

Σημαντική είναι και η απορρόφηση των διαφόρων Ευρωπαϊκών αλλά και Εθνικών προγραμμάτων, καθώς μέσα από αυτά μπορεί να προωθηθεί η ανάπτυξη σε διάφορες μορφές, καθώς τις περισσότερες φορές τα προγράμματα αυτά αποτελούν τις χρηματοδοτικές πηγές για την υλοποίηση και ολοκλήρωση των περισσότερων αναπτυξιακών έργων.

Εξετάζοντας την περιοχή μελέτης μας, ένα από τα σημαντικότερα μειονεκτήματα της είναι η παραμονή και λειτουργία του στρατοπέδου μέσα στον αστικό ιστό του ΔΔ, καλύπτοντας μάλιστα μεγάλο μέρος από το πολεοδομικό κέντρο του. Αν και η λειτουργία του στρατοπέδου αποφέρει στο ΠΣ μερικά οικονομικά οφέλη, αυτά δεν μπορούν να ισοσταθμιστούν με τους κινδύνους που προκαλούνται από τη λειτουργία του κυρίως στο ΔΔ της Ν. Ιωνίας. Έτσι, είναι επιτακτική η ανάγκη μετεγκατάστασης του σε ένα χώρο έκτος του αστικού ιστού, αλλά μέσα στο Νομό, ίσως και στα όρια του ΠΣ.

Μετά την απομάκρυνση του στρατοπέδου θα δημιουργηθεί ένα αστικό κενό διακοσίων τριάντα (230) στρεμμάτων περίπου, που σε συνδυασμό με την αξιοποίηση και των υπόλοιπων αστικών κενών του ΔΔ, θα μπορούσε να ενδυναμωθεί ο ρόλος του ΔΔ μέσα στο ΠΣ Βόλου. Μέσα από την αξιοποίηση των αστικών κενών θα μπορούσε να ενδυναμωθεί ο ρόλος του ΔΔ σε επίπεδο ΠΣ αλλά και σε επίπεδο Νομού και ίσως και Περιφέρειας.

Ο οικισμός “τετράγωνο” αποτελεί τον πολεοδομικό πυρήνα αλλά και το ιστορικό κέντρο του ΔΔ. Έχει σημαντική πολιτιστική κληρονομιά, καθώς είναι ο αρχικός προσφυγικός οικισμός και μάλιστα μέχρι σήμερα διατηρείται ένας ικανοποιητικός αριθμός των πρώτων προσφυγικών σπιτιών. Μέσα από το πέρασμα του χρόνου και σε συνδυασμό με τον σύγχρονο τρόπο ζωής, οι προσφυγικές οικίες ολοένα και μειώνονται και αντικαθιστώνται από πολυκατοικίες, αλλοιώνοντας έτσι τη φυσιογνωμία της περιοχής. Σημαντικό ρόλο στην αλλοίωση της περιοχής παίζει και το γεγονός της παραμέλησης και κακοδιατήρησης των οικιστικών αποθεμάτων, με την παράλληλη χρήση τους ως μέρος διαμονής από πλήθος αλλοδαπών και ρομά. Αναβάθμιση όμως της περιοχής επιχειρείται να επιτευχθεί μέσα από την ανάπλαση της πλατείας Ευαγγελίστριας, διατηρώντας όμως ταυτόχρονα τον ιστορικό και πολιτιστικό της χαρακτήρα.

Το αστικό – εμπορικό κέντρο χάνει συνεχώς την ισχύ του, εξαιτίας κυρίως του μεγάλου ανταγωνισμού που υπάρχει με το εμπορικό κέντρο του ΔΔ Βόλου, χωρίς να γίνεται κάποια προσπάθεια από την τοπική αυτοδιοίκηση για την τόνωσή του. Το πρόβλημα αυτό έρχεται να ενισχύσει και η σημαντική έλλειψη χώρων στάθμευσης στο κέντρο της Ν. Ιωνίας, δημιουργώντας έτσι περαιτέρω προβλήματα στην ανάπτυξη της εμπορικής χρήσης και λειτουργίας του.

Η περιοχή μελέτης μας, αλλά και κατ’ επέκταση και το ΠΣ Βόλου με τον υπερτοπικό του χαρακτήρα, παρουσιάζει πολλά προβλήματα και αδυναμίες οι οποίες πρέπει να λυθούν ώστε να μπορέσει να επιτευχθεί και να υλοποιηθεί η ανάπτυξη της περιοχής. Αυτό θα πρέπει να γίνει μέσα από τον κατάλληλο σχεδιασμό και προγραμματισμό, με τη συμπαράσταση του κράτους, της τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά πάνω απ’ όλα των κατοίκων του ΠΣ Βόλου.

6.5 SWOT analysis

Πίνακας 2: Ανάλυση SWOT

SWOT ANALYSEH				
α/α	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Περιοχή στρατοπέδου Σχη Γεωργούλα.	Οικονομικά οφέλη από τη λειτουργία του στρατοπέδου			
		Διάσπαση της οικιστικής συνέχειας του πολεοδομικού ιστού	Δημιουργία ενός αστικού κενού στο κέντρο της Ν. Ιωνίας από την απομάκρυνση του Στρατοπέδου	
			Εκμετάλλευση του αστικού κενού για οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη	
		Πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων από τη συχνή είσοδο – έξοδο στρατιωτικών οχημάτων		
		Πρόκληση θορύβου από τη λειτουργία του στρατοπέδου και ενόχληση των περιμετρικών περιοχών γύρω από το στρατόπεδο		
Περιοχή προσφυγικών οικισμού «Τετραγώνων»		Κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις πρωινές ώρες		
		Έλλειψη χώρων στάθμευσης		
		Αδυναμία κυκλοφορίας πεζών στα πεζοδρόμια		
		Αφιλόξενο περιβάλλον για ειδικές		

SWOT ANALYSEH				
α/α	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
		Ομάδες ανθρώπων (π.χ. ΑΜΕΑ)		
	Ιδιαίτερος χαρακτήρας του οικιστικού αποθέματος του οικισμού των «τετραγώνων»		Ανάδειξη της ιδιαιτερότητας της περιοχής	Συνεχής μείωση του οικιστικού αποθέματος των «τετραγώνων»
		Συγκέντρωση αλλοδαπών και ρομά		
		Μικρή επισκεψιμότητα της πλατείας Ευαγγελίστριας	Τόνωση της περιοχής μετά την ολοκλήρωση της νέας πλατείας Ευαγγελίστριας	Ερήμωση της περιοχής
	Πολεοδομικό – εμπορικό κέντρο της Ν. Ιωνίας			
Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου	Ισχυρό αστικό κέντρο στην πόλη του Βόλου	Χαμηλής ισχύος αστικό κέντρο της Νέας Ιωνίας		
		Μονοκεντρικότητα στο σύνολο του ΠΣ Βόλου		
		Υποβαθμισμένες υποδομές διοικητικών υπηρεσιών		
		Απουσία ενός σύγχρονου συνεδριακού κέντρου		
	Ισχυρός Τριτογενής τομέας	Επένδυση στον τουριστικό τομέα	Αστική τουριστική ανάπτυξη της περιοχής	
	Σημαντικός Δευτερογενής τομέας	Μειωμένη συμμετοχή στο δευτερογενή τομέα		
	Πλεονεκτική γεωγραφική θέση με καλή προσπελασιμότητα			
	Ύπαρξη μεταφορικών υποδομών (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, αεροπορικών)	Υποβαθμισμένες υποδομές μεταφορών		
	Ύπαρξη ερευνητικών – πανεπιστημιακών ιδρυμάτων		Συνεργασία Δήμου με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας	

SWOT ANALYSEH				
α/α	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
	Τάσεις μείωσης της ανεργίας σε σχέση με το σύνολο της χώρας (2001)			
	Αξιοποίηση του προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ			
	Συμμετοχή σε Εθνικά και Ευρωπαϊκά προγράμματα		Εκμετάλλευση των Ευρωπαϊκών προγραμμάτων	
Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου		Μεγάλη γεωγραφική διασπορά των κτιριακών υποδομών των υπηρεσιών		
	Μεγάλη ακίνητη περιουσία	Αναξιοποίητη ακίνητη περιουσία		
			Ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών των αντιπροσώπων του ΔΔ Νέας Ιωνίας με αυτούς του Βόλου μετά την συνένωση	
			Ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με άλλους περιοχές σε Εθνικό αλλά και Ευρωπαϊκό επίπεδο	
		Αδυναμία διεξαγωγής Μεσογειακών Αγώνων		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

7.1 ΣΕΝΑΡΙΟ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Με το σενάριο αυτό επιχειρείται να επιλυθεί μεγάλο μέρος των προβλημάτων που εντοπίζονται στην περιοχή και παράλληλα προτείνεται η κατασκευή ορισμένων έργων καθώς και η υλοποίηση εργασιών και διαδικασιών, οι οποίες θα επιφέρουν ανάπτυξη στην περιοχή της Νέας Ιωνίας. Επιχειρείται παράλληλα η δημιουργία ενός νέου ορόσημου και τοπόσημου στην περιοχή της Ν. Ιωνίας με την ανάπτυξη να επικεντρώνεται κυρίως στους τομείς της οικονομίας και της κοινωνικής ανάπτυξης.

Στον οικισμό των προσφυγικών προτείνεται η αλλαγή των συντελεστών δόμησης με καθολική μείωσή τους. Στα οικοδομικά τετράγωνα περιμετρικά της πλατείας Ευαγγελίστριας προτείνεται η κατεδάφιση όλων των σύγχρονων κτισμάτων που είναι αντίθετα με τη μορφή και τις προδιαγραφές των οικείων των “τετραγώνων”, καθώς και τη συντήρηση και αναπαλαίωση των ήδη υπαρχόντων. Στα κενά που θα προκύψουν από την κατεδάφιση θα κατασκευαστούν νέες κατοικίες με τη μορφή των προσφυγικών κατοικιών, με μικρές παρεμβάσεις για την προσαρμογή τους με το σύγχρονο τρόπο ζωής. Έτσι, θα δημιουργηθεί ένα θεματικό μουσειακό χωριό το οποίο θα είναι παρόμοιο με τον πρωταρχικό καταυλισμό της Νέας Ιωνίας. Παράλληλα με την κατασκευή του χωριού, προτείνεται η πεζοδρόμηση του οδικού τμήματος της Λεωφόρου Ειρήνης και συγκεκριμένα στο τμήμα από την οδό Μαιάνδρου έως την οδό Δημοκρατίας καθώς και η πεζοδρόμηση του κυκλικού κόμβου του Ιερού Ναού της Ευαγγελίστριας. Στον πεζόδρομο απαγορεύεται η καθολική κίνηση όλων των τύπων οχημάτων, με εξαίρεση αυτή του ποδηλάτου. Επιχειρείται έτσι να επιτευχθεί η τόνωση της τοπικής οικονομίας καθώς και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής. Μέσω της πεζοδρόμησης, επιτυγχάνεται η απομάκρυνση του αυτοκινήτου, και συνεπώς της όχλησης, ηχητικής αλλά και περιβαλλοντικής, που προκαλείται στο

αστικό κέντρο της Νέας Ιωνίας και δίνεται έμφαση στον πεζό, ο οποίος θα μπορεί πλέον να μετακινείται άνετα και με ασφάλεια στον παραπάνω χώρο. Επιλύεται έτσι και το πρόβλημα των στενών πεζοδρομίων, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις ήταν κατελημμένα από τα αυτοκίνητα.

