

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Διπλωματική Εργασία

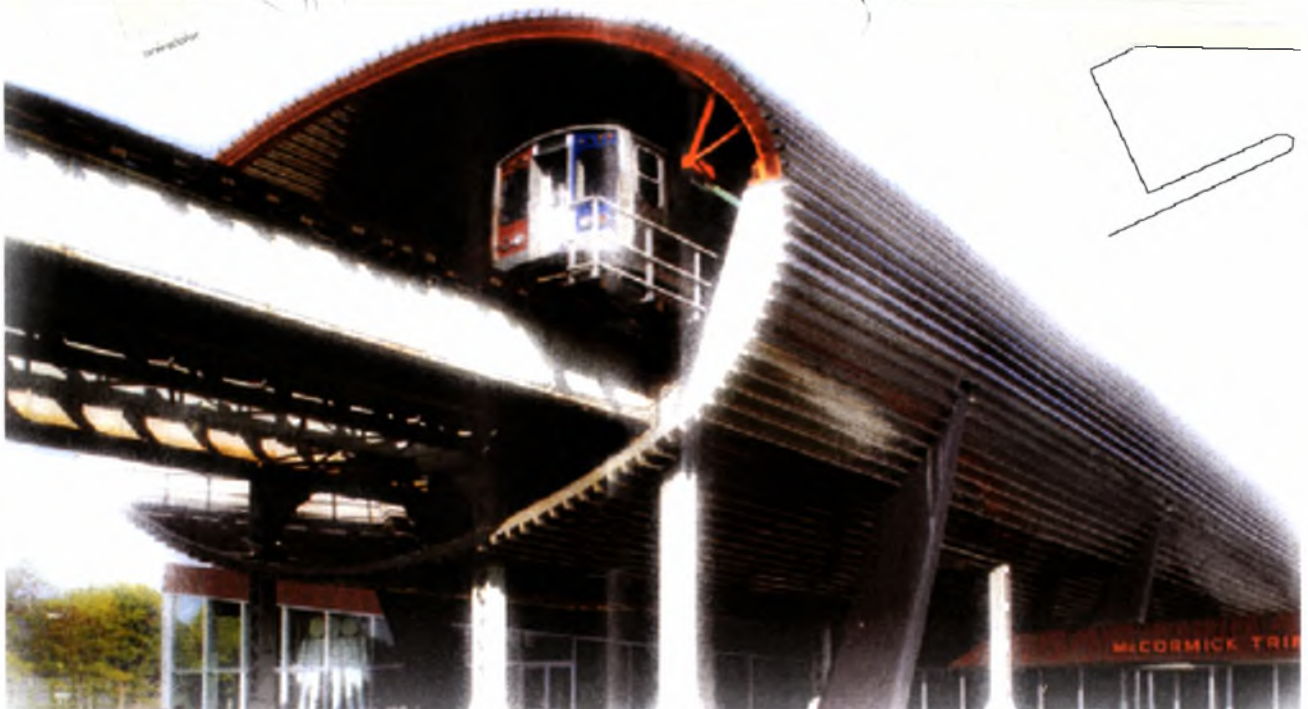
*Πολιτική Αναπλάσεων και Αστική Αναγέννηση - Μελέτη Περίπτωσης:
Η ανάπλαση της περιοχής του Σιδηροδρομικού Σταθμού Βόλου*

Αλεξίου Αλέξανδρος

Επιβλέποντες Καθηγητές

**Οικονόμου Δημήτρης
Σαπουνάκης Αριστείδης**

ΒΟΛΟΣ, 03.09.2007





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 5952/1
Ημερ. Εισ.: 12-10-2007
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
2007
ΑΛΕ

"I think therefore you are"

The Ergo Proxy

Διπλωματική Εργασία

Πολιτική Αναπλάσεων και Αστική Αναγέννηση: Διεθνής και ελληνική πρακτική και η αναγκαιότητα της συνεργασίας δημοσίου – ιδιωτικού τομέα

Μελέτη Περίπτωσης (Case Study)

Η ανάπλαση του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Βόλου: Η απομάκρυνση του εμπορευματικού σταθμού, η λειτουργία του Τραμ και οι επιδράσεις στη περιοχή από τον νέο σχεδιασμό των λειτουργιών και τον επαναπροσδιορισμό των χρήσεων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το πρώτο μέρος αυτής της διπλωματικής εργασίας επικεντρώνεται σε μερικά βασικά ζητήματα της πολιτικής αναπλάσεων τόσο σε ένα γενικό-θεωρητικό πλαίσιο όσο και μέσα από τη διεθνή εμπειρία και τις αντίστοιχες πολιτικές. Σε αυτά περιλαμβάνεται μια ανάλυση των μορφών των αστικών αναπλάσεων, τους σκοπούς τους και τις διαστάσεις των αντίστοιχων μέτρων που λαμβάνουν, μέχρι και τις επιπτώσεις τους στον αστικό και κοινωνικό ιστό. Έμφαση δίνεται επίσης και στην ελληνική πολιτική αναπλάσεων, βάση και του νέου οικιστικού νόμου Ν.2508/97.

Το δεύτερο τμήμα αναφέρεται στη μελέτη περίπτωσης που πραγματεύεται την Ανάπλαση του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Βόλου με σκοπό την αμφοτέρη άντληση οφελών από το προτεινόμενο σχεδιασμό, συνδυάζοντας στην πρόταση ένα νέο λειτουργικό σχεδιασμό των εγκαταστάσεων, νέες χρήσεις που προσδιορίζονται αλλά και γενικότερες επιδράσεις αστικής αναγέννησης στην περιοχή. Η μελέτη έτσι καταλήγει σε ένα σχέδιο για τη μορφή και την οργάνωση που πρέπει να έχει ο σταθμός σήμερα και εξάγει μια σειρά συμπερασμάτων για τα πλεονεκτήματα που μπορεί να προσφέρει, επισημαίνοντας παράλληλα και τη σημαντικότητα της συνεργασίας Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ΟΣΕ σε παρόμοια θέματα.

ABSTRACT

The first part of this work is focused in some basic issues of regeneration policy in a general frame and also through the international experience in such policies. This includes an analysis of the forms of urban regenerations, their aims and the different scopes of their implementations, and in addition their integrations in the urban space. Emphasis is also given in the greek regeneration policy, based in the new legislation of L.2508/97.

The second part refers in a study case on the subject of the Regeneration of the Railway Station of Volos, which is aiming in a better planning for both parties, combining in the proposal a new functional planning of the station, new uses and also beneficial effects of urban regeneration in the area. The study thus leads to a plan that of the proposed organization of the railway station area and exports some conclusions about the outcoming advantages, pointing out at the same time the importance of collaboration of local government and the Greek Railways in similar subjects.

Λέξεις Κλειδιά:

Αστική Ανάπλαση, Αναγέννηση, Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Σιδηροδρομικός Σταθμός, Βόλος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Μέρος Α΄	7
1. Πολιτική Αναπλάσεων	8
1.1 Ο ορισμός της αστικής αναγέννησης ή αστικής ανάπλασης	8
1.2 Τα χαρακτηριστικά της Αστικής Αναγέννησης	8
1.3 Οι διαστάσεις της πολιτικής αναπλάσεων	10
1.3.1 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα	12
1.3.2 Αδυναμίες και προβλήματα εφαρμογής	12
1.3.3 Κριτική αξιολόγηση της πολιτικής	13
1.4 Μορφές Παρέμβασης	14
1.4.1 Παράγοντες διαμόρφωσης ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής	14
1.4.2 Μορφές Παρέμβασης σε σχέση με το Οικιστικό Απόθεμα	17
2. Οι Αναπλάσεις στον Ελληνικό Χώρο	20
2.1 Ο θεσμός της ανάπλασης στην Ελλάδα	20
2.2 Προβλήματα Περιοχών Κατοικίας	21
2.3 Θεσμικό Πλαίσιο Αναπλάσεων	22
2.4 Συμπεράσματα	28
Μέρος Β΄ : Μελέτη Περίπτωσης (Case Study)	29
1. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	31
1.1 Το Ευρύτερο Χωροταξικό Πλαίσιο	31
1.1.1 Γεωγραφικά και Διοικητικά Χαρακτηριστικά	31
1.1.2 Μεταφορικά Δίκτυα	32
1.1.3 Υφισταμένη Πολεοδομική Οργάνωση	34
1.1.3.1 Βασικά Στοιχεία	34
1.1.3.2 Πολεοδομικές Ενότητες της Περιοχής Μελέτης	35
1.2 Η Περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού	39
1.2.1 Εισαγωγικά Στοιχεία	39
1.2.2 Ιστορικά στοιχεία	41
1.2.3 Ο αστικός ιστός στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού	43
1.2.3.1 Ανάλυση των υφιστάμενων χρήσεων γης	43
1.2.3.2 Σημεία ειδικού ενδιαφέροντος εντός του αστικού ιστού	52
1.2.4 Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου	60
1.2.4.1 Οι Εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. στο Βόλο	60
1.2.4.2 Το Οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού	62
1.2.4.3 Οι Κτιριακές Εγκαταστάσεις	64
1.2.4.4 Η λειτουργία του Σιδηροδρομικού Σταθμού	66
1.2.4.4.1 Επιβατική Κίνηση	66
1.2.4.4.2 Εμπορευματική Κίνηση	68
1.2.5 Οι κατευθύνσεις των ανώτερων Επιπέδων Σχεδιασμού για το Σιδηροδρομικό Σταθμό Βόλου	69
1.2.5.1 Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας	69
1.2.5.2 Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης ΠΣ Βόλου 2007-2013	70
1.3 Συγκριτική Αξιολόγηση (Ανάλυση SWOT)	75
2. Πρόταση Ανάπλασης στην Περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού	77
2.1 Σκοπός της ανάπλασης	77
2.2 Στόχοι της Ανάπλασης	78

2.2.1 Βασικοί Στόχοι	78
2.2.2 Ειδικοί Στόχοι (Άξονες Παρέμβασης)	79
2.3 Οι Δράσεις και οι Αναμενόμενες Επιπτώσεις της Ανάπλασης	80
2.3.1 Ανάλυση των Προτάσεων	80
2.3.2 Παράθεση των Σχεδίων	93
2.3.2.1 Χρήσεις Γης - Πολεοδομική Οργάνωση	93
2.3.2.2 Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός	96
2.5 Συμπεράσματα	98
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	100
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	

Κατάλογος Πινάκων		Σελ.
Πίνακας 1.	Πολεοδομικές Ενότητες Π.Σ. Βόλου	38
Πίνακας 2.	Κανονιστικοί Όροι Δόμησης	38
Πίνακας 3.	Χρήσεις Γης	38
Πίνακας 4.	Δημόσιες επενδύσεις κατά τομέα 1976-2001: Νομός Μαγνησίας και Σύνολο χώρας (ποσά σε χιλ. δρχ., σταθερές τιμές 1970)	41
Πίνακας 5:	Επιβάτες στην Γραμμή Βόλου-Λάρισας από τον Σ.Σ. Βόλου 2005 (και χιλιομετρικές αποστάσεις για Α' και Β' θέσεις αντίστοιχα	67
Πίνακας 6:	Επιβάτες στην Γραμμή Βόλου-Λάρισας από τον Σ.Σ. Βόλου 2006 (και χιλιομετρικές αποστάσεις για Α' και Β' θέσεις αντίστοιχα	67
Πίνακας 7:	Ανάλυση SWOT	75

Κατάλογος Διαγραμμάτων, Εικόνων & Σχεδίων		Σελ.
Σχέδιο 1.	Οι Συνοικίες του ΠΣ Βόλου	36
Σχέδιο 2.	Το περίγραμμα του Κάστρου το 1888, ένα χρόνο πριν τη κατεδάφισή του	37
Διάγραμμα 1.	Κατανομή Υφιστάμενων Χρήσεων γης στην Περιοχή Μελέτης	44
Διάγραμμα 2.	Κατανομή Υφιστάμενων Χρήσεων γης στην Περιοχή Μελέτης – Ενότητα 1	45
Διάγραμμα 3.	Κατανομή Υφιστάμενων Χρήσεων γης στην Περιοχή Μελέτης – Ενότητα 2	46
Σχέδιο 1.	Σημεία Ενδιαφέροντος	53
Εικόνα 1.	Αεροφωτογραφία των χώρων του Σιδηροδρομικού Σταθμού	61
Διάγραμμα 4.	Κατανομή Επιφάνειας Οικοπέδου ΣΣ Βόλου	63
Σχέδιο 2.	Κτιριακές Εγκαταστάσεις Ο.Σ.Ε.	65

Αρκτικόλεξο	
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΣΣ	Σιδηροδρομικός Σταθμός
ΟΤ	Οικοδομικό Τετράγωνο
ΣΧΑΒ	Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Π.Σ. Βόλου 2007-2013
ΣΧΑΜ	Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας 2006
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΟΤΑ	Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΜ	Πολεοδομική Μελέτη
ΣΔ	Συντελεστής Δόμησης
ΣΔΙΤ	Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδος της Κυβερνήσεως
SWOT	Strengths Weaknesses Opportunities Threats

Μέρος Α'

Πολιτική Αναπλάσεων και Αστική Αναγέννηση: Διεθνής και ελληνική πρακτική και η αναγκαιότητα της συνεργασίας δημοσίου – ιδιωτικού τομέα

Εισαγωγή

Το τμήμα αυτό επικεντρώνεται σε μερικά βασικά ζητήματα της πολιτικής αναπλάσεων τόσο σε ένα γενικό-θεωρητικό πλαίσιο όσο και μέσα από τη διεθνή εμπειρία και αντίστοιχες πολιτικές. Σε αυτά περιλαμβάνεται μια ανάλυση από τις μορφές των αστικών αναπλάσεων, τους σκοπούς τους και τα αντίστοιχα μέτρα που λαμβάνουν, μέχρι και τις επιπτώσεις τους στον αστικό και κοινωνικό ιστό, οφέλη ή και ζημίες, στην περιοχή που εφαρμόζονται.

Επίσης το κείμενο αναφέρεται και στην ελληνική πρακτική των πολιτικών αναπλάσεων. Περιλαμβάνονται περιληπτικά οι διαχρονικές πολιτικές που έχουν ακολουθηθεί και κυρίως ο νέος οικιστικός Νόμος 2508/1997, ο οποίος και αναλύεται ως προς το τι προβλέπει. Ιδιαίτερη σημασία έτσι δίνεται στις διαδικασίες που θεσπίζει όσον αφορά στην ένταξη, τα χαρακτηριστικά, τους φορείς υλοποίησης, τα χρηματοδοτικά μέσα κ.τλ. καθώς και τα προβλήματα που έχουν παρουσιασθεί μέχρι σήμερα.

1. Πολιτική Αναπλάσεων

1.1 Ο ορισμός της αστικής αναγέννησης ή αστικής ανάπλασης

Ως αστική ανάπλαση ή αναγέννηση¹, από τον αγγλικό όρο «regeneration», θα μπορούσαμε να ορίσουμε απλά μια οποιαδήποτε ad hoc πρόταση, δράση ή παρότρυνση που επιφέρει αλλαγές στα χαρακτηριστικά μιας αστικής περιοχής. Παρόλα αυτά όμως, ο ορισμός αυτός δεν αντικατοπτρίζει ορθά τις έμφυτες ιδιότητες της πρακτικής αναπλάσεων ούτε τους στόχους της πολιτικής, οπότε και είναι επιβεβλημένο να υιοθετηθεί ένας πιο συνολικός ορισμός του Hugh Sykes²:

Περιεκτικές και ολοκληρωμένες θέσεις και δράσεις που μπορούν να οδηγήσουν στην επίλυση των αστικών προβλημάτων, επιδιώκοντας να επιφέρουν μια μόνιμη βελτίωση στην οικονομική, φυσική, κοινωνική και περιβαλλοντική κατάσταση μιας περιοχής που ήταν, ή είναι, υποκείμενη σε αλλαγές.

Ο παραπάνω ορισμός αντίθετα από τον προηγούμενο, βοηθά στην κατανόηση των κριτηρίων με τα οποία θα ληφθούν οι αποφάσεις και θα γίνει ο σχεδιασμός της πολιτικής αναπλάσεων. Έτσι, άλλες «διορθωτικές» (patch and mend) πολιτικές που έχουν πεδίο εφαρμογής την κοινωνική υποδομή και οργανώνονται κάθετα χωρίς τη συνυπολογισμό των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών πολιτικών σε μια περιοχή ή έχουν ευρύτερο πεδίο εφαρμογής, δύσκολα μπορούν να περιγραφούν ως πολιτικές αστικής αναγέννησης. Εξάλλου, τα τελευταία χρόνια οι πολιτικές αναπλάσεων τείνουν να γίνουν όλο και πιο ολοκληρωμένες, λαμβάνοντας υπόψη και αναβαθμίζοντας παράλληλα όλους τους παράγοντες της αστικής κοινωνίας.

1.2 Τα χαρακτηριστικά της Αστικής Αναγέννησης

Για την αντιμετώπιση των στοιχείων προβληματικότητας των υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, χρησιμοποιήθηκε στον ευρωπαϊκό χώρο κυρίως η πολιτική των αναπλάσεων. Η πολιτική των αναπλάσεων των περιοχών αυτών διαφοροποιήθηκε από

¹ Οι όροι «ανάπλαση» και «αναγέννηση», παρόλο που ενέχουν διαφορές στη μετάφρασή τους θα θεωρηθούν ταυτόσημοι και δόκιμοι.

² Peter Roberts. Hugh Sykes (edit) 2000, 17

χώρα σε χώρα, όχι μόνο εξαιτίας των διαφορετικών χαρακτηριστικών των περιοχών αλλά κυρίως εξαιτίας διαφόρων παραγόντων που τη διαμόρφωσαν.

Μια σύντομη παράθεση σχετικά με τα σημαντικότερες αιτίες ή/και ανάγκες για την εφαρμογή της πολιτικής έχει κάνει ο Parkinson³ (1996), ο οποίος υποστηρίζει ότι, μεταξύ άλλων παραγόντων, η αναζήτηση της επιτυχούς αστικής αναγέννησης γίνεται από την ανάγκη να εξεταστούν τα ζητήματα που συνδέονται με:

- Ένα μεταβαλλόμενο με γρήγορους ρυθμούς οικονομικό περιβάλλον το οποίο παρουσιάζει ταυτόχρονα και μια αύξηση των προβλημάτων που απασχολούν πολλές πόλεις, αλλά και μια μείωση του επιπέδου ελέγχου του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα πάνω σε αυτό.
- Η έλλειψη εργασιών κατασκευής υψηλού επιπέδου, καθώς και ένα αυξανόμενο οικονομικό χάσμα μεταξύ των καλοπληρωμένων και των κακώς-πληρωμένων εργασιών στο εργατικό τομέα των υπηρεσιών παράλληλα με μια αύξηση της μερικής απασχόλησης.
- Νέες κοινωνικές τάσεις ως αποτέλεσμα δημογραφικών αλλαγών, όπως η διακοπή των παραδοσιακών οικογενειακών δομών, η διοικητική αποκέντρωση των ανθρώπων και των εργασιών, η φυγή από τις πόλεις χαμηλού δυναμικού του νεώτερου και ικανότερου πληθυσμού και γενικότερα η απώλεια κοινωνικής συνοχής και ο μετασχηματισμός των παραδοσιακών κοινοτήτων.

Φυσικά και διάφορα άλλα ζητήματα μπορούν να προστεθούν στα παραπάνω, συμπεριλαμβανομένης της συνεχούς επιδείνωσης της κατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος πολλών αστικών περιοχών, ιδιαίτερα των μητροπολιτικών και η επιτακτική ανάγκη να ληφθούν επείγοντα μέτρα προκειμένου να αποφευχθούν μόνιμες ζημιές στην ανθρώπινη υγεία

Η ανάγκη για δαπανηρά περιβαλλοντικά μέτρα δεν είναι το μόνο υπαρκτό πρόβλημα καθώς η φυσική αποσύνθεση των κωμοπόλεων και των πόλεων οδηγεί σε μια σημαντική υπερεκμετάλλευση των λιγοστών πόρων. Οι αστικές πιέσεις που δημιουργούνται για την επέκταση των αστικών περιοχών ελλείπει βασικών κοινωνικών υποδομών -σχεδόν ο κανόνας στην ελληνική πραγματικότητα- δημιουργεί μεγάλες εξωτερικές αρνητικές οικονομίες.

³ Parkinson 1996, 22

Σκοπός λοιπόν της πολιτικής αναπλάσεων είναι η άρση των αντιστοιχονομιών αυτών σε ένα πλαίσιο βιωσιμότητας, με την επίλυση βασικών προβλημάτων του αστικού χώρου από τόσο από πλευράς ανάπτυξης όσο και ποιότητας ζωής.

Για το σκοπό αυτό εξετάζονται ακολούθως ζητήματα που χαρακτηρίζουν την πολιτική αστικών αναπλάσεων, όπως τα χαρακτηριστικά γνωρίσματά της, τα στοιχεία που καθορίζουν την καλύτερη δυνατή πρακτική, τη συμβολή της αστικής αναγέννησης στους σχετικούς τομείς παρέμβασης και τα αποτελέσματά της καθώς και ζητήματα που αφορούν την αξιολόγησή της συνολικής πρακτικής.

1.3 Οι διαστάσεις της πολιτικής αναπλάσεων

Γενικά μιλώντας, θα μπορούσαμε να πούμε πως μπορούμε να διακρίνουμε τρεις βασικές διαστάσεις της πολιτικής αναπλάσεων, οι οποίες πρέπει να καθοριστούν πλήρως πριν την εφαρμογή οποιουδήποτε προγράμματος⁴:

- Η φύση της πρόκλησης που καλύπτεται από τον όρο «αστική ανάπλαση-αναγέννηση»
- Μεθοδολογία και Μηχανισμοί των Αναπλάσεων
- Μέσα Χρηματοδότησης, Φορείς και Χρηματοπιστωτικοί Οργανισμοί

Ουσιαστικά τα παραπάνω προτάσεις αποτελούν ταυτόχρονα και τα κύρια ζητήματα που η πολιτική πρέπει να αντιμετωπίσει, δηλαδή απαντούν στο «που», στο «τι» και στο «πως» κατά την εφαρμογή προγραμμάτων ανάπλασης. Με τον όρο φύση της πρόκλησης εννοούμε την αποσαφήνιση του προβλήματος και τα όρια του, δηλαδή π.χ. αν η ανάπλαση είναι ολοκληρωμένη ή όχι, σε ποιους τομείς θα επικεντρωθεί και σε ποια περιοχή θα εφαρμοστεί. Εκ πρώτης όψεως κάτι τέτοιο φαίνεται σχετικά εύκολο, αλλά από την διεθνή και ελληνική πρακτική φαίνεται πως η *διάγνωση* του προβλήματος που πρέπει να αντιμετωπιστεί είναι αρκετά δύσκολη, πολλές φορές παραπλανητική, και αποτελεί σημαντικό παράγοντα επιτυχίας ή όχι του προγράμματος ανάπλασης.

Το ίδιο σημαντική είναι και η μεθοδολογία που θα αποφασισθεί να εφαρμοστεί, δηλαδή τα μέσα με τα οποία θα αντιμετωπισθούν τα προβλήματα της συγκεκριμένης αστικής περιοχής. Αυτό γιατί γενικά μπορεί να λεχθεί ότι πολλά μέσα μπορούν να επιφέρουν σχετικά τα ίδια αποτελέσματα, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι ο βαθμός

⁴ Healey Patsy, Davoudi Simin. Tavsanoglu Solmaz 1992

επίλυσή τους σε όρους μονιμότητας των επιπτώσεων ή αποδοτικότητάς τους (σχέση δαπανών - αποτελέσματος, κόστος ευκαιρίας) είναι ίδιος.

Τέλος, σημαντικό είναι να έχει προσδιορισθεί πλήρως το καθεστώς της ιδιοκτησίας και να διερευνηθεί πλήρως ο ρόλος των χρηματοδοτικών οργανισμών και οι ενδεχόμενες επενδύσεις τους στην αστική ιδιοκτησία. Η διαδικασία της αστικής αναγέννησης είναι σύνθετη και μακρά, απαιτώντας μεγάλης κλίμακας χρηματοδοτήσεις για να είναι ουσιαστική στην αναπτυξιακή συμβολή της. Οι μέθοδοι και η ανεύρεση πηγών χρηματοδότησης από τις οποίες θα προμηθεύονται τα αναγκαία κεφάλαια γίνονται όλο και περισσότερο περίπλοκες, καθώς πρέπει να ικανοποιήσουν ανάγκες ενός έντονα μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος. Για αυτό το λόγο σκοπός είναι το δημόσιο κεφάλαιο ή οι φορολογικοί μηχανισμοί να ενεργούν ως μοχλός που να προσελκύει τέτοιες «ενέσεις» ιδιωτικών κεφαλαίων σε επιλεγμένες αστικές περιοχές που έχουν ανάγκη αστικών αναπλάσεων⁵.

Παρόλα αυτά πρέπει να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο ότι οι παραπάνω διαστάσεις του προβλήματος της πολιτικής αναπλάσεων ενώ είναι διακριτές μεταξύ τους δύσκολα μπορούν να σχεδιαστούν αφαιρετικά, καθώς εμπεριέχουν μεγάλο βαθμό αλληλοσύνδεσης. Για παράδειγμα, το χρηματοδοτικό πλαίσιο της ανάπλασης επηρεάζει άμεσα το βαθμό ανάπλασης και φυσικά και τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν, τόσο στην ένταση όσο και στην έκτασή τους. Παράλληλα, οι δυσκολίες στην εφαρμογή τέτοιων πολιτικών επηρεάζουν ακόμα και την επιλεξιμότητα της περιοχής μελέτης ως πεδίο παρέμβασης.

Κατά συνέπεια ο σχεδιασμός των προγραμμάτων ανάπλασης πρέπει να γίνεται στα τρία παραπάνω επίπεδα παράλληλα και συνολικά, λαμβάνοντας δηλαδή ταυτόχρονα υπόψη όλα τα ζητήματα που ενδεχομένως να την επηρεάζουν. Για αυτό άλλωστε στο ορισμό μιλήσαμε και για μια *οριζόντια* πολιτική, με μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης. Αυτό όμως κάνει την συγκεκριμένη πολιτική πολύπλοκη και περιπτώσιακή, και έτσι το ρίσκο αποτυχίας είναι πολλές φορές αρκετά μεγάλο και δύσκολα προβλέψιμο. Ο μεγάλος αυτός βαθμός επικινδυνότητας εξηγεί και τις τόσες πολλές *αποτυχημένες εφαρμογές προγραμμάτων ανάπλασης*, ειδικά στην Ελλάδα..

⁵ J. N. Βερνύ, 1993, 12-15

1.3.1 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα⁶

Η αστική αναγέννηση μπορεί να διακριθεί από άλλες μορφές αστικών επεμβάσεων, παρεμβάσεων και πολιτικών από διάφορα χαρακτηριστικά γνωρίσματα. Βασικό στοιχείο της πολιτικής είναι το γεγονός ότι αποτελεί ουσιαστικά μια δραστηριότητα στρατηγικής σημασίας για τη περιοχή που εφαρμόζεται.

Από αυτή την άποψη, αποτελεί μια οριζόντια και επικουρική πολιτική, καθώς εμπεριέχει ένα μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης και περιλαμβάνει το σύνολο του αστικού τοπίου. Αντίθετα από πολλές οριζόντιες πολιτικές όμως, εστιάζεται στην ανάπτυξη και την επίτευξη ενός σαφούς στόχου για τις δράσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν. Ακόμα παρουσιάζει ένα σύνολο από μικρότερη σημασίας μεν αλλά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα οποία είναι τα εξής:

- Δεν έχει συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα, καθώς εφαρμόζει ταυτόχρονα βραχυπρόθεσμες λύσεις στις άμεσες δυσκολίες και μακροπρόθεσμες προσεγγίσεις όπου δύναται να αποφύγουν τα πιθανά προβλήματα.
- Αποτελεί καινοτόμα διαδικασία
- Έχει καλύτερη εφαρμογή μέσω μιας προσέγγισης συνεργασίας
- Έχει δυνατότητα να καθορίζει προτεραιότητες και ιεραρχία στις δράσεις της
- Στοχεύει να ωφελήσει μια σειρά οργανισμών και οργανώσεων
- Υποστηρίζεται από διάφορες πηγές επιστημονικού δυναμικού και χρηματοδότησης
- Μπορεί να αξιολογηθεί και να αναθεωρηθεί
- Είναι σχετική στις συγκεκριμένες ανάγκες και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται σε κάθε χωρικό επίπεδο
- Είναι αλληλένδετη με άλλες αντίστοιχες πολιτικές και προγράμματα.

1.3.2 Αδυναμίες και προβλήματα εφαρμογής

Εντούτοις οι πολιτικές αναπλάσεων παρουσιάζουν παρά την ελαστικότητα με την οποία εφαρμόζονται μια σειρά από αδυναμίες και μειονεκτήματα.

⁶ Peter Roberts, Hugh Sykes (edit) 2000, 313

Καταρχήν, υπάρχει μια σοβαρή αμφισβήτηση σχετικά με τη δυνατότητα να αποτελεί μια ολοκληρωμένη πολιτική. Γεγονός είναι ότι στο διαρκώς μετασχηματιζόμενο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον είναι σχεδόν αδύνατον να υπάρξει απόλυτη αναγέννηση του κοινωνικοοικονομικού γίνεσθαι⁷. Ακόμα περισσότερο, πολλές φορές δεν αποτελεί καν το βασικό στόχο της ανάπλασης καθώς μια ολοκληρωμένη προσέγγιση δεν είναι πάντα θεμιτή είτε από άποψη αποτελεσματικότητας (για παράδειγμα απρόβλεπτες επιπτώσεις, κοινωνικές αντιδράσεις) είτε από άποψη εφικτότητας (χρηματοδότηση, πόροι).

Ένα άλλο σημείο που απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή είναι η δυσκολία με την οποία η πολιτική μπορεί να ιεραρχήσει τους διάφορους στόχους και να καθορίσει συγκεκριμένες προτεραιότητες. Αν δε καθοριστεί το πλαίσιο της πολιτικής αναπλάσεων σε όρους ολοκλήρωσης, η θέσπιση κανόνων ιεράρχησης των παρεμβάσεων είναι πολύ πιθανό να προσκρούει σε δεοντολογικές και ηθικές αντιλήψεις ή εν γένει σε υποκειμενικές απόψεις.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι όντας μια διαδικασία συνεχής στο χρόνο, οι παρεμβάσεις της πρέπει να αξιολογούνται και εν συνεχεία η πολιτική να αναθεωρείτε και να επαναπροσδιορίζεται. Ωστόσο, λόγω της φύσης των παρεμβάσεων που είναι στο μεγαλύτερο τους βαθμό άμεσα υλικοί αλλά και του περιβάλλοντος στο οποίο εφαρμόζονται (ιδιοκτησιακό, με αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα και πολλές φορές συναισθηματικές αξίες), δύσκολα υπάρχει η δυνατότητα να αναθεωρηθούν οι δράσεις της καθώς οι παρεμβάσεις της είναι ουσιαστικά πεπερασμένες.

1.3.3 Κριτική αξιολόγηση της πολιτικής

Όσον αφορά την αξιολόγηση της πολιτικής αναπλάσεων, ακριβώς λόγω του περιπτώσιακού χαρακτήρα της και των αδυναμιών που προέρχονται από αυτόν υπάρχει ανάγκη να διαμορφωθούν κάποια κριτήρια για την αναγνώριση της επιτυχίας ή όχι της πολιτικής και τον καθορισμό της βέλτιστης πρακτικής.

Μία τέτοια προσπάθεια θα συνοψίσει την αξιολόγηση της πρακτικής σε 8 κριτήρια-τομείς που είναι⁸:

⁷ Tim Hall 2005, 26

⁸ Healey Patsy, Davoudi Simin, Tavsanoğlu Solmaz 1992

- Η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής ή η οικονομική σταθερότητα του φορέα υλοποίησης/διαχείρισης
- Η έκταση της καταλυτικής δράσης του προγράμματος στην περαιτέρω αναγέννηση της περιοχής
- Η συμβολή της στο κοινό αίσθημα της γειτονιάς και την κοινωνική συνοχή
- Η ενεργή συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας στην αναβάθμιση της αναπτυξιακής της προοπτικής
- Η επιτυχία της στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης
- Ο αριθμός και η σύσταση των εταίρων στο πρόγραμμα.
- Ο βαθμός αποτελεσματικότητας στο πλαίσιο ενός μακροχρόνιου σχεδιασμού
- Η ποιότητα στην πρόταση, η φαντασία και η καινοτομικότητα, καθώς και η έμπνευση και η αποφασιστικότητάς της

1.4 Μορφές Παρέμβασης

1.4.1 Παράγοντες διαμόρφωσης ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής

Για την αντιμετώπιση των στοιχείων προβληματικότητας των υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, ως κύριο μέσο στον ευρωπαϊκό χώρο χρησιμοποιήθηκε η πολιτική αναπλάσεων. Η πολιτική αναπλάσεων που εφαρμόστηκε στις διάφορες περιοχές διαφοροποιήθηκε από χώρα σε χώρα, όχι μόνο εξαιτίας των διαφορετικών χαρακτηριστικών τους αλλά κυρίως εξαιτίας των διαφορετικών παραγόντων που τη διαμόρφωσαν. Δηλαδή η φύση, η μεθοδολογία και τα μέσα ή συνολικά το μόνωμα της επέμβασης σταθμίστηκε και σχηματίστηκε διαφορετικά.

Σε αυτό εκτός από την φυσική επιλογή των σχεδιαστών συνέβαλλαν κα άλλοι παράγοντες που έχουν να κάνουν με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής. Οι σημαντικότεροι παράγοντες διαμόρφωσης της πολιτικής αναπλάσεων στις ευρωπαϊκές χώρες είναι οι εξής⁹:

- Ο βαθμός ενίσχυσης του ιδιωτικού ή του δημόσιου τομέα.
- Η εμπειρία εφαρμογής αναπλάσεων και ο βαθμός διοικητικής αποκέντρωσης

⁹ Λουκόπουλος κ.ά., 1990: 70

- Η μορφή και ο τύπος της ιδιοκτησίας
- Η ολοκληρωμένη ή μη αντιμετώπιση των στοιχείων προβληματικότητας μίας περιοχής.

Οι παράγοντες αυτοί ενώ αντανakλούν σε μεγάλο βαθμό την ευρωπαϊκή πρακτική ως «βασικοί άξονες» στα ζητήματα αστικών αναπλάσεων δίνοντας τις κύριες κατευθύνσεις της αναγέννησης. Παρόλα αυτά όμως, οι παραπάνω παράγοντες περισσότερο *συνοψίζουν* την έκταση των πιθανών ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και σε καμία περίπτωση δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν το ζήτημα συνολικά. Πιο αναλυτικά, αναφέρονται καθένας από αυτούς παρακάτω.

1. Ο βαθμός ενίσχυσης του ιδιωτικού ή του δημόσιου τομέα

Ο παράγοντας αυτός επηρεάζει σημαντικά την πολιτική των αναπλάσεων. Στη Μεγάλη Βρετανία, για παράδειγμα, τις τελευταίες δεκαετίες οι αναπλάσεις γίνονται σε μεγάλο βαθμό από τον ιδιωτικό τομέα, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει και μακρά παράδοση δραστηριοποίησης της τοπικής αυτοδιοίκησης. Αντιθέτως, στην Ελλάδα ο δημόσιος τομέας παίζει κυρίαρχο ρόλο στην υλοποίηση των αναπλάσεων, ενώ τα τελευταία χρόνια παρατηρείται και μία σχετική αύξηση της συμμετοχής της τοπικής αυτοδιοίκησης.

2. Η εμπειρία εφαρμογής αναπλάσεων και ο βαθμός διοικητικής αποκέντρωσης

Οι παράγοντες αυτοί καθορίζουν τη μορφή του φορέα αναπλάσεων, τον τρόπο συνεργασίας και συντονισμού όλων των ενδιαφερομένων οργανισμών και φορέων και τις διαδικασίες εφαρμογής των αναπλάσεων. Έτσι, σε γενικές γραμμές, στις χώρες όπου η εφαρμογή των αναπλάσεων βρίσκεται σε πειραματικό στάδιο, η κεντρική κυβέρνηση έχει κυρίαρχο ρόλο, ενώ σε άλλες όπου υπάρχει μακροχρόνια εμπειρία εφαρμογής, ο ρόλος της κεντρικής κυβέρνησης περιορίζεται στο να εγκρίνει και να χρηματοδοτεί.

Στις περιπτώσεις χωρών με μακροχρόνια εμπειρία, ο σχεδιασμός και η εφαρμογή των αναπλάσεων γίνεται συνήθως από την τοπική αυτοδιοίκηση. Ορισμένες φορές, όταν το διοικητικό σύστημα μίας χώρας είναι αποκεντρωμένο, μπορεί και η ίδια η τοπική αυτοδιοίκηση να χρηματοδοτεί αυτόνομα έργα αναβάθμισης κοινόχρηστων χώρων και πολεοδομικού περιβάλλοντος ή και να επενδύσει με επιχειρησιακή μορφή σε αναπλάσεις. Επίσης, ανεξάρτητοι οργανισμοί είναι δυνατόν να χορηγούν χρηματοδοτήσεις, όπως συμβαίνει για παράδειγμα στη Δανία, τη Γαλλία και τη Μεγάλη Βρετανία. Στη Δανία και στη Μεγάλη Βρετανία, αστικές εταιρείες ανάπλασης

και οικιστικοί συνεταιρισμοί έχουν το βασικό ρόλο στις αναπλάσεις και στις περισσότερες περιπτώσεις συνεργάζονται άμεσα με την τοπική αυτοδιοίκηση, που διαθέτει ίδιους πόρους και ακίνητα. Η αυτοδιοίκηση δε συμμετέχει άμεσα στην οργάνωση και τη σύνθεση των επιχειρήσεων αυτών, συνεργάζονται όμως με τη μορφή προγραμματικών συμβάσεων.

Οι παράγοντες αυτοί επηρεάζουν και το βαθμό συμμετοχής των κατοίκων των προς ανάπλαση περιοχών. Η πλέον θεσμοθετημένη μορφή συμμετοχής παρατηρείται σε χώρες, όπως η Δανία και η Μεγάλη Βρετανία, όπου οι κάτοικοι συμμετέχουν στη διοίκηση των αστικών εταιριών, είτε άμεσα είτε σε γνωμοδοτικό επίπεδο. Αντιθέτως, στην Ελλάδα η συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό και την εφαρμογή των αναπλάσεων είναι πολύ περιορισμένη και στις περισσότερες περιπτώσεις σχεδόν ανύπαρκτη.

3. Η μορφή και ο τύπος της ιδιοκτησίας

Οι παράγοντες αυτοί διαφοροποιούνται αρκετά μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών. Έτσι, στη Μεγάλη Βρετανία η ιδιοκτησία γης και κτιρίων ανήκει σε λίγους (για παράδειγμα το 95% της έκτασης ανήκει στο 5% του πληθυσμού), με αποτέλεσμα να είναι ευκολότερη η εφαρμογή αναπλάσεων. Αντιθέτως στην Ελλάδα παρατηρείται τόσο οριζόντιος όσο και κάθετος πολυτεμαχισμός της ιδιοκτησίας, ακόμα και της εξωαστικής, που προκαλεί πολλά προβλήματα στην εφαρμογή αναπλάσεων.

4. Η ολοκληρωμένη ή μη αντιμετώπιση των στοιχείων προβληματικότητας μίας περιοχής.

Στην πλειοψηφία τους οι αναπλάσεις στοχεύουν στη βελτίωση του οικιστικού αποθέματος και του δημόσιου χώρου. Ωστόσο, τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται στις περισσότερες δυτικοευρωπαϊκές χώρες μία αύξηση του ενδιαφέροντος και για βελτίωση των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών στις περιοχές ανάπλασης (αύξηση των θέσεων απασχόλησης και της κοινωνικής πρόνοιας, βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και εκπαίδευσης κ.ά.). Στην Ελλάδα, το φαινόμενο αυτό εμφανίζεται σε μικρότερο βαθμό.

1.4.2 Μορφές Παρέμβασης σε σχέση με το Οικιστικό Απόθεμα

Ένας άλλο χαρακτηριστικό διαφοροποίησης των πολιτικών αστικής αναγέννησης είναι οι διαφορετικές μορφές παρέμβασης στο οικιστικό απόθεμα. Η πολιτική των αναπλάσεων όντας μια μορφή παρέμβασης που επηρεάζει άμεσα τον αστικό χώρο και παράλληλα το οικιστικό απόθεμα διαφοροποιείται μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών, τόσο χωρικά όσο και χρονικά.

Ωστόσο, μπορούν να διακριθούν δύο χαρακτηριστικές μορφές παρέμβασης, που είναι οι εξής¹⁰:

- η ριζική ανάπλαση – κατεδάφιση – νέα ανοικοδόμηση
- η ήπια ανάπλαση – εξυγίανση, με διατήρηση του υπάρχοντος οικιστικού αποθέματος.

Βέβαια, θα πρέπει να αναφερθεί ότι μεταξύ των δύο αυτών μορφών, αλλά και μεταξύ της ήπιας ανάπλασης και της μηδενικής επέμβασης, υπάρχουν άπειρες βαθμίδες παρεμβάσεων. Πιο αναλυτικά παρουσιάζονται παρακάτω.

1. Ριζική Ανάπλαση

Η ριζική ανάπλαση, αποτελεί ουσιαστικά την ολοκληρωτική κατεδάφιση του προϋπάρχοντος προβληματικού οικιστικού αποθέματος και τη νέα ανοικοδόμηση του σύμφωνα με τις νεότερες ανάγκες που προέκυπταν. Αποτέλεσε την κυρίαρχη μορφή ανάπλασης των υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας των δυτικοευρωπαϊκών χωρών στις δεκαετίες μέχρι το '70 η οποία και εφαρμόστηκε κυρίως σε υποβαθμισμένες περιοχές του ευρύτερου κέντρου των πόλεων (ιστορικά κέντρα βιομηχανικών πόλεων), που απέκτησαν, εξαιτίας της θέσης τους, ειδικά πλεονεκτήματα και έγιναν αντικείμενο επανασχεδιασμού των χρήσεων του κέντρου κυρίως προς τον τριτογενή τομέα.

Η εφαρμογή ριζικών αναπλάσεων προωθήθηκε και από την ήδη αναπτυγμένη οικοδομική βιομηχανία και τις οικοδομικές επιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις αυτές στράφηκαν έγκαιρα στον τομέα των αναπλάσεων αυτής της μορφής, εφόσον προβλεπόταν να σταματήσουν οι επεκτάσεις των πόλεων και με το δεδομένο ότι τα μεγάλης κλίμακας μεταπολεμικά προγράμματα οργανωμένης δόμησης δεν είχαν την αναμενόμενη αποδοτικότητα και θεωρήθηκαν από πολλές απόψεις αποτυχημένα. Ένα ακόμη στοιχείο που ενισχύει αυτήν την άποψη είναι το γεγονός ότι

¹⁰ Αραβαντινός, 1997, 371-5

οι ιδιοκτήτες παλαιών κτιρίων, που βρισκόταν σε υποψήφιες περιοχές ριζικής ανάπλασης, με την προοπτική της μελλοντικής παρέμβασης και της αποκομιδής κέρδους, παραιτούνταν συχνά από τα έξοδα συντήρησης, επισπεύδοντας έτσι τη φθορά και κατεδάφιση των κτιρίων τους.

Οι ριζικές αναπλάσεις εφαρμόστηκαν στα πλαίσια της κρατικής οικιστικής πολιτικής των εκάστοτε χωρών, με φορείς το δημόσιο, τους δήμους ή κοινωφελείς επιχειρήσεις, και προωθήθηκαν με διάφορα κίνητρα, όπως ευνοϊκή χρηματοδότηση και επιχορηγήσεις. Ωστόσο, οι αναπλάσεις αυτές δημιούργησαν αρκετά οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα, γεγονός που οδήγησε σε οργανωμένες κινητοποιήσεις αντίδρασης του πληθυσμού (επιτροπές πολιτών ανά γειτονιά, επιτροπές ενοικιαστών και αλλοδαπών κ.ά.). Τα σημαντικότερα από τα προβλήματα αυτά είναι τα εξής:

- Τα προβλήματα χρηματοδότησης, που προέκυψαν από τις απαλλοτριώσεις οικοπέδων υπέρ των φορέων αναπλάσεων, εξαιτίας της γενικής περικοπής των δημοσίων δαπανών και της πολιτικής λιτότητας από τις αρχές του '70.
- Η ασύμμετρη ωφέλεια υπέρ των οικοδομικών επιχειρήσεων, που λειτουργούσαν στην πλειοψηφία τους αποκλειστικά με κερδοσκοπικά κριτήρια, από το σύστημα της χρηματοδότησης και των κινήτρων του δημοσίου.
- Η αλλαγή της δομής της ιδιοκτησίας στις περιοχές παρέμβασης, με βασικό χαρακτηριστικό τη συγκέντρωση της ιδιοκτησίας γης και κατοικίας στα χέρια των επιχειρήσεων.
- Η εγκατάλειψη των περιοχών παρέμβασης από τους παλαιούς ενοικιαστές εξαιτίας της αύξησης των ενοικίων, που γινόταν κατά κανόνα στις περιπτώσεις που οι ενοικιαστές ανήκαν σε χαμηλά εισοδηματικά στρώματα ή σε εθνικές μειονότητες.

2. Ήπιες αναπλάσεις

Οι ήπιες αναπλάσεις αφορούσαν μικρής κλίμακας περιοχές (οικοδομικά τετράγωνα ή γειτονιές) και περιελάμβαναν παρεμβάσεις, τόσο σε κοινόχρηστους και ακάλυπτους χώρους όσο και σε κτίρια, που τα διατηρούσαν στην αρχική τους μορφή (εκσυγχρονισμός, τεχνικές επεμβάσεις, καθορισμός χρήσεων, δεσμεύσεις κ.ά.). Οι παρεμβάσεις στα παλαιά κτίρια αύξανε την αποδοτικότητα τους, καθώς παρέτεινε το χρόνο ζωής τους και οδηγούσε στην αύξηση των εσόδων των ιδιοκτητών τους, μέσω της αύξησης των ενοικίων.

Τα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα που δημιούργησαν οι ριζικές αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, οι αντιδράσεις του πληθυσμού, καθώς και η καμπάνια που έγινε από διάφορους φορείς για τη διατήρηση της αισθητικής και πολεοδομικής – αρχιτεκτονικής αξίας των παλαιών κτιρίων, οδήγησαν στα μέσα της δεκαετίας του '70 στη στροφή της πολιτικής προς την εφαρμογή ήπιων αναπλάσεων εξυγίανσης, με διατήρηση της υπάρχουσας πολεοδομικής και κτιριακής δομής. Βέβαια, οι ριζικές αναπλάσεις δεν εγκαταλείφθηκαν αλλά συνεχίστηκαν με μικρότερη ένταση.

Η στροφή αυτή ανταποκρινόταν στη γενική πολιτική περιορισμού των δημοσίων δαπανών, αφού τέτοιας μορφής αναπλάσεις απαιτούν μικρότερες επενδύσεις. Επίσης, προέβλεπε πιο συστηματικούς κοινωνικούς στόχους, που υιοθετήθηκαν σε ένα βαθμό από την κρατική πολιτική, όπως τη συμμετοχή των ήδη οργανωμένων επιτροπών πολιτών και όλων των ενδιαφερομένων στο σχεδιασμό και την εφαρμογή των αναπλάσεων και την ιδιαίτερη προσοχή στα κοινωνικά προβλήματα μειονοτήτων και αδύνατων οικονομικά στρωμάτων των περιοχών παρέμβασης.

Ωστόσο, η εφαρμογή των ήπιων αναπλάσεων, όπως και των ριζικών, δημιούργησε αρκετά προβλήματα. Έτσι, προβλήματα, όπως η αναγκαστική εθελούσια απομάκρυνση των παλαιών ενοικιαστών, που αδυνατούσαν να ανταπεξέρθουν στα νέα υψηλότερα ενοίκια, εμφανίστηκαν ξανά. Αποτέλεσμα των προβλημάτων αυτών ήταν οι οργανωμένες κινητοποιήσεις των επιτροπών πολιτών και τα φαινόμενα της αντιπαράθεσης με την κυρίαρχη πολιτική αναπλάσεων, τόσο μέσα στα θεσμοθετημένα όργανα (δήμοι, κοινωφελείς επιχειρήσεις, θεσμοθετημένα όργανα εκπροσώπησης κ.ά.) όσο και έξω από αυτά (φαινόμενα καταλήψεων). Οι αντιδράσεις αυτές οδήγησαν στη λήψη διαφόρων μέτρων από τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες, όπως η ενίσχυση των συμμετοχικών διαδικασιών του πληθυσμού, που είχε πλέον αποφασιστικές αρμοδιότητες, τόσο στο σχεδιασμό όσο και στην εφαρμογή των αναπλάσεων, η διατήρηση των χαμηλών ενοικίων και η προστασία των υπαρχόντων ενοικιαστών.

Στην Ελλάδα, υλοποιήθηκαν ελάχιστες ριζικές αναπλάσεις από τις αρχές της δεκαετίας του '80 έως τα μέσα της δεκαετίας του '90 (αναπλάσεις της ΔΕΠΟΣ στη Νέα Φιλαδέλφεια, την Καισαριανή και το Δήμο Ταύρου). Ως εκ τούτου, σχεδόν το σύνολο των αναπλάσεων που υλοποιήθηκαν και υλοποιούνται έχουν ήπια μορφή.

2. Οι Αναπλάσεις στον Ελληνικό Χώρο

2.1 Ο θεσμός της ανάπλασης στην Ελλάδα

Ο θεσμός της ανάπλασης στο ελληνικό πλαίσιο είναι ακόμη «νέος» και ουσιαστικά μέχρι πριν τη ψήφιση του νέου οικιστικού νόμου (Ν. 2508/97), οι αναπλάσεις δεν υπήρχαν σαν αυτόνομο εργαλείο μέσα στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού¹¹.

Αν προσθέσουμε και το γεγονός ότι, τα προβλήματα των αστικών περιοχών είναι αρκετά σημαντικά και οφείλονται σε πολλούς λόγους, όπως π.χ. τη φυσική φθορά του οικιστικού αποθέματος και των υποδομών, τις ιδιομορφίες της οικιστικής ανάπτυξης στον ελληνικό χώρο (κατακερματισμός και διασπορά της ιδιοκτησίας γης, υψηλό ποσοστό ιδιοκατοίκησης, αυτοστέγαση), την ανυπαρξία ή την ελλιπή εφαρμογή της πολεοδομικής πολιτικής, την απρογραμματίστη ταχύρυθμη ανοικοδόμηση που πραγματοποιήθηκε κατά τα μεταπολεμικά χρόνια από την ιδιωτική πρωτοβουλία, κυρίως μέσω του συστήματος της αντιπαροχής, το περιορισμένο ρόλο του δημόσιου τομέα στην παραγωγή κατοικίας και τις γενικότερες διαρθρωτικές αλλαγές που υπέστη η ελληνική οικονομία, καταλήγουμε σε μια πολιτική αναπλάσεων που χρήζει όχι μόνο αναμόρφωσης αλλά και ενσωμάτωσης νέων τεχνικών που θα προσφέρουν και τα αναμενόμενα αποτελέσματα¹².

Ως εκ τούτου, υπάρχουν πολλά ζητήματα γύρω από την εφικτότητα μιας συστηματικής και οργανωμένης πολιτικής αναπλάσεων με την πρωτοβουλία ιδιωτικού τομέα, για πολλούς και διαφόρους λόγους, κυρίως όμως επικεντρώνομαι στην έλλειψη συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου που όχι απλώς να επιτρέπει τέτοιου είδους αναπλάσεις αλλά να τις προωθεί και να τις διευκολύνει.

Ένα ακόμα στοιχείο είναι η ανάλυση τόσο των ρόλων των πολεοδόμων στη λήψη των αποφάσεων όσο και των τρόπων με τους οποίους μπορεί να γίνει η εφαρμογή τέτοιων αναπλάσεων. Σημαντική συνιστώσα αποτελεί η πολιτική που σχετίζεται με της αναπλάσεις σε άμεση συνάρτηση με τον ιδιωτικό τομέα και με την ιδιοκτησία της περιοχής, ουσιαστικά μιας πολιτικής που είναι γνωστή στη διεθνή βιβλιογραφία «Property-led Urban Regeneration», σημαντική εφαρμογή της οποίας έγινε κυρίως στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία και τις Σκανδιναβικές χώρες¹³.

¹¹ Αρβανιτάκη Α. 2005

¹² Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος, 2005

¹³ Couch Chris, Fraser Charles, Percy Susan, 2003.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη στο πως το αστικό περιβάλλον των ελληνικών πόλεων να επωφεληθεί από τέτοιες αναπλάσεις αλλά και η έρευνα των κινδύνων που μπορεί να περιέχουν, λαμβάνοντας υπόψη και την ισχυριζόμενη από πολλούς αποτυχία της συγκεκριμένης πολιτικής στην Αγγλία τη δεκαετία του '80¹⁴.

2.2 Προβλήματα Περιοχών Κατοικίας

Στον ελληνικό χώρο, όπως και στον ευρωπαϊκό, οι περιοχές κατοικίας αντιμετωπίζουν διάφορα προβλήματα. Βέβαια, καθένα από τα προβλήματα αυτά δεν εμφανίζεται σε όλες τις περιοχές κατοικίας και όταν εμφανίζεται σε κάποια δεν έχει πάντα την ίδια ένταση. Επίσης, τα διάφορα προβλήματα δεν είναι πάντα εξίσου σημαντικά. Τα σημαντικότερα από τα προβλήματα των περιοχών κατοικίας στον ελληνικό χώρο είναι τα εξής¹⁵:

- Τα προβλήματα που προέρχονται από τα φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής, που μπορεί να είναι ο κακός προσανατολισμός, οι ανεπιθύμητοι άνεμοι, η υγρασία ή άλλες δυσμενείς μικροκλιματικές συνθήκες, οι μεγάλες κλίσεις και γενικότερα το προβληματικό ανάγλυφο του εδάφους, η κακή ποιότητα του εδάφους και οι κίνδυνοι πλημμύρων.
- Οι δυσχέρειες πρόσβασης και κίνησης με τους διάφορους τρόπους μετακινήσεων, δηλαδή με δημόσιο ή ιδιωτικό μεταφορικό μέσο, με τα πόδια ή με τα μεταφορικά μέσα που παρέχουν τακτικές και έκτακτες υπηρεσίες στην περιοχή (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά οχήματα, οχήματα συγκομιδής απορριμμάτων κ.ά.).
- Η ανυπαρξία ή οι ανεπάρκειες των τεχνικών υποδομών της περιοχής, όπως για παράδειγμα των παροχών ύδρευσης, ηλεκτρισμού, σταθερής τηλεφωνίας και φυσικού αερίου, του αποχετευτικού δικτύου και του συστήματος συλλογής απορριμμάτων, με αποτέλεσμα την υποβαθμισμένη ποιότητα ζωής.
- Οι ελλείψεις σε κοινόχρηστους χώρους, όπως πλατείες, χώροι πρασίνου και γενικότερα ελεύθεροι χώροι, και σε κοινωνικές υποδομές, όπως σχολεία, κοινωνικές και πολιτιστικές λειτουργίες και αθλητικές εγκαταστάσεις.

¹⁴ Peter Roberts & Hugh Sykes, 2000, Tim Hall, 2005

¹⁵ Λουκόπουλος κ.ά., 1990, Αραβαντινός 1987, 39-43

- Η ύπαρξη ασύμβατων και συχνά συγκρουόμενων χρήσεων στο ίδιο Οικοδομικό Τετράγωνο (ΟΤ) ή στο ίδιο κτίριο.
- Η υποβάθμιση του φυσικού, τεχνητού και ιδιαίτερα του πολιτιστικού περιβάλλοντος μίας περιοχής από ορισμένα κτίσματα ή άλλες εγκαταστάσεις, όπως για παράδειγμα η ύπαρξη ενός ογκώδους κτιρίου σε μία παραδοσιακή περιοχή με μικρά κτίσματα.
- Η υπέρβαση των ανεκτών ορίων οικοδομικής εκμετάλλευσης των οικοπέδων, δηλαδή η ύπαρξη κτιρίων μεγάλου όγκου και ποσοστών κάλυψης με υψηλές πυκνότητες δόμησης, με αποτέλεσμα τη δημιουργία δυσμενών επιπτώσεων, όσον αφορά το φωτισμό, τον αερισμό, τη θέα και την ίδια τη σωματική και ψυχική υγεία των κατοίκων.
- Η κακή κατάσταση των κτιρίων μίας περιοχής (παλαιότητα, εξωτερικές αλλοιώσεις, κίνδυνοι καταρρεύσεων, ανεπαρκής μόνωση από θερμοκρασία και υγρασία, κίνδυνοι πυρκαγιάς και ατυχημάτων κ.ά.).
- Οι ελλείψεις ή η ακαταλληλότητα του τεχνικού εξοπλισμού των κτιρίων (ύδρευση, αποχέτευση, ηλεκτρικό, τηλέφωνο, θέρμανση, τουαλέτα, λουτρό, ανελκυστήρας, πυρασφάλεια και λοιπά δίκτυα και εγκαταστάσεις).
- Τα προβλήματα που σχετίζονται με την οικονομική οργάνωση της περιοχής, όπως η ανεργία, οι χαμηλές τιμές ενοικίων και η οικονομική κρίση των επιχειρήσεων.
- Τα κοινωνικά προβλήματα (κοινωνικές σχέσεις, μοναξιά, ερήμωση, εγκληματικότητα κ.ά.).
- Η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ρύπανση του εδάφους και γενικότερα η περιβαλλοντική υποβάθμιση μίας περιοχής

Τα παραπάνω προβλήματα των περιοχών κατοικίας οφείλονται σε διάφορα αίτια, τα οποία σε μεγάλο βαθμό έχουν αναλυθεί αρκετά (βλ. Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος, 2005).

2.3 Θεσμικό Πλαίσιο Αναπλάσεων

Το ελληνικό κράτος για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα των διαφόρων τύπων υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας και γενικότερα των υποβαθμισμένων αστικών

περιοχών, έχει αναπτύξει το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων. Το θεσμικό αυτό πλαίσιο εντάσσεται στο θεσμοθετημένο σύστημα χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού της Ελλάδας, το οποίο χαρακτηρίζεται, μεταξύ άλλων, από τον πολύπλοκο και αδύναμο σχεδιασμό των χρήσεων γης της υπαίθρου, από την πληθώρα αναποτελεσματικών πολεοδομικών σχεδίων και από την έλλειψη συνοχής και ολοκλήρωσης του όλου συστήματος¹⁶.

Το θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων έως το 1997 αποτελούταν από πολλές διατάξεις, που ήταν διάσπαρτες σε διάφορα νομοθετικά κείμενα και χαρακτηρίζονταν συχνά από ασάφεια, αντιφατικότητα στη χειρότερη περίπτωση και έλλειψη αλληλοσυσχέτισης στην καλύτερη¹⁷. Επίσης, αναφερόταν κυρίως σε περιοχές επεκτάσεων, όπου υπήρχε και ένα σχετικά πλήρως διατυπωμένο θεσμικό πλαίσιο με έμφαση στις κανονιστικές ρυθμίσεις για εντάξεις στο σχέδιο πόλεως, και παρέμενε σε ένα μεγάλο βαθμό ανενεργό, καθώς δεν είχαν προχωρήσει αρκετές από τις απαραίτητες ρυθμίσεις (αποφάσεις, διατάγματα κ.ά.) που θα παρείχαν τα εργαλεία, τους πόρους και τις διαδικασίες για την υλοποίηση προγραμμάτων ανάπλασης.