Στην περιοχή του στρατοπέδου "Σχη Γεωργούλα", αφού το στρατόπεδο απομακρυνθεί από τον οικιστικό ιστό, προτείνεται η δημιουργία αγωνιστικής πίστας. Υπάρχουν μόλις τέσσερις (4) σε ολόκληρη τη χώρα (Μέγαρα, Σέρρες, Αιγίνιο και Χανιά) και μάλιστα παρατηρούμε ότι μια τέτοια πίστα απουσιάζει από την Κεντρική Ελλάδα. Ένα τέτοιο γεγονός θα δώσει προώθηση στην ανάπτυξη του εσωτερικού τουρισμού, αλλά και του εξωτερικού τουρισμού. Η πίστα θα υποστηρίζεται από τις απαραίτητες υποδομές.

Σύμφωνα με το σενάριο αυτό, η οικονομική και τουριστική δραστηριότητα θα αυξηθεί σε σημαντικό βαθμό τόσο στο ΔΔ Νέας Ιωνίας όσο και σε ολόκληρο το Νομό Μαγνησίας. Επιπλέον, θα βελτιωθεί αρκετά η εικόνα της Νέας Ιωνίας και συνεπώς και ολόκληρης της πόλης του Βόλου.

7.2 ΣΕΝΑΡΙΟ ΗΠΙΑΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Μέσα από το σενάριο αυτό, επιχειρείται να ενισχυθεί ο ρόλος και η γενικότερη εικόνα του ΔΔ της Νέας Ιωνίας. Επιπλέον δίνεται έμφαση στη διάσπαση του ισχυρού κέντρου της πόλης του Βόλου μέσω της περιφερειακής ανάπτυξης.

Η έκταση του στρατοπέδου, μετά την αλλαγή χρήσης του, μπορεί να διατεθεί για την εκπλήρωση των παραπάνω στόχων. Προτείνεται έτσι η κατασκευή ενός Διοικητικού κέντρου στο νοτιοδυτικό τμήμα του στρατοπέδου το οποίο θα αποτελείται από ένα Δημαρχιακό μέγαρο, ένα υποκατάστημα της περιφέρειας καθώς και από τα κεντρικά γραφεία τόσο του Ιδρύματος Κοινωνικής Ασφάλισης (ΙΚΑ) όσο και του υποκαταστήματος της Εφορίας. Στο νοτιοανατολικό τμήμα του στρατοπέδου προτείνεται η κατασκευή ενός πολυχώρου, ο οποίος θα αποτελείται από ένα εμπορικό κέντρο, κινηματογράφο, χώρους εστίασης και χώρους διασκέδασης. Στο βορειοανατολικό τμήμα του προτείνεται η δημιουργία ενός μουσειακού χώρου ο οποίος θα αποτελείται από δύο μουσεία με διαφορετική θεματολογία. Επιπλέον, στον ίδιο χώρο θα κατασκευαστεί και ένας συνεδριακός χώρος, έτσι ώστε να αναπτυχθεί και ο

συνεδριακός τουρισμός. Στο βορειοδυτικό τμήμα του, διατηρούνται οι υφιστάμενες κατοικίες και προτείνεται η κατασκευή ενός νέου συγκροτήματος κτιρίων, τα οποία θα διατεθούν ως κατοικίες.

Πέρα όμως από την περιφερειακή ανάπτυξη, δίνεται έμφαση και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής. Στην περιοχή των προσφυγικών, προτείνεται η πεζοδρόμηση της Λεωφόρου Ειρήνης, από το ύψος της οδού Δημοκρατίας μέχρι την οδό Μαιάνδρου και παράλληλα προτείνεται η κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης στην πλατεία Ευαγγελίστριας. Η κυκλοφορία των οχημάτων θα επιτρέπεται μόνο για την είσοδο και έξοδο των οχημάτων από τον χώρο στάθμευσης καθώς και η κυκλοφορία οχημάτων εμπορικής χρήσης για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων σε καθορισμένες ώρες. Μ’ αυτό τον τρόπο, επιτυγχάνεται η ισχυροποίηση του τοπικού κέντρου, η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσα από την απομάκρυνση της όχλησης που προκαλεί το αυτοκίνητο και επιπλέον η βελτίωση της εικόνας του ΔΔ.

7.3 ΣΕΝΑΡΙΟ ΜΗΔΕΝΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Στο σενάριο αυτό παρουσιάζεται το πως θα εξελιχθεί η περιοχή μελέτης μας χωρίς να κάνουμε κάποια παρέμβαση. Το στρατόπεδο «Σχη Γεωργούλα» θα παραμείνει και θα συνεχίσει να λειτουργεί στη σημερινή του θέση, με μελλοντικό ενδεχόμενο την απομάκρυνση του από τον αστικό ιστό, συνεχίζοντας να προκαλεί προβλήματα στην επικοινωνία του δυτικού και του ανατολικού τμήματος του ιστού.

Η περιοχή των προσφυγικών αναβαθμίζεται εν μέρει, μέσα από την ανάπλαση της πλατείας Ευαγγελίστριας. Μέσα όμως στο πέρασμα του χρόνου, θα αλλοιωθεί ο πολιτιστικός και ιστορικός χαρακτήρας της συγκεκριμένης περιοχής, παρόλο που αυτή αποτελεί το αστικό και ιστορικό κέντρο της Ν. Ιωνίας. Αυτό θα προκύψει μέσα από την ανέγερση νέων συγκροτημάτων πολυκατοικιών στις θέσεις των “τετραγώνων”, καθώς και μέσα από τη συγκέντρωση πληθυσμού αλλοδαπών και ρομά.

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα θα συνεχίσει να υπάρχει προκαλώντας προβλήματα στους χρήστες των οδών αλλά και στους κατοίκους της περιοχής, υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής και διαβίωσής τους. Η κυκλοφορία των πεζών θα συνεχίσει να γίνεται

με δυσκολία λόγω των στενών πεζοδρομίων, τα οποία στις περισσότερες φορές είναι κατειλημμένα από διάφορα εμπορεύματα καταστημάτων, από τραπεζοκαθίσματα εστιατορίων και καφενείων, ακόμη και από οχήματα που είναι παράνομα σταθμευμένα.

7.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Είναι σημαντικό να αξιολογήσουμε παραπάνω σενάρια έτσι ώστε να καταλήξουμε στο ιδανικότερο για την περιοχή μελέτης μας. Για κάθε ένα σενάριο έχουμε δημιουργήσει έναν πίνακα που θα μας βοηθήσει στην αξιολόγηση τους και στη μεταξύ τους σύγκριση. Με τον πίνακα αξιολογείται η επίδραση των σεναρίων στο οικιστικό απόθεμα του ΔΔ, η κοινωνική αποδοχή από τους κατοίκους της περιοχής, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα έχουν τα σενάρια, οι οικονομικές και αναπτυξιακές επιπτώσεις καθώς και η επίδραση που θα έχουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Τέλος, γίνεται μία εκτίμηση του οικονομικού κόστους για την κατασκευή και ολοκλήρωση των σεναρίων.

Παρατηρώντας τον πίνακα, βλέπουμε ότι το μηδενικό σενάριο δεν μπορεί να προσφέρει και να βελτιώσει τη σημερινή κατάσταση του ΔΔ, ενώ στο μέλλον το ΔΔ μπορεί να οδηγηθεί σε περαιτέρω παρακμή. Το σενάριο ήπιας παρέμβασης βελτιώνει σημαντικά τις υποδομές αλλά και την αναπτυξιακή ικανότητα του ΔΔ. Το κόστος υλοποίησης του σεναρίου σε σχέση με την αναπτυξιακή δυνατότητα είναι ικανοποιητικό. Το ριζοσπαστικό σενάριο προβαίνει σε μεγάλης κλίμακας οικιστικές παρεμβάσεις, όμως το κόστος υλοποίησής του είναι πολύ υψηλό. Παρακάτω παρουσιάζεται ο πίνακας αξιολόγησης των σεναρίων.

Πίνακας 3: Πίνακας αξιολόγησης σεναρίων

Σενάριο	Οικιακές επιπτώσεις		Κοινωνική αποδοχή		Περιβαλλοντικές επιπτώσεις		Αναπτυξιακές επιπτώσεις		Οικονομικές επιπτώσεις		Ποιότητα ζωής		Κόστος/ Διαθεσιμότητα πόρων		ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ							
													Δημόσιοι πόροι	Ιδιωτικοί πόροι	Μεσοπρόθεσμα		Μακροπρόθεσμα					
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	BM	BM	+	-	=	sum	+	-	=	sum
Μηδενικό Σενάριο	Μικρές παρεμβάσεις	Μικρές παρεμβάσεις	Απόρριψη	Αποδοχή	Σχετική Επιδείνωση	Επιδείνωση	Μικρές	Μικρές		Οικονομική ύφεση	Χαμηλή	Χαμηλή	Χαμηλό/ Διαθέσιμοι	Χαμηλό/ Διαθέσιμοι								
	=	-	-	=	=	-	=	=	=	-	=	=	+	+	2	5	1	+1	2	3	3	-1
Σενάριο Έπαις παρέμβασης	Σημαντική βελτίωση	Σημαντική βελτίωση	Πιθανός αποδοχή	Αποδοχή	Σχετική Βελτίωση	Βελτίωση	Βελτίωση	Μεγάλη Βελτίωση	Βελτίωση	Μεγάλη Βελτίωση	Βελτίωση	Μεγάλη Βελτίωση	Υψηλό/ Διαθέσιμοι	Υψηλό/ Διαθέσιμοι								
	+	+	+	+	=	+	+	+	+	+	+	+	+	+	6	1	2	+4	8	0	0	+8
Σενάριο Ριζοσπαστικής παρέμβασης	Μεγάλη βελτίωση	Σημαντική βελτίωση	Πιθανός αποδοχή	Απόρριψη	Σχετική Επιδείνωση	Επιδείνωση	Βελτίωση	Μεγάλη Βελτίωση	Βελτίωση	Βελτίωση	Μικρή Βελτίωση	Μικρή Βελτίωση	Πολύ Υψηλό/ Μη Διαθέσιμοι	Πολύ Υψηλό/ Μη Διαθέσιμοι								
	+	+	=	-	-	-	+	+	+	+	+	+	-	-	4	1	3	+1	4	0	4	0

Πηγή: ίδια επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

8 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Τα παραπάνω σενάρια έχουν ορισμένα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα. Το σενάριο μηδενικής παρέμβασης δεν επιφέρει αλλαγές στην περιοχή μελέτης μας και επιπλέον δεν προωθείται η ανάπτυξη. Αντίθετα, το σενάριο ριζοσπαστικής παρέμβασης προωθεί την ανάπτυξη, αλλά προβαίνει σε μεγάλης κλίμακας οικιστικές αλλαγές με αποτέλεσμα το πολύ υψηλό κοινωνικό αλλά και οικονομικό κόστος. Το σενάριο ήπιας παρέμβασης προωθεί την ανάπτυξη του τόπου με μικρότερες κοινωνικές αντιδράσεις αλλά και με ένα πιο ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης. Το οικονομικό κόστος είναι προσιτό, καθώς μερικές δράσεις είναι δυνατό να χρηματοδοτηθούν μέσα από χρηματοδοτικά προγράμματα, όπως το ΕΣΠΑ.