Το θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων αυτής της περιόδου αποτελούταν κυρίως από την οικιστική νομοθεσία (Νόμος 947/1979, Νόμος 1337/83, Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (ΓΟΚ) του 1985 κ.ά.) και από τη νομοθεσία για την τοπική αυτοδιοίκηση (Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων).

Ο Νόμος 2508/97

Το 1997, το θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων πέρασε σε μία νέα περίοδο με τη θεσμοθέτηση του Νόμου 2508/1997, με τίτλο: «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις». Ο νόμος αυτός αποτελεί το πρώτο ολοκληρωμένο νομοθετικό κείμενο της Ελλάδας για τις αναπλάσεις σε εντός σχεδίου υποβαθμισμένες περιοχές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη πολλών προβλημάτων. Με τις διατάξεις των δέκα άρθρων (άρθρα 8-17) του δευτέρου κεφαλαίου, με τίτλο: «Αναπλάσεις, αναμορφώσεις και σχετικές ρυθμίσεις», του Νόμου 2508/1997, που αναφέρονται στις αναπλάσεις, εκσυγχρονίστηκε, αναμορφώθηκε και κωδικοποιήθηκε το θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων, προκειμένου να είναι πιο αποτελεσματική η εφαρμογή του.

¹⁶ Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος, 2005

¹⁷ Αρβανιτάκη Α. 2005

Σύμφωνα με το Ν. 2508/97, όπως αναφέρει το άρθρο 8, περιοχές ανάπλασης είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος, που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Είναι προφανές ότι οι περιοχές ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνουν μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων.

Χαρακτηρισμός Περιοχής

Σύμφωνα με το νόμο, μία περιοχή μπορεί να χαρακτηριστεί ως περιοχή ανάπλασης όταν να συντρέχουν τουλάχιστον οι περισσότερες από τις εξής κατηγορίες προβλημάτων:

- Μεγάλες κτιριακές πυκνότητες ή μεγάλες ελλείψεις κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις.
- Συγκρούσεις χρήσεων γης ή ανάγκη ριζικής αναδιάρθρωσης των χρήσεων της, ανάλογα με τις δυνατότητες και προοπτικές της περιοχής.
- Έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων της περιοχής.
- Εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής και των φυσικών της στοιχείων.
- Σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα κατοικιών.

Επίσης αναφέρεται πως οι περιοχές ανάπλασης θα πρέπει να ορίζονται από το αντίστοιχο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ), Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) ή Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣ), εκτός και αν καθορισθεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και εφόσον η ανάπλαση εναρμονίζεται με τις βασικές κατευθύνσεις του σχεδίου αυτού.

Ανάλογα με την ένταση της πολεοδομικής επέμβασης, ιδίως στον αστικό ιστό (οικόπεδα) της περιοχής, οι αναπλάσεις μπορούν να έχουν το εξής περιεχόμενο και μορφή:

- Ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής ή και μεμονωμένου ΟΤ, η οποία συνεπάγεται την αναδόμηση του μεγαλύτερου τουλάχιστον τμήματος της περιοχής.
- Βελτίωση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής με επεμβάσεις στην εσωτερική διαρρύθμιση, στις χρήσεις, στις όψεις των κτιρίων, σε συμπληρωματικό εξοπλισμό τους με τους αναγκαίους χώρους και δίκτυα, στη διαμόρφωση, ενοποίηση και αισθητική αναβάθμιση των κοινοχρήστων χώρων, και των ακάλυπτων χώρων των ΟΤ, κατασκευή των αναγκαίων υποδομών κ.ά.
- Βελτίωση της λειτουργίας του εξοπλισμού της μορφής και αισθητικής των κοινοχρήστων χώρων, κοινωφελών εγκαταστάσεων και ακάλυπτων χώρων του ΟΤ.

Στις περιπτώσεις, που εντάσσονται στις δύο πρώτες από αυτές τις μορφές ανάπλασης και για τις οποίες διαπιστώνεται η ανάγκη συνδυασμού έργου ανάπλασης με την κάλυψη στεγαστικών αναγκών της περιοχής ή της ευρύτερης ζώνης όπου ανήκει η περιοχή ανάπλασης, η ανάπλαση μπορεί να έχει το χαρακτήρα Κοινωνικού Στεγαστικού Έργου Ανάπλασης.

Απαιτήσεις για την Εφαρμογή της Ανάπλασης

Για την ανάπλαση μίας περιοχής απαιτούνται τα εξής:

- Προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης.
- Πρόγραμμα ανάπλασης.
- Πολεοδομική μελέτη ανάπλασης ή σχετικές ειδικές μελέτες.

Οι προδιαγραφές της προκαταρκτικής πρότασης και των μελετών, οι οποίες μπορεί να διαφοροποιούνται κατά κατηγορία περιοχών ή τρόπους ανάπλασης, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ωστόσο, θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι προδιαγραφές αυτές δεν έχουν καθοριστεί ακόμα, γεγονός που δημιουργεί διάφορα προβλήματα (άρθρο 8).

Εμπλεκόμενοι Φορείς

Η διαδικασία ανάπλασης ορισμένης περιοχής γίνεται με πρωτοβουλία των εξής φορέων:

- Του οικείου Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) πρώτης βαθμίδας.
- Του οικείου συμβουλίου της περιοχής, όταν η περιοχή αυτή εμπίπτει στα όρια δύο ή περισσότερων ΟΤΑ πρώτης βαθμίδας.
- Της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης (ΝΑ).
- Του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ).
- Της ΔΕΠΟΣ.
- Του οικοδομικού συνεταιρισμού, προκειμένου για την έκταση του.

Η διαδικασία αυτή κινείται είτε αυτεπαγγέλτως, είτε κατόπιν αιτήσεων ενδιαφερομένων πολιτών ή φορέων της περιοχής. Ακολούθως, η έγκριση της τελικής προκαταρκτικής πρότασης ανάπλασης γίνεται, σύμφωνα με ένα σύνολο ειδικών διατάξεων, είτε από τον οικείο ΟΤΑ ή το οικείο συμβούλιο περιοχής ή τη ΝΑ, είτε από το ΥΠΕΧΩΔΕ, σε συνεργασία με άλλους φορείς, ανάλογα με το φορέα εκκίνησης της διαδικασίας και τον ιστορικό ή μη χαρακτήρα της περιοχής μελέτης (άρθρο 9).

Σύμφωνα με το άρθρο 10, με το πρόγραμμα ανάπλασης συστηματοποιείται σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων, μελετών και διαδικασιών, οι προτεραιότητες, η κατανομή και εξεύρεση πόρων, ο προϋπολογισμός επί μέρους έργων και δαπανών ανά εμπλεκόμενο στο πρόγραμμα φορέα και κάθε άλλη σχετική με την υλοποίηση της ανάπλασης πρόβλεψη. Ειδικότερα, το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει κυρίως τη χρονική και οικονομική εκτίμηση και τους σχετικούς προϋπολογισμούς, ιεραρχήσεις και προτεραιότητες για τις δραστηριότητες που θα πρέπει να υλοποιηθούν. Επίσης, το πρόγραμμα μπορεί να εξειδικεύεται και αναθεωρείται και μετά την έγκριση της πολεοδομικής μελέτης ανάπλασης της περιοχής.

Ως φορέας αναπλάσεων ορίζεται ο οικείος δήμος ή κοινότητα. Μετά την τυχόν συγκρότηση νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου εφαρμογής του ΓΠΣ ή του ΣΧΟΟΑΠ, στο οποίο περιλαμβάνεται η περιοχή ανάπλασης, ως φορέας αναπλάσεων μπορεί να αναλάβει αυτό το νομικό πρόσωπο. Αν η περιοχή ανάπλασης εμπίπτει στην περιφέρεια περισσότερων από έναν δήμων ή κοινοτήτων ή αν δεν είναι για οποιονδήποτε λόγο εφικτή ή σκόπιμη η παρακολούθηση της εκτέλεσης του προγράμματος ανάπλασης από έναν από τους παραπάνω οργανισμούς και επιχειρήσεις, ως φορέας αναπλάσεων μπορεί να αναλάβει η οικεία νομαρχιακή αυτοδιοίκηση. Ως φορέας αναπλάσεων μπορεί ακόμα να οριστεί υφιστάμενη ή νεοϊδρυόμενη δημοτική ή

κοινοτική επιχείρηση, υφιστάμενη ή νεοϊδρυόμενη επιχείρηση νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, σύνδεσμος δήμων και κοινοτήτων, η ΔΕΠΟΣ, φορείς προγραμμάτων ενεργού πολεοδομίας ή αστικού αναδασμού ή οικοδομικοί συνεταιρισμοί.

Στο νόμο προβλέπεται ότι ο φορέας αναπλάσεων έχει την ευθύνη για την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών, την προώθηση των σχετικών διαδικασιών και την εκτέλεση των προβλεπομένων έργων, την εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων και τη διάθεση τους σύμφωνα με το πρόγραμμα ανάπλασης, το συντονισμό των φορέων που έχουν την υποχρέωση να εκτελέσουν τα σχετικά έργα, στα οποία περιλαμβάνονται και εκείνα που αφορούν τα δίκτυα υποδομής, και, γενικώς, την ενεργοποίηση και συστηματική παρακολούθηση της εφαρμογής του προγράμματος ανάπλασης. Επίσης, ο φορέας αναπλάσεων, όταν έχει ήδη συσταθεί, γνωμοδοτεί για το περιεχόμενο του προγράμματος ανάπλασης, καθώς και για την έκδοση των αποφάσεων των διοικητικών οργάνων που ακολουθούν, προκειμένου να υλοποιηθεί το πρόγραμμα.

Σύμφωνα με το άρθρο 11, η μελέτη ανάπλασης περιοχής περιλαμβάνει την πολεοδομική μελέτη και τις σχετικές ειδικές μελέτες που απαιτούνται για την υλοποίηση του προγράμματος ανάπλασης, ιδίως οικονομοτεχνική μελέτη, ειδική αρχιτεκτονική μελέτη και κτιριακές μελέτες. Η πολεοδομική μελέτη μπορεί να περιλαμβάνει τυχόν τροποποιήσεις ή αναθεώρηση του εγκεκριμένου σχεδίου της περιοχής, τον τελικό καθορισμό των ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης, των μέσων επέμβασης και τυχόν ζώνες επέμβασης, προσδιορισμό συγκεκριμένων τοπικών ή σημειακών επεμβάσεων και κάθε άλλη επιβαλλόμενη για το σκοπό της ανάπλασης παρέμβαση, και η έγκριση της πολεοδομικής μελέτης γίνεται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου, κατά τις ισχύουσες για την τροποποίηση εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων διαδικασίες.

Άλλες Διατάξεις

Εκτός από τις παραπάνω διατάξεις και αρκετές ακόμα ειδικότερες διατάξεις του Νόμου 2508/1997, στο θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων περιλαμβάνονται και ορισμένες νεότερες διατάξεις νομοθετικών κειμένων, όπως τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) του Νόμου 2742, με τίτλο: «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», που αναφέρονται σε αναπλάσεις αστικών περιοχών μεγάλης έκτασης (Νόμος υπ' αριθ. 2742, 1999: άρθρο 12).

Παράλληλα, στο θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων εντάσσονται και οι διάφορες σχετικές διατάξεις του θεσμικού πλαισίου της ΕΕ, όπως οι διατάξεις για την ΚΠ Urban

I και II και τις Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (ΚΠΣ).

2.4 Συμπεράσματα

Οι αστικές περιοχές στον ελληνικό χώρο αντιμετωπίζουν διαφόρων ειδών προβλήματα, που άπτονται τόσο της πολεοδομικής τους οργάνωσης, όσο και της οικονομικής της κοινωνικής και περιβαλλοντικής τους διαμόρφωσης. Μεταξύ των περιοχών αυτών, ένα σημαντικό τμήμα τους είναι οι υποβαθμισμένες περιοχές του αστικών ιστού, όπως ιστορικά κέντρα, περιοχές κατοικίας με όχληση/ρύπανση, αλλά και περιοχές κεντρικών λειτουργιών. Οι περιοχές των τύπων αυτών αντιμετωπίζουν διάφορους συνδυασμούς προβλημάτων, που σωρευτικά έχουν επιδράσει στον κοινωνικό ιστό, κυρίως λόγω της ανυπαρξίας μιας ικανή και συγκροτημένης πολιτικής που θα μπορεί να αποκρούσει αυτές τις καταστάσεις.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων υπάρχει επιτακτική ανάγκη να εφαρμοσθούν πλαίσια ολοκληρωμένων αναπλάσεων στην πολεοδομική πολιτική. Μια τέτοια προσπάθεια έχει γίνει με το τελευταίο νόμο 2508/97, ωστόσο το θεσμικό πλαίσιο παραμένει ακόμα ανεπαρκές (παρά τις σημαντικές προσπάθειες) καθώς χαρακτηρίζεται από διάφορα προβλήματα και ελλείψεις, όπως ο παραγκωνισμός της αντιμετώπισης των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων, ο πλουραλισμός των προγραμμάτων και των μελετών, η ανεπάρκεια των συμμετοχικών διαδικασιών και η ανυπαρξία ρυθμίσεων για αναπλάσεις σε εκτός σχεδίου περιοχές.

Μέρος Β'

Μελέτη Περίπτωσης (Case Study)

Η ανάπλαση του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Βόλου: Η απομάκρυνση του εμπορευματικού σταθμού, η λειτουργία του Τραμ και οι επιδράσεις στη περιοχή από τον νέο σχεδιασμό των λειτουργιών και τον επαναπροσδιορισμό των χρήσεων.

Εισαγωγή

Η μελέτη περίπτωσης πραγματεύεται την Ανάπλαση του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Βόλου σε ένα σενάριο κοινής αποδοχής, με τη συναίνεση του ΟΣΕ και τη συνεργασία του δημοσίου (βασικά του Δήμου Βόλου) στο εγχείρημα και με σκοπό την αμφότερη άντληση οφελών από το προτεινόμενο σχεδιασμό.

Η μελέτη αυτή αναφέρει τα οφέλη που μπορεί να προσκομίσει ο ΟΣΕ από ένα νέο λειτουργικό σχεδιασμό και από τις νέες χρήσεις που προσδιορίζονται, καθώς και τις γενικότερες επιδράσεις της αστικής αναγέννησης στην περιοχή.

Οι παραδοχές της πρότασης είναι η καταρχήν απομάκρυνση του εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού που βρίσκεται αυτή τη στιγμή στο δυτικό τμήμα του οικοπέδου του σταθμού, η κατασκευή και λειτουργία του Τραμ στο εν λόγω χώρο συμπεριλαμβανομένου του κεντρικού σταθμού καθώς και ένα επιτυχές νομικά και λειτουργικά μάρφωμα συνεργασίας Δημοτικών Αρχών και ΟΣΕ για την εκπλήρωση του έργου.

Η μελέτη έτσι καταλήγει σε ένα σχέδιο για τη μορφή και την οργάνωση που πρέπει να έχει ο σταθμός σήμερα και εξάγει μια σειρά συμπερασμάτων για τα πλεονεκτήματα που μπορεί να προσφέρει, επισημαίνοντας παράλληλα και τη σημαντικότητα της συνεργασίας Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ΟΣΕ σε παρόμοια θέματα.

Η αξιολόγηση της πρότασης γίνεται με βάση τους σκοπούς και τις μορφές των αστικών αναπλάσεων και τα οφέλη ή και τις ζημιές που μπορούν να προκαλέσουν στην περιοχή που εφαρμόζονται, τόσο σε ένα γενικό-θεωρητικό πλαίσιο όσο και μέσα από τη διεθνή εμπειρία και αντίστοιχες πολιτικές.

Τέλος, σημειώνεται πως η συγκεκριμένη πρόταση δεν αντικατοπτρίζει ένα μεσοπρόθεσμο σενάριο αλλά εντούτοις λαμβάνει υπόψη του όλα τα πιθανές ή/και προγραμματισμένες αναπτυξιακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις στο Βόλο (π.χ. λειτουργία του Τραμ, απομάκρυνση του εμπορικού λιμένα από τη σημερινή του θέση, λειτουργία του εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού σε περιοχή εκτός Βόλου, το ενδεχόμενο διοργάνωσης των Μεσογειακών Αγώνων από το Βόλο κ.τ.λ.), σε ένα μελλοντικό αναπτυξιακό προφίλ της επόμενης δεκαετίας.

1. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

1.1 Το Ευρύτερο Χωροταξικό Πλαίσιο

1.1.1 Γεωγραφικά και Διοικητικά Χαρακτηριστικά

Ο νομός Μαγνησίας βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Περιφέρειας Θεσσαλίας, που αποτελεί πρακτικά το κέντρο βάρους της ηπειρωτικής Ελλάδας. Τούτο, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το πεδινό τμήμα του Νομού διασχίζεται από τον πρωτεύοντα οδικό άξονα της χώρας (ΠΑΘΕ) και βρίσκεται στο μέσο περίπου της αποστάσεως μεταξύ των δύο κυρίων αστικών κέντρων της, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, κάνει τη γεωγραφική του θέση να είναι μια από τις πλέον στρατηγικές. Η θέση αυτή συνδυάζεται εξάλλου με τη μεγαλύτερη και την περισσότερο παραγωγική πεδινή ενδοχώρα, την πεδιάδα της Θεσσαλίας, που έχει ουσιαστικά μόνη διέξοδο προς τη θάλασσα αυτή διαμέσου του λιμανιού του Βόλου, στον Παγασητικό κόλπο (βλ. *Χάρτη Α1 του Παρατήματος*).

Γεωγραφικά το ΠΣ Βόλου βρίσκεται στο μυχό του Παγασητικού κόλπου με την περιοχή που καταλαμβάνει ο οικιστικός ιστός να οριοθετείται εντός της λεκάνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου ή αλλιώς τη λεκάνη Σέσκλου - Διμηνίου - Βόλου και να αποτελείται από μια λωρίδα πεδινής γης που σχηματίζεται, βόρεια και ανατολικά από τον ορεινό όγκο του Πηλίου (μέγιστο υψόμετρο 1.547 μ.), νότια από το Παγασητικό Κόλπο και νότια και δυτικά από τα Σεσκουλιώτικα όρη (υψόμετρο μέχρι 540 μ.), αφήνοντας ανάμεσα τους, δυτικά, διέξοδο προς την κοιλάδα του Βελεστίνου δυτικά από τις πεδινές εκτάσεις της Θεσσαλίας¹⁸.

Το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη πόλη σε μικρή απόσταση από αυτή της Λάρισας σε Περιφερειακό και την 6^η σε εθνικό επίπεδο. Περιλαμβάνει τους Δήμους Βόλου (που είναι και ο μεγαλύτερος), Ν. Ιωνίας, και Ιωλκού και τα Δημοτικά Διαμερίσματα Αγριάς, Διμηνίου και Άλλης Μεριάς και αριθμεί σήμερα ένα πληθυσμό που ξεπερνά τις 120.000 κατοίκους¹⁹. Ο Βόλος αποτελεί οικισμό 2^{ου} επιπέδου, πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας στο νοτιοανατολικό τμήμα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και έδρα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, ενώ μαζί με τη

¹⁸ Πηγή: Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Περιφερειακός Βόλου – Παράκαμψη και είσοδος Βόλου από Ε.Ο. Βόλου Μικροθηβών»

¹⁹ Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001. Για την ακρίβεια, το Π.Σ. αριθμεί 124.639 κατοίκους ενώ ο Δήμος Βόλου αριθμεί 82.439 κατοίκους στην ίδια απογραφή.

Λάρισα στην συνθέτη τη βασική Ζώνη Ημερήσιων Μετακινήσεων²⁰ της Θεσσαλίας. Η χαρακτηριστική μορφή καννάβου (Ιπποδάμειο σύστημα) που διατηρείται ακόμη και σήμερα, οφείλεται στην αρχική λειτουργία της πόλης σαν μια εμπορική πόλη-λιμάνι

Ο Βόλος αποτελεί σήμερα ένα σημαντικό αστικό κέντρο και αξιόλογο λιμάνι του ελλαδικού χώρου, γνωρίζοντας μεγάλη αναπτυξιακή ώθηση κατά την περίοδο του μεσοπολέμου, όταν το βιομηχανικό δυναμικό και το εμπόριο που εγκαταστάθηκε στην ευρύτερη περιφέρειά του έθεσαν τις προϋποθέσεις για μια εντυπωσιακή αστική εξέλιξη. Εκτός από τις έντονες αστικές λειτουργίες που χαρακτηρίζουν παραδοσιακά την πόλη, τη σημαντική παρουσία της βιομηχανίας και του τουρισμού έρχεται να συμπληρώσει και ένα αξιοσημείωτο μέγεθος νεανικού πληθυσμού λόγω και της ύπαρξης της πλειονότητας των τμημάτων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Συμπερασματικά, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της πόλης όπως η κεντροβαρική του θέση, η σύνδεση του με τους βασικούς μεταφορικούς άξονες (ΠΑΘΕ), ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας καθώς και το γεγονός ότι αποτελεί τη μόνο διέξοδο στη θάλασσα του θεσσαλικού κάμπου, συνέβαλαν αποφασιστικά στη δημιουργία μιας πόλης με σημαντική θέση στην ιεραρχία του ελληνικού αστικού δικτύου.

1.1.2 Μεταφορικά Δίκτυα

Σημαντική συνιστώσα της οικονομικής ανάπτυξης τη πόλης υπήρξε από την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος οι μεταφορικές της συνδέσεις (ως λιμάνι που θα διοχέτευε το μεγαλύτερο μέρος της αγροτικής παραγωγής) και ιδιαίτερα το σιδηροδρομικό της δίκτυο. Κατά συνέπεια, ειδικό βάρος δόθηκε στη δημιουργία επαρκών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και ενός σημαντικού Σιδηροδρομικού Σταθμού σε συνάρτηση με το λιμάνι σύμφωνα και με τις ανάγκες της πόλης²¹.

Ο Σταθμός του ΟΣΕ κατασκευάστηκε κατά την εποχή ανασύστασης της πόλης 1888 και εξυπηρετεί τις σιδηροδρομικές συνδέσεις της πόλης σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο μέχρι και σήμερα, στη σημερινή του θέση, η οποία τότε βρισκόταν στα δυτικά όρια της πόλης. Αργότερα το 1947, ιδρύθηκε ο προσφυγικός δήμος Ν. Ιωνίας βόρεια από τον Κραυσίδωνα και ανατολικά από τις σιδηροδρομικές γραμμές και

²⁰ Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας. 1998

²¹ CINEEK online magazine for the Alternative culture. *Οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι (1881- 1955)*

γενικώς η πόλη επεκτάθηκε προς όλες τις κατευθύνσεις, περικλείοντας τον σταθμό και τις γραμμές.

Όσον αφορά τα σημαντικότερα οδικά δίκτυα, η πόλη του Βόλου βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τον κύριο οδικό άξονα της χώρας (ΠΑΘΕ) με τον οποίο συνδέεται σε δύο σημεία, στους κόμβους Μικροθηβών και Βελεστίνου, απέχοντας 330 χλμ. από την πρωτεύουσα Αθήνα και 214 χλμ. από τη συμπρωτεύουσα Θεσσαλονίκη. Επίσης υπάρχει και η παλιά εθνική οδός που συνδέει το Βόλο με τη Λάρισα αλλά με την αναβάθμιση του υπόλοιπου δικτύου η σύνδεση αυτή τείνει να εγκαταλειφθεί.

Στον περιαστικό χώρο, το οδικό μεταφορικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη των κεφαλαιώδους σημασίας λεωφόρων Λαρίσης και Αθηνών, που διοχετεύουν το σύνολο των οχημάτων προς τον εθνικό δίκτυο. Παρόλο που ο το Π.Σ. είναι αρκετά μεγάλο τόσο σε πληθυσμό όσο και σε έκταση, μέχρι και σήμερα δεν έχει κατασκευασθεί πλήρως περιφερειακή οδός. Αυτό έχει να κάνει με πολλές καθυστερήσεις στην κατασκευή του (πχ. έλλειψη πόρων, ανεύρεση αρχαιολογικών χώρων), με αποτέλεσμα ενώ έχει δρομολογηθεί εδώ και 30 περίπου χρόνια να μην έχει δοθεί ακόμα στην κυκλοφορία.

Στο εσωτερικό της πόλης, σημαντική είναι ο Λεωφόρος Λαμπράκη, που αποτελεί την είσοδο της πόλης, οι κύριες οδικές αρτηρίες Ιάσωνος και Δημητριάδος και οι κάθετες σε αυτές Κ. Καρτάλης και Ελ. Βενιζέλου καθώς και ο άξονας 2^{ας} Νοεμβρίου-Ειρήνης, που αποτελεί τη σημαντικότερη σύνδεση του Δήμου Βόλου με το Δήμο Ν. Ιωνίας. Ιδιαίτερης σημασίας για το Π.Σ. του Βόλου αλλά και την μελέτη αποτελεί η λεωφόρος Λαμπράκη, η οποία σύμφωνα με την παρουσιάζει τον μεγαλύτερο φόρτο του αστικού δικτύου, (της τάξεως των 40.000 οχημάτων την ημέρα) καθώς παραλαμβάνει και διοχετεύει όλο τον φόρτο εισόδου - εξόδου στην πόλη, από και προς τις λεωφόρους Λαρίσης – Αθηνών²².

Επίσης υπάρχουν 2 σημαντικοί δακτύλιοι στην πόλη, η λεωφόρος Αναλήψεως και η λεωφόρος Γιάννη Δήμου, που ενώ σχεδιάστηκαν σαν περιφερειακοί οδοί, ποτέ δεν κατάφεραν λόγω των μεγάλων αστικών πιέσεων να λειτουργήσουν έτσι. Επιπροσθέτως, συμπληρώνεται πως η σύνδεση με το Ανατολικό Πήλιο γίνεται μέσω της προέκτασης της λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου προς τον οικισμό Άλλη Μεριά, ενώ η λεωφόρος Πολυμέρη αποτελεί τη μοναδική διέξοδο προς την παραθαλάσσια σύνδεση του Ανατολικού Πηλίου με κατεύθυνση προς Αγριά.

²² Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 147-148

Τέλος, στο χάρτη Α.2 του Παραρτήματος φαίνονται οι κυριότεροι οδικοί άξονες του πολεοδομικού συγκροτήματος, οι λιμενικές εγκαταστάσεις καθώς και η σιδηροδρομική γραμμή Βόλου-Λάρισας.

1.1.3 Υφιστάμενη Πολεοδομική Οργάνωση

1.1.3.1 Βασικά Στοιχεία

Βασικό στοιχείο σχεδιασμού του νέου συνοικισμού, ήταν το Ιπποδάμειο σύστημα με ορθογώνια οικοδομικά τετράγωνα με τις κατευθύνσεις των οδών να είναι παράλληλες μεταξύ τους και κάθετες στην ακτογραμμή. Σημαντικότεροι άξονες ήταν οι παράλληλοι προς τη θάλασσα (Ιάσωνος, Δημητριάδος, Ερμού) ενώ οι κάθετοι οδοί σχεδιαστήκαν στενότεροι²³.

Ο πυρήνας της πόλης όπως παρουσιάζεται σήμερα έγινε με τη πρώτη σημαντική προσπάθεια διεύρυνσης του παλαιού αποσπασματικού και στοιχειώδους ρυμοτομικού σχεδίου (ΦΕΚ 102Α/30) το 1930. Αργότερα, με το Σχέδιο Πόλης του 1956 (ΦΕΚ 144Α/56) που ακολούθησε τους καταστροφικούς σεισμούς του 1955, ενισχύει το κέντρο και διευρύνει τα όρια της πόλης του Βόλου, βόρεια και δυτικά προς την περιοχή Νεαπόλεως και Αγ. Αναργύρων και προς τον προσφυγικό οικισμό της Ν. Ιωνίας που είχε δημιουργηθεί από το 1947.

Το 1976 εκπονήθηκε Ρυθμιστικό Σχέδιο για την πόλη του Βόλου, αλλά το ρυθμιστικό αυτό σχέδιο δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ. Κύριο χαρακτηριστικό της πρότασης του που συνεχίζει να υπάρχει μέχρι και σήμερα ήταν η δημιουργία της αρτηρίας Κραυσίδωνα²⁴ (με επικάλυψη του χειμάρρου), ώστε να δημιουργηθεί μια επιπλέον οδική αρτηρία για να διοχετεύσει τη κυκλοφορία εκτός του κέντρου της πόλης που παρουσίαζε από τότε προβλήματα εξόδων.

Ένα από τα σημαντικότερα στάδια της πολεοδομικής εξέλιξης του Δήμου ήρθε αργότερα, το 1983, με την «Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση» (Ε.Π.Α.) εκπονήθηκε η μελέτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου που ολοκληρώθηκε το 1985 (ΦΕΚ 566Δ).

²³ Μαλούτας, Θ. (επιμ.) (1995) Βόλος. Αναζήτηση της Κοινωνικής Ταυτότητας

²⁴ Πηγή: Διεύθυνση Πολεοδομίας Βόλου

Περιλάμβανε τους Δήμους Βόλου και Ν. Ιωνίας και τις κοινότητες Αγριάς, Ανακασιάς, Άνω Βόλου, Διμηνίου, Άλλης Μεριάς και Αγ. Ονούφριου. Παρόλες τις σημαντικές επιπτώσεις του Γ.Π.Σ. στην πολεοδομική οργάνωση της πόλης, δεν κατάφερε να λύσει τα σωρευμένα προβλήματα της πόλης με έργα πνοής, όπως η κατασκευή του Περιφερειακού και η κατασκευή ανισόπεδων κόμβων στις γραμμές του Σιδηροδρόμου.

Μέχρι σήμερα, δεν έχει γίνει καμία αναθεώρηση του υπάρχοντος Γ.Π.Σ., με τις οποιεσδήποτε αλλαγές που υπήρξαν να περιορίζονται σε μικρής σημασίας αναθεωρήσεις, ώστε να είναι επιτακτική η ανάγκη εκπόνησης νέου. Προοπτική όμως δίνεται και στην εκπόνηση Ρυθμιστικού Σχεδίου (Ρ.Σ.) για το Βόλο όπως προβλέπεται από το Ν. 2742 / 99, που ίσως επισπεύσει τις διαδικασίες.

1.1.3.2 Πολεοδομικές Ενότητες της Περιοχής Μελέτης

Το ρυμοτομικό σχέδιο έχει την τελική του μορφή από το 1994 με το ΦΕΚ 465/Δ /11/5/1994 και την Υπουργική Απόφαση 1795/25/04/1994, μετά από την εκπόνηση του ΓΠΣ²⁵. Από τη μελέτη του συμπεραίνεται πως γενικά υπάρχουν δύο ομάδες πολεοδομικών ενότητων στην περιοχή μελέτης, όπως αυτές χωρίζονται από τις γραμμές και το οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Στην περιοχή ανατολικά του Σ.Σ. και δυτικά του κέντρου της πόλης βρίσκονται οι συνοικίες Εφτά Πλατάνια, Οξυγόνο και Μεταμόρφωση οι οποίες περιλαμβάνουν σημαντικό αριθμό κεντρικών λειτουργιών. Η περιοχή οριοθετείται από τον χείμαρρο Κραυσίδα Βόρεια, την 2^α Νοεμβρίου ανατολικά (ουσιαστικά μέχρι την Ε. Βενιζέλου), τις σιδηροδρομικές γραμμές δυτικά και το θαλάσσιο μέτωπο νότια. Η περιοχή αυτή παρουσιάζει ένα αυξημένο βαθμό κεντρικότητας μέσα σε ένα σύνολο μικτών δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα, αξιόλογα τοπικά κέντρα αναπτύσσονται κατά μήκος της 2ας Νοεμβρίου που ενώνει τους δήμους Βόλου και Ν. Ιωνίας.

Σημαντικό είναι να προσθέσουμε σε αυτό το σημείο ότι λόγω του Σταθμού του τρένου, η περιοχή αυτή προσέλκυσε από παλιά την βιομηχανική και επιχειρηματική δραστηριότητα της πόλης²⁶. Στις συνοικίες αυτές παρατηρείται μίξη χρήσεων,

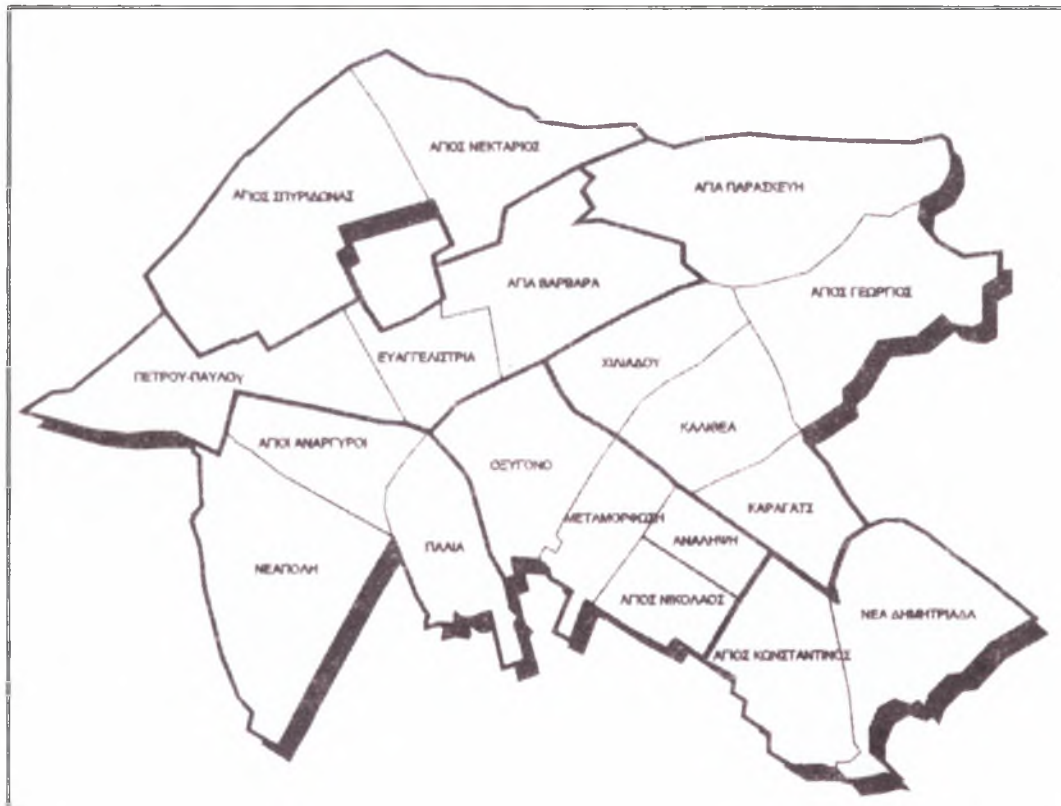
²⁵ Πηγή: Διεύθυνση Πολεοδομίας Βόλου

²⁶ Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013. 146-147

κατοικίας με οχλούσες επαγγελματικές δραστηριότητες (βιομηχανία, βιοτεχνία, εργαστήρια και καταστήματα χονδρεμπορίου) που όμως τείνουν να απομακρυνθούν.

Ο σχεδιασμός είχε προβλέψει την επέκταση κεντρικών λειτουργιών της πόλης στα πλαίσια εξυγίανσης και ανάπλασης της παλιάς βιοτεχνικής περιοχής. Σήμερα, αρκετά βιομηχανικά κελύφη με ανάπλαση έχουν αλλάξει χρήση και στεγάζουν δημόσια κτίρια. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα κτίρια Σπίρερ και Αδαμόπουλου, αλλά και γενικότερα η παρουσία τους στην περιοχή είναι αρκετά μεγάλη (Δημαρχείο, Δημοτικό Θέατρο καθώς και άλλα δημόσια κτίρια, όπως Εφορίες, ΙΚΑ, ΤΕΕ, Δημοτικό Ωδείο, Κέντρο Τέχνης, Βιβλιοθήκη Πανεπιστημίου κ. α.).

Σχέδιο 1: Οι Συνοικίες του ΠΣ Βόλου



Πηγή: Μαλούτας (1995)

Δυτικά από τις σιδηροδρομικές γραμμές βρίσκεται η συνοικία Παλιά (ή Παλαιά ή Παληά) που περιλαμβάνει βόρεια τον ιστορικό πυρήνα του Κάστρου με κύρια χρήση την κατοικία και στη νότια πλευρά του πιο παραγωγικές δραστηριότητες όπως εμπορικές χρήσεις, βιοτεχνία, αποθήκες, το σταθμό αστικών και υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ, λιμενικές εγκαταστάσεις, κ. α. Η ανάπλαση στην περιοχή μέσω του URBAN πέτυχε τη δημιουργία ορισμένων δημόσιων χώρων, όπως πεζοδρόμων,

πλατειών, καθώς και τη μετατροπή παλιών κτιρίων σε δημόσια κτίρια (ενεργειακό κέντρο, κτίρια ΔΕΜΕΚΑΒ, ΔΟΥΚ)²⁷. Παλιά βιομηχανικά κελύφη (πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα, Μύλοι Λούλη κ. α.) μετατράπηκαν σε πολυχώρους με κινηματογράφους, αναψυχή, εστίαση και διασκέδαση, με αποτέλεσμα η περιοχή να μετασχηματίζεται σταδιακά και να αποκτά ένα διαφορετικό χαρακτήρα.

Σχέδιο 2: Το περίγραμμα του Κάστρου το 1888, ένα χρόνο πριν τη κατεδάφισή του



Πηγή: Κ. Μωραΐτης και Αρχιτεκτονική Ομάδα «Άρσις», 1997

Αναφορικά με τις θεσμοθετημένες χρήσεις αλλά και τους κανονιστικούς όρους δόμησης στην περιοχή παρατίθεται ο παρακάτω πίνακας. Σε μια γραφική απεικόνιση αναφέρεται ο χάρτης Α.3 (βλ. Παράρτημα):

²⁷ Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 147-148

Πίνακας 1. Πολεοδομικές Ενότητες Π.Σ. Βόλου

Πολεοδομικές Ενότητες	Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.)	Μέγιστο Ύψος
Τομέας Ι	2,7	22
Τομέας ΙΙ	2,4	19,5
Τομέας ΙΙΙ	2,1	17,5
Τομέας ΙV	1,8	16,5
Τομέας V	1,6	16,5 (/10,6 ιστορικό κέντρο)
Τομέας VI	1,4	16,5
Τομέας VII	1,2	16,5
Τομέας VIII	0,8	15
Τομέας IX	1,6	16,5

Πηγή: Διεύθυνση Πολεοδομίας Βόλου

Πίνακας 2. Κανονιστικοί Όροι Δόμησης

	Ελάχιστο πρόσωπο	Ελάχιστο εμβαδό
Περιοχή Α	10m	200m
Περιοχή Β	10m	200m
Περιοχή Γ	15m	400m
Περιοχή Δ	16m	1000m

Πηγή: Διεύθυνση Πολεοδομίας Βόλου

Πίνακας 3. Χρήσεις Γης

Επιτρεπόμενες Χρήσεις στη Περιοχή Μελέτης
Γενική κατοικία
Επιπρόσθετες Ειδικές Χρήσεις
Εγκαταστάσεις και Καταστήματα Ειδών Διατροφής
Μη Οχλούσες Αποθήκες και Βιομηχανίες
Μεταφορικές Εγκαταστάσεις
Ασφάλειες
Γραφεία
Τράπεζες
Εμπόριο

Πηγή: Διεύθυνση Πολεοδομίας Βόλου

Η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής μελέτης αναλύεται και πιο διεξοδικά παρακάτω μέσα από μια έρευνα πεδίου σχετικά με τις υφιστάμενες χρήσεις της που παρατηρήθηκαν.

1.2 Η Περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού

1.2.1 Εισαγωγικά Στοιχεία

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός του Βόλου βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, ανάμεσα στο νέο και στο παλαιό κέντρο (παλαιά). Το οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού στο Βόλο βρίσκεται έτσι σε κεντρικό σημείο του πολεοδομικού συγκροτήματος, ακριβώς πάνω από τον εμπορικό λιμένα και δίπλα στο Δημαρχείο.

Περιλαμβάνει τον Επιβατικό Σταθμό, που βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του Σταθμού και τον Εμπορευματικό, που βρίσκεται στα δυτικά του καθώς και έναν αριθμό άλλων σημαντικών κτιρίων όπως το κτίριο θεσσαλικών σιδηροδρόμων. Επίσης, μέσα στα όριά του υπάρχουν και οι εγκαταστάσεις του νέου εργοστασίου επισκευής φορταμαζών του ΟΣΕ, που όμως δεν λειτουργεί συστηματικά²⁸.

Το κτίριο του ανεγέρθηκε το 1884, σύμφωνα με την αισθητική των ξένων αρχιτεκτόνων που εργάζονταν εκείνη την εποχή στους Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους. Η μορφή του παραμένει ουσιαστικά αναλλοίωτη στο χρόνο και στον όροφο του σταθμού λειτουργεί μουσείο με σπάνιο υλικό από την ιστορία των σιδηροδρόμων στην περιοχή.

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός αποτελεί σήμερα αντικείμενο μεγάλης διαμάχης, καθώς υπάρχει η άποψη πως η κατάληψη από την Εταιρεία της έκτασης του Σταθμού (40 περίπου στρέμματα) και η περιφραγή της κατά παράβαση του σχεδίου πόλεως, δημιουργεί μη αναστρέψιμα πολεοδομικά προβλήματα στη πόλη, όπως για παράδειγμα την αποκοπή της συνοικίας των Παληών από την υπόλοιπη πόλη και κατά συνέπεια υποστηρίζουν την απομάκρυνση του σταθμού έξω από αυτήν.

Οι σιδηροδρομικές όμως γραμμές που συνέδεαν τη πόλη του Βόλου με τη Λάρισα και τη Καλαμπάκα τα τελευταία χρόνια μετά και το κύμα αποβιομηχάνισης και το μετασχηματισμό της οικονομίας της πόλης άρχισαν να χάνουν την παλιά τους αίγλη. Υπήρχε ανάγκη για ένα επανασχεδιασμό της λειτουργίας στο νέο κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο κάτι που όμως δεν έγινε ποτέ συνολικά, κυρίως λόγω και των πολιτικών που εφαρμόστηκαν από τον Ο.Σ.Ε. Παρόλα υπάρχει η πεποίθηση ότι η αναβάθμιση και ο επανασχεδιασμός των σιδηροδρομικών υποδομών του νομού είναι

²⁸ Εφημερίδα Ταχυδρόμος, 21/7/2007. «Οι δραστηριότητες των βουλευτών της Μαγνησίας: Ν. Γκατζής»

ένα ζήτημα εξέχουσας σημασίας για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής για τους παρακάτω βασικούς λόγους²⁹:

- Οι προοπτικές σύνδεσης με το κεντρικό άξονα μεταφορών είναι δυνατόν να καταστήσουν την πόλη κομβικό σημείο συνδυασμένων μεταφορών. Με τη δημιουργία μάλιστα ενός σιδηροδρομικά συνδεδεμένου εμπορευματικού κέντρου η επιρροή της θα είναι διεθνούς εμβέλειας. Επίσης ενδοπεριφερειακά η επαναλειτουργία του θεσσαλικού σιδηροδρομικού δικτύου με την σύνδεση των θεσσαλικών πρωτευουσών και μετέπειτα τη σύνδεση του με τη Κοζάνη και την Ηγουμενίτσα θα προσδώσει ένα νέο μεταφορικό άξονα και νέες προοπτικής ανάπτυξης στην περιοχή.
- Η επιδιωκόμενη αναβάθμιση της σύνδεσης με τη Λάρισα (σε επίπεδο προαστιακού σιδηροδρόμου με υψηλές ταχύτητες) θα συμβάλει στην ισχυροποίηση του διπόλου Λάρισα –Βόλος που η ανάπτυξή του θα οδηγήσει στη δημιουργία του τρίτου μεγάλου αστικού πόλου της χώρας με πολλαπλά οφέλη και για τις δύο πλευρές.
- Η λειτουργία ενός εσωτερικού κλάδου που θα συνδέει τις βιομηχανικών περιοχές του νομού (Α και Β ΒΙ.ΠΕ. και ΒΙ.ΠΕ. Αλμυρού) και το αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου θα δημιουργήσει μια σταθερή και σοβαρή εναλλακτική μεταφορική διέξοδο στην μεταφορά πρώτων υλών και τελικών προϊόντων, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην ανταγωνιστικότητα της τοπικής παραγωγής.
- Οι σιδηροδρομική γραμμή που διατρέχει τον Βόλο και καταλήγει στον σιδηροδρομικό σταθμό διαρρηγνύει τον αστικό ιστό και αποστερεί την πόλη από δυνατότητες αστικής ανάπτυξης και ανάπλασης.

Ωστόσο, τα τελευταία τριάντα χρόνια οι επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή δεν είναι καθόλου ανάλογες της σημαντικότητας των έργων αυτών στην ανάπτυξη του νομού. Ενδεικτικά στον Πίνακα 4 φαίνεται πως ακόμα και στο κατά γενική ομολογία καχεκτικό όσον αφορά τις σιδηροδρομικές επενδύσεις εθνικό πλαίσιο, η Μαγνησία παρουσιάζει έναν σημαντικό ελλειμματικό χαρακτήρα σε σχέση με το σύνολο της χώρας. Αντ' αυτού, υπάρχει μια σχετική αύξηση των υπολοίπων μεταφορικών υποδομών, κάτι που δείχνει κατά πάσα πιθανότητα ένα ανεκτικό σχεδιασμό (π.χ. στις τοπικές πιέσεις για κατασκευή μικρότερης σημασίας έργων, όπως για παράδειγμα διάφορα έργα οδικού δικτύου) ή ακόμα και ένα λανθασμένο αναπτυξιακό πρότυπο.

²⁹ Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας, 2006, 7/73-74

Πίνακας 4. Δημόσιες επενδύσεις κατά τομέα 1976-2001: Νομός Μαγνησίας και Σύνολο χώρας (ποσά σε χιλ. δρχ., σταθερές τιμές 1970)

ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	%	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	%
Σιδηρόδρομος	29891	0,6	20.190.161	3,6
Υπόλοιπες Μεταφορικές Υποδομές	947743	17,6	75.854.366	13,6

Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 2006

1.2.2 Ιστορικά στοιχεία³⁰

Το 1881, με την ενσωμάτωση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος ξεκίνησαν τα έργα για τη σιδηροδρομική σύνδεση Βόλου-Λάρισας. Επρόκειτο για έργο μεγάλης αναπτυξιακής σημασίας για το νεοσύστατο κράτος καθώς θα συνέδεε τον μεγαλύτερο κάμπο της ενδοχώρας με το μεγαλύτερο λιμάνι της εποχής.

Την κατασκευή του έργου ανέλαβε η εταιρεία "Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας", τα εγκαίνια της οποίας έγιναν το 1884, καθώς με τη συμβολή της τοπικής βιομηχανίας το έργο ολοκληρώθηκε πολύ γρήγορα, για τα δεδομένα της εποχής τουλάχιστον. Το υπόλοιπο θεσσαλικό δίκτυο ολοκληρώθηκε έως το 1886. Εκείνη την περίοδο ολοκληρώθηκε και η κατασκευή της αποβάθρας στο λιμάνι του Βόλου προκειμένου να εκφορτωθούν τα υλικά κατασκευής του σιδηροδρόμου.

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου κατασκευάστηκε από την Εταιρεία Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων σε σχέδια του Ιταλού μηχανικού Εβαρίστο ντε Κίρικο το 1882, και από τότε παραμένει ουσιαστικά αναλλοίωτος.

Τα εγκαίνια του σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου-Λάρισας καθώς και η αποκάλυψη του αγάλματος της Αθηνάς και η προτομή του βασιλιά Γεωργίου (έργα και τα δύο του ιταλού γλύπτη Previsan) πραγματοποιήθηκαν το 1884 παρουσία του Βασιλέως Γεωργίου. Τα έργα αυτά βρίσκονται μπροστά στον σιδηροδρομικό σταθμό μέχρι και σήμερα.

Ο σιδηρόδρομος αποτέλεσε το βασικό μέσο επικοινωνίας στο θεσσαλικό χώρο έως και το Μεσοπόλεμο οπότε και η ανάπτυξη των οδικών δικτύων και η εμπορική και

³⁰ CINEEK online magazine for the Alternative culture, *Οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι (1881- 1955)*

βιομηχανική παρακμή του Βόλου, αποτέλεσμα και της εξασθένησης του ρόλου του λιμανιού ως συγκοινωνιακού κόμβου, συντέλεσαν σε μια σταδιακά αυξανόμενη μείωση της εμπορικής και επιβατικής κίνησης. Αποτέλεσμα ήταν η πτώχευση της εταιρίας το 1952 και η κρατικοποίηση του θεσσαλικού δικτύου το 1955³¹, με την προσάρτηση τους στο δίκτυο του Σ.Ε.Κ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) που αργότερα μετονομάστηκε σε ΟΣΕ (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος).

Σημαντικό συνιστώσα όμως του σιδηροδρομικού δικτύου δεν ήταν μόνο οι γραμμές Βόλου – Λάρισας και Βόλου – Καλαμπάκας αλλά και το σιδηροδρομικό δίκτυο του Πηλίου. Εκτός από το γνωστό «Μουντζούρη» (γραμμή Βόλος- Μηλιές) πολύ σημαντική ήταν και η λειτουργία του τροχιόδρομου (Τραμ, strassenbahn) στην πόλη του Βόλου στα 1898, τόσο για το συνδετικό του ρόλο με το δίκτυο του Πηλίου όσο και για τον αστικό συγκοινωνιακό ρόλο που πρόσφερε ο τροχιόδρομος (ΣΣ Βόλου – Άναυρος) μήκους 3 χμ³².

Τέλος, να αναφέρουμε πως, η λειτουργία της ηλιορείτικης γραμμής και του τροχιόδρομου σταμάτησε στις 20-6-1971. Το τρενάκι είχε αρχίσει να παρακμάζει και να αραιώνει τα δρομολογία του καθώς η γραμμή ήταν πια ασύμφορη και αποφασίστηκε η διακοπή των δρομολογίων του.

Σήμερα, η γραμμή Βόλος-Λάρισας έχει αναβαθμισθεί και εξακολουθεί να λειτουργεί με πλάτος 1,44 μ. αλλά η γραμμή Βόλος – Καλαμπάκα σταμάτησε να λειτουργεί το καλοκαίρι του 1998 με σκοπό τη διαπλάτυνση (το πλάτος της ήταν 1 μ.). Επίσης αξίζει να αναφέρουμε ότι το 1995 άρχισε ξανά να λειτουργεί η διαδρομή Λεχώνια – Μηλιές. Επισκευάστηκαν τα πάντα (γραμμές, γέφυρες, σταθμοί) και γίνονται προσπάθειες να αρχίσει πάλι από τον Άγιο Κωνσταντίνου του Βόλου, όπως λειτουργεί και η γραμμή Άναυρος – Αγριά που λειτουργεί κατά τη θερινή περίοδο. Ωστόσο, οι γραμμές αυτές έχουν κυρίως τουριστικό χαρακτήρα και σε καμία περίπτωση δεν μπορούν στην τωρινή τους κατάσταση να εξυπηρετήσουν συγκοινωνιακά.

³¹ Βόλος, ένας αιώνας: Από την ένταξη στο ελληνικό κράτος (1881) έως τους σεισμούς (1955), Εκδόσεις Βόλος, Βόλος 1999.

³² Στην εποχή της ακμής του σε όλο αυτό το δίκτυο κινούνταν αμαξοστοιχίες εμπορικές και επιβατικές, με το τροχαίο υλικό να αποτελείται από 14 επιβατάμαξες, 12 φορτάμαξες και 8 θερινές επιβατάμαξες. Ο εξοπλισμός περιελάμβανε στην αρχή 12 ατμομηχανές. Αργότερα, στη δεκαετία του '30, άρχισαν να αντικαθίστανται με πετρελαιοκίνητες μηχανές όπως οι γερμανικές Ktupp.

1.2.3 Ο αστικός ιστός στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού

1.2.3.1 Ανάλυση των υφιστάμενων χρήσεων γης

Όπως προαναφέραμε, το οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού θα μπορούσαμε να πούμε πως αποτελεί το σύνορο της συνοικίας των Παλαιών και παράλληλα το κύριο λόγο του αποκλεισμού τους.

Η άμεση περιοχή επιρροής φθάνει από τον εμπορικό λιμένα μέχρι και το χείμαρρο Κραυσίδωνα. Σε αυτήν την απόσταση δεν υπάρχει καμία οδική σύνδεση μεταξύ των δύο αντίστοιχων τμημάτων ανατολικού και δυτικού και λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Δήμος Βόλου έχει όριο των χείμαρρο Κραυσίδωνα, ουσιαστικά το οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού διχотоμεί κάθετα το πολεοδομικό ιστό, παράγοντας σημαντικά συγκοινωνιακά –αλλά και πολεοδομικά γενικότερα- προβλήματα στους κατοίκους.

Αποτέλεσμα είναι πολλές από τις λειτουργίες της πόλης να μην έχουν αποτυπωθεί ορθά στον αστικό ιστό με βάση τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα τους αλλά βάση εξωγενών παραγόντων ως αποτελέσματα της εγκατάστασης του Σταθμού.

Για μια πιο ενδελεχή ανάλυση στην ευρύτερη περιοχή του Σταθμού έγινε έρευνα πεδίου σχετικά με τις χρήσεις στην περιοχή, θέτοντας ως ανώτερο όριο την συνοικία των παλαιών μέχρι και την 2^ας Νοεμβρίου ανατολικά και δυτικά αντίστοιχα. Η καταμέτρηση έγινε με βάση πλευρά Οικοδομικού Τετραγώνου (ΟΤ) σε 2 ή 3 τμήματα, ανάλογα με το μέγεθος της πλευράς, και με βάση την κυρίαρχη χρήση που παρατηρείται.

Οι χρήσεις που αποτυπώθηκαν είναι:

- Κατοικία
- Λιανικό Εμπόριο³³
- Διασκέδαση/Ψυχαγωγία
- Γραφεία
- Ξενοδοχειακές Εγκαταστάσεις
- Πολιτισμός³⁴
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις

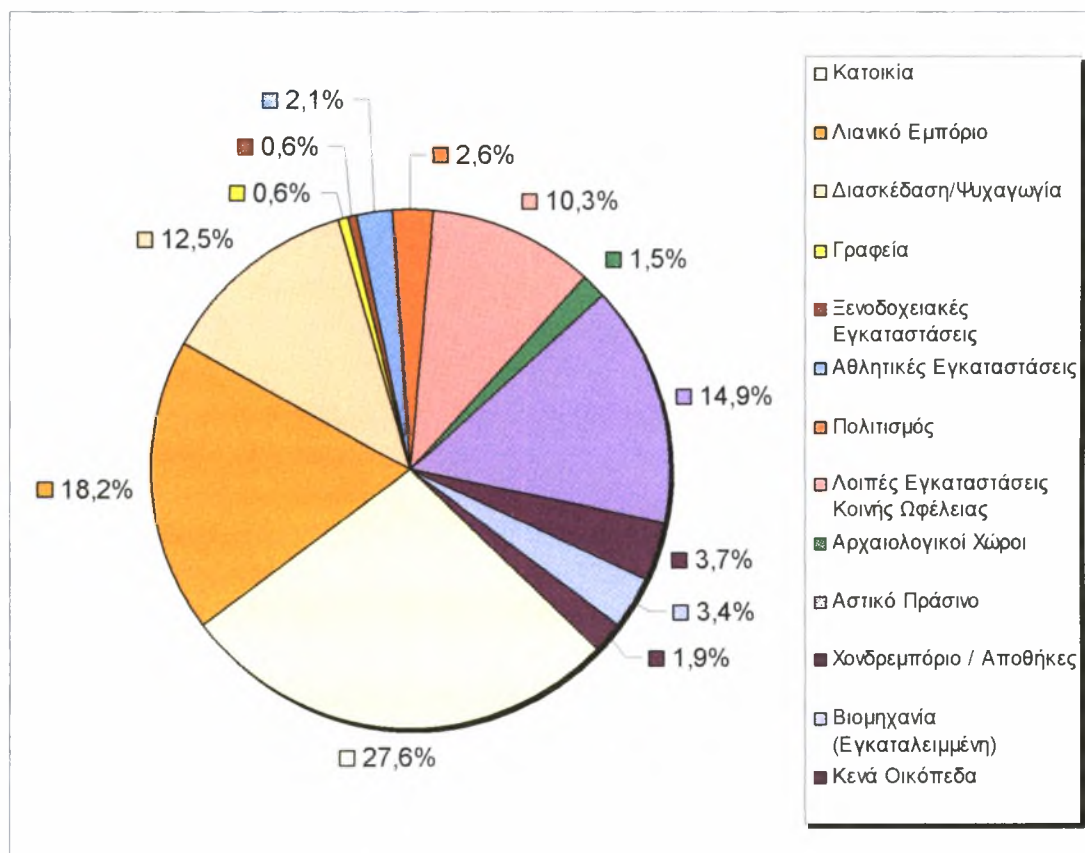
³³ Με σημείο αναφοράς τον πρώτο μόνο όροφο.

- Λοιπές Εγκαταστάσεις Κοινής Ωφέλειας
- Αρχαιολογικοί Χώροι
- Αστικό Πράσινο
- Χονδρεμπόριο / Αποθήκες
- Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις (Εγκαταλελειμμένες)
- Κενά οικόπεδα

Γενικά η καταγραφή έδωσε περισσότερο ειδικό βάρος στην συνοικία των παλαιών και στις αντίστοιχες λειτουργίες της καθώς η πρόταση προσανατολίζεται περισσότερο στην κατεύθυνση της ένωσης, πολεοδομικά και λειτουργικά του Σιδηροδρομικού Σταθμού με συνοικία παλαιών παρά με την ανατολικά πλευρά, δηλαδή του Δημαρχείου και της περιοχής κατά μήκος της λεωφόρου 2^{ας} Νοεμβρίου.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζεται η ποσοστιαία συμμετοχή της κάθε χρήσης στο σύνολο της περιοχής καθώς και η κατανομή ανά τμήμα της περιοχής μελέτης, ανατολικό και δυτικό.