Η επιλογή του καταλληλότερου σεναρίου είναι λοιπόν προφανής και αφορά στο σενάριο της ήπιας παρέμβασης. Αναλυτικότερα, εξετάζοντας όλους τους τομείς με τους οποίους έγινε η αξιολόγηση και κυρίως σε μακροπρόθεσμο πλάνο, παρατηρούμε ότι όλοι οι τομείς παρουσιάζουν από μικρή έως αρκετά μεγάλη βελτίωση. Έτσι, η πρόταση μου θα βασίζεται πάνω στο σενάριο αυτό.

Η πρόταση ανάπλασης και παράλληλα της ανάπτυξης του ΔΔ διαχωρίζεται σε δύο βασικούς άξονες δράσης. Ο πρώτος αναφέρεται στο αστικό και ιστορικό κέντρο του ΔΔ, την περιοχή των «τετραγώνων», ενώ ο δεύτερος άξονας απευθύνεται στο αστικό κενό που προκύπτει από τη μεταφορά του στρατοπέδου.

8.1 ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΑ

Αναφερόμαστε στον πρώτο οικισμό που αναπτύχθηκε στη Ν. Ιωνία, το σημερινό αστικό κέντρο του ΔΔ. Επίκεντρο της περιοχής αυτής είναι η εκκλησία της Ευαγγελίστριας, η οποία παίζει σημαντικό ρόλο στην φυσιογνωμία της περιοχής.

Η σημαντικότερη και μεγαλύτερη παρέμβαση στην περιοχή είναι η πεζοδρόμηση του οδικού τμήματος της Λεωφόρου Ειρήνης, από τη διασταύρωση με την οδό Δημοκρατίας έως τη διασταύρωση με τη οδό Χρήστου Λούλη, καθώς και η διαμόρφωση δρόμου ήπιας κυκλοφορίας από τη διασταύρωση με τη οδό Χρ. Λούλη έως τη διασταύρωση με την οδό Μαιάνδρου. Σε πεζόδρομο θα μετατραπούν και τα οδικά τμήματα της οδού Τενέδου: το τμήμα από Μακεδονίας έως Μαγνησίας, καθώς και στις οδούς Δορυλαίου, Καλλιπόλεως και Προύσσης: τα τμήματα από την οδό Κρήτης έως Μαγνησίας. Μέσα από την ενέργεια αυτή, επιχειρείται να επιτευχθεί η τόνωση της οικονομίας της περιοχής και της τοπικής αγοράς, καθώς πλέον ο δρόμος θα μετατραπεί σε έναν καθαρά εμπορικό δρόμο, στον οποίο θα επιτρέπεται μόνο η κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων. Θα δημιουργηθεί έτσι η «Ερμού» της Ν. Ιωνίας, ενισχύοντας το τοπικό κέντρο.

Ολοκληρώνεται έτσι ένα δίκτυο πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, δίνοντας έμφαση στον άνθρωπο και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής. Ο πεζόδρομος θα χαρακτηρίζεται από μία ζώνη ποδηλατοδρόμου καθώς και από την έντονη παρουσία χώρων πρασίνου με μεγάλη δενδροφύτευση. Ο πεζόδρομος θα διαχωρίζεται από το υπόλοιπο οδικό δίκτυο με τη διαμόρφωση ειδικού τάπητα, με πλακόστρωση, καθώς και με τοποθέτηση ειδικών μεταλλικών κολωνακίων. Αντίστοιχα, η κυκλοφορία των οχημάτων στον δρόμο ήπιας κυκλοφορίας θα οριοθετείται με τη διαμόρφωση ειδικού οδοστρώματος καθώς και με την τοποθέτηση μεταλλικών κολωνακίων. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν οι περιπτώσεις, στην ένωση του πεζοδρόμου με το δρόμο ήπιας κυκλοφορίας στην οδό Χρ. Λούλη, καθώς και στην ένωση του πεζοδρομημένου τμήματος της Λ. Ειρήνης με το οδικό τμήμα της ίδιας οδού. Σ’ αυτές τις δύο περιπτώσεις θα τοποθετηθούν βυθιζόμενα κολωνάκια, έτσι ώστε να μπορεί να εισέλθει στην πεζοδρομημένη περιοχή κάποιο όχημα σε περιπτώσεις ανάγκης, όπως πυροσβεστικά οχήματα και ασθενοφόρα.

Η κυκλοφορία των οχημάτων στη Λεωφόρο Ειρήνης, λόγω της απαγόρευσης της κυκλοφορίας τους στο πεζοδρομημένο πλέον τμήμα της, θα πραγματοποιείται από τις παράπλευρες οδούς. Αναλυτικά, η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα κυκλοφορίας με κατεύθυνση από το ποτάμι του Κραυσίδωνα προς την Ευαγγελίστρια, θα διοχετεύεται στις οδούς Λ. Ειρήνης - Δημοκρατίας - Μαγνησίας και Μαιάνδρου. Τα οχήματα με την αντίθετη κατεύθυνση θα διέρχονται από τις οδούς Μαιάνδρου -

Βενιζέλου – Δημοκρατίας – Λ. Ειρήνης. Η ίδια κατεύθυνση θα ισχύει και για τα δρομολόγια του αστικού ΚΤΕΛ. Η στάθμευση των οχημάτων στις παραπάνω οδούς θα απαγορεύεται αυστηρώς, προκειμένου να μην υπάρχουν κυκλοφοριακά προβλήματα και να απορροφηθεί επιτυχώς ο κυκλοφοριακός φόρτος των οχημάτων. Κατ’ εξαίρεση, στην οδό Βενιζέλου θα επιτρέπεται η στάθμευση των οχημάτων μόνο όμως από τη μία πλευρά της οδού, καθώς το πλάτος της είναι ικανό να απορροφήσει τον κυκλοφοριακό φόρτο.

Προκειμένου όμως να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της στάθμευσης των οχημάτων στην περιοχή και μάλιστα μετά τη σχετική απαγόρευση στις οδούς Δημοκρατίας και Μαγνησίας, προτείνεται η κατασκευή ενός υπόγειου χώρου στάθμευσης στην πλατεία Ευαγγελίστριας. Ο χώρος στάθμευσης θα διαθέτει εκατόν τριάντα (130) θέσεις στάθμευσης, μέρος των οποίων θα διατεθεί στους κατοίκους της περιοχής. Τόσο η είσοδος όσο και η έξοδος των οχημάτων από το χώρο στάθμευσης θα πραγματοποιούνται από την οδό Χρ. Λούλη. Οι θέσεις στάθμευσης θα είναι κάθετες ως προς τους διαδρόμους κυκλοφορίας των οχημάτων και θα έχουν διαστάσεις 5 μ. μήκος και 2,3 μ. πλάτος²⁴. Επιλέχθηκε αυτός ο τρόπος χωροθέτησης των θέσεων στάθμευσης διότι έτσι τα οχήματα θα καταλαμβάνουν τη μικρότερη δυνατή επιφάνεια και παράλληλα θα επιτυγχάνεται η καλύτερη εξυπηρέτηση και κυκλοφορία τους εντός του χώρου στάθμευσης.

Εκτός από το χώρο στάθμευσης στην πλατεία Ευαγγελίστριας, πρέπει να δημιουργηθούν και άλλοι χώροι στάθμευσης για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων. Για το λόγο αυτό, δημιουργούνται δύο νέοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, ο ένας κοντά στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Μαγνησίας, ενώ ο δεύτερος κοντά στη συμβολή των οδών Δημοκρατίας και Κρήτης. Συγκεκριμένα, ο πρώτος χώρος στάθμευσης εντοπίζεται στη διασταύρωση των οδών Εφέσου και Διόδου 1α και αφορά ένα χώρο 210 τ.μ. περίπου. Ο δεύτερος χώρος εντοπίζεται στη διασταύρωση των οδών Απ. Βολίδη και Διόδου 1 και αφορά ένα χώρο 255 τ.μ. Για την κατασκευή των δύο νέων χώρων στάθμευσης είναι απαραίτητη η απαλλοτρίωση κτιρίων και οικοπέδων. Η επιλογή των χώρων έγινε μέσα από έρευνα για την εύρεση ανοικοδόμητων χώρων και μη συντηρημένων κτιρίων.

²⁴ Neufert E., (2000), Οικοδομική & Αρχιτεκτονική σύνθεση, 435

Στην πλατεία Ευαγγελίστριας, πέρα από την προτεινόμενη επιφανειακή ανάπλαση του χώρου, προτείνονται ορισμένες ακόμα αναβαθμίσεις, έτσι ώστε η πλατεία να αποκτήσει έναν πιο φιλικό χαρακτήρα. Προτείνεται έτσι η κατασκευή ενός χώρου παιχνιδιού (παιδική χαρά) ή ενός ανοιχτού παιδότοπου για τη ψυχαγωγία και τη διαπαιδαγώγηση κυρίως των μικρών ηλικιακά κατοίκων της περιοχής. Η κατασκευή και ο εξοπλισμός του υπαίθριου παιδότοπου θα γίνει σύμφωνα με τα ελληνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα ασφάλειας που αφορούν τους χώρους αυτούς²⁵.

Επιπλέον, στην πλατεία Ευαγγελίστριας θα κατασκευαστεί ένας ειδικός χώρος που θα λειτουργήσει ως χώρος «τουαλέτας» για τα κατοικίδια ζώα²⁶. Τέτοιοι χώροι είναι ευρέως γνωστοί στις μεγαλουπόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής, όπως στο Λονδίνο, τη Μαδρίτη, το Βερολίνο και τη Ρώμη, καθώς και σε μερικούς Δήμους της Ελλάδας όπως είναι στους Δήμους Θεσσαλονίκης, Γλυφάδας και Ευόσμου – Κορδελιού. Οι χώροι αυτοί αποτελούνται από ξύλινη περίφραξη χαμηλού ύψους, ενώ στο εσωτερικό τους υπάρχει άμμος, ειδική για το σκοπό αυτό. Στην υπόλοιπη έκταση του πεζοδρόμου, θα τοποθετηθούν ειδικοί κάδοι για τις ακαθαρσίες των κατοικίδιων.

Με τις ενέργειες αυτές επιχειρείται να βελτιωθεί η αισθητική αλλά και περιβαλλοντική εικόνα της περιοχής, δημιουργώντας παράλληλα ένα φιλικό περιβάλλον για τους κατοίκους της περιοχής. Επιπλέον, με την τοποθέτηση των ειδικών χώρων και κάδων για τα κατοικίδια, επιλύεται το πρόβλημα με τις ακαθαρσίες των ζώων, που συναντάται σήμερα σε πολλά πάρκα και πλατείες ελληνικών πόλεων.