Διάγραμμα 1. Κατανομή Υφιστάμενων Χρήσεων γης στην Περιοχή Μελέτης

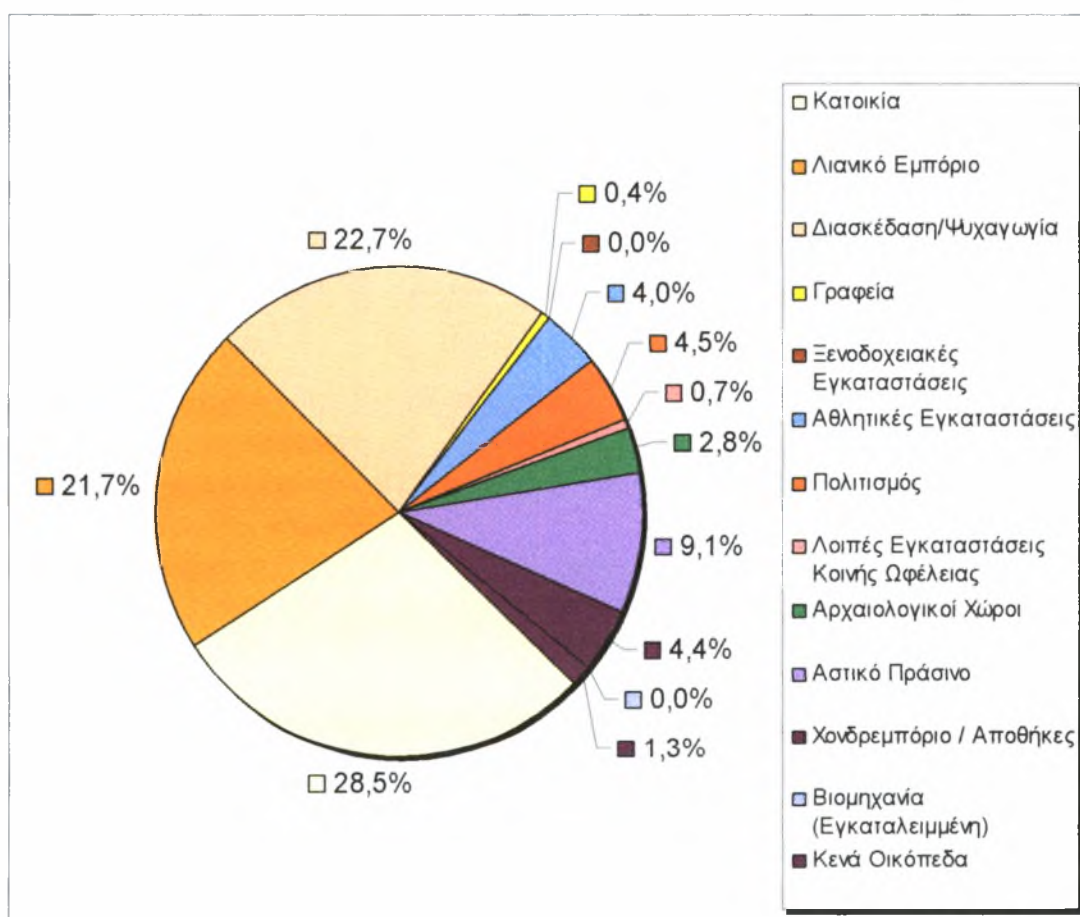


Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Με όριο ουσιαστικά τις δύο περιοχές που χωρίζει ο Σιδηροδρομικός Σταθμός, η Ενότητα 1 περικλείεται από τις οδούς Παπαδιαμάντη, Λαμπράκη, 2^ας Νοεμβρίου και Αρ. Ζάχου (Κραυσίδωνας), ενώ η Ενότητα 2 περιλαμβάνει τα Παλαιά, από τη οδό Φερρών μέχρι τη Λαχανά και από τη Πυρασσού μέχρι τη Αρ. Ζάχου.

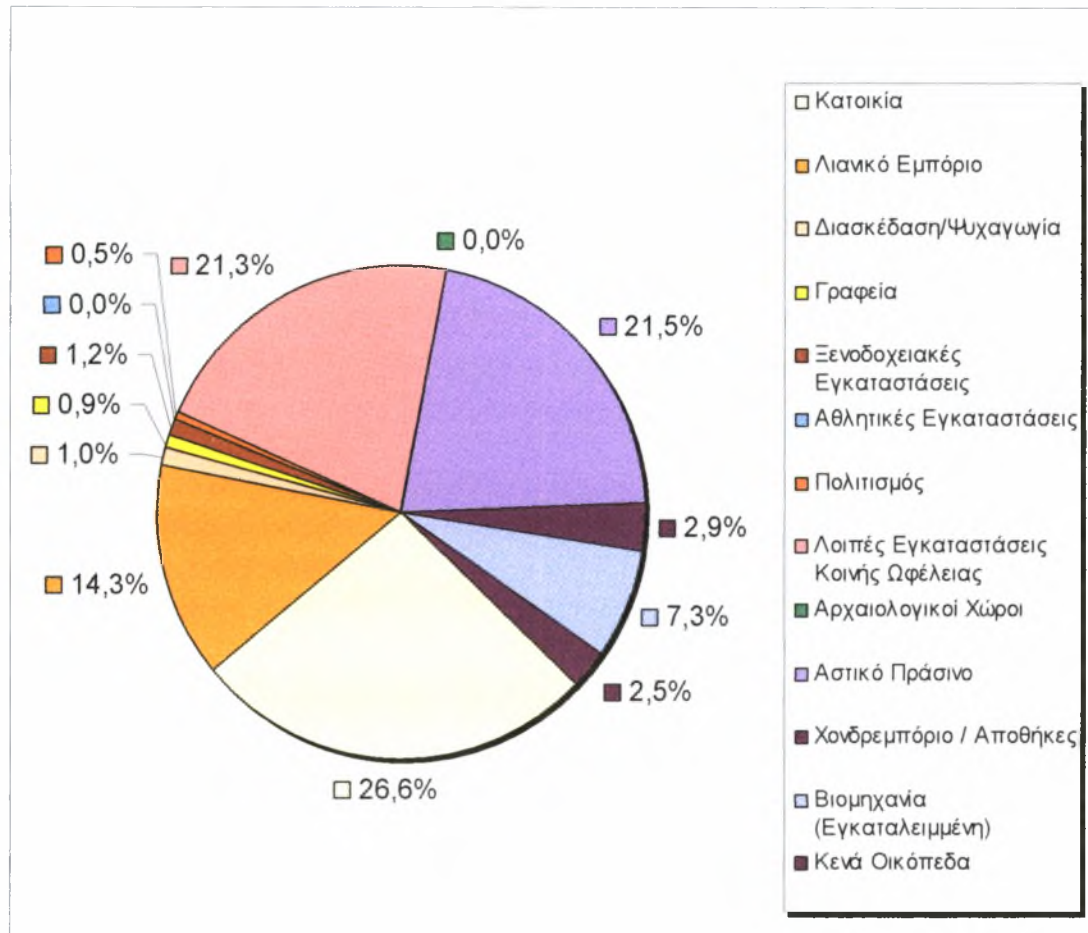
Παρακάτω αναλύονται τα αποτελέσματα της έρευνας/καταγραφής με το σχολιασμός των αποτελεσμάτων ανά χρήση, ενώ παράλληλα γίνεται προσπάθεια να αναγνωρισθούν μερικοί βασικοί παράγοντες που οδήγησαν σε αυτές τις κατανομές και ιδιαίτερα αν αυτές οι κατανομές (π.χ. συγκεντρώσεις) μπορούν να δικαιολογηθούν από την ύπαρξη ή/και λειτουργία του Σιδηροδρομικού Σταθμού στην περιοχή.

Διάγραμμα 2. Κατανομή Υφιστάμενων Χρήσεων γης στην Περιοχή Μελέτης – Ενότητα 1



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 3. Κατανομή Υφιστάμενων Χρήσεων γης στην Περιοχή Μελέτης – Ενότητα 2



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

1. Κατοικία

Η κατοικία κυμαίνεται γενικά στα αναμενόμενα επίπεδα αν και θα μπορούσε να λεχθεί ότι είναι αρκετά συμπιεσμένη ως χρήση ακόμα και για μια περιοχή που δεν αναλογίζεται ως κέντρο (μόνο 28%) της συνολικής έκτασης. Εδώ πρέπει να δοθεί προσοχή καθώς θυμίζουμε ότι το λιανικό εμπόριο αφορά μόνο τη χρήση του ισόγειο και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι συνήθως οι υπόλοιποι όροφοι είναι κατοικίες, μια πρώτη ανάγνωση μπορεί να οδηγήσει σε παραπλανητικά αποτελέσματα.

Γεγονός είναι όμως πως η χρήση κατοικία αλλά και η κτιριακή αποτύπωσή της είναι εντελώς διαφοροποιημένη στις δύο περιοχές που χωρίζει ο Σιδηροδρομικός Σταθμός. Από τη μία στη συνοικία των Παληών (τα άνω Παλιά τουλάχιστον καθώς το τμήμα κάτω από τη Λαμπράκη παρουσιάζει μηδαμινές κατοικίες) έχει μια σχετική συνοχή όσον αφορά την πολεοδομική και κτιριακή ταυτότητα των περιοχών κατοικίας

και θα μπορούσαμε να πούμε πως εκτός από την οδό Φερρών και τη λεωφόρο Λαμπράκη, η υπόλοιπη περιοχή είναι αμιγώς κατοικία.

Από την άλλη, η περιοχή ανατολικά του σταθμού μέχρι και τη 2^{αs} Νοεμβρίου παρουσιάζει κάποια χαρακτηριστικά κέντρου πόλης (ειδικά επί της παραπάνω οδού), με χρήσεις μη-κατοικίας ακόμα και σε υψηλότερους ορόφους από τον πρώτο.

Όσον αφορά την κτιριακή υποδομή ειδικότερα, η κατάσταση είναι εντελώς διαφοροποιημένη. Η συνοικία των Παλαιών αποτελεί μια παραδοσιακή και προστατευόμενη περιοχή του Βόλου, με μεγάλη ιστορική σημασία. Τα κτίρια είναι αντιστοιχώς αρκετά παλιά, τις περισσότερες φορές μονώροφα ή διώροφα με τον πληθυσμό που να κατοικεί εκεί αν είναι αρκετά μικρός. Από την άλλη μεριά η περιοχή της 2^{αs} Νοεμβρίου έχει μεγάλους υλοποιημένους συντελεστές και πολυώροφα κτίρια συνήθως αρκετά νέα, με σημαντική τη παρουσία των καταστημάτων στο πρώτο όροφο.

Συμπερασματικά, οι δύο περιοχές που χωρίζονται από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό δεν έχουν καμία ομοιογένεια μεταξύ τους τόσο πολεοδομικά όσο και κτιριακά, και αυτό αποτυπώνεται και στην ταυτότητα της κατοικίας της περιοχής.

2. Λιανικό Εμπόριο

Αναφορικά με το εμπόριο, σε μια πρώτη ανάγνωση φαίνεται πως η παρουσία του λιανικού εμπορίου στην περιοχή είναι αρκετά σημαντική καλύπτοντας ένα ποσοστό της τάξεως του 18,6% του συνόλου των δραστηριοτήτων. Ωστόσο, σε μια προσεχτικότερη ανάγνωση μπορεί να παρατηρήσει κανείς ότι αν εξαιρέσουμε μερικές περιοχές που ενώ παρουσιάζουν εμπορικές δραστηριότητες ουσιαστικά δεν επηρεάζουν άμεσα το χαρακτήρα της περιοχής του Σιδηροδρομικού Σταθμού, οι συγκεντρώσεις ειδικά στο δυτικό τμήμα της συνοικίας των παλαιών ελάχιστα μπορεί να χαρακτηριστούν τοπικές, καθώς η περιοχή μοιάζει αποκομμένη και ελλειμματική των οδικών συνδέσεων από το σύστημα αυτό.

Πιο συγκεκριμένα, η λεωφόρος 2ας Νοεμβρίου είναι μια μεγάλη οδική αρτηρία του Βόλου και είναι πολύ φυσικό να παρατηρείτε αυτή η εμπορική δραστηριότητα. Όμως, η συγκεκριμένη οδός αποτελεί την σύνδεση της Ν. Ιωνίας με το Βόλο και ο πληθυσμός που εξυπηρετείτε από αυτό το τοπικό cluster δεν έχει τοπικό χαρακτήρα, καθώς σε αυτή τον άξονα συναντά κανείς μερικά από τα μεγαλύτερα πολυκαταστήματα της πόλης.

Επίσης, τα νότια Παλαιά που παρουσιάζουν υψηλότερες συγκεντρώσεις εμπορικών δραστηριοτήτων, επίσης δεν αποτελούν μέτρο για την ανάπτυξη της τουριστικά και

κοινωνικά. Η περιοχή αυτή παραδοσιακά έχει ένα εμπορευματικό χαρακτήρα με μικρομάγαζα και καταστήματα με εξειδικευμένα είδη που απευθύνονται στους επαγγελματίες του πολεοδομικού συγκροτήματος ή ακόμα και με μεγαλύτερη εμβέλεια, όπως γεωργικά είδη, μηχανολογικό εξοπλισμό κ.τ.λ. Αποτέλεσμα είναι αυτή η εμπορική δραστηριότητα κάθε άλλο παρά συνδέεται με διερχόμενο/τυχαίο πληθυσμό.

Μια ακόμα συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων μπορεί να συναντήσει κανείς και επί της λεωφόρου Λαμπράκη αλλά εδώ ο χαρακτήρας του εμπορίου είναι πιο συνηθισμένος, κυρίως με καταστήματα πώλησης φαγητού (fast food), κάτι που έχει να κάνει και με το γεγονός ότι το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με τις Πολυτεχνικές Σχολές, δηλαδή το Πεδίον Άρεως, είναι πολύ κοντά.

Τέλος, ένα πολύ σημαντικό και ανερχόμενο σύμπλεγμα εμπορικών δραστηριοτήτων και διασκέδασης/αναψυχής βρίσκεται στο τέρμα της οδού Φερρών και είναι γνωστό ως «Old City». Παρόλα αυτά δεν μπορούμε πως αυτό το cluster προσδίδει προστιθεμένη αξία στην περιοχή, καθώς ο χαρακτήρας του είναι υπερτοπικός, με μεγάλα πολυκαταστήματα γνωστών αλυσίδων εμπορίας (όπως Super Market Μαρινόπουλος, Lidl, Jumbo, Praktiker). Εν αντίθεση, αυτοί που έχουν συμφέροντα ή γενικότερα υποστηρίζουν το συγκεκριμένο σύστημα είναι υπέρ της απομάκρυνσης του Σιδηροδρομικού Σταθμού, καθώς εμποδίζει την σύνδεσή του με την υπόλοιπη πόλη.

3. Διασκέδαση Ψυχαγωγία

Όπως φαίνεται και στο χάρτη, η περιοχή των παλαιών παρουσιάζει μεγάλες συγκεντρώσεις στη κατηγορία διασκέδαση/ψυχαγωγία στην περιοχή νότια της λεωφόρου Λαμπράκη κοντά στο λιμάνι.

Ένα σημαντικό σημείο διασκέδασης, ειδικά νυχτερινής, είναι το κτίριο των κυλινδρόμυλων «Λούλη» που στεγάζουν ένα πολυκινηματογράφο και άλλους χώρους ψυχαγωγίας.

Ωστόσο ένα ακόμα “cluster” με παρόμοιες χρήσεις έχει αναπτυχθεί και κατά μήκος του άξονα της οδού Φερρών, τα οποία στο σύνολό τους είναι εστιατόρια (ταβέρνες στην πλειοψηφία τους), τα οποία απευθύνονται σε μεγαλύτερες ηλικίες ή/και τουρίστες της πόλης του Βόλου (σε μερικές περιπτώσεις και σε ανώτερα στρώματα του πληθυσμού). Από αυτή την άποψη δεν προσφέρουν τόσο διασκέδαση για το νεανικό πληθυσμό (π.χ. φοιτητές) ούτε σημαντικές ευκαιρίες για νυχτερινές δράσεις.

Γεγονός είναι επίσης ότι οι μάζες των τουριστών θα προτιμήσουν την παραλία του Βόλου για φαγητό, τόσο για τα τσιπουράδικα -που ένα είδος σχεδόν μοναδικό στο

Βόλο- όσο και για το περιβάλλον που προσφέρει. Ωστόσο αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θα προτιμούσαν και κάτι άλλο αν υπήρχαν τα αντίστοιχα πλεονεκτήματα όπως μοναδικότητα, φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και, ένα στοιχείο που λείπει από τη διασκέδαση φαγητού στο Βόλο, ένα υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών.

Συμπερασματικά, δεδομένου ότι ένα τέτοιο cluster δραστηριοτήτων που να απευθύνονται σε ένα εκλεπτυσμένο κοινό, δεν έχει αναπτυχθεί πουθενά αλλού στο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου, μία προώθησή του -κυρίως σε όρους περιβαλλοντικής αναβάθμισης- θα προωθούσε την οικονομική και κοινωνική επανένταξη των άνω Παλαιών που είναι μέσα στους στόχους της ανάπλασης του δυτικού τμήματος.

4. Γραφεία

Στον κλάδο των υπηρεσιών γραφείου, η παρουσία αντιστοιχών δραστηριοτήτων είναι σχεδόν μηδενική στην περιοχή, και περιορίζεται σε κάποια τοπικά λογιστικά γραφεία ή γραφεία μηχανικών. Γενικότερα η περιοχή μελέτης δεν θεωρείτε «κέντρο» οπότε και είναι πολύ φυσικό να μην παρατηρούνται συγκεντρώσεις γραφείων. Σε αυτό συμβάλει και η απουσία πολυώροφων κτιρίων που προσφέρονται για τέτοιες δραστηριότητες, καθώς όπως έχουμε πει και παραπάνω, τα κτίρια της περιοχής είναι μονώροφα ή διώροφα κτίρια αρκετών ετών, όπως προδίδει εξάλλου και το όνομα της συνοικίας

5. Ξενοδοχειακές Εγκαταστάσεις

Δεν υπάρχουν ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις στην περιοχή εκτός από το ξενοδοχείο «Volos Palace» που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα και ακριβότερα ξενοδοχεία στην πόλη. Το ξενοδοχείο αυτό βρίσκεται ακριβώς δίπλα από την Εφορία και απέναντι από το πάρκο Ρήγα Φεραίου και το Δημαρχείο και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να συνδεθεί η λειτουργία του που είναι μεγάλης εμβέλειας και αυστηρά προσδιορισμένη με το Σιδηροδρομικό Σταθμό του Βόλου.

6. Πολιτισμός και Αρχαιολογικοί Χώροι

Αναφορικά με τις πολιτιστικές εγκαταστάσεις, επειδή ακριβώς η περιοχή των Παλαιών είναι από μόνη της ιστορική δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στην καταγραφή των χρήσεων (ξεχωριστά από τις εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας). Η συμβολή τέτοιων χρήσεων είναι μεγάλη στην διαμόρφωση της πολιτισμικής ταυτότητας της περιοχής και στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή της.

Εντούτοις, αναλογιζόμενοι τους αρχαιολογικούς χώρους που παρατηρούνται στην περιοχή αλλά και όπως προαναφέραμε την γενικότερη ιστορική παρουσία της συνοικίας των Παλαιών, θα αναμέναμε περισσότερες δραστηριότητες πολιτιστικού χαρακτήρα. Επίσης σημαντικό είναι ότι καμία τοποθεσία με αρχαιολογικό ενδιαφέρον δεν φαίνεται να αναδεικνύεται από το περιβάλλον της, που μάλλον Μερικές πινακίδες κατευθύνσεων πολιτιστικών χώρων (καφέ) που έχουν τοποθετηθεί διάσπαρτες στην περιοχή περισσότερο μπερδεύουν παρά βοηθούν στο προσανατολισμό του επισκέπτη προς τα αρχαία, ενώ παράλληλα δεν έχουν οριοθετηθεί κάποιες διαδρομές π.χ. με πεζόδρομους, που να ενώνουν τους χώρους αυτούς σε ένα δίκτυο.

7. Αθλητικές Εγκαταστάσεις

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις είναι μηδαμινές στην περιοχή και περιορίζονται στην ύπαρξη το γήπεδο της τοπικής ομάδας του Μαγνησιακού, καθώς και ένα γήπεδο ποδοσφαίρου 5X5 το οποίο ανήκει στην ίδια ομάδα.

8. Λοιπές Εγκαταστάσεις Κοινής Ωφέλειας

Οι εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας όπως διοικητικά κτίρια, δημοτικές εγκαταστάσεις, σχολεία κ.λπ. δεν φαίνεται να παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις, λαμβάνοντας υπόψη και το πληθυσμό που κατοικεί στην περιοχή. Ωστόσο, η περιοχή δυτικά του σταθμού, δηλαδή τα Παλαιά, φαίνεται σε υπάρχουν χαμηλότερες συγκεντρώσεις σε σχέση με το ανατολικό.

9. Αστικό Πράσινο

Το αστικό πράσινο θα λέγαμε πως είναι αρκετά διαδεδομένο στην περιοχή των Παλαιών για τα ελληνικά δεδομένα και ιδιαίτερα για τα δεδομένα του Βόλου, και αυτό παρά την γενική ομολογία ότι συνήθως τα παλαιά/ιστορικά κέντρα πόλεων είναι πυκνοκατοικημένα, με στενούς δρόμους και ελάχιστο πράσινο.

Σε αυτό βοηθούν και οι χαμηλοί υλοποιημένοι συντελεστές δόμησης, το μέγεθος και η πυκνότητα του οδικού δικτύου καθώς και η θέση των Παλαιών, τα οποία είναι και η μοναδική περιοχή του Βόλου που βρίσκεται σε ύψωμα. Αυτό βοήθησε να αναπτυχθούν αδόμητοι χώροι ειδικά στη ανατολική πλευρά του λόφου προς το συγκρότημα Τσαλαπάτα.

Πιο μεγάλη ανάγκη όμως φαίνεται να έχει η περιοχή δυτικά του σταθμού που όχι μόνο δεν παρουσιάζει καθόλου αστικό πράσινο ή/και πλατείες αλλά το κτισμένο

περιβάλλον είναι ήδη αρκετά βεβαρημένο με ψηλά κτίρια και καθόλου ανοιχτούς χώρους, σε σημείο που θα μπορούσαμε να πούμε πως οι υλοποιημένοι συντελεστές δόμησης να είναι αρκετά υψηλοί στην περιοχή.

Τη κατάσταση αυτή αντισταθμίζει ως ένα βαθμό το μεγάλο πάρκο Ρήγα Φεραίου που περικλείει το Δημαρχείο και το Δημοτικό Θέατρο, αλλά θα ήταν λάθος ο ισχυρισμός ότι λόγου του μεγέθους του μπορεί και ικανοποιεί της ανάγκες των κατοίκων σε αστικό πράσινο.

10. Χονδρεμπόριο / Αποθήκες

Στην περιοχή μπορεί να συναντήσει κανείς δραστηριότητες χονδρεμπορίου σε μεγάλες εγκαταστάσεις όπως μάντρες οικοδομικών υλικών, αποθήκες γεωργικών υλών κ.τ.λ. χωρίς ωστόσο σημαντικές συγκεντρώσεις. Υπήρχε κάποια συγκέντρωση τέτοιων εκτατικών δραστηριοτήτων κυρίως βόρεια κατά μήκος του Χειμάρρου Κραυσίδανα – ως ζώνη αποβιομηχάνισης- αλλά όλο και περισσότερο συμπιέζονται ανάμεσα στο νέο συγκρότημα Τσαλαπάτα και στο συγκρότημα «Old City» και τείνουν να απομακρυνθούν εντελώς.

11. Βιομηχανικά Κτήρια (Εγκαταλελειμμένα)

Στην περιοχή ανατολικά του Σιδηροδρομικού Σταθμού και επί της οδού Παπαδιαμάντη υπάρχει ένα μεγάλο συγκρότημα κτιρίων, το Μηχανουργείο Γκλαβάνη (βλ. Σημεία Ενδιαφέροντος). Το κτίριο αυτό είναι αυτή τη στιγμή εντελώς εγκαταλελειμμένο και δεν υπάρχει καμιά προοπτική αξιοποίησης του, παρότι βρίσκεται σε στρατηγική θέση στη περιοχή και η έκτασή του είναι αρκετά μεγάλη. Επίσης ένα μετα-βιομηχανικό κτίριο είναι και η καπναποθήκη Αλαμανή, ακριβώς πάνω από το Δημαρχείο. Γενικότερα όμως δεν υπάρχουν όπως είναι φυσικό άλλωστε, βιομηχανικές μονάδες που να λειτουργούν αυτή τη στιγμή στην περιοχή.

Συμπεράσματα

Συμπερασματικά, οι δύο περιοχές που χωρίζονται από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό δεν έχουν καμία ομοιογένεια μεταξύ τους τόσο σε επίπεδο λειτουργιών όσο και πολεοδομικά, ενώ κτιριακά η διαφοροποίηση αποτυπώνεται και στην παραδοσιακή ταυτότητα της συνοικίας των Παληών.

Σε μια δεύτερη ανάγνωση φαίνεται πως δεν υπάρχει συγκεκριμένη εμπορική ή ψυχαγωγική δραστηριότητα που να σχετίζεται με την παρουσία του Σιδηροδρομικού

Σταθμού στην περιοχή, όπως συμβαίνει σε άλλες περιοχές στην Ελλάδα αλλά και ιδιαίτερα του εξωτερικού. Ενδεικτικό είναι ότι ούτε μέσα στο χώρο του σταθμού δεν λειτουργεί ούτε καν ένα κατάστημα.

Θα μπορούσαμε να πούμε ως μια πρώτη ανάγνωση ότι κύρια ευθύνη για το γεγονός αυτό έχει ο ίδιος ο χαρακτήρα του Σταθμού, που «οικιοθελώς» έχει απομονωθεί από τον υπόλοιπο αστικό ιστό σε ένα δικό του περιβάλλον με μια και μοναδική δραστηριότητα.

Σε αυτό έχουν συντελέσει τόσο τα συγκοινωνιακά και κυκλοφορικά μειονεκτήματα της θέσης του (απουσία συνδέσεων με τους υπόλοιπους βασικούς άξονες και συγκοινωνίας), όσο και η περιβαλλοντική του απομόνωση, με μια εχθρική περιφραγή και ένα οπτικά αντιαισθητικό θέαμα.

Σημαντική και άξια ιδιαίτερης διερεύνησης της εισόδου του Σταθμού, έπρεπε να είναι πιο κεντρική ή αν μη τι άλλο πιο «δεικτική» της θέσης της. Χαρακτηριστικό είναι πως οι επισκέπτες της πόλης του Βόλου βρίσκουν πολύ δύσκολο να βρουν την είσοδο του σταθμού χωρίς οδηγίες από τους πολίτες.

Τέλος, αξίζει να σημειώσουμε ότι η περιοχή διαθέτει σημαντικές ευκαιρίες να αναπτύξει ένα πολιτιστικό χαρακτήρα, ο οποίος όμως μέχρι τώρα λειτουργεί αποσπασματικά. Χρειάζεται ένα συντονισμένος σχεδιασμός που να προωθήσει συγκεκριμένες δράσεις όπως η αξιοποίηση ιστορικών κτιρίων και η δημιουργία δικτύων πολιτιστικών δραστηριοτήτων ώστε -πολιτισμικά και αναπτυξιακά- να καρπωθεί η προστιθέμενη αξία της περιοχής αυτής.

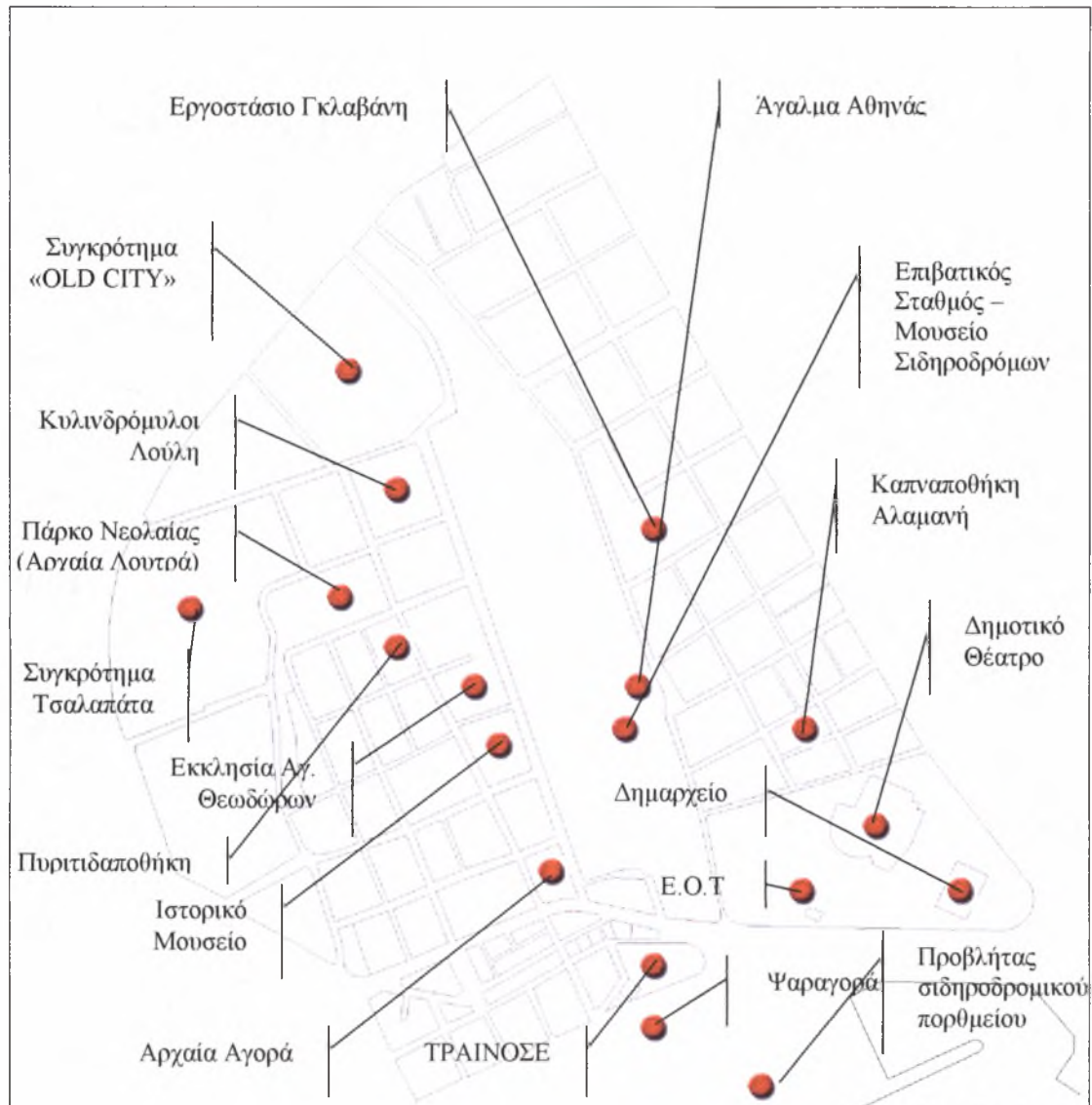
1.2.3.2 Σημεία ειδικού ενδιαφέροντος εντός του αστικού ιστού

Στην περιοχή που ερευνήθηκε στην προηγούμενη παράγραφο η ανάλυση έδειξε μερικά ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος τα οποία προσδίδουν το χαρακτήρα και την ταυτότητα της περιοχής.