Πέρα όμως από τις παραπάνω παρεμβάσεις για την ανάπτυξη της περιοχής, είναι σημαντικό να καθοριστούν ορισμένοι περιορισμοί έτσι ώστε να μη χαθεί ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της περιοχής. Ένα από τα μέτρα που προτείνονται είναι η μείωση των συντελεστών δόμησης. Η παρέμβαση αυτή αναφέρεται στην περιοχή μελέτης από την οδό Μαιάνδρου έως την οδό Δημοκρατίας. Παρεμβαίνουμε μόνο στο τμήμα αυτό διότι αποτελεί το κατεξοχήν προσφυγικό τμήμα της περιοχής μελέτης μας. Η τροποποίηση των συντελεστών δόμησης επικεντρώνεται μόνο στην αλλαγή του μέγιστου ύψους. Από τα δεκάξι (16) μέτρα που ισχύει σήμερα, προτείνεται η μείωση του στα δέκα (10)

²⁵ Καραγιάννη Ο., Καρυώτη Ε., Σουλτανίδου Ε., (2003), Χώροι παιχνιδιού στην πόλη (παιδικές χαρές), ασφάλεια και παιδαγωγική ποιότητα, προδιαγραφές, σχεδιασμός, διαχείριση, Θεσσαλονίκη: ΤΕΕ τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας. Διαθέσιμο στο: <URL: http://library.tee.gr/digital/kma/kma_m1147.pdf> [πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012]

²⁶ Κοντογιαννίδη Μαριέττα, (2012), Βόλτα με τον σκύλο στο wc, Realnews, 10

μέτρα. Με το μέτρο αυτό θέλουμε να επιτύχουμε τον περιορισμό του ύψους των νέων κτιρίων που θα κατασκευαστούν στην περιοχή, έτσι ώστε να μην υπάρχουν μεγάλες διακυμάνσεις μεταξύ των υπάρχουσών προσφυγικών κατοικιών και των νεόδμητων. Θέλουμε να διατηρηθεί το ύψος των κτιρίων χαμηλά, έτσι ώστε να μη «χαθούν» οι προσφυγικές κατοικίες ανάμεσα στις νεόδμητες, τετραώροφες και πενταώροφες, πολυκατοικίες.

Εκτός από το μέτρο της μείωσης των συντελεστών δόμησης, σημαντική είναι επιπλέον η διατήρηση και προστασία ορισμένων προσφυγικών κατοικιών που διατηρούνται ακόμα και σήμερα σε καλή κατάσταση. Μέσα από την ενέργεια αυτή θέλουμε να διατηρήσουμε και να αναδείξουμε τον ιδιαίτερο πολεοδομικό, ιστορικό, αρχιτεκτονικό και αισθητικό χαρακτήρα των κατοικιών αυτών.

Με τις παραπάνω δράσεις προωθείται η ανάπτυξη της περιοχής, έχοντας πάντα ως πρωταρχικό στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής, αλλά και του ΔΔ, αλλά και την παράλληλη ανάπτυξη της περιοχής. Η απομάκρυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων συμβάλλει σημαντικά στην αισθητική, ποιοτική, αλλά και εμπορική αναβάθμιση της περιοχής. Παράλληλα, μέσα από τη μείωση του μέγιστου ύψους δόμησης, αλλά και μέσα από τον χαρακτηρισμό ορισμένων κτιρίων ως διατηρητέα, θα γίνει προσπάθεια διατήρησης του ιδιαίτερου χαρακτήρα του προσφυγικού – ιστορικού οικισμού. Περαιτέρω βελτίωση και ανάπτυξη της περιοχής μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την αξιοποίηση του αστικού κενού, που θα προκαλούσε μια ενδεχόμενη απομάκρυνση του στρατοπέδου.

8.2 ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ "Σχη. ΓΕΩΡΓΟΥΛΑ"

Μέσα στον οικιστικό ιστό του ΔΔ, υπάρχουν αρκετά αστικά κενά ανεκμετάλλευτα, που συγχρόνως διασπούν τον πολεοδομικό ιστό. Στο ΔΔ υπάρχουν τρία μεγάλα αστικά κενά, τα οποία επιδρούν αρνητικά στην ομαλή ανάπτυξη του ιστού και όχι μόνο. Τα κενά αυτά είναι: η έκταση του παλαιού νεκροταφείου, η έκταση του στρατοπέδου και η έκταση του πρώην εργοστασίου «Βαμβακουργία». Ο δεύτερος άξονας της πρότασης μας προσανατολίζεται προς την εκμετάλλευση των αστικών κενών και συγκεκριμένα αναφερόμαστε στην έκταση του στρατοπέδου, μία έκταση 212 στρεμμάτων, στο κέντρο της Ν. Ιωνίας.

Μέσα από την ανάπλαση του χώρου αυτού, προσπαθούμε να ενδυναμώσουμε και να ενισχύσουμε το ρόλο του ΔΔ μέσα στο Δήμο και παράλληλα να επιτευχθεί η αύξηση της ανταγωνιστικότητας του. Χρησιμοποιείται έτσι ο αστικός σχεδιασμός ως το μέσο για την οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη και τη δημιουργία ενός ισχυρού νέου επίκεντρου²⁷. Προτού όμως γίνει αυτό, είναι σημαντικό να καταφέρουμε να ενσωματώσουμε ομαλά το αστικό κενό μέσα στον οικιστικό ιστό.

Το σημαντικότερο βήμα αξιοποίησης της έκτασης αυτής είναι η διάσπασή της σε μικρότερα οικοδομικά τετράγωνα και η ενσωμάτωσή της στον υπόλοιπο αστικό ιστό, έτσι ώστε να μην αποτελεί πλέον εμπόδιο στην ανάπτυξη της οικιστικής δομής της πόλης. Η διάσπασή της γίνεται με την προέκταση ορισμένων εκ των κύριων οδικών αξόνων του ιστού. Επεκτείνεται, έτσι, η Λεωφόρος Ειρήνης μέχρι τη διασταύρωσή της με την οδό Δοξοπούλου, η οδός Κυρίλλου έως την οδό Νικηφόρου Μανδηλαρά και η οδός Αδραμυττίου έως την οδό Αγίου Νεκταρίου. Οι παραπάνω οδικοί άξονες, με εξαίρεση τη Λ. Ειρήνης, διατρέχουν το χώρο του στρατοπέδου αλλά και το πολιτιστικό άλσος. Παράλληλα, διαπλατώνεται ο υφιστάμενος οδικός άξονας ανάμεσα στο χώρο του αστικού κενού και το πολιτιστικό άλσος. Με αυτό τον τρόπο, δημιουργείται ένα νέο βασικό οδικό δίκτυο, το οποίο βοηθάει σημαντικά στην καλύτερη και ομαλότερη ένταξη του αστικού κενού στον υφιστάμενο οικιστικό ιστό.

Το νέο οδικό δίκτυο θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου. Θα μειωθούν κυρίως τα οχήματα που κυκλοφορούν στα οδικά τμήματα των οδών Μαιάνδρου και Δοξοπούλου, καθώς πλέον θα πραγματοποιείται πιο εύκολα η επικοινωνία και η πρόσβαση από τις δυτικές προς τις ανατολικές πολεοδομικές ενότητες του ΔΔ και αντιστρόφως.

Προκειμένου η κυκλοφορία των οχημάτων, αλλά και των πεζών, του νέου οδικού δικτύου να πραγματοποιείται χωρίς προβλήματα, θα πρέπει να συντρέχουν ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, το νέο οδικό δίκτυο θα είναι διπλής κατεύθυνσης, με δύο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορία, πλάτους 14 μ., 7 μ. ανά ρεύμα κατεύθυνσης. Τα πεζοδρόμια, εκατέρωθεν των δρόμων, θα έχουν πλάτος 3,5 μ., (αναλυτικά: 1,5 μ. για την κυκλοφορία των πεζών και 1μ. με ειδικά

²⁷ Γοσποδίνη Α. ‘ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ’, στο 25 Κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, 215 - 220

διαμορφωμένο τάπητα για την κυκλοφορία ΑΜΕΑ) και τέλος 1μ. για δενδροφύτευση με δέντρα μικρού διαμέτρου φυλλώματος (Neufert, 2000, 206 – 210, 543). Το οδικό δίκτυο θα μετατραπεί παράλληλα σε μία διαδρομή πρασίνου, δίνοντας μια διαφορετική εικόνα από αυτή που επικρατεί στο μεγαλύτερο μέρος του υφιστάμενου οδικού δικτύου. Το συνολικό πλάτος των οδικών αξόνων θα διαμορφωθεί στα 21 μ. με την ταυτόχρονη κυκλοφορία οχημάτων και πεζών δίχως προβλήματα.

Πέρα όμως από το οδικό δίκτυο, είναι απαραίτητο να αποδοθούν οι νέες χρήσεις γης, προκειμένου να εκμεταλλευτούμε τα νέα οικοδομικά τετράγωνα. Με την ενσωμάτωση των οικοδομικών τετραγώνων στον αστικό ιστό δίνεται η δυνατότητα επέκτασης του τοπικού κέντρου. Αυτό βέβαια επηρεάζεται και από τις λειτουργίες τις οποίες θα συγκεντρώσουμε στην έκταση αυτή. Για την καλύτερη οργάνωση και εκμετάλλευση του χώρου είναι απαραίτητο να συγκεντρωθούν λειτουργίες τοπικού αλλά και υπερτοπικού χαρακτήρα.

Ένα μέτρο για την ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών ή αστικών κενών που υλοποιείται στον Ευρωπαϊκό χώρο, και μάλιστα από το 1981, είναι η δημιουργία ή η συγκέντρωση των διοικητικών υπηρεσιών σε «Κυβερνητικά ή Διοικητικά κέντρα» στις πρωτεύουσες των χωρών. Όπως αναφέρεται και στη «Λευκή Βίβλο για τη διακυβέρνηση»²⁸, παρόμοιες ενέργειες έχουν εφαρμοστεί στον Ευρωπαϊκό χώρο, όπως στο Λονδίνο, όπου η έδρα της κυβέρνησης χωροθετήθηκε στην κεντρική ζώνη δραστηριοτήτων, αποτελώντας έτσι το νέο οικονομικό και διοικητικό κέντρο του Λονδίνου, καθώς εκεί απασχολείται το 1/3 περίπου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του. Παρόμοια παραδείγματα παρατηρούνται στο Παρίσι, όπου εκεί το νέο διοικητικό κέντρο συσπειρώθηκε μέσα στα όρια ενός πολεοδομικού διαμερίσματος, καθώς και στη Στοκχόλμη, όπου κι εκεί δημιουργήθηκε ένα νέο διοικητικό κέντρο στην περιοχή «Sodra Klara» με τις διοικητικές υπηρεσίες να συγκεντρώνονται σε γειτονικά κτίρια και οικοδομικά τετράγωνα.

Στον Ελλαδικό χώρο, τη δεκαετία του '60, έγινε η πρώτη αναφορά για τη δημιουργία ενός κυβερνητικού κέντρου από τους κ.κ. Δοξιάδη Κωνσταντίνο και Κανδύλη

²⁸ Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.opengov.gr/minreform/wp-content/uploads/downloads/2012/01/lefki_vivlos.pdf> [πρόσβαση 13 Φεβρουάριου 2012]

Γεώργιο²⁹ χωρίς όμως η ιδέα αυτή να έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα. Η ιδέα αυτή αναζωπυρώθηκε προσφάτως μέσα από την πρόταση ανάπλασης της υποβαθμισμένης περιοχής του Ελαιώνα στην Αττική.