Παρακάτω αναφέρονται τα σημεία που θεωρήθηκαν χαρακτηριστικά, κυρίως σε κτιριακό επίπεδο και αξίζουν να αναφερθούν πιο διεξοδικά³⁵ όπως φαίνεται και στον αντίστοιχο χάρτη.

³⁵ Πηγή: Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου, 2006

Σχέδιο 1. Σημεία Ενδιαφέροντος



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

1. Επιβατικός Σταθμός – Μουσείο Σιδηροδρόμων

Σε αυτό το σημείο είναι κτισμένος ο Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός ενώ ακριβώς απέναντι και επί της οδού Παπαδιαμάντη είναι η είσοδος του Σταθμού.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι στο κτήριο αυτό, στο 2ο όροφο, λειτουργεί σήμερα το Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλίας. Εκεί διασώζεται πλούσιο και σπάνιο σιδηροδρομικό, κειμηλιακό και τεκμηριωτικό όπως παλιές φωτογραφίες, στολές εποχής, παλιοί τηλεγράφοι, πρωτόγονα όργανα μέτρησης, εκδοτήρια εισιτηρίων του 19ου αι, παλιοί ωρογράφοι και ρολόγια σταθμών, εξαρτήματα μηχανών κ.ά.

2. Άγαλμα Αθηνάς

Το άγαλμα της Αθηνάς μαζί με την προτομή του βασιλιά Γεωργίου (έργα και τα δύο του Ιταλού γλύπτη Pnevizan) κοσμεί την είσοδο του σταθμού, τα αποκαλυπτήρια των οποίων έγιναν κατά τα εγκαίνια του σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου – Λάρισας το 1884 παρουσία του ίδιου του Βασιλέως Γεωργίου.

3. ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Σε αυτό το σημείο υπάρχει ένα κτίριο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που αποτελεί θυγατρική εταιρία του ΟΣΕ και προφανώς σκοπό έχει να διεκπεραιώνει τις μεταφορές προς τον εμπορικό λιμένα³⁶.

4. Αρχαία Αγορά

Σε αυτό το χώρο κατά το έτος 1991 σε οικόπεδο του Δήμου Βόλου, όπου επρόκειτο να ανεγερθεί η Υπερτοπική Αγορά, ήρθαν στο φως σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα και κυρίως η νοτιοανατολική γωνία της παλαιοχριστιανικής οχύρωσης (κάστρου). Το τμήμα αυτό αποτελείται από τείχος πλάτους 2.50 μ. και δύο τετράγωνους πύργους με πλάτος που κυμαίνεται από 1.10-1.30μ.

5. Μουσείο της Πόλης του Βόλου (Καπναποθήκη Παπάντου)

Το κτήριο αυτό είναι η καπναποθήκη Παπάντου, που κτίστηκε τη δεκαετία του 1920, όπως και οι άλλες πολυώροφες καπναποθήκες του Βόλου. Πρόκειται για ένα τριώροφο κτίσμα με ημιυπόγειο και αποτελεί αντιπροσωπευτικό δείγμα κτηρίου βιομηχανικής χρήσης του Μεσοπολέμου. Το κτήριο είχε περιέλθει στην κυριότητα της Εθνικής Κτηματικής Τράπεζας του Δημοσίου και παραχωρήθηκε πρόσφατα στο Δήμο Βόλου.

Σύντομα στο χώρο αυτό θα ξεκινήσουν εργασίες για τη μετασκευή του κτηρίου προκειμένου να στεγάσει το νέο Μουσείο της Πόλης του Βόλου, έργο που έχει ενταχθεί στα Περιφερειακά προγράμματα Θεσσαλίας. Στον

³⁶ Πηγή: Ο.Σ.Ε.

περιβάλλοντα χώρο του Μουσείου θα δημιουργηθεί επίσης εκθεσιακός χώρος για την τοποθέτηση γλυπτών και ευρημάτων από τις αρχαιολογικές ανασκαφές στην περιοχή.

6. *Εκκλησία Αγ. Θεοδώρων*

Ο Ναός των Αγίων Θεοδώρων είναι ο πρώτος που κτίστηκε μετά την ενσωμάτωση του Βόλου στο ελληνικό κράτος. Ο ναός, ο οποίος οικοδομήθηκε σε θεμέλια βυζαντινού ναού, εγκαινιάστηκε το 1892. Κατά τις εργασίες διαμόρφωσης της πλατείας των Αγίων Θεοδώρων, αποκαλύφθηκαν λείψανα παλαιοχριστιανικής Βασιλικής, τα οποία είναι σήμερα ορατά στον προαύλιο χώρο.

Βόρεια του εργοστασίου Τσαλαπάτα και στο χώρο μεταξύ του ναού των Αγίων Θεοδώρων και της καπναποθήκης Παπάντου (Μουσείο της πόλης) αποκαλύπτονται τμήματα του βυζαντινού τείχους, το οποίο περιτείχιζε τον λόφο των Παληών, το μεγαλύτερο μέρος του οποίου κατεδαφίστηκε όμως το 1889.

7. *Πυριτιδαποθήκη*

Στο εσωτερικό της ακρόπολης υπήρχε μια καμαροσκεπής πυριτιδαποθήκη, οπλοστάσιο δηλαδή, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας διασώζεται μέχρι σήμερα.

8. *Πάρκο Νεολαίας (Αρχαία Λουτρά)*

Το συγκεκριμένο πάρκο εκτός από το διαμορφωμένο για αναψυχή χώρο και ένα μικρό υπαίθριο θέατρο, διαθέτει και κάποια τμήματα των θεμελιώσεων και του βυζαντινού τοίχους.

9. *Συγκρότημα Τσαλαπάτα*

Το Κεραμοποιείο Τσαλαπάτα ανεγέρθηκε το 1925 και βρίσκεται κοντά στην είσοδο της πόλης από την οδό Αθηνών και την οδό Λαρίσης ενώ η σύνδεση της με την περιοχή μελέτης γίνεται από την οδό Λαχανά. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του εργοστασίου έγιναν υπό τις οδηγίες Βέλγων μηχανικών, ενώ από το Βέλγιο προερχόταν και ο τεχνολογικό του εξοπλισμός. Οι σεισμοί του 1955 προκάλεσαν μεγάλες ζημιές στο εργοστάσιο, οι οποίες οδήγησαν σε μεγάλες κτηριακές επεμβάσεις.

Σήμερα το πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα αποτελεί σπάνιο δείγμα διατήρησης βιομηχανικού συγκροτήματος σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το συγκρότημα κρίθηκε διατηρητέο από το Υπουργείο Πολιτισμού, καθώς το εργοστάσιο και ο μηχανολογικός του εξοπλισμός παρέμειναν στην ίδια περίπου κατάσταση με εκείνη της τελευταίας ημέρας της λειτουργίας του.

Ο χώρος πρόκειται σύντομα να λειτουργήσει ως πολυδύναμο κέντρο αφιερωμένο στη βιομηχανική παράδοση και τον πολιτισμό. Στο κύριο χώρο του παλιού εργοστασίου θα αναπτυχθεί από το Πολιτιστικό Ίδρυμα του Ομίλου Πειραιώς Μουσείο της Πλινθαμοκεραμοποιείας Τσαλαπάτα, ενώ ήδη έχουν αρχίσει να λειτουργούν χώροι αναψυχής.

10. Κυλινδρόμυλοι Λούλη (Πολυκινηματογράφος)

Το παλιό εργοστάσιο των Κυλινδρόμυλων Λούλη στα Παλιά έχει σήμερα μετασκευαστεί και στεγάζει πολυκινηματογράφο (Village Cinemas) και άλλους χώρους ψυχαγωγίας.

Ο πρώτος μύλος του Λούλη στη σημερινή του θέση στα Παλιά λειτούργησε από το 1923 έως το 1926, οπότε και καταστράφηκε από φωτιά. Για την ανοικοδόμηση του νέου κτηρίου των Κυλινδρόμυλων Λούλη χρησιμοποιήθηκε το καινοτόμο υλικό του οπλισμένου σκυροδέματος, το οποίο επέτρεπε την κατασκευή μεγάλων χώρων και πολυώροφων οικοδομημάτων. Το 1977 το εργοστάσιο μεταφέρθηκε στη Βιομηχανική περιοχή Βόλου.

11. Συγκρότημα «OLD CITY»

Ένα πολύ σημαντικό και ανερχόμενο σύμπλεγμα εμπορικών δραστηριοτήτων και διασκέδασης/αναψυχής βρίσκεται στο τέρμα της οδού Φερρών και είναι γνωστό ως «Old City». Ο χαρακτήρας του είναι υπερτοπικός, και περικλείει μεγάλα πολυκαταστήματα γνωστών αλυσίδων εμπορίας καθώς και κάποιους χώρους νυχτερινής διασκέδασης, ενώ διαθέτει και αρκετούς χώρους στάθμευσης.

12. Ψαραγορά

Στο συγκρότημα αυτό έχει μεταφερθεί η παλιά ψαραγορά του Βόλου που βρισκόταν πιο κεντρικά κατά μήκος του προβλήτα, καθώς η παλιά αγορά δημιουργούσε πολλές αντιδράσεις κατά τη λειτουργία της.

13. Προβλήτας Σιδηροδρομικού Πορθμείου

Στον εμπορικό λιμένα του Βόλου γίνονται οι φορτώσεις/εκφορτώσεις containers ή άλλων αγαθών και καταλήγουν και οι γραμμές του σιδηροδρομικού δικτύου. Στο προβλήτα υπάρχουν δύο σιδηροτροχιές, μία για κάθε κατεύθυνση, πολλαπλού πλάτους για τις ανάγκες μεταφοράς των μετάλλων προς επαναχρησιμοποίηση (scrap) από της βιομηχανίες του Βόλου ή άλλων χύδην υλικών.

Ο σχεδιασμός των λιμενικών εγκαταστάσεων περιλαμβάνει και ένα κεντρικό προβλήτα μήκους 200μ. περίπου ο οποίος όμως δεν έχει κατασκευαστεί ακόμα. Στο προβλήτα αυτό βρίσκεται και το επιβλητικό λόγω ύψους κτίριο Σιλό.

14. Δημαρχείο

Το Δημαρχείο Βόλου χτίστηκε το 1970 σε σχέδια του μεγάλου αρχιτέκτονα Δημήτρη Πικιώνη, που εμπνεύστηκε από την πηλιορείτικη αρχιτεκτονική, θεωρώντας ότι η πόλη του Βόλου καθορίζεται κυρίως από την ατμόσφαιρα του κοντινού Πηλίου.

Η είσοδος του κτηρίου κοσμείται από χαρακτηριστικά του έλληνα χαρακτή Τάσσου, εμπνευσμένα από την ιστορία της περιοχής. Στους χώρους του Δημαρχείου φιλοξενείται επίσης συλλογή φωτογραφιών του παλιού Βόλου, του σπουδαίου φωτογράφου Στέφανου Στουρνάρα.

Στο χώρο μπροστά από το Δημαρχείο βρίσκεται το «Ηρώο», έργο του γλύπτη Βασίλη Φαληρέα. Το έργο στήθηκε περίπου στη σημερινή του θέση το 1927 (μπροστά από το Δημοτικό Θέατρο τότε), αλλά για μεγάλο χρονικό διάστημα είχε τοποθετηθεί στην παραλία, μπροστά από τις αποθήκες Παπαστράτου.

15. Δημοτικό Θέατρο

Το νέο Δημοτικό Θέατρο του Βόλου ολοκληρώθηκε το 1989 σε σχέδια του αρχιτέκτονα Πάνου Τσολάκη. Το Δημοτικό Θέατρο Βόλου, χωρητικότητας 1000 θέσεων, διαθέτει τη μεγαλύτερη σκηνή των Βαλκανίων. Διατίθεται για σειρά θεατρικών παραστάσεων και άλλων καλλιτεχνικών εκδηλώσεων και αποτελεί την «έδρα» του Δημοτικού Περιφερειακού Θεάτρου Βόλου, του

Καλλιτεχνικού Οργανισμού του Δήμου καθώς και της Δημοτικής Συμφωνικής Ορχήστρας.

Επίσης αναφορικά με το περιβάλλοντα χώρο (πάρκο), ο μπρούτζινος ανδριάντας του Ρήγα Φεραίου, έργο του γλύπτη Μέμου Μακρή, κοσμεί από το 1985 την ομώνυμη Πλατεία.

16. Ε.Ο.Τ.

Στο μικρό αυτό κτίριο στεγάζονται οι υπηρεσίες του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού Μαγνησίας, ενώ υπάρχει και χώρος για θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.

17. Εργοστάσιο Γκλαβάνη (Μηχανουργείο Γκλαβάνη)

Το 1896 ιδρύθηκε το μηχανουργείο "Η σφύρα" των Γκλαβάνη-Καζάζη. Ο Γκλαβάνης έβαλε το κεφάλαιο και ο Καζάζης την τεχνογνωσία, δημιουργώντας έτσι ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Το μηχανουργείο σχεδιάστηκε σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές και λειτούργησε με όραμα τον εκσυγχρονισμό της παραγωγής του θεσσαλικού κάμπου.

Το εργοστάσιο σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε με ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Η θέση του, απέναντι από το σιδηροδρομικό σταθμό και κοντά στο λιμάνι, ήταν καίρια για τη μεταφορά της πρώτης ύλης, του σιδήρου, από το Βέλγιο και τη Γερμανία, καθώς και για τη μεταφορά των γεωργικών μηχανημάτων μέσω του σιδηροδρόμου, στο θεσσαλικό κάμπο. Η επιχείρηση ανοίχτηκε πολύ γρήγορα και πέρα από τις κοντινές αγορές. Το 1898 απασχολούσε πέντε τεχνίτες και αναλάμβανε την κατασκευή ατμόμυλων με προορισμό της Αλβανία, τη Σερβία και την Τουρκία. Στο Μεσοπόλεμο, η επιχείρηση μετατράπηκε σε ανώνυμη, διατηρώντας τρία εργοστάσια στο Βόλο και ένα στην Αθήνα. Το 1973 τέθηκε από την Εθνική Τράπεζα σε αναγκαστική διαχείριση και τον Απρίλιο του 1980 διέκοψε οριστικά τη λειτουργία της.

18. Καπναποθήκη Αλαμανή

Ένα ακόμη παλαιό βιομηχανικό κτίριο είναι η πενταόροφη καπναποθήκη Αλαμανή πίσω από το Δημαρχείο. Το κτίριο προσφέρεται για πολιτιστικές

χρήσεις στην πόλη του Βόλου και έχει εξετασθεί η περίπτωση να ανακαινισθεί το κτίριο και να λειτουργήσει εκεί η Δημοτική Πινακοθήκη.

1.2.4 Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου

1.2.4.1 Οι Εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. στο Βόλο

Οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ στο Πολεοδομικό Συγκρότημα περιλαμβάνουν το Σιδηροδρομικό Σταθμό με όλα τα βοηθητικά κτίρια και το εργοστάσιο επισκευής επιβατάμαξων και τις σιδηροδρομικές γραμμές Λάρισας – Βόλου, τα οποία και καταλαμβάνουν έκταση περίπου 130 στρεμμάτων. Επίσης, στο κέντρο της Ν. Ιωνίας επί της οδού Μαιάνδρου βρίσκεται και το αμαξοστάσιο του ΟΣΕ επιφάνειας οικοπέδου 12,5 στρεμμάτων και κέλυφος 1400 τ. μ.

Η αρχική χωροθέτηση του σιδηροδρομικού σταθμού, στα όρια της τότε «νέας πόλης» (ανατολικά του Κάστρου και της συνοικίας των Παλιών), υπαγορεύτηκε από λόγους οικονομικούς και πρακτικούς, για σύνδεσή του με την κίνηση του λιμανιού. Με την ανάπτυξη όμως της πόλης, και την επέκταση των συνοικιών βόρεια και δυτικά, οι σιδηροδρομικές γραμμές βρέθηκαν στο κέντρο οικιστικής περιοχής του ΠΣ Βόλου.

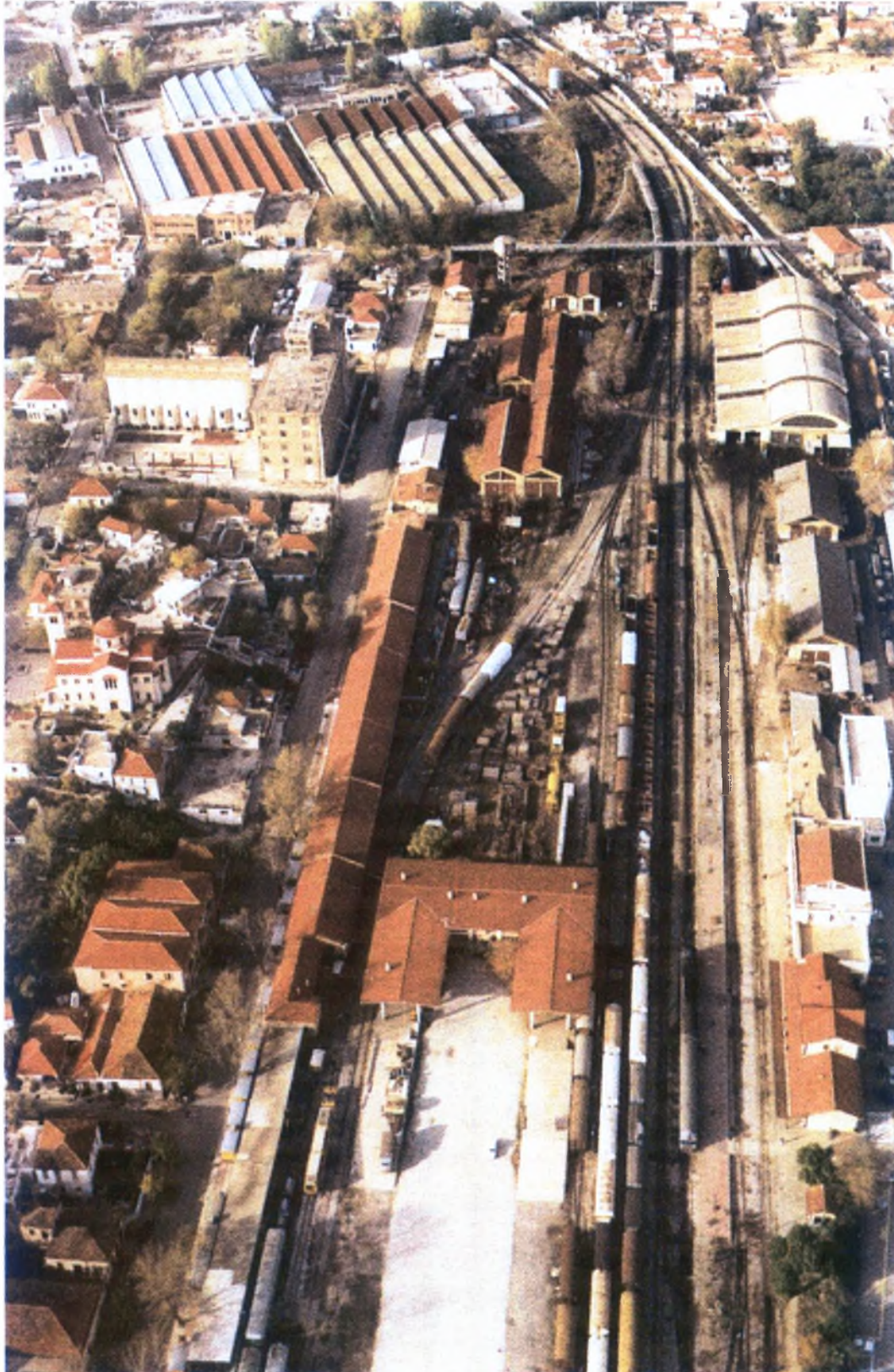
Η ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών μέσα στις αστικές περιοχές (ειδικά στην Ν. Ιωνία αρκετά πυκνοδομημένες), δεν επιφέρει μόνο κυκλοφοριακά προβλήματα αλλά ενέχει και ένα αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων ενώ επίσης δημιουργεί δυσμενείς επιπτώσεις τόσο περιβαλλοντικές όσο και αισθητικές.

Σε αντιδιαστολή με τα παραπάνω ζητήματα δημιουργείτε την ανάγκη κατασκευής δαπανηρών έργων, (ανισόπεδων κόμβων, ηχοπετασμάτων), για την σωστή αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφάλειας και λειτουργικότητας. Ωστόσο στο πολεοδομικό συγκρότημα λειτουργούν μόνο δύο διαβάσεις (Ζάχου – Αλαμάνας και Μπότσαρη), και αυτές ισόπεδες, ενώ υπάρχει και μία πεζογέφυρα (Παγασών). Φυσικό είναι τέτοιες διευθετήσεις αποτελούν μόνο προσωρινές λύσεις και απαιτούν ένα σωστό μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, που θα επιλύει τα προβλήματα συνολικά³⁷.



³⁷ Η κυκλοφοριακή μελέτη Βόλου (ΥΠΕΧΩΔΕ 1997), για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, είχε προτείνει ως μία εναλλακτική λύση, την εκτροπή των γραμμών από την περιοχή του Δέλτα περίπου παράλληλα με τον χείμαρρο Ξηριά και την μεταφορά του σιδηροδρομικού σταθμού στη χερσαία ζώνη λιμένα. Η λύση αυτή απορρίφθηκε, λόγω κόστους (Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας (2006)).

Εικόνα 1: Αεροφωτογραφία των χώρων του Σιδηροδρομικού Σταθμού. Η φωτογραφία είναι πριν τις επεμβάσεις στο οικόπεδο αλλά και την δημιουργίας του πολυκινηματογράφου και των πολυχώρων του “Old City”, που φαίνεται στο βάθος.



Πηγή: Κ. Μωραΐτης και Αρχιτεκτονική Ομάδα «Άρσις», 1997

1.2.4.2 Το Οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού

Το οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού στο Βόλο όπως προαναφέραμε βρίσκεται στο κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος ακριβώς πάνω από τον εμπορικό λιμένα και δίπλα στο Δημαρχείο. Περιλαμβάνει τον επιβατικό σταθμό, που βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του Σταθμού και εμπορευματικό, που βρίσκεται στα δυτικά του.

Το οικόπεδο αυτό καταλαμβάνει μια έκταση περίπου 70,5 στρεμ. συνολικά³⁸ και η περίμετρος του οικοπέδου ξεπερνά τα 1400 m. Από αυτά, μόλις τα 11,5 στρεμ. είναι διαθέσιμα για τον επιβατικό σταθμό και γενικότερα στο κοινό, δηλαδή το κτίριο του σταθμού, το κτίριο των Θεσσαλικών Γραμμών (τόρα λέσχη/διοικητικές υπηρεσίες) και ο περιβάλλον χώρος μαζί με τους χώρους στάθμευσης και το πάρκο μέχρι την οδό Λαμπράκη – ή απλά όπου δεν απαγορεύεται η είσοδος. Πιο συγκεκριμένα περίπου 4,5 είναι η άμεσα λειτουργική επιφάνεια του σταθμού για τους επιβάτες ενώ τα υπόλοιπα 7 στο νότιο τμήμα του είναι χώρος στάθμευσης³⁹ και πάρκο, κατά μήκος της οδού Παπαδιαμάντη. Μία ακόμα έκταση της τάξεως των 7,7 στρέμ. καταλαμβάνονται για τις ανάγκες του Εμπορευματικού Σταθμού (κτίριο και επιφάνεια φορτοεκφορτώσεων).

Τα υπόλοιπα 51 στρέμματα καταλαμβάνουν τα κτίρια συντήρησης και αποθήκευσης του μηχανολογικού εξοπλισμού, οι εγκαταστάσεις επισκευής αμαξών και οι σιδηροδρομικές γραμμές. Αν αφαιρέσουμε μάλιστα την έκταση που καταλαμβάνουν οι τροχιόδρομοι (17,5 στρεμ.) στο οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού τα 33,5 στρέμματα δηλαδή το 50% περίπου του οικοπέδου καλύπτουν εγκαταστάσεις που αφορούν τις έμμεσες λειτουργίες του Σταθμού.

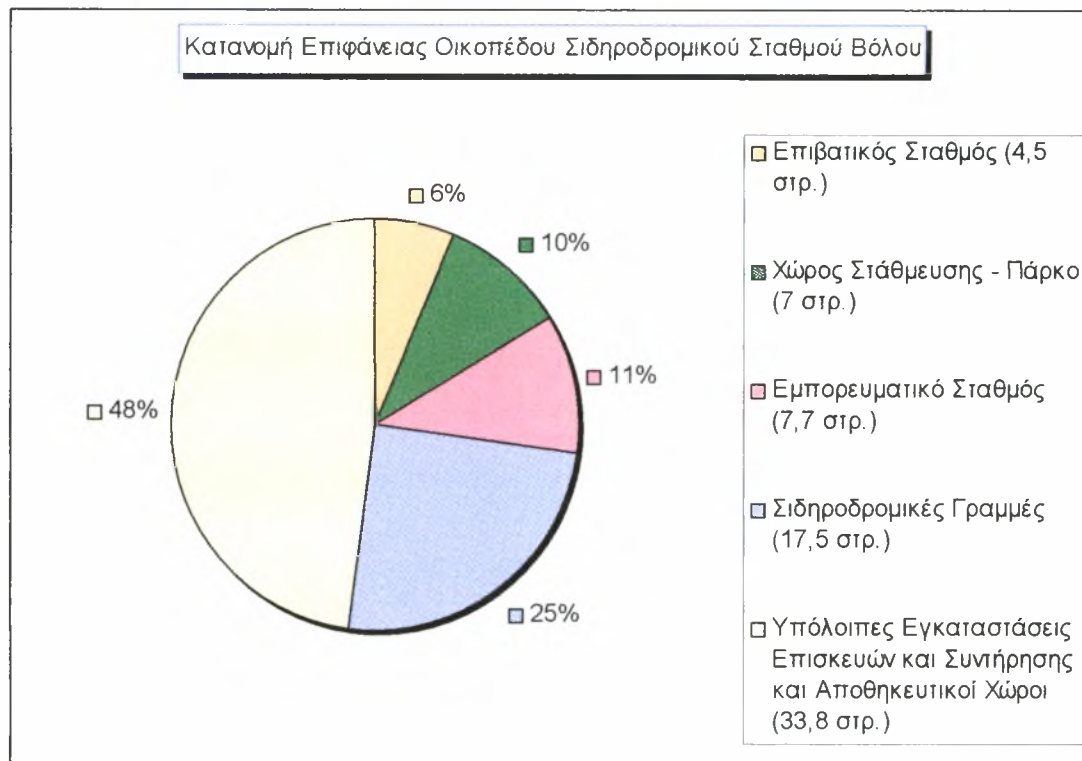
Αυτό όμως δεν σημαίνει πως όλες αυτές οι εγκαταστάσεις είναι αναγκαίες για τη λειτουργία του Σταθμού. Για παράδειγμα θυμίζουμε πως εντός του οικοπέδου λειτουργεί 1 από τα 3 εργοστάσια επισκευής επιβατάμαξων του ΟΣΕ. Μάλιστα υπάρχουν αρκετές αντιδράσεις τόσο για τη λειτουργία του όσο για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς φαίνεται να υπάρχουν αρκετές ελλείψεις σε μηχανολογικό εξοπλισμό και ανθρώπινο δυναμικό⁴⁰.

³⁸ Ως οικόπεδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού νοείται το οικόπεδο με όρια ανατολικά και δυτικά τα όρια του οικοπέδου (τοιχίο), νότια την μέχρι την Λεωφόρο Λαμπράκη ενώ βόρεια που ουσιαστικά εκτείνονται οι γραμμές των τρένων, όριο του οικοπέδου θεωρείται η προβολή της πεζογέφυρας της Λεωφόρου Παγασών στο έδαφος.

³⁹ Ο χώρος στάθμευσης αυτός διατίθεται μόνο για τις ανάγκες του Σιδηροδρομικού Σταθμού (υπάλληλοι και χώρος στάσης μόνο για τους επιβάτες) και ουσιαστικά παραμένει αδιάθετος.

⁴⁰ Πηγή: Εφημερίδα Ταχυδρόμος, 21/7/2007

Διάγραμμα 4. Κατανομή Επιφάνειας Οικοπέδου ΣΣ Βόλου



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Τέλος είναι σημαντικό να συμπληρώσουμε πως ένα ακόμα πολύ μεγάλο έκταση θα μπορούσε λειτουργικά να αποσυμφορηθεί αν υπήρχε μια καλύτερη τακτοποίηση και καθαρισμός των υπερκείμενων αντικειμένων. Στο σύνολο σχεδόν του σταθμού υπάρχουν αντικείμενα τα οποία προφανώς δεν έχουν μετακινηθεί για πολύ καιρό και δεν έχουν κάποια λειτουργική σημασία.

Επίσης, ευδιάκριτη είναι και η έντονη παρουσία απορριμμάτων στις εγκαταστάσεις του σταθμού, αδρανών υλικών, παλιών εξαρτημάτων, σιδηροκατασκευών κ.τ.λ., που αν μη τι άλλο, καταλαμβάνουν σίγουρα ένα μεγάλο μέρος της επιφάνειας του και σίγουρα εμποδίζουν και την εύρυθμη λειτουργία του.

Όσον αφορά στον εμπορευματικό σταθμό ειδικότερα όπου επικεντρώνεται και η ανάπλαση η συνολική του έκταση ανέρχεται στα 7,7 στρέμματα περίπου από τα οποία 1.500 m² καταλαμβάνει το κεντρικό κτίριο με τις αποβάθρες και τα υπόλοιπα 6,2 στρεμ. αποτελούν αδόμητη επιφάνεια.