Προέκυψε έτσι η ιδέα δημιουργίας ενός διοικητικού κέντρου, μικρότερης κλίμακας, στην περιοχή μελέτης μας. Το νέο **διοικητικό κέντρο** δε θα κατασκευαστεί για την άσκηση εξουσίας σε εθνικό επίπεδο, όπως έγινε με τα παραπάνω παραδείγματα, αλλά θα είναι υπεύθυνο για την άσκηση της τοπικής αυτοδιοίκησης. Η πρόταση αυτή ισχυροποιείται αν συμπεριλάβουμε στη σκέψη μας και τις υποβαθμισμένες υφιστάμενες διοικητικές υποδομές. Μέσα από το μέτρο αυτό, θα ενισχυθεί σημαντικά ο ρόλος του ΔΔ σε τοπικό αλλά και σε υπερτοπικό επίπεδο καθώς πλέον θα αποτελεί το διοικητικό πυλώνα του Δήμου.

Το νέο διοικητικό κέντρο θα χωροθετηθεί στο νοτιοανατολικό οικοδομικό τετράγωνο που έχει δημιουργηθεί μετά τη διάσπαση του αστικού κενού, στη συμβολή των οδών Εθνικών Αγώνων και Ικάρων. Η επιλογή της θέσης έγινε λόγω της μικρής απόστασης του από το ήδη υπάρχον αστικό κέντρο αλλά και αντιδιαμετρικά από τις προϋπάρχουσες διοικητικές υποδομές, έτσι ώστε να γίνεται αισθητή η διαμόρφωση και η διαφορετικότητα του νέου διοικητικού κέντρου και να γίνεται εύκολα αντιληπτή η μεταπήδηση από τις παλαιές στις νέες υποδομές. Επιπλέον, η θέση αυτή επιλέχτηκε εξαιτίας της γειννιάσής της με το πολιτιστικό άλσος, μετατρέποντάς το έτσι σε μητροπολιτικό πάρκο του Δήμου που θα συμβάλλει στην αύξηση της επισκεψιμότητάς του, αλλά και εξαιτίας της αποφυγής του κινδύνου να περικλειστεί το νέο διοικητικό κέντρο από τον πυκνό αστικό ιστό.

Το διοικητικό κέντρο θα περιλαμβάνει ορισμένες ειδικές υποδομές, ικανές να φιλοξενήσουν τις διάφορες υπηρεσίες τοπικής και υπερτοπικής διοίκησης. Η βασικότερη από αυτές είναι ένα νέο Δημαρχιακό Μέγαρο, με όλες τις απαραίτητες συμπληρωματικές υποδομές που χρειάζονται για τη σωστή λειτουργία του. Θα κατασκευαστεί επιπλέον, σε ξεχωριστή υποδομή από αυτή του μεγάρου, μία νέα κτιριακή υποδομή κατάλληλη να φιλοξενήσει την υπηρεσία της Πολεοδομίας Βόλου και Ν. Ιωνίας, ως παράρτημα του Δημαρχείου. Εκτός από το Δημαρχείο και την Πολεοδομία, είναι αναγκαία η κατασκευή ενός σύγχρονου κτιρίου, με τους

²⁹ Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.tovima.gr/society/article/?aid=441042>> [πρόσβαση 13 Φεβρουάριου 2012]

απαραίτητους χώρους, για τη στέγαση του υποκαταστήματος της Περιφέρειας, ώστε να προωθείται και η ενίσχυση του ρόλου του Δήμου σε περιφερειακό επίπεδο. Ανάγκη για νέες κτιριακές υποδομές υπάρχει και για τις Δημόσιες οικονομικές υπηρεσίες (ΔΟΥ) Βόλου και Ν. Ιωνίας, οι οποίες θα ενταχθούν και αυτές στα όρια του διοικητικού κέντρου. Τέλος, κρίνεται απαραίτητη η κατασκευή ενός κτιρίου για τη στέγαση του υποκαταστήματος του νέου Εθνικού Οργανισμού Παροχής Υπηρεσιών Υγείας, καθώς πρόκειται για ένα νεοσύστατο οργανισμό.

Η συγκέντρωση όλων αυτών των υπηρεσιών σε μία ενιαία έκταση θα μπορέσει να λειτουργήσει ως ένας συνδεδεμένος κρίκος ανάμεσα στις υπηρεσίες για την καλύτερη συνεργασία μεταξύ τους. Συμβάλει επιπλέον στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών του Δήμου, καθώς η πλειονότητα των διοικητικών υπηρεσιών θα είναι τώρα συγκεντρωμένη στον ίδιο χώρο, διασφαλίζοντας έτσι την καλύτερη εξυπηρέτησή τους από τις υπηρεσίες και παράλληλα κερδίζοντας χρόνο από τις μικρές μετακινήσεις τους από τη μία υπηρεσία στην άλλη. Όσον αφορά στις ιδιόκτητες κτιριακές υποδομές που σήμερα στεγάζονται οι υπηρεσίες, είναι αναγκαία η επαναχρησιμοποίηση και η εκμετάλλευσή τους. Έτσι, μέρος των κτιρίων αυτών θα χρησιμοποιηθούν για την στέγαση πολιτιστικών ή άλλων οργανισμών του Δήμου, που τώρα εδρεύουν και λειτουργούν σε μη ιδιόκτητα κτίρια, ενώ τα υπόλοιπα, ανάλογα με το σημείο που κατέχουν μέσα στον αστικό ιστό, θα μπορέσουν να διατεθούν για τη δημιουργία νέων μικρών χώρων πρασίνου.

Οι κανόνες και οι περιορισμοί δόμησης είναι ανεξάρτητοι από τους αντίστοιχους του ΔΔ, καθώς θα ισχύουν ειδικοί όροι δόμησης. Για το διοικητικό κέντρο, ο Συντελεστής Δόμησης καθορίζεται στο 0,5 και ο Συντελεστής Κάλυψης στο 50%, ενώ το μέγιστο ύψος καθορίζεται στα 7 μ. Η έκταση του οικοδομικού τετραγώνου είναι 53.744 τ.μ. και συνεπώς υπάρχει η δυνατότητα κατασκευής 26.872 τ.μ. για την κάλυψη των αναγκών των παραπάνω υπηρεσιών. Στην υπόλοιπη έκταση του οικοδομικού τετραγώνου θα είναι έντονη η παρουσία χώρων πρασίνου καθώς και υδάτινων επιφανειών. Υπόγεια του αδόμητου χώρου, θα κατασκευαστεί χώρος στάθμευσης πεντακοσίων (500) θέσεων για την εξυπηρέτηση και διευκόλυνση τόσο των υπαλλήλων όσο και των πολιτών. Όλα τα κτίρια θα διαθέτουν φωτοβολταϊκά συστήματα για την παραγωγή και κάλυψη των αναγκών τους σε ηλεκτρική ενέργεια.

Ώθηση στην ανάπτυξη της περιοχής θα δοθεί και με την παράλληλη χωροθέτηση, πλησίον του διοικητικού κέντρου, ενός εμπορικού κέντρου. Το **εμπορικό κέντρο** τοποθετείται στο νοτιοδυτικό τμήμα, στη συμβολή των οδικών αξόνων Εθνικών Αγώνων και Βενιζέλου. Η χωροθέτηση του έγινε στο σημείο αυτό, για την εκμετάλλευση της συμβολής των δύο βασικών οδικών αξόνων, στους οποίους ήδη επικρατεί η χρήση του λιανικού εμπορίου. Το νέο εμπορικό κέντρο θα χαρακτηρίζεται επιπλέον από την ύπαρξη μεγάλων αδόμητων κενών, δίνοντας έτσι στον άνθρωπο μία αίσθηση ελευθερίας από τον αστικό ιστό, ενώ παράλληλα θα βρίσκεται στο κεντρικότερο σημείο του ΔΔ.

Το εμπορικό κέντρο θα αποτελείται από μικρά κτιριακά συγκροτήματα τα οποία θα είναι διάσπαρτα μέσα στην έκταση του οικοδομικού τετραγώνου. Τα κτιριακά συγκροτήματα θα αποτελούνται από επιμέρους θεματικές ενότητες ποικίλων εμπορικών προϊόντων. Με τη δράση αυτή επιχειρείται να καλυφθεί το μεγαλύτερο εύρος των εμπορικών δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο λιανικό εμπόριο.

Παράλληλα με την ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου, θα εγκατασταθούν και θα αναπτυχθούν **χώροι εστίασης και αναψυχής**. Η χωροθέτηση των χώρων αυτών γίνεται σε συνδυασμό με το εμπορικό κέντρο, αλλά και σε συνδυασμό με τον οδικό άξονα της Βενιζέλου, καθώς εκεί, πέραν του λιανικού εμπορίου, παρατηρείται μια μικρή συγκέντρωση από χώρους εστίασης. Δίνεται έτσι η δυνατότητα δημιουργίας μιας ζώνης ανάπτυξης χώρων εστίασεως και διασκεδάσεως πάνω στον οδικό άξονα της Βενιζέλου.

Κι εδώ οι κανόνες και οι περιορισμοί δόμησης είναι ανεξάρτητοι από τους αντίστοιχους του ΔΔ και συμφωνούν με αυτούς του διοικητικού κέντρου. Έτσι, ο Συντελεστής Δόμησης καθορίζεται στο 0,5 και ο Συντελεστής Κάλυψης στο 50%, ενώ το μέγιστο ύψος καθορίζεται στα 7 μ. Η έκταση του οικοδομικού τετραγώνου είναι 49.000 τ.μ., με δυνατότητα κατασκευής του εμπορικού κέντρου και των χώρων εστίασεων και αναψυχής σε μία έκταση 24.500 τ.μ., όπως έγινε και στο διοικητικό κέντρο, ενώ η υπόλοιπη έκταση του οικοδομικού τετραγώνου θα καταλαμβάνεται στο μεγαλύτερο μέρος της από χώρους πρασίνου και υδάτινων τεχνοτροπιών. Υπόγεια του αδόμητου χώρου θα κατασκευαστεί ένας δεύτερος χώρος στάθμευσης, ανεξάρτητος από τον αντίστοιχο του διοικητικού κέντρου, με χωρητικότητα διακοσίων (200) θέσεων.

Το εμπορικό κέντρο, σε συνδυασμό με το διοικητικό κέντρο, θα τονώσει την τοπική οικονομία, θα δώσει ώθηση στην καταπολέμηση της ανεργίας που μαστίζει τις σημερινές κοινωνίες και συνεπώς θα βοηθήσει στην αύξηση της απασχόλησης με γενικότερο στόχο την οικονομική ανασυγκρότηση του ΔΔ.

Έχοντας ως βάση τον οδικό άξονα της Βενιζέλου, με κατεύθυνση προς τα βόρεια, εντοπίζεται ένας χώρος **πολιτιστικού πάρκου**. Πρόκειται για το οικοδομικό τετράγωνο που δημιουργείται από τους οδικούς άξονες Βενιζέλου – Κυρίλλου – Λ. Ειρήνης και Αδραμυττίου. Αφορά έναν χώρο στον οποίο θα αναπτυχθεί ένας πολυχώρος κινηματογράφου, όπως είναι τα συγκροτήματα των “Village Cinemas”, “Odeon” και “Ster Cinemas”. Πρόκειται δηλαδή για ένα συγκρότημα κτιρίων το οποίο περιλαμβάνει αίθουσες προβολής ταινιών, χώρους αναμονής και εξυπηρέτησης πελατών καθώς και διάφορους άλλους συνοδευτικούς χώρους. Μία τέτοια δραστηριότητα απουσιάζει εντελώς από το ΔΔ, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι της περιοχής να μετακινούνται αναγκαστικά στο ΔΔ Βόλου.

Εκτός από τις προηγούμενες δράσεις, ο πολιτιστικός χαρακτήρας του κέντρου ενδυναμώνεται μέσα από τη δημιουργία δύο νέων μουσειακών χώρων με διαφορετικές θεματικές ενότητες. Η θεματολογία του πρώτου χώρου αναφέρεται στην ιστορία και τον πολιτισμό των Μικρασιατικών κοινωνιών και της κοινωνίας του Πόντου πριν την καταστροφή τους και το διωγμό των προγόνων μας. Είναι μια δράση μέσα από την οποία ο γηραιότερος πληθυσμός θα ταξιδέψει μέσα στο χρόνο, ενώ παράλληλα ο νεότερος πληθυσμός θα διδαχθεί την ιστορία του και θα ενημερωθεί για την αιτία δημιουργίας και ονοματολογίας του ΔΔ. Ο δεύτερος μουσειακός χώρος θα έχει τελείως διαφορετικό θεματικό αντικείμενο από το προγενέστερο. Η θεματολογία του θα αναφέρεται στην σύγχρονη ιστορία και ιδιαίτερα στην ιστορία των ένοπλων, ειδικών δυνάμεων του στρατού ξηράς, αφιερωμένο στην προϋπάρχουσα χρήση του χώρου.

Επιπλέον, στον αδόμητο χώρο, θα έχουμε τη δημιουργία ενός σύγχρονου αθλητικού πάρκου, στο οποίο θα αναπτυχθούν δραστηριότητες, σε ειδικά διαμορφωμένες πίστες όπως «skateboard» και «rollers». Επίσης, θα κατασκευαστεί και θα λειτουργεί κατά τους χειμερινούς κυρίως μήνες πίστα παγοδρομίου για τη ψυχαγωγία των κατοίκων και των τουριστών της περιοχής.

Οι συντελεστές δόμησης και κάλυψης στην συγκεκριμένη περιοχή ακολουθούν τις δύο προηγούμενες περιπτώσεις, με Συντελεστή Δόμησης 0,5 και Συντελεστή Κάλυψης 50%. Η μοναδική διαφοροποίηση παρατηρείται στον καθορισμό του μέγιστου ύψους, ο οποίος αυξάνεται στα 10 μ. Το ύψος διαφοροποιείται σε σχέση με τις προηγούμενες περιπτώσεις λόγω των προδιαγραφών που απαιτούνται για την κατασκευή των κινηματογραφικών αιθουσών καθώς, σύμφωνα με τον Neufert³⁰, το εσωτερικό ύψος μίας κινηματογραφικής αίθουσας ανέρχεται στα 8,5μ. (Neufert, 2000, 485). Ο αδόμητος χώρος που θα προκύψει θα χρησιμοποιηθεί για τη δημιουργία πλατείας και χώρων πρασίνου. Οι παραπάνω κτιριακές υποδομές θα συνοδεύονται από υπόγειους χώρους στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των ατόμων που θα δραστηριοποιούνται ή που θα επισκέπτονται τις παραπάνω υποδομές.

Στα δυτικά του πολιτιστικού πάρκου, έναντι του οδικού άξονα της Λ. Ειρήνης, έχουμε τη χωροθέτηση ενός **συνεδριακού πάρκου**, ενός χώρου που απουσιάζει από το ΔΔ αλλά και γενικότερα από το ΠΣ Βόλου, και ο οποίος θα αποτελείται από έναν συνεδριακό χώρο και από μία ξενοδοχειακή μονάδα. Οι υφιστάμενοι συνεδριακοί χώροι είναι μικροί και αδυνατούν να υποστηρίξουν ένα μεγάλο γεγονός. Ο νέος συνεδριακός χώρος θα έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας μέχρι 3.000 ατόμων και θα αποτελείται από δύο αίθουσες χωρητικότητας 1.500 ατόμων η κάθε μία. Για τη διεξαγωγή ειδικών γεγονότων, θα υπάρχει η δυνατότητα ενοποίησης των δύο χώρων με συνολική δυνατότητα φιλοξενίας 3.000 συνέδρων. Μέσα από την ενέργεια αυτή, θα δοθεί σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη του συνεδριακού και επιχειρηματικού τουρισμού. Σε συνδυασμό με τους διάφορους κοντινούς, στο νέο συνεδριακό χώρο, τουριστικούς προορισμούς της ευρύτερης περιοχής του ΠΣ Βόλου, ο συνεδριακός και κατ' επέκταση και ο επιχειρηματικός τουρισμός θα σημειώσει σημαντική αύξηση και ο Βόλος θα αποτελέσει έναν από τους σημαντικότερους συνεδριακούς προορισμούς της Ελλάδας.

Για την καλύτερη φιλοξενία του επερχόμενου τουρισμού, προτείνεται η κατασκευή μίας σύγχρονης ξενοδοχειακής μονάδας. Πλησίον του συνεδριακού κέντρου, προτείνεται η κατασκευή ενός ξενοδοχείου κλασικού τύπου, με σύγχρονες και

³⁰ Neufert E., (2000), Οικοδομική & Αρχιτεκτονική σύνθεση, ,485

πολυτελείς προδιαγραφές, πέντε αστέρων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο π.δ. 43 του 2002. Η κατασκευή του ξενοδοχείου είναι απαραίτητη, καθώς η τουριστική δυναμική και δυνατότητα του ΔΔ είναι πολύ χαμηλή καθώς διαθέτει μόλις μία ξενοδοχειακή μονάδα, ενός αστεριού, με μόλις δεκατρείς (13) κλίνες. Το ξενοδοχείο θα περιβάλλεται από χώρους πρασίνου ενώ κοντά βρίσκεται και το πολιτιστικό άλσος. Η χωροθέτηση του ξενοδοχείου στη θέση αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι αυτό βρίσκεται πολύ κοντά στην περιφερειακή οδό, με αποτέλεσμα οι πελάτες/τουρίστες να φτάνουν σε άλλους τουριστικούς προορισμούς, όπως είναι τα χωριά του Πηλίου, σε μικρή χρονοαπόσταση. Η ξενοδοχειακή μονάδα θα διαθέτει τουλάχιστον τριακόσιες (300) κλίνες και θα συνοδεύεται από τις απαραίτητες συμπληρωματικές υποδομές, όπως χώρος πισίνας και διαμορφωμένος υπαίθριος χώρος στάθμευσης, τριακοσίων (300) θέσεων για την εξυπηρέτηση των πελατών. Επιπλέον, η κατασκευή του κρίνεται απαραίτητη για την κάλυψη των αναγκών του συνεδριακού και επιχειρηματικού τουρισμού, αλλά και για την κάλυψη σε ξενοδοχειακές κλίνες του ολοένα και αναπτυσσόμενου αθλητικού τουρισμού που παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια στο ΔΔ.

Στο συνεδριακό πάρκο, εξαιτίας της ιδιαιτερότητάς του σε κτιριακές υποδομές, οι όροι και περιορισμοί δόμησης διαφέρουν από αυτούς που έχουν παρουσιαστεί μέχρι τώρα. Ο Συντελεστής Δόμησης αυξάνεται σε 0,8, ενώ ο Συντελεστής Κάλυψης παραμένει ο ίδιος και το μέγιστο ύψος αυξάνεται στα 15 μ. Ο αδόμητος και αδέσμευτος χώρος θα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή πλατείας και διαμόρφωση χώρων πρασίνου με την παράλληλη ύπαρξη υδάτινων στοιχείων.

Το υπόλοιπο τμήμα του αστικού κενού διασπάται σε μικρότερα οικοδομικά τετράγωνα, σύμφωνα με τις προεκτάσεις του υφιστάμενου οδικού δικτύου. Από τη χρήση του στρατοπέδου, διατηρούνται τα ΣΟΑ και εντάσσονται μέσα στον οικιστικό ιστό. Το νέο οδικό δίκτυο θα ακολουθήσει τα χαρακτηριστικά του υφιστάμενου δικτύου και θα είναι διπλής κατεύθυνσης, με πλάτος οδού τα 10 μ. Επιτυγχάνεται έτσι η δημιουργία δεκατεσσάρων (14) νέων οικοδομικών τετραγώνων, τα οποία θα χαρακτηριστούν από τη χρήση γης της αμιγούς κατοικίας. Αυτό γίνεται προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για την ανάπτυξη της κατοικίας, λαμβάνοντας υπόψη μας

τις διατάξεις και τους περιορισμούς που ισχύουν για αυτή τη χρήση γης³¹, προστατεύοντας την από την ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων, πέρα των επιτρεπόμενων.

Οι όροι δόμησης που θα ισχύσουν στην περιοχή θα είναι σύμφωνοι με τους ήδη υπάρχοντες, εντάσσοντας την περιοχή μας στους ανάλογους τομείς του πολεοδομικού σχεδιασμού. Έτσι, η περιοχή της αμιγούς κατοικίας διασπάται σε δύο υποενότητες, οι οποίες εντάσσονται στον αντίστοιχο τομέα. Για τα νέα οικοδομικά τετράγωνα που εντοπίζονται βόρεια της οδού Προποντίδος εντάσσονται στον τομέα II, ενώ τα υπόλοιπα οικοδομικά τετράγωνα εντάσσονται στον τομέα III. Οι όροι δόμησης του τομέα II και του τομέα III παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες:

Πινάκας 4: Όροι αρτιότητας και δόμησης οικοπέδων Τομέα II

ΟΡΟΙ ΑΡΤΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ		
Κατά κανόνα	Κατά παρέκκλιση	Κατά παρέκκλιση
	Προ 9-6-1973	Προ 15-2-1964
Ελάχιστο πρόσωπο 15 μ. Ελάχιστο εμβαδόν 400 τ.μ.	Ελάχιστο πρόσωπο 13 μ. Ελάχιστο εμβαδό 250 τ.μ.	Ελάχιστο πρόσωπο 7μ. Ελάχιστο εμβαδό 70 τ.μ.
Σ.Δ. 1.4	Κάλυψη 70%	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 12.5 μ.

Πηγή: Πολεοδομία Ν. Ιωνίας

Πινάκας 5: Όροι αρτιότητας και δόμησης οικοπέδων Τομέα III

ΟΡΟΙ ΑΡΤΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ		
Κατά κανόνα	Κατά παρέκκλιση	Κατά παρέκκλιση
	Προ 9-6-1973	Προ 15-2-1964
Ελάχιστο πρόσωπο 10 μ. Ελάχιστο εμβαδόν 200 τ.μ	Ελάχιστο πρόσωπο 7 μ. Ελάχιστο εμβαδό 150 τ.μ.	Ελάχιστο πρόσωπο 7μ. Ελάχιστο εμβαδό 70 τ.μ
Σ.Δ. 2.1	Κάλυψη 70%	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 16.00 μ.