Αυτή η μεγάλη σχετικά έκταση στο νότιο τμήμα του, από την είσοδο επί της οδού Μελούνας μέχρι και το κεντρικό κτίριο είναι εντελώς αδιάθετη. Προφανώς κατά το σχεδιασμό του εμπορευματικού έχει ορθά προβλεφθεί ένα μεγάλο μέρος του έκτασης

για της ανάγκης φορτοεκφορτώσεων για στάθμευση φορτηγών, εξοπλισμού κλπ. Ωστόσο, μετά την αποβιομηχάνιση που υπέστη ο Βόλος κατά τη δεκαετία του '80, τη μείωση της δραστηριότητας του εμπορικού λιμένα καθώς και τη γενικότερη μείωση της σημασίας των σιδηροδρομικών συνδέσεων στον ελλαδικό χώρο, ο εμπορευματικός σταθμός βρίσκεται σε σχετική αχρηστία.

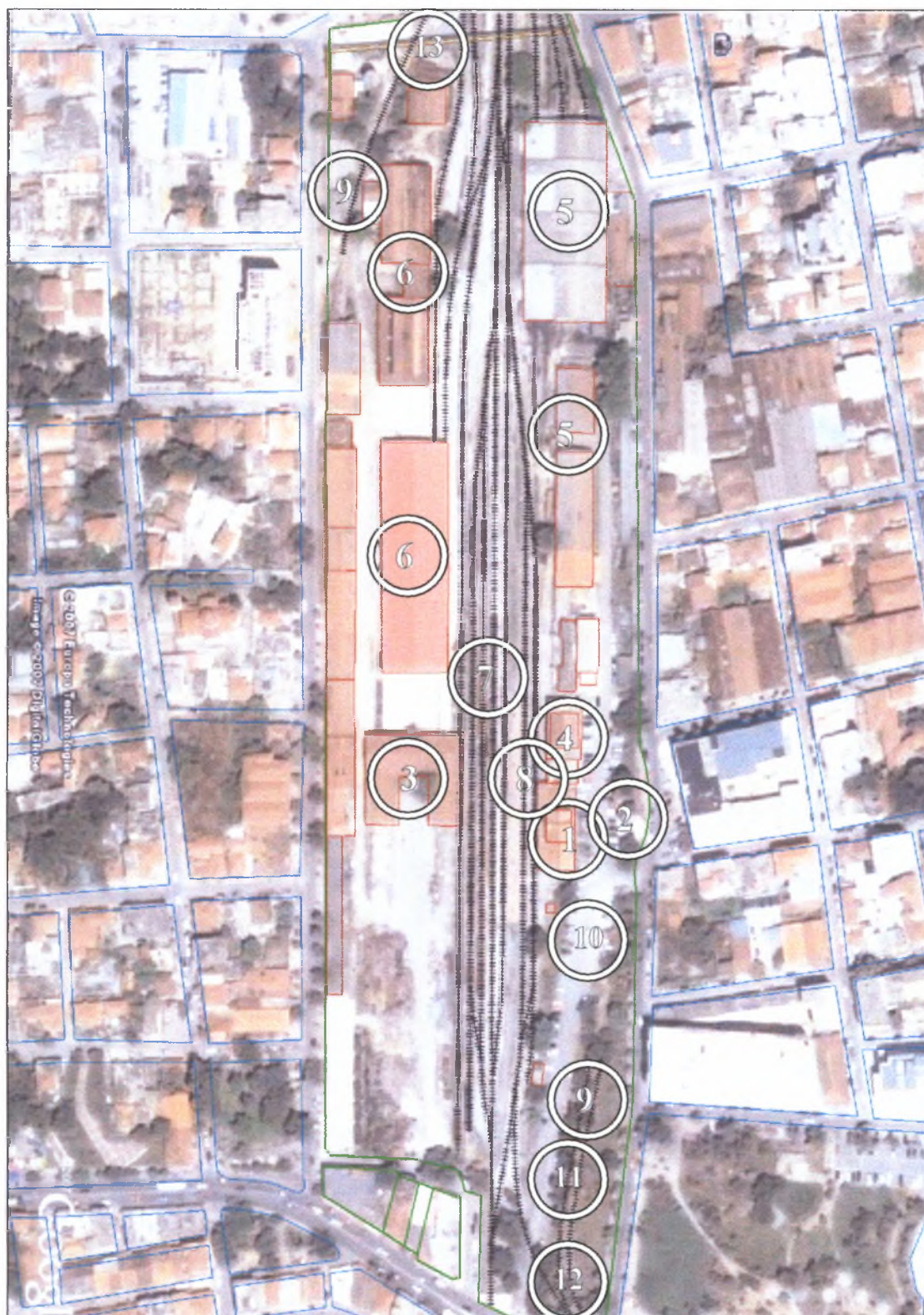
Έτσι το νότιο τμήμα του εμπορευματικού σταθμού σήμερα λειτουργεί ως χώρος απόθεσης άχρηστων αντικειμένων, απορριμμάτων και αδρανών υλικών, όπως παλαιά εξαρτήματα τρένων, σιδηροκατασκευές, αυτοκίνητα, μπάζα κ.τ.λ. Ακόμα και η διαμόρφωση του χώρου είναι ανεπαρκής, καθώς μόνο ένα μικρό τμήμα του έχει τσιμεντόστρωση και το υπόλοιπο τμήμα είναι ακόμα χωμάτινο, αποτελώντας επιπλέον πηγή ρύπων στην ήδη βεβαρημένη από τον εμπορικό λιμένα περιοχή των Παλαιών, ενώ η συγκέντρωση σκουπιδιών αποτελεί και εστία μόλυνσης για την γύρω περιοχή.

1.2.4.3 Οι Κτιριακές Εγκαταστάσεις

Στο χάρτη που ακολουθεί σημειώνεται η θέση και η λειτουργία των αντίστοιχων κτιριακών εγκαταστάσεων εντός του οικοπέδου του Σιδηροδρομικού Σταθμού που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο. Τα κτίρια (ή εγκαταστάσεις) αυτά είναι τα εξής:

1. Επιβατικός Σταθμός και Μουσείο Σιδηροδρόμων
2. Άγαλμα Αθηνάς και προτομή Βασιλέως Γεωργίου
3. Εμπορευματικός Σταθμός
4. Λέσχη Σιδηροδρομικών Υπαλλήλων, Διοικητικές Υπηρεσίες (Κτίριο Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων)
5. Εγκαταστάσεις Συντήρησης και Αποθήκευσης Μηχανολογικού Εξοπλισμού
6. Εγκαταστάσεις Εργοστασίου Επισκευής Επιβατάμαξων
7. Σιδηροδρομικές Γραμμές Επιβατικών Τρένων
8. Σιδηροδρομικές Γραμμές Εμπορευματικών Τρένων
9. Ακυρωμένες Σιδηροδρομικές Γραμμές και Τροχιόδρομοι
10. Χώρος Στάθμευσης
11. Πάρκο
12. Έξοδος Σιδηροδρομικής Γραμμής προς Εμπορικό Λιμένα
13. Πεζογέφυρα οδού Παγασών

Σχέδιο 2. Κτιριακές Εγκαταστάσεις Ο.Σ.Ε.



Πηγή: Υπόβαθρο GoogleEarth, ίδια επεξεργασία

1.2.4.4 Η λειτουργία του Σιδηροδρομικού Σταθμού

Οι σιδηροδρομικές γραμμές που είναι συνδεδεμένοι με το Σταθμό του Βόλου είναι οι εξής⁴¹:

- Βόλος – Βελεστίνο – Λάρισα: λειτουργεί μία γραμμή κανονικού εύρους (1,44 μ.)
- Βόλος – Βελεστίνο – Παλαιοφάρσαλος: υπάρχει μία μετρική (1 μ.) γραμμή που δεν λειτουργεί
- Βόλος – Βελεστίνο: λειτουργούν δύο γραμμές, μία κανονικού εύρους (1,44 μ.) και μία μετρική (1 μ.)
- Βόλος – Μηλιές: λειτουργεί εν μέρει μία γραμμή στενού εύρους (0,60 μ.)

Να συμπληρώσουμε ακόμα σε αυτό το σημείο ότι η γραμμή Βόλος – Παλαιοφάρσαλος δεν προβλέπεται να επαναλειτουργήσει. Συγκεκριμένα, η γραμμή αυτή έχει την προοπτική σύνδεσης της Θεσσαλίας με την Ήπειρο με την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκας - Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας. Ωστόσο για το σκοπό αυτό απαιτείται απαραίτητα η αναβάθμιση της γραμμής αυτής, η οποία θα αποτελέσει τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου - Ηγουμενίτσας. Επίσης, η προοπτική σύνδεσης της Δυτικής Μακεδονίας με την Καλαμπάκα με κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκας - Γρεβενών - Κοζάνης ενισχύει την αναγκαιότητα αυτή, αφού δίνει τη δυνατότητα σύνδεσης του λιμανιού του Βόλου και του νομού γενικότερα με τη Δυτική Μακεδονία και τα βόρεια σύνορα⁴².

1.2.4.4.1 Επιβατική Κίνηση

Η βασική – και μοναδική αν δεν λάβουμε υπόψη τις μετεπιβιβάσεις - γραμμή η οποία αποτελεί και την οικονομική βάση του Σ.Σ. Βόλου είναι φυσικά η γραμμή Βόλου - Λάρισας. Η γραμμή αυτή περιλαμβάνει 16 δρομολόγια ημερησίως (16 προς Λάρισα από Βόλο και 16 προς Βόλο από Λάρισα). Η διαδρομή κρατάει περίπου 1 ώρα και οι αμαξοστοιχίες είναι της τάξεως των 144 θέσεων (συνολικά και όχι για τα δρομολόγια Intercity).

⁴¹ Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 174-175

⁴² Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 7/73-74

Όσον αφορά στην επιβατική κίνηση, παρακάτω παραθέτουμε το σύνολο των επιβατών στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Βόλου για τις χρονιές 2005 και 2006:

Πίνακας 5: Επιβάτες στην Γραμμή Βόλου-Λάρισας από τον Σ.Σ. Βόλου 2005 (και χιλιομετρικές αποστάσεις για Α' και Β' θέσεις αντίστοιχα

Κωδικός	Σταθμός Προορισμού	Δεδομένα	Σύνολο
0238	ΛΑΡΙΣΑ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	142160
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	1160
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	8698888
0241	ΧΑΛΚΗ Λ-ΒΟΛ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	393
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	19700
0243	ΜΕΛΙΑ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	44
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	1949
0244	ΧΣ 18+370 ΛΑΡΙ-ΒΟΛΟ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	52
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	2238
0245	ΚΥΨΕΛΗ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	983
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	114
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	37060
0246	ΧΣ 19+400 ΛΑΡΙ-ΒΟΛΟ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	30
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	1260
0247	ΑΡΜΕΝΙΟΝ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	4655
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	148960
0248	ΣΤΕΦΑΝΟΒΙΚΕΙΟ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	1296
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	28
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	36645
0249	ΡΙΖΟΜΥΛΟΣ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	26
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	596
Σύνολο Επιβατών			149.639

Πηγή: ΟΣΕ, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 6: Επιβάτες στην Γραμμή Βόλου-Λάρισας από τον Σ.Σ. Βόλου 2006 (και χιλιομετρικές αποστάσεις για Α' και Β' θέσεις αντίστοιχα

Κωδικός	Σταθμός Προορισμού	Δεδομένα	Σύνολο
238	ΛΑΡΙΣΑ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	129083
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	795
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	7898990
241	ΧΑΛΚΗ Λ-ΒΟΛ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	333
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	16689
243	ΜΕΛΙΑ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	40
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	1770
244	ΧΣ 18+370 ΛΑΡΙ-ΒΟΛΟ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	72
		Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0

	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	3099
245 ΚΥΨΕΛΗ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	837
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	31661
246 ΧΣ 19+400 ΛΑΡΙ-ΒΟΛΟ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	9
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	378
247 ΑΡΜΕΝΙΟΝ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	4662
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	149184
248 ΣΤΕΦΑΝΟΒΙΚΕΙΟ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	1443
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	28
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	40792
249 ΡΙΖΟΜΥΑΘΣ	Άθροισμα από ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	34
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Α	0
	Άθροισμα από ΧΛΜ ΕΠΙΒ Β	779
Σύνολο Επιβατών		136.513

Πηγή: ΟΣΕ, ίδια επεξεργασία

Όπως φαίνεται από τους πίνακες, τις χρονιές 2005 και 2006 η επιβατική κίνηση μειώθηκε κατά -9,6%. Πολύ σημαντική μείωση, αλλά ωστόσο δεν μπορούν να εξαχθούν να βγάλουμε αξιόπιστα αποτελέσματα με μόνο αυτές της δύο χρονιές καθώς το 2006 είχε κατεδαφισθεί η γέφυρα του Βελεστίνου και τα δρομολόγια δεν πραγματοποιούνταν κανονικά.

1.2.4.4.2 Εμπορευματική Κίνηση

Δυστυχώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για την διακίνηση των εμπορευμάτων στον Εμπορευματικό ΣΣ. Αυτό δεν συμβαίνει λόγω πιθανής άρνησης των διοικούντων να παράσχουν τα αντίστοιχα δεδομένα, αλλά λόγω συνολικής απουσίας μηχανογράφησης των μεταφερόμενων αγαθών.

Άτυπα και μετά από προφορική συνέντευξη με τους προϊσταμένους, στο Σιδηροδρομικό Σταθμό φθάνουν αυτή τη στιγμή 1 ή 2 δρομολόγια κάθε μέρα, αλλά το συνήθως φαινόμενο είναι να καταφθάνει μία και μόνο φορτηγάμαξα κάθε μεσημέρι. Το πλήθος το βαγονιών ποικίλει, και κυμαίνεται από 2 μέχρι και 17 αλλά σε πολύ σπάνιες περιπτώσεις όπως κατά την μεταφορά scrap.

Σύμφωνα με επιτόπια έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε 1 βδομάδα του Σεπτεμβρίου ο κυρίαρχος αριθμός βαγονιών ήταν δύο. Άλλωστε, στο σταθμό δεν υπάρχει σύστημα φορτο-εκφόρτωσης (θυμίζουμε ότι υλικά χύδην εξυπηρετούνται από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού) οπότε η διακίνηση προϊόντων περιορίζεται σε μερικά

δέματα κυρίως με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μεγάλου όγκου (για παράδειγμα μπουριά εστιών) καθώς το κόμιστρο αναλογεί με το βάρος των εμπορευμάτων.

1.2.5 Οι κατευθύνσεις των ανώτερων Επιπέδων Σχεδιασμού για το Σιδηροδρομικό Σταθμό Βόλου

1.2.5.1 Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας

Στο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας υπάρχουν αρκετές αναφορές για τη σημασία της σιδηροδρομικής υποδομής στις εναλλακτικές μεταφορικές συνδέσεις του νομού και ιδιαίτερα στην ανάπτυξη του μεταποιητικού κλάδου.

Γενικότερα το αναπτυξιακό σχέδιο προωθεί την ενδυνάμωση των διαπεριφερειακών συνδέσεις, με την επαν-ενεργοποίηση της γραμμής Βόλου – Παλαιοφαρσάλων (μέχρι την Καλαμπάκα) και στη συνέχεια τη σιδηροδρομική σύνδεση του Βόλου με Κοζάνη και Ηγουμενίτσα, που αποτελεί και μέρος των σχεδίων του Ο.Σ.Ε.

Επίσης σημαντικό για την ανάπτυξη του διπόλου Βόλου – Λάρισας θεωρεί τον εκσυγχρονισμό της γραμμής Βόλου-Λάρισας με την αναβάθμισή της σε ταχεία ηλεκτροδοτούμενη σιδηροδρομική σύνδεση με τη μορφή ενός προαστιακού σιδηρόδρομου.

Αναφορικά με το εσωτερικό του νομού αναφέρεται και στην προοπτικής επέκτασης των σιδηροδρομικών συνδέσεων με τον Αλμυρό (βασικώς την ΒΕΠΕ Αλμυρού) καθώς και το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου. Όσον αφορά την μεταφορά εμπορευμάτων ειδικότερα, προτείνεται η σύνδεση των βιομηχανικών περιοχών με εσωτερικό κλάδο, ώστε να είναι δεδομένη η δημιουργία μιας σταθερής και σοβαρής εναλλακτικής μεταφορικής διεξόδου στην μεταφορά πρώτων υλών και τελικών προϊόντων.

Τέλος αναφέρεται και στη σημασία της μουσειακής σιδηροδρομική κληρονομιά του Βόλου ως μέσο για την τουριστική ανάπτυξη του νομού (π.χ. Τρενάκι Πηλίου, Μουσεία Σιδηροδρόμων κ.λπ.)

Συμπερασματικά, η λογική του ΣΧΑΜ είναι λίγο πολύ η αποσύνδεση του εμπορικού λιμένα και κατά συνέπεια και του εμπορευματικού σταθμού από το κέντρο του Βόλου και η γενικότερη μεταφορά των μεταφορών του παραγωγικού κλάδου σε ένα ξεχωριστό δίκτυο, πιθανότατα το ενδεδειγμένο και από τη θέση ενός εμπορευματικού κέντρου. Η προοπτική αυτή συνάγει απόλυτα με τη απομάκρυνση του

Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού από τη σημερινή του θέση αλλά και γενικότερη λογική της ανάπλασης για την αξιοποίηση του Σιδηροδρομικού Σταθμού με διαφορετικά μέσα.

1.2.5.2 Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης ΠΣ Βόλου 2007-2013

Το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου κινείται ουσιαστικά στο ίδιο πλαίσιο με το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας, ωστόσο εξειδικεύει τις γενικές κατευθύνσεις και προτάσεις του, όπως είναι και φυσικό άλλωστε αναλογίζοντας την επικουρικότητα των σχεδίων.

Το ΣΧΑΒ αναφέρεται από τους σε δύο σχετικούς με το σιδηροδρομικό σταθμό άξονες παρέμβασης, πρώτον την μεταφορά του Σταθμού του ΟΣΕ σε νέα θέση και δεύτερον την ανάπτυξη διπλής γραμμής προαστιακού ηλεκτρικού τρένου Βόλου-Λάρισας παράλληλα με την επαναλειτουργία του Θεσσαλικού σιδηροδρόμου, που θα ενώνει τις Θεσσαλικές Πρωτεύουσες μεταξύ τους και με το Αεροδρόμιο Αγχιάλου.

Η πρώτη πρόταση περιλαμβάνει την μεταφορά του σταθμού στην είσοδο του Βόλου την κατάργηση των σιδηροδρομικών γραμμών εντός του αστικού ιστού και την αξιοποίηση του χώρου των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και τη σύνδεσή του με το (μελλοντικό) Τραμ. Με αυτό τον τρόπο η παρέμβαση αυτή σκοπεύει να επιτύχει την λειτουργική ενοποίηση του αστικού ιστού, την ενοποίηση της συνοικίας των «Παλαιών» αλλά και την επαναχρησιμοποίηση των ελεύθερων χώρων για πολιτιστικές χρήσεις (δημιουργία μουσείου σιδηροδρόμου, γραμμικού πάρκου κ.α.).

Επίσης, στο γενικότερο πλαίσιο επέκτασης και εκσυγχρονισμού των μεταφορών εντός και εκτός Βόλου, προτείνεται η δημιουργία γραμμής Τραμ, που θα συνδέει, αρχικά, την Αγρία με τις Αλυκές, καθώς και το κέντρο της πόλης με το σιδηροδρομικό σταθμό.

Πιο συγκεκριμένα, η παρούσα θέση δεν θεωρείτε σήμερα ικανοποιητική σύμφωνα με την ανάλυση του ΣΧΑΒ για τους εξής λόγους:

1. Η χάραξη που ακολουθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές διαιρεί την πόλη στα δύο, δημιουργώντας σοβαρά λειτουργικά προβλήματα και αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων στις ισόπεδες διαβάσεις, οι οποίες βρίσκονται σε πολυσύχναστα σημεία. Επίσης δημιουργούν περιβαλλοντικά προβλήματα (ηχορύπανση, οπτική ρύπανση) και υποβάθμιση των οικιστικών περιοχών που διασχίζουν. Γενικότερα, οι γραμμές δυσχεραίνουν την επικοινωνία, τη μετακίνηση και την

ομαλή ροή ανθρώπων και προϊόντων στην πόλη και έρχονται σε σύγκρουση με την ήπια οικιστική και περιβαλλοντική ανάπτυξη της πόλης.

2. Ο χώρος του σιδηροδρομικού σταθμού, περικλείει μια έκταση 75 στρεμμάτων στο κέντρο της πόλης, διαιρεί το κέντρο της υψώνοντας τείχη, αποκόπτει λειτουργίες, το οδικό δίκτυο και εμποδίζει την ενοποίηση, σύνδεση και ανάπτυξη της συνοικίας των Παλαιών
3. Ο σιδηροδρομικός σταθμός στη θέση που βρίσκεται δεν έχει δυνατότητα να προσφέρει ικανοποιητικές υπηρεσίες και συνδέσεις με την πόλη. Για παράδειγμα οι θέσεις parking που διαθέτει επαρκούν μόνο για το προσωπικό του ΟΣΕ και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες. Επίσης δεν υπάρχει καλή σύνδεση με τις γραμμές του Αστικού ΚΤΕΛ, γεγονός που αναγκάζει τους επιβάτες που θέλουν να χρησιμοποιήσουν διαδοχικά δημόσια μέσα μεταφοράς να περπατούν μια σημαντική απόσταση με τις αποσκευές τους.
4. Επιπλέον το ΣΧΑΒ θεωρεί πως η έκταση του σταθμού φιλοξενεί χρήσεις με πολύ χαμηλή προστιθέμενη αξία τόσο για τον ΟΣΕ, όσο και για την πόλη, ενώ θα μπορούσε να αποκτήσει άλλες πιο αποδοτικές χρήσεις, οι οποίες να αναδεικνύουν τα αρχιτεκτονικά στοιχεία των κτιρίων και να συμβάλλουν στην αναπτυξιακή στρατηγική της πόλης.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών κατατίθεται μια πρόταση με δύο σκέλη, με το πρώτο σκέλος να αφορά στην κατάργηση του τμήματος των σιδηροδρομικών γραμμών που διχοτομεί τη Ν. Ιωνία και το δεύτερο σκέλος να αφορά στην μεταφορά του Σταθμού του ΟΣΕ σε νέα θέση.

Όσον αφορά την κατάργηση του τμήματος των σιδηροδρομικών γραμμών που διασχίζει τη Νέα Ιωνία στο κείμενο γίνεται σαφές ότι η χάραξη που ακολουθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές διαιρεί την σημερινή πόλη στα δύο, δημιουργώντας σοβαρά λειτουργικά προβλήματα και αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων στις ισόπεδες διαβάσεις, οι οποίες βρίσκονται σε πολυσύχναστα σημεία του οδικού δικτύου. Έχουν καταγραφεί αρκετά ατυχήματα λόγω είτε απροσεξίας οδηγών που διασχίζουν τις γραμμές, είτε μη λειτουργίας των προστατευτικών μπαρών, λόγω διακοπής ρεύματος. Για τους παραπάνω λόγους το ΣΧΑΒ προτείνει την κατάργηση του τμήματος S των σιδηροδρομικών γραμμών, που διασχίζουν τη συνοικία Αγ. Σπυρίδωνα της Ν. Ιωνίας.

Το σχέδιο καταλήγει πως η σιδηροδρομική σύνδεση Βόλου – Λάρισας μπορεί να επιτευχθεί ταχύτερα μέσω του Σιδηροδρομικού Σταθμού Διαλογής και της υπάρχουσας χάραξης μικτής γραμμής, προς την Α΄ ΒΙ.ΠΕ. με χάραξη νότια της Ε.Ο. Μετά την Α΄

ΒΙ.ΠΕ., αλλά απαιτείται αναβάθμιση της μετρικής γραμμής και μικρή σήραγγα σε νέα χάραξη έως τον κόμβο του Σ.Σ. Λατομείου. Η πρόταση αυτή αναφέρεται και στην μελέτη του ΟΣΕ, «Σιδηροδρομική Γραμμή Λάρισας-Βόλου, Παράκαμψη Ν.Ιωνίας, Μελέτη Εφικτότητας Μάρτιος 1996».

Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος της πρότασης, δηλαδή τη μεταφορά του σιδηροδρομικού σταθμού σε νέα θέση, στην ευρύτερη περιοχή όπου βρίσκεται σήμερα ο Σ.Σ. Διαλογής του ΟΣΕ και μετατροπή του υπάρχοντος σε μουσείο σιδηροδρόμου, προτείνεται στο ΣΧΑΒ η μετατόπισή του Σ.Σ. σε μικρή απόσταση από τη σημερινή του θέση και σχεδόν πάνω στην οδό Λαρίσης. Η πρόταση κατατίθεται σε συνδυασμό με το σχέδιο ανάπτυξης ενός δικτύου σταθερής τροχιάς (ελαφρύ Τραμ), με σκοπό την αναβάθμιση της εικόνας της πόλης του Βόλου και την επίλυση των κυκλοφοριακών της προβλημάτων, σύμφωνα και με την εμπειρία από άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.

Το δίκτυο ελαφρύ Τραμ θα έχει αφετηρία τον νέο σταθμό του ΟΣΕ, (στην περιοχή του Σ.Σ. Διαλογής) και θα αξιοποιεί την υπάρχουσα σιδηροδρομική υποδομή της πόλης. Ο νέος Σταθμός θα διαθέτει εύκολη οδική πρόσβαση από τον Περιφερειακό και την οδό Λαρίσης και θα παρέχει δυνατότητα στάθμευσης και συνδυασμένων μεταφορών. Η πρόταση προϋποθέτει ότι ο νέος Σταθμός θα συνδεθεί ικανοποιητικά με το δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών του Αστικού και Υπεραστικού ΚΤΕΛ. Το τελευταίο θα μπορούσε να εξετάσει μακροχρόνια τη μετεγκατάσταση του στην ίδια περιοχή, η οποία βρίσκεται κοντά στον κόμβο του περιφερειακού με την Ε.Ο. Βόλου - Λάρισας. Τέλος αναφέρεται πως από τη νέα προτεινόμενη θέση, υπάρχει διακλάδωση σιδηροδρομικής γραμμής, παράλληλα με τον Ξηριά, για την εξυπηρέτηση του λιμένα (προβλήτας 4), απαιτείται όμως μελέτη ανισόπεδου κόμβου με την οδό Αθηνών και την μελλοντική επέκταση του Περιφερειακού.

Ανακεφαλαιώνοντας, σύμφωνα με το ΣΧΑΒ, η πρόταση για μεταφορά του Σ.Σ. σε νέα θέση στην είσοδο της πόλης έγκειται στα εξής πλεονεκτήματα:

- Εύκολη πρόσβαση από Λαρίσης, Περιφερειακό και άμεση σύνδεση Τραμ με το κέντρο της πόλης.
- Δυνατότητα στάθμευσης χρηστών, αναβάθμιση των υπηρεσιών του ΟΣΕ και συνεπώς επέκταση της χρήσης του τρένου από τους κατοίκους.
- Αποφυγή του κόστους κατασκευής ανισόπεδων κόμβων επί των οδών (Ζάχου, Μπότσαρη, Μελισσατικών), οι οποίες έχουν κριθεί απαραίτητες για λόγους ασφαλείας.
- Αναβάθμιση των οικιστικών περιοχών τις οποίες διασχίζουν οι γραμμές.

Άρση της διαίρεσης της πόλης και αναβάθμιση του κέντρου της.

Να συμπληρώσουμε πως αναφορικά με το σημερινό κεντρικό κτίριο του ΟΣΕ, αυτό θα μπορούσε σύμφωνα με την πρόταση να μετατραπεί σε Μουσείο Σιδηροδρόμου, δεδομένου ότι η περιοχή διαθέτει μια μοναδική σιδηροδρομική κληρονομιά η οποία αποτελείται από το παλιό Τραμ, το Τρενάκι του Πηλίου και την ιστορική γραμμή Παλαιοφάρσαλος – Βόλος, ενώ τα υπόλοιπα κτίρια του σημερινού Σταθμού μπορούν να αποκτήσουν χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού που να εντάσσονται στις λειτουργίες της ευρύτερης περιοχής.

Συμπερασματικά με την πρόταση αυτή του ΣΧΑΒ καταργούνται τα τείχη του ΟΣΕ στο κέντρο και οι φράχτες των σημερινών γραμμών και ενοποιούνται και αναβαθμίζονται οι δύο πλευρές της πόλης. Οι ελεύθεροι χώροι του σημερινού Σταθμού θα μετατραπούν σε πλατείες και πράσινο και θα ενωθούν με τα Παλαιά, την Πλατεία Ρήγα Φεραίου και την παραλία, δημιουργώντας ένα ενιαίο σύνολο. Στο τμήμα της γραμμής που καταργείται στη Νέα Ιωνία δημιουργείται ένα γραμμικό πάρκο. Έτσι, όπως χαρακτηρίστηκε θέτει το ΣΧΑΒ, αναβαθμίζεται το κέντρο της πόλης, αναβαθμίζονται οι υπηρεσίες του ΟΣΕ, προάγονται οι συνδυασμένες μεταφορές ενώ αίρεται και η διαίρεση της Ν. Ιωνίας, συμβάλλοντας στην αναβάθμιση των συνοικιών της.

Η δεύτερη πρόταση περιλαμβάνει την ανάπτυξη διπλής γραμμής προαστιακού ηλεκτρικού τρένου Βόλου - Λάρισας και επαναλειτουργία του Θεσσαλικού Σιδηροδρόμου, που θα ενώνει τις θεσσαλικές πρωτεύουσες μεταξύ τους και με το αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου.