Πηγή: Πολεοδομία Ν. Ιωνίας

Επιτυγχάνεται έτσι, η ομαλή ενσωμάτωση της περιοχής της αμιγούς κατοικίας μέσα στον αστικό ιστό και η αύξηση του οικιστικού αποθέματος. Παράλληλα, μέσα από την αξιοποίηση του συνόλου της έκτασης, επιτυγχάνεται η οικονομική, οικιστική,

³¹ Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.opengov.gr/minenv/?p=3171>> [πρόσβαση 13 Φεβρουάριου 2012.

πολιτιστική, περιβαλλοντική αλλά και αισθητική εικόνα του ΔΔ καθώς και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ΔΔ και του ρόλου του.

Με τις παρεμβάσεις στην περιοχή του αστικού κενού, θα δημιουργηθεί ένα νέο αστικό τοπίο, το οποίο θα αποτελεί και το σημαντικότερο ορόσημο του ΔΔ αλλά και του ΠΣ. Η διαμόρφωση του τοπίου θα ενισχυθεί μέσα από την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική σύνθεση των κτιρίων καθώς και μέσα από τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου τους. Στην παρούσα μελέτη δεν προβαίνουμε στην απόδοση των όγκων και της μορφολογίας των κτιριακών υποδομών που προτείνονται παραπάνω γιατί αυτά θα αποδοθούν μέσα από τη διεξαγωγή αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα τελευταία χρόνια, είναι έντονη η παρουσία των αστικών κενών μέσα στα αστικά συγκροτήματα, είτε αυτά έχουν την έκταση ενός οικοπέδου, είτε ενός ή περισσότερων οικοδομικών τετραγώνων. Μέσα από την αξιοποίηση τέτοιων χώρων μπορεί να επιτευχθεί η ριζική αλλαγή μια πολεοδομικής ενότητας ή γειτονιάς, αλλά και ενός ΔΔ ολόκληρου, ανάλογα με το είδος και την έκταση της ανάπλασης.

Μια τέτοια περίπτωση ήταν και αυτή που εξετάσαμε, η οποία αφορούσε την αξιοποίηση του αστικού κενού που προέκυψε μετά την απομάκρυνση του στρατοπέδου μέσα από τον αστικό πυρήνα του ΔΔ Ν. Ιωνίας. Παράλληλα με την περιοχή αυτή, εξετάστηκε και το υποβαθμισμένο αστικό κέντρο, δίνοντας έμφαση στην ιδιαιτερότητα και στην αντιμετώπιση των συσσωρευμένων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι στην καθημερινή τους ζωή.

Μέσα από την ανάπλαση μπορεί να επιτευχθεί η επίλυση των περισσότερων αστικών και οικιστικών κυρίως προβλημάτων μιας περιοχής, με την παράλληλη εκμετάλλευση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της. Πλέον ο πυρήνας του ΔΔ, από ένα πολυσύχναστο μέρος με κύριο πρωταγωνιστή το αυτοκίνητο μετατράπηκε σε έναν νέο αναπτυξιακό υποδοχέα, δίνοντας έμφαση στον άνθρωπο και την βελτίωση της ποιότητας ζωής του. Επιπλέον, προστατεύθηκε ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της περιοχής, δίνοντας ένα νέο πολιτιστικό χαρακτήρα.

Στην περιοχή του στρατοπέδου δημιουργούνται πολλές αναπτυξιακές δυνατότητες, οι οποίες θα ενισχύσουν σημαντικά το ρόλο του ΔΔ. Χάρη στην ανάπλαση, δίνεται ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη μέσα από την προσέλκυση επενδύσεων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Επιπλέον, η οικονομική ανάπτυξη επιτυγχάνεται μέσα από την αύξηση της τουριστικής κίνησης, αλλά και της ποιότητας του τουρισμού, καθώς αναφερόμαστε στην ανάπτυξη του αστικού, αλλά κυρίως του συνεδριακού και επιχειρηματικού τουρισμού.

Επιπλέον, στην περιοχή του ΔΔ, αναπτύσσεται μία εικόνα και ένα συναίσθημα αρχιτεκτονικής “μάχης”, προκαλώντας ένα ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό ενδιαφέρον. Μέσα από την εναλλαγή των οικοδομικών τετραγώνων, από την συνοικία των προσφυγικών προς την περιοχή του στρατοπέδου, παρουσιάζεται η αρχιτεκτονική εξέλιξη και ιστορία του ΔΔ, από τα μικρά προσφυγικά κτίρια, στις πολυκατοικίες του σήμερα και στα νέα σύγχρονα κτίρια που θα λάβουν χώρα μετά την ολοκλήρωση της ανάπλασης στο χώρο του αστικού κενού.

Οι αναπλάσεις τέτοιων περιοχών πρέπει να προωθούνται συνεχώς από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις. Λαμβάνοντας υπόψη μας και τη σημερινή οικονομική κατάσταση της χώρας και της οικονομικής κρίσης που επικρατεί, είναι αναγκαία η υλοποίηση τέτοιων έργων, ανεξαρτήτου κλίμακας, δίνοντας ώθηση μέσα από την ανάπτυξη δημοσίων έργων στην οικονομική ανάκαμψη και ανασυγκρότηση, άρα και στη βελτίωση της κοινωνικής συνοχής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Γοσποδίνη, Α. (2009) «Αστικός σχεδιασμός: Προκλήσεις και νέοι ορίζοντες». Στο: *25 κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- ❖ ΔΕΜΕΚΑΒ (2011) «Ενέργεια 21». Διαθέσιμο στο: http://www.demekav.gr/energy_21.html [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ ΔΕΜΕΚΑΒ (2011) «Ευφυής ενέργεια». Διαθέσιμο στο: <http://www.demekav.gr/pees.html> [τελευταία πρόσβαση 16 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ ΔΕΜΕΚΑΒ (2011) «LIFE+: Έργο CLIM_LOCAL 2020: Ανάπτυξη τοπικών σχεδίων για την μείωση των κλιματικών αλλαγών έως το 2020». Διαθέσιμο στο: http://www.demekav.gr/life_2009.html [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ ΔΕΜΕΚΑΒ (2011) «MMOVE (Changing mobility patterns): Αλλάζοντας πρότυπα κινητικότητας: Κοινοτική πρωτοβουλία INTERREG IV C». Διαθέσιμο στο: <http://www.demekav.gr/mmove.html> [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Δημητριάδη, Α. (2007) «Επανάχρηση στρατοπέδου πολιτικών κρατουμένων στη Λέρο». Πτυχιακή εργασία. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- ❖ Δήμος Βόλου (2011) «Πρωτοβάθμια εκπαίδευση». Διαθέσιμο στο: <http://www.volos-city.gr/Default.aspx?id=743&nt=18&lang=1> [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Δήμος Βόλου (2011) «Δευτεροβάθμια εκπαίδευση». Διαθέσιμο στο: <http://www.volos-city.gr/Default.aspx?id=4288&nt=18&lang=1> [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Δήμος Βόλου, Διεύθυνση Πολεοδομίας (2011) «Αναθεώρηση – επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου». Διαθέσιμο στο: <http://epoleodomia.volos.gr/cgi-bin/pages/page.pl?arlang=Greek&arcode=110209112822&argenkat=%CE%9C%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B5%CF%82> [τελευταία πρόσβαση 12 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Δήμος Βόλου (2007) «Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Βόλου 2007-2010». Διαθέσιμο στο: <http://www.volos-city.gr/default.aspx?id=24713&nt=18&lang=1> [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].

- ❖ Δήμος Βόλου (2011) «Τεχνικό πρόγραμμα Δήμου Βόλου για το έτος 2011».
- ❖ Δήμος Νέας Ιωνίας Μαγνησίας (2007a) «Διεύθυνση Προγραμματισμού». Διαθέσιμο στο:
http://www.neaionia-magnesia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=192&Itemid=536
[τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Δήμος Νέας Ιωνίας Μαγνησίας (2007b) «Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης Δήμου Νέας Ιωνίας».
- ❖ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Δημοσίου Δικαίου (2012) «Λευκή Βίβλος για τη διακυβέρνηση» Διαθέσιμο στο:
http://www.opengov.gr/minreform/wp-content/uploads/downloads/2012/01/lefki_vivlos.pdf> [τελευταία πρόσβαση 13 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ «Θησέας: Αναπτυξιακό πρόγραμμα τοπικής αυτοδιοίκησης» (c2008). Διαθέσιμο στο: <http://thiseas.ypes.gr/article.php?cat=26> > [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Καραγιάννη Ο., Καρυώτη Ε., Σουλτανίδου Ε.,(2003), Χώροι παιχνιδιού στην πόλη (παιδικές χαρές), ασφάλεια και παιδαγωγική ποιότητα, προδιαγραφές, σχεδιασμός, διαχείριση, Θεσσαλονίκη: ΤΕΕ τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας. Διαθέσιμο στο: <URL: http://library.tee.gr/digital/kma/kma_m1147.pdf> [τελευταία πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012]
- ❖ Καρακώστα, Μ. (2010) «Ανάπλαση και επανένταξη του πρώην στρατοπέδου Κόδρα στα όρια του αστικού ιστού του Δήμου Καλαμαριάς». Πτυχιακή εργασία. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- ❖ Κοντογιαννίδη, Μ. (2012) «Βόλτα με το σκύλο στο wc». *Real Planet/Real News*, 29 Ιανουαρίου. σ.15.
- ❖ Λεκέας, Σ. Γ. (2004) «Κοινόχρηστοι χώροι: Δημοσίου ΟΤΑ». Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- ❖ Μαρκουτσάς, Δ. και Παναγάκος, Β. (2007) «Προσφυγικά Α. Αλεξάνδρας: Σημεία τομής, μνήμης και πολιτισμού». Πτυχιακή εργασία. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

- ❖ Νικολακόπουλος, Δ. και Τράτσα, Μ. (2012) «Κυβερνητικό πάρκο: Η τελευταία ευκαιρία για το κέντρο της Αθήνας». *Το Βήμα*, 31 Ιανουαρίου. Διαθέσιμο στο: <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=441042>> [τελευταία πρόσβαση 13 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Οργανισμός Λιμένα Βόλου Α.Ε. (2012) «Ταυτότητα και ιστορικό του λιμένα Βόλου». Διαθέσιμο στο: <http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&argenkat=%CF%20%CB%9%CC%5%CD%1%D3&arcode=110721171729>, [τελευταία πρόσβαση 17 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ ΠΕΠ Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας – Ηπείρου (2011) «Ενταξη έργων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλία – Στερεά Ελλάδα – Ήπειρος 2007-2013». Διαθέσιμο στο: <http://www.thessalia-stereaellada-hpeiros.gr/el/Pages/NewsFS.aspx?item=41> [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Περιφέρεια Θεσσαλίας (2004, Ιούλιος 26) «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης περιοχής “Έναντι ΒΙΟΣΚΥΡ” Δήμου Ν. Ιωνίας Ν. Μαγνησίας». *Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Τεύχος Δ΄*, Αρ. Φ. 647. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- ❖ Πολυχρονόπουλος, Δ. (2006) «Αστικά κενά: Το κενό ως τόπος». *Αρχιτέκτονες*, (55), σ.56.
- ❖ Σπανός, Φ. (2011) «Διερευνάται η καθιέρωση τσάρτερ από το Ροστόβ στο Βόλο». *Η ΘΕΣΣΑΛΙΑ*, 24 Σεπτεμβρίου. σ.15.
- ❖ Υπουργείο Εσωτερικών (2009) «Αιτιολογική έκθεση του σχεδίου νόμου “Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης: Πρόγραμμα Καλλικράτης”». Διαθέσιμο στο: http://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ffa70e-eca84e2ec9b9/aitiologiki_kallikrati_9_6_2010.pdf [τελευταία πρόσβαση 16 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Χαστάογλου, Β. (2007) «Βόλος: Το πορτραίτο της πόλης από τον 19^ο αιώνα έως σήμερα». 2^η εμπλ. έκδ. Βόλος: Εκδόσεις Βόλος.
- ❖ Magnesia.gr (2011) «Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης Μαγνησίας: Α΄ Φάση». Διαθέσιμο στο: http://www.magnesia.gr/SXAM/SXAM_arxiki.htm [τελευταία πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2012].
- ❖ Neufert, E. (1996) «Οικοδομική & αρχιτεκτονική σύνθεση». Αθήνα: Μ. Γκιούρδας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

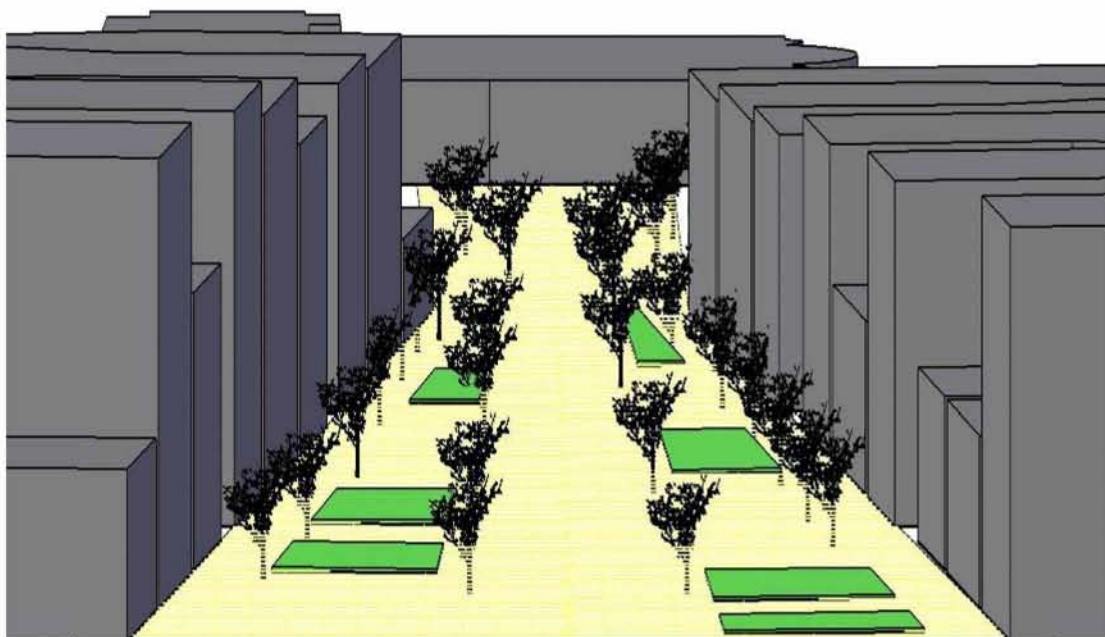
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - ΧΑΡΤΕΣ

Προσομοίωση ανάπλασης (πεζοδρόμηση Λ. Ειρήνης)

ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΘΕΜΑ
«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ,
ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟΥ – ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ»**

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Μέρος Α: Γενικά χαρακτηριστικά ερωτηθέντος.

Σημειώστε με √ ή Χ στο ανάλογο κουτάκι

Ερώτηση 1: Σε ποιά **ομάδα ηλικίας** ανήκετε;

- Μικρότερη/ος από 17 ετών από 17 έως 30 ετών από 31 έως 40 ετών
 Από 41 έως 50 ετών Από 51 ετών και πάνω

Ερώτηση 2: Ποιό είναι το **Φύλο** σας;

- Γυναίκα Άντρας

Ερώτηση 3: Ποιος είναι ο **τόπος κατοικίας** σας;

.....

Ερώτηση 4: Ποιος είναι ο **τόπος καταγωγής** σας;

.....

Ερώτηση 5: Ποιο είναι το **επίπεδο μόρφωσης** σας;

- Αμόρφωτη/ος – αγράμματη/ος Πρωτοβάθμια εκπαίδευση

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Δευτεροβάθμια εκπαίδευση | <input type="checkbox"/> Τριτοβάθμια εκπαίδευση |
| <input type="checkbox"/> Μεταπτυχιακό | <input type="checkbox"/> Διδακτορικό |

Ερώτηση 6: Ποιό είναι το επάγγελμα σας;

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Οικιακά | <input type="checkbox"/> Μαθητής/τρια – Φοιτητής/τρια |
| <input type="checkbox"/> Ιδιωτικός υπάλληλος | <input type="checkbox"/> Δημόσιος υπάλληλος |
| <input type="checkbox"/> Ελεύθερος επαγγελματίας | <input type="checkbox"/> Δεν εργάζομαι |

Μέρος Β: Αναφορικά με την περιοχή του κέντρου της Ν. Ιωνίας (προσφυγικά - τετράγωνα).

Σημειώστε με \surd ή X στο ανάλογο κουτάκι

Ερώτηση 1: Ποια είναι η σχέση σας με την περιοχή του κέντρου της Νέας Ιωνίας (προσφυγικά)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Κατοικό και εργάζομαι στην περιοχή | <input type="checkbox"/> Κατοικό στην περιοχή και εργάζομαι αλλού |
| <input type="checkbox"/> Κατοικό αλλού αλλά εργάζομαι στην περιοχή | <input type="checkbox"/> Είμαι περαστικός ή επισκέπτης στην περιοχή |

Ερώτηση 2: Τόσο συχνά επισκέπτεστε την περιοχή;

- | | | |
|------------------------------------|---|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Κάθε μέρα | <input type="checkbox"/> 1 με 2 ημέρες/εβδομαδιαίως | <input type="checkbox"/> Πιο συχνά |
|------------------------------------|---|------------------------------------|

Ερώτηση 3: Είστε κάτοχος αυτοκινήτου και αν ναι, πόσα υπάρχουν στο νοικοκυριό σας;

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ναι | <input type="checkbox"/> Όχι |
|------------------------------|------------------------------|

Ερώτηση 4: Χρησιμοποιείτε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ναι | <input type="checkbox"/> Όχι |
|------------------------------|------------------------------|

Ερώτηση 5: Για την καθημερινή μετακίνηση σας τι μέσο χρησιμοποιείτε;

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|--------------------------|--------------------------|

Ιδιωτικό αυτοκίνητο (Ι.Χ.)

Ποδήλατο – μηχανάκι

Μέσο Μαζικής Μεταφοράς

Πόδια

Ερώτηση 6: Είναι η περιοχή εύκολα προσβάσιμη από τα **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**; Αν όχι, που εντοπίζετε το πρόβλημα;

Ναι

Όχι

Αν όχι, που εντοπίζετε;

Ερώτηση 7: Πιστεύετε ότι οι **χώροι στάθμευσης** είναι επαρκείς στην περιοχή για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής;

Ναι

Όχι

Αν όχι, που εντοπίζετε το πρόβλημα;

.....

Τι έχετε να προτείνετε;

.....

Ερώτηση 8: Πιστεύετε ότι οι **χώροι πρασίνου** είναι επαρκείς στην περιοχή;

Ναι

Όχι

Ερώτηση 9: Πιστεύετε ότι η **πλατεία Ευαγγελίστριας** έχει αρκετή επισκεψιμότητα;

Ναι

Όχι

Ερώτηση 10: Όσοι απαντήσατε στην παραπάνω ερώτηση αρνητικά, που πιστεύετε κατά τη γνώμη σας ότι εντοπίζετε το πρόβλημα; Σημειώστε μέχρι 3 επιλογές.

Έλλειψη πρασίνου

Ανεπαρκής φωτισμός

Έλλειψη συντήρησης

Μειωμένη αίσθηση ασφάλειας

Έλλειψη ελεύθερων χώρων

Χαμηλή ελκυστικότητα

Μέρος Γ: Αναφορικά με την περιοχή του στρατοπέδου Σχη Γεωργούλα.

Σημειώστε με √ ή X στο ανάλογο κουτάκι

Ερώτηση 1: Πιστεύετε ότι το στρατόπεδο προκαλεί οποιοδήποτε πρόβλημα στην πόλη της Ν. Ιωνίας;

Ναι

Όχι

Ερώτηση 2: Πιστεύετε ότι το στρατόπεδο θα πρέπει να απομακρυνθεί από το κέντρο της Ν. Ιωνίας;

Ναι

Όχι

Ερώτηση 3: Πιστεύετε ότι ο χώρος του στρατοπέδου αποτελεί εμπόδιο στην ομαλότερη σύνδεση μεταξύ του ανατολικού και δυτικού τμήματος της Ν. Ιωνίας;

Ναι

Όχι

Ερώτηση 4: Στην περίπτωση που μεταφερθεί το στρατόπεδο θα θέλατε να μεταφερθεί σε περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Βόλου;

Ναι

Όχι

Ερώτηση 5: Στην περίπτωση που μεταφερθεί το στρατόπεδο, τι θα προτιμούσατε να εγκατασταθεί στον χώρο του; Περιγράψτε την απάντησή σας:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

Μουσείο Εθνικής Αντιστάσεως



Κτίριο
“Τετραγώνων”



Κτίριο “Τετραγώνων”



Παράνομη στάθμευση
οχημάτων



Κτίριο “Τετραγώνων”



Πλατεία
Ευαγγελίστριας



Οδός Λεωφόρου Ειρήνης.



Οδός Λεωφόρου



Ειρήνης

Πεζόδρομοι (παράνομη στάθμευση οχημάτων)



Πλατεία εντός προσφυγικών οικοδομικών τετραγώνων



Προσφυγική συνοικία



Χώρος δημιουργίας νέου χώρου στάθμευσης (Δημοκρατίας – Κρήτης)



Κτίρια “Τετραγώνων”



Πεζόδρομοι (παράνομη στάθμευση οχημάτων)



Παραμελημένα κτίρια “Τετραγώνων”



Χώρος δημιουργίας νέου χώρου στάθμευσης (Δημοκρατίας –
Μαγνησίας)



Πλατεία εντός προσφυγικών οικοδομικών τετραγώνων



Πλατεία εντός προσφυγικών οικοδομικών τετραγώνων



Παραμελημένα κτίρια “Τετραγώνων”



Παραμελημένα κτίρια
“Τετραγώνων”



Δημαρχείο Ν. Ιωνίας



ΙΚΑ Ν.
Ιωνίας



Πλατεία δημαρχείου