Η ταχεία σιδηροδρομική σύνδεση του Βόλου με τη Λάρισα και τις δύο άλλες Θεσσαλικές Πρωτεύουσες είναι ένα από τα πιο κρίσιμα στοιχεία της αναπτυξιακής στρατηγικής της πόλης. Η σύνδεση αυτή θα επιτρέψει την αύξηση των οικονομικών, κοινωνικών, διοικητικών και επιστημονικών σχέσεων μεταξύ των τεσσάρων πόλεων και θα διευκολύνει την επισκεψιμότητα του Βόλου, ο οποίος μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο έλξης επισκεπτών σε όλη τη Θεσσαλική ενδοχώρα. Με δεδομένο ότι ο πληθυσμός των τριών άλλων πρωτευουσών υπερβαίνει τις 300 χιλιάδες κατοίκους και ο πληθυσμός της Θεσσαλίας αγγίζει το ένα εκατομμύριο, γίνεται σαφές ότι η διευκόλυνση της μετακίνησης και η ενίσχυση της συνοχής του Θεσσαλικού χώρου μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στην πόλη του Βόλου.

Η πρόταση έγκειται: (α) στην αναβάθμιση της σύνδεσης του Βόλου με την Λάρισα σε επίπεδο προαστιακού σιδηροδρόμου με υψηλές ταχύτητες, που απαιτεί

ηλεκτροκίνηση και διπλασιασμό του συνόλου της γραμμής, (β) στη σύνδεση της γραμμής με το αεροδρόμιο Αγχιάλου και τη ΒΕΠΕ Αλμυρού, (γ) τον συντονισμό των δρομολογίων Βόλου – Λάρισας – Αεροδρομίου με τα δρομολόγια της κεντρικής γραμμής Αθήνας-Θεσσαλονίκης και (δ) στην (πιο μακροπρόθεσμη) δημιουργία απευθείας δρομολογίων Βόλου – Λάρισας – Παλαιοφαρσάλων – Καρδίτσας – Τρικάλων – Καλαμπάκας για την άμεση και ταχεία σύνδεση των τεσσάρων πόλεων.

Η αναβάθμιση της γραμμής Βόλου – Λάρισας και η σύνδεση με το Αεροδρόμιο υλοποιείται με ηλεκτροκίνηση, διπλασιασμό του συνόλου της γραμμής, υψηλές ταχύτητες και νέους συρμούς. Η δράση καθιστά τις δύο πόλεις (Λάρισα-Βόλος) περιοχές καθημερινού ταξιδιού εργασίας (commuting areas), γεγονός που συμβάλλει στην προοπτική ανάπτυξης οικονομικού δίπολου. Διευκολύνει τις επιχειρηματικές σχέσεις, την κατανάλωση, δίνει δυναμική στην συμπληρωματικότητα των δραστηριοτήτων και διευκολύνει καθημερινές κινήσεις για λόγους αναψυχής. Ισχυροποιεί τον τουρισμό και καθιστά τις περιοχές πόλους έλξης οικονομικών δραστηριοτήτων εκτός της περιοχής (εγκατάσταση επιχειρήσεων, κλπ). Η ένταση της οικονομικής δραστηριότητας αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στο προϊόν και το εισόδημα των κατοίκων.

Τέλος ως συνοδευτική επίπτωση αναφέρεται ότι η αύξηση της χρήσης του σιδηροδρόμου θα σημαίνει μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων με συνέπεια την μείωση της εξ αυτών ρύπανσης και των αναλογούντων τροχαίων ατυχημάτων.

1.3 Συγκριτική Αξιολόγηση (Ανάλυση SWOT)

Σε αυτό το σημείο η μελέτη επιχειρεί να συνθέσει και να κωδικοποιήσει τα αποτελέσματα της ανάλυσης, συνοψίζοντας τόσο τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της περιοχής μελέτης όσο και τις εξωγενείς ευκαιρίες και απειλές σε μια ανάλυση SWOT. Μια τέτοια ανάλυση είναι πολύ σημαντική καθώς συμβάλλει στην διαμόρφωση των αναγκών και κατά συνέπεια των στόχων της προτεινόμενης ανάπλασης, γενικών ή ειδικών.

Στο πρώτο τμήμα του πίνακα περιγράφονται οι δυνατότητες (ή αλλιώς ισχυρά σημεία) σε αντιπαράθεση με τις αδυναμίες (ή αλλιώς αδύνατα σημεία) της περιοχής μελέτης, όπως προέκυψαν από την ανάλυση.

Στο δεύτερο τμήμα περιγράφονται οι ευκαιρίες σε αντιπαράθεση με τις απειλές που επηρεάζουν την περιοχή μελέτης μας. Σε αντιδιαστολή με τις δυνατότητες/αδυναμίες που αφορούν στα ενδογενή χαρακτηριστικά της περιοχής, οι ευκαιρίες/απειλές αναφέρονται στο εξωτερικό της περιβάλλον.

Πίνακας 7: Ανάλυση SWOT

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Υψηλός βαθμός κεντρικότητας της θέσης του Σιδηροδρομικού Σταθμού • Επαφή του Σιδηροδρομικού Σταθμού με τους βασικούς άξονες της Πόλης • Γειτνίαση με το λιμάνι και το παραλιακό μέτωπο • Ύπαρξη αδέσμευτων/αδιάθετων χώρων εντός του Σιδηροδρομικού Σταθμού • Υπάρχουσα σιδηροδρομική υποδομή (τροχιόδρομοι) εντός της πόλης • Συνέργια στην λειτουργία του Τραμ από τις ήδη διαμορφωμένες εγκαταστάσεις επισκευής και συντήρησης επιβατάμαξων • Σταθμός Διανομής που μπορεί να δεχτεί την μετεγκατάσταση του Εμπορευματικού Σταθμού • Γειτνίαση με μεγάλα συγκροτήματα καταστημάτων/διασκέδασης/ψυχαγωγίας (Old City, Συγκρότημα Τσαλαπάτα, πολυκινηματογράφος Village) που θα αυξήσουν την χρησιμότητα και την επιβατική κίνηση του τροχιοδρόμου • Ανάγκη για ενοποίηση του αστικού ιστού και επίλυση συγκοινωνιακών προβλημάτων • Ανάγκη για αναβάθμιση της αισθητικής του δομημένου περιβάλλοντος μεταξύ της «παλαιάς» και της «νέας» πόλης • Λειτουργία Μουσείου Σιδηροδρόμων στο κτίριο του Επιβατικού Σταθμού 	<ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη πόρων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση • Ελλειμματική δημοσιονομική διαχείριση στον Ο.Σ.Ε. • Μικρή επιβατική κίνηση ως αποτέλεσμα της έλλειψης ανταγωνιστικότητας της σιδηροδρομικής γραμμής • Μηδαμινή προστιθέμενη αξία από τις χρήσεις και τις συμπληρωματικές υπηρεσίες εντός του Σταθμού • Μικρή έως μηδαμινή εμπορευματική κίνηση ως αποτέλεσμα απαξίωσης των μέσων σταθερής τροχιάς αλλά και της θέσης του Εμπορευματικού Σταθμού • Αδυναμία προώθησης συνδυασμένων μεταφορών • Υποβάθμιση φυσικού περιβάλλοντος και δημιουργία οπτικής ρύπανσης • Υποβάθμισης αστικού περιβάλλοντος, παρεμπόδιση ή/και αυξημένα έξοδα υποδομών κυκλοφορίας και συγκοινωνιών, προβλήματα ασυνέχειας του αστικού ιστού

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Λειτουργία του Μουσείου της Πόλης σε θέση ακριβώς δίπλα στο σταθμό • Αδιάθετα βιομηχανικά κτίρια του Μηχανουργείου Γκλαβάνη και Καπναποθήκης Αλαμάνη κοντά στο Σ.Σ. που μπορούν να λειτουργήσουν ως πολιτιστικά κέντρα (π.χ. δημοτική πινακοθήκη) • Γειτνίαση με τη συνοικία των παλαιών που μπορεί να λειτουργήσει ως πόλος έλξης πολιτισμικού τουρισμού ή δικτύου σημείων πολιτισμικού ενδιαφέροντος 	<ul style="list-style-type: none"> • Απουσία αστικής συγκοινωνίας • Μικρός αριθμός θέσεων στάθμευσης

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Κεντροβαρική θέση του Βόλου στην Ελλάδα • Δίπολο Βόλου - Λάρισας και η προοπτική εγκατάστασης γραμμής υψηλής ταχύτητας • Αναζήτηση εναλλακτικών μεταφορικών συστημάτων σε αντιδιαστολή με τα οδικά που παρουσιάζουν μεγάλο βαθμό κορεσμού • Πόροι της Ε.Ε. μέσω του Δ' ΚΠΣ και των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών όπως το URBAN/TRANSURBAN • Δυνατότητα χρηματοδοτήσεων από τον ιδιωτικό τομέα μέσω ΣΔΙΤ για αστικές παρεμβάσεις • Ισχυρή πολιτική βούληση για την εγκατάσταση του Τραμ στο Βόλο • Σύνδεση του Τραμ με τις υπάρχουσες γραμμές Βόλου-Αγριάς και Λεχωνίων-Μηλεών • Τάσεις για ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών • Υψηλός ρυθμός ανάπτυξης του τουριστικού κλάδου • Η τουριστική κίνηση της περιοχής (Πήλιο, Σποράδες) • Η ιστορική/ αρχιτεκτονική κληρονομιά του Βόλου • Ολοκλήρωση βασικών υποδομών σε εξέλιξη (Περιφερειακός Νοσοκομείο, αποχέτευση, επεξεργασία βιομηχανικών λυμάτων) • Αξιοποίηση της Ολυμπιακής υποδομής • Εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Βόλου 	<ul style="list-style-type: none"> • Ελλιπής πολεοδομικό θεσμικό πλαίσιο και απουσία ολοκληρωμένων εργαλείων ανάπλασης • Ο χαμηλός βαθμός εξυπηρέτησης και της αποτελεσματικότητας των πολιτικών του Ο.Σ.Ε. • Κακή χρήση των πόρων της Ε.Ε. από την κεντρική κυβέρνηση. • Ο χαμηλός βαθμός αποτελεσματικότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης • Η μη αναβάθμιση και κατάργηση της γραμμής Βόλου –Παλαιοφάρσαλος • Η απουσία ενδοπεριφερειακής σύνδεσης των πρωτεύουσών των Νομών και του καθέτου άξονα Βόλος-Ηγουμενίτσα • Η υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος ως αποτελέσματα άλλων πολιτικών • Η σταδιακή απαξίωση της σημασίας του εμπορικού λιμένα στο Βόλο • Όξυνση προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης (διαμπερής κυκλοφορία, συμφόρηση κέντρου, κίνηση πεζών) • Αύξηση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και αστικού θορύβου (τάσεις)

2. Πρόταση Ανάπλασης στην Περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού

2.1 Σκοπός της ανάπλασης

Όπως αναφέρεται και στο προηγούμενο κεφάλαιο, τα τελευταία είκοσι χρόνια η ελληνική πολεοδομική πραγματικότητα γνώρισε άναρχες μορφές ανάπτυξης οι οποίες συνοδεύτηκαν στο επίπεδο της πόλης, από φαινόμενα ασυνέχειας και περιβαλλοντικής ετερογένειας. Όπως και στις περισσότερες ελληνικές πόλεις, αυτές οι διαδικασίες μετασχηματισμού της πόλης συχνά οδήγησαν σε νέκρωση της ιστορικής μνήμης, εξουδετερώνοντας τις αξίες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της παράδοσης και ευνοώντας την εμφάνιση χωρικών μορφών ασύμβατων με τα τοπικά χαρακτηριστικά.

Αποτελέσματα αυτής της οικονομικής αναδιάρθρωσης είναι και μια πληθώρα από πολεοδομικά ζητήματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπισθούν λαμβάνοντας ένα ήδη διαμορφωμένο περιβάλλον, όπως προβλήματα ασυνέχειας στο χώρο ή ζητήματα αστικών πιέσεων και λειτουργικών συγκρούσεων κατά τη διαχρονική αυτή εξέλιξη της πόλης.

Την ίδια στιγμή, το ελλιπές θεσμικό πλαίσιο, μια συγκεχυμένη αντίληψη των αναπτυξιακών και χωρικών σχεδίων τόσο από πλευράς διοίκησης όσο και πολιτών και η απουσία πολιτικής βούλησης και διαθέσιμων πόρων σημάδεψε την πρόσφατη περίοδο της ελληνικής πολεοδομικής εξέλιξης στο Βόλο.

Για αυτό ακριβώς το λόγο υπάρχει ανάγκη για εφαρμογή ολοκληρωμένων προγραμμάτων ανάπλασης σε αρκετές περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος όπου παρατηρούνται έντονα τέτοια προβλήματα. Για την επίλυση όμως αυτών των προβλημάτων πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι απαιτείται όχι μόνο η συνεργασία αλλά και η συνέργεια όλων των φορέων και διοικήσεων που εμπλέκονται, τόσο από το δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα.

Ένα τέτοιο θέμα που απασχολεί έντονα τη τοπική κοινωνία στις μέρες μας είναι η διευθέτηση του προβλήματος του Σιδηροδρομικού Σταθμού, κυρίως μετά και τα έντονα κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά ζητήματα που αντιμετωπίζει η πόλη αλλά και την εμφανιζόμενη -όλο και πιο κοντά- εφαρμογή συστήματος Τραμ στο Βόλο. Η σιδηροδρομική γραμμή που διατρέχει τον Βόλο και καταλήγει στον σιδηροδρομικό σταθμό του ΟΣΕ διαιρεί τον αστικό ιστό, δημιουργεί σημαντικά λειτουργικά προβλήματα με σωρευτικούς ρυθμούς και αποστερεί την πόλη από μια σειρά

δυνατότητες αστικής ανάπτυξης, ώστε να θεωρείται επιτακτική η ανάγκη ανάπλασης της περιοχής.

2.2 Στόχοι της Ανάπλασης

2.2.1 Βασικοί Στόχοι

Από την ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει πως η περιοχή μελέτης εμπεριέχει αρκετά πολεοδομικά ζητήματα που πρέπει να επιλυθούν καλύπτοντας παράλληλα τις ανάγκες που εμφανίζονται στο αστικό ιστό αλλά και στην ίδια την πολεοδομική πραγματικότητα της πόλης, όπως αυτή διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια. Σημαντική όμως πρέπει να είναι και η συμβολή της στην προώθηση των ισχυρών σημείων της περιοχής, δηλαδή των χαρακτηριστικών της εκείνων που προσδίδουν μια δυναμικότητα στην επέμβαση.

Αυτό γιατί σκοπός της ανάπλασης δεν είναι μόνο να δώσει λύσεις σε μια σειρά από ζητήματα που σχετίζονται με την παρουσία του Σιδηροδρομικού Σταθμού στο κέντρο της πόλης, αλλά ταυτόχρονα να ενδυναμώσει τα χαρακτηριστικά εκείνα που μπορούν να συμβάλουν στην αναπτυξιακή προοπτική της πόλης.

Εντούτοις λαμβάνοντας υπόψη τη λογική που έχει επικρατήσει στα περισσότερα αναπτυξιακά σχέδια των τελευταίων ετών, η επίλυση των προβλημάτων δεν πρέπει να είναι ο αυτοσκοπός της επέμβασης. Αυτό γιατί οποιαδήποτε παρέμβαση ή πρόταση για παρέμβαση έχει γίνει από την σκοπιά των προβλημάτων και όχι από τη δυναμική που περιέχει. Σε τελική ανάλυση, έμφαση πρέπει να δίνεται εξίσου στην ενδυνάμωση και ανάδειξη των ισχυρών σημείων της περιοχής όπως και στην αντιμετώπιση των μειονεκτημάτων της.

Καταλήγοντας, απώτερος στόχος της ανάπλασης σε αντίθεση με άλλα αναπτυξιακά σχέδια, δεν θα πρέπει να είναι η εξουδετέρωση των προβλημάτων που δημιουργεί ο Σιδηροδρομικός Σταθμός αλλά **η ομαλή ένταξη και ανάδειξή του στον αστικό χώρο.**

Σε αυτήν τη προοπτική, μπορούμε να πλαισιώσουμε τις ανάγκες που περιγράφονται στην ανάλυση S.W.O.T. σε τρεις βασικούς στόχους. Οι στόχοι αυτοί αντικατροπτίζουν το σκεπτικό της ανάπλασης και αποτελούν τη βάση για τη δημιουργία των ειδικών στόχων και κατά συνέπεια το σύνολο της παρέμβασης.

Βασικοί Στόχοι της Ανάπλασης

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Η άρση της ασυνέχειας του αστακού ιστού και η βελτίωση των συγκοινωνιακών συστημάτων 2. Η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και η ενδυνάμωση της κοινωνικοοικονομικής συνοχής της. 3. Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. |
|--|

2.2.2 Ειδικό Στόχοι (Άξονες Παρέμβασης)

Οι ειδικοί στόχοι εξειδικεύουν το περιεχόμενο των γενικών στόχων και αντανακλούν τις δράσεις της ανάπλασης τις οποίες και πρέπει να υλοποιήσει η τελική πρόταση. Στην επιλογή τους σταθμίζεται παράλληλα η αποτελεσματικότητα και η απόδοσή τους τόσο από πλευράς επιθυμητού αποτελέσματος όσο και από πλευράς κόστους.

Παρόλο που οι ειδικοί αυτοί στόχοι κινούνται μέσα στα πλαίσια των ειδικών στόχων, σε καμία περίπτωση δεν υπάρχει απόλυτη αντιστοιχία μεταξύ τους (ή τις δράσεις κατά το ίδιο σκεπτικό). Έτσι λαμβάνονται υπόψη και οι συνεργίες μεταξύ των αξόνων παρέμβασης και των επιμέρους δράσεων στην επίτευξη των στόχων της ανάπλασης.

Γενικά μπορούμε να διακρίνουμε οχτώ Ειδικούς Στόχους / Άξονες Παρέμβασης:

1. Εγκατάσταση Νέου Επιβατικού Σταθμού στον προς απομάκρυνση Εμπορευματικό Σταθμό.
2. Λειτουργία του Τραμ με την επαναχρησιμοποίηση των τροchioδρόμων από τη παλαιά γραμμή της λεωφόρου Λαμπράκη και σύνδεση της με τη γραμμή της οδού Φερρών.
3. Αντιμετώπιση της ασυνέχειας του αστικού ιστού με υπέργειο ανισόπεδο κόμβο στην οδό Παγασών.
4. Απομάκρυνση του Οικοδομικού Τετραγώνου 68 που βρίσκεται μεταξύ της οδού Λαμπράκη και της οδού Μελούνας.

5. Προσδιορισμός νέων χρήσεων και λειτουργιών με υψηλότερη προστιθεμένη αξία εντός του Σιδηροδρομικού Σταθμού.
6. Διαμόρφωση ενός δικτύου που να συνδέει τις δύο περιοχές που χωρίζει ο Σ.Σ. με έμφαση στις πολιτιστικές διαδρομές.
7. Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου, αξιοποίηση αδιάθετων χώρων.
8. Δημιουργία ενός αρχιτεκτονικού συνόλου που θα δεν θα υποβαθμίζει αλλά θα συνδυάζεται και θα αναδεικνύει την πολιτιστική ταυτότητα της περιοχής.

2.3 Οι Δράσεις και οι Αναμενόμενες Επιπτώσεις της Ανάπλασης

2.3.1 Ανάλυση των Προτάσεων

Αναφορικά με την ανάλυση των προτάσεων, οι δράσεις και οι αναμενόμενες επιπτώσεις της ανάπλασης για λόγους μεθοδολογίας θα αποτελέσουν συνάρτηση των ειδικών στόχων. Αυτό γιατί οι παραπάνω στόχοι εμπεριέχουν κατά μία έννοια τα αποτελέσματα που επιδιώκει η επέμβαση.

Σε αυτό το πλαίσιο αναλύεται παρακάτω πιο διεξοδικά το περιεχόμενο κάθε στόχου και οι επιπτώσεις του στην περιοχή μελέτης. Παράλληλα παραθέτονται οι λόγοι για τους οποίους η συγκεκριμένη στοχοθεσία εκτιμάται ότι θα αποδώσει τα αναμενόμενα αποτελέσματα καθώς και μερικές ενδεικτικές δράσεις και οι αναμενόμενες συνέργειες που μπορεί να υπάρξουν κατά την εκπλήρωση και των υπολοίπων στόχων.

1. Εγκατάσταση Νέου Επιβατικού Σταθμού στον προς απομάκρυνση Εμπορευματικό Σταθμό.

Ο στόχος αυτός περιλαμβάνει την εγκατάσταση του Σταθμού του Τραμ (ή αλλιώς το Νέο Επιβατικό Σταθμό) στον προς απομάκρυνση Εμπορευματικό Σταθμό που βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο του οικοπέδου ενώ ταυτόχρονα προβλέπεται η χρησιμοποίηση των υφιστάμενων υποδομών τροχιόδρομου στην πόλη. Με αυτό ο τρόπο εκτιμάται ότι θα απεμπλακεί ο Σ.Σ. από την υπάρχουσα σύνδεση με το λιμένα που, σύμφωνα και με τα αναπτυξιακά σχέδια της πόλης θα πρέπει να αποκτήσει επιβατικό χαρακτήρα.

Επίσης κατά την μετεγκατάσταση του προτείνεται η επαναχρησιμοποίηση των εγκαταστάσεων του εργοστασίου επισκευής επιβατάμαξων για τις ανάγκες συντήρησης

επισκευής και αποθήκευσης του μηχανολογικού εξοπλισμού του Τραμ⁴³. Έτσι επιτυγχάνεται και η αντιμετώπιση των προβλημάτων όχλησης της περιοχής από το συγκεκριμένο εργοστάσιο.

Όσον αφορά στον παλιό Εμπορευματικό Σταθμό ειδικότερα, προβλέπεται η διατήρηση της μορφής του υφιστάμενου κελύφους, που αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό βιομηχανικό κτίριο της εποχής του με σημαντικά αρχιτεκτονικά στοιχεία. Ωστόσο το κέλυφος θα επεκταθεί περίπου στο διπλάσιο του μεγέθους του καταλαμβάνοντας και ένα τμήμα του αδιάθετου χώρου που βρίσκεται μπροστά στο σταθμό.

Με αυτό το χώρο ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός μπορεί να καλύψει τις ανάγκες του επιβατικού σταθμού που βρίσκεται στο ακριβώς απέναντι κτίριο. Ο χώρος αυτός μπορεί να στεγάζει λειτουργίες όπως καταστήματα λιανικού εμπορίου, καφετέριες και εστιατόρια ή ακόμα και άλλες χρήσεις όπως νυχτερινή διασκέδαση. Επίσης με αυτό τον τρόπο αποδεσμεύεται και ο υπάρχον Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός που τώρα πια μπορεί να λειτουργήσει συνολικά και όχι μόνο ο 2^{ος} όροφος ως μουσείο σιδηροδρόμων.

Με τις αναδιαμόρφωση αυτή, ο ΟΣΕ ανακτά τη χρησιμότητα πολλών από τους χώρους του Σταθμού. Από τις λειτουργίες αυτές μπορεί να αντλήσει αρκετά έσοδα που πολύ πιθανόν να αντισταθμίσουν σύντομα το κόστος της επένδυσης. Η προοπτική αυτή γίνεται όλο και πιο πιθανή αν ο ΟΣΕ προχωρήσει και στην αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου-Λάρισας σε ταχεία ηλεκτροδοτούμενη διπλή γραμμή (προαστιακό) ή την (επανα-) λειτουργία της γραμμής Βόλος – Παλαιοφάρσαλος και την σύνδεση της σε μια γραμμή Βόλου Ηγουμενίτσας.

Έκτος από τη προστιθέμενη οικονομική αξία, η περιοχή αποκτά και ένα Μουσείο που θα αποτελέσει πόλο έλξης στην περιοχή. Γεγονός είναι πως η λειτουργία του επιβατικού σταθμού σε ένα τόσο σημαντικό κτίριο 120 ετών⁴⁴ θα επιβάρυνε σημαντικά την κατάσταση του και προκαλούσε αναπόφευκτα φθορές στο κτίριο. Παράλληλα, πολλά από τα εκθέματα που δεν χωρούσαν στο 2^ο όροφο θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν πολιτιστικά όπως για παράδειγμα η πρώτη ατμομηχανή «Volos» που βρίσκεται στο προαύλιο χώρο εκτεθειμένη στις καιρικές συνθήκες.

⁴³ Το εργοστάσιο επισκευής επιβατάμαξων μπορεί να λειτουργήσει σε νέα θέση όπως στο Σταθμό Διαλογής ή στο αμαξοστάσιο του Ο.Σ.Ε. στην Ν. Ιωνία (Πηγή: *Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Π.Σ. Βόλου 2007-2013, 2006*).

⁴⁴ Κτίριο σχεδιασμένο από τον Εβαρίστο Ντε Κίρικο το 1882, αρχιτέκτονα και πατέρα του γνωστού ζωγράφου Τζώρτζιο Ντε Κίρικο.

Για τη μετατροπή και μετεγκατάσταση του επιβατικού σταθμού όμως είναι επιβεβλημένη και η αναδιαμόρφωση των σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς στην πλευρά των του εμπορευματικού σταθμού (δυτικά) υπάρχουν 5 γραμμές για τις ανάγκες του, από τις οποίες οι περισσότερες δεν χρησιμοποιούνται σχεδόν ποτέ, ενώ στη πλευρά του επιβατικής αποβάθρας λειτουργούν οι 2 γραμμές της γραμμής Βόλου Λάρισας. Αξίζει να σημειώσουμε όμως ότι στην προοπτική αναβάθμισης των γραμμών που αναφέρεται παραπάνω, οι πέντε γραμμές που θα υπάρχουν θα αποτελεί αναγκαιότητα για το σταθμό καθώς θα υπάρχουν και αυξημένα δρομολόγια .

Βασικό σημείο αποτελεί και η αποκατάσταση και εκμετάλλευση του αδιάθετου χώρου μπροστά από τον Εμπορευματικό Σταθμό, ο οποίος χρησιμεύοντας ως χώρος φόρτωσης/εκφόρτωσης εμπορευμάτων σήμερα με την περιθωριοποίηση του σταθμού είναι εντελώς άχρηστος και ρυπαίνει κατά το μεγαλύτερο μέρος του το χώρο. Εκτός από την διαμόρφωση του, σημαντική είναι και η απομάκρυνση του τοίχου στην οδό Φερρών μέχρι και τον Εμπορευματικού Σταθμό, που αυτή τη στιγμή, παρά τα ενδιαφέροντα στοιχεία κατά μήκος του, είναι αρκετά αντιαισθητικός και εμποδίζει την ενοποίηση με τον αστικό ιστό.

2. Λειτουργία του Τραμ με την επαναχρησιμοποίηση των τροχιοδρόμων από τη παλαιά γραμμή της λεωφόρου Λαμπράκη και σύνδεση της με τη γραμμή της οδού Φερρών

Ο στόχος αυτός περιλαμβάνει τη χρησιμοποίηση των υφιστάμενων υποδομών τροχιόδρομου στην πόλη για τις ανάγκες λειτουργίας του Τραμ. Οι υφιστάμενες γραμμές του τροχιόδρομου αν και έχουν να χρησιμοποιηθούν σχεδόν μισό αιώνα, είναι ακόμα εκμεταλλεύσιμες.

Η υφιστάμενη πρόταση προβλέπει τη λειτουργία των τροχιόδρομων που βρίσκονται αυτή στο μέσο της νησίδας της λεωφόρου Λαμπράκη στο τμήμα που περνά μπροστά από την πλατεία Ρήγα Φεραίου και το δημαρχείο, και την είσοδό τους με δεξιά στροφή στο οικόπεδο του ΣΣ, από την νοτιοανατολική γωνία του (Παπαδιαμάντη με Λαμπράκη) και θα εισέρχεται στον αδιαμόρφωτο χώρο μπροστά από τον Εμπορευματικό Σταθμό.

Στο νότιο σημείο του προβλέπεται ακόμα να γίνει και μία στάση μπροστά από το Σταθμό, στο σημείο όπου σήμερα διέρχεται η οδός Μελούνας, για τις ανάγκες του

Σιδηροδρομικού Σταθμού, που σήμερα στερείτε συγκοινωνίας στην είσοδό του επί της οδού Παπαδιαμάντη.

Εκτός από τη διαμόρφωση του χώρου αυτού σε πλατεία, ένα μέρος του θα καταλαμβάνουν και η νέα χάραξη του Τραμ η οποία θα συνδέεται με την γραμμή που περνά από το δεξιό πεζοδρόμιο της οδού Φερρών μέχρι και το συγκρότημα πολυκινηματογράφων (Village Cinemas).

Η γραμμή αυτή είναι μετρική, και περνά από το δεξιό πεζοδρόμιο της οδού Φερρών όπως είναι η κατεύθυνσή της. Το πεζοδρόμιο έχει αρκετά μεγάλο πλάτος (4,5μ.) όπως έχει και η οδός Φερρών μεγάλο πλάτος (8μ.) και είναι μονόδρομος, οπότε θα μπορούσαμε να πούμε πως οι τεχνικές προδιαγραφές είναι αρκετά ευνοϊκές για τη λειτουργία της.

Με τη λειτουργία της γραμμής αυτής επιτυγχάνεται μία ακόμα σύνδεση στα αναδυόμενα εμπορικά συγκροτήματα της περιοχής καθώς και μια δεδομένη επιβατική κίνηση μπροστά από το cluster των εστιατορίων που βρίσκονται κατά μήκος της οδού Φερρών από την Αρχαία Αγορά, αναβαθμίζοντας και την προσπελασιμότητα της περιοχής. Επίσης σημαντικό είναι το γεγονός ότι το Τραμ θα περνά με αυτή τη γραμμή μπροστά και από το Μουσείο της Πόλης του Βόλου αναδεικνύοντας περισσότερο την λειτουργία του.

3. Αντιμετώπιση της ασυνέχειας του αστικού ιστού με υπέργειο ανισόπεδο κόμβο στην οδό Παγασών.

Ο ειδικός αυτός στόχος αναφέρεται στην κατασκευή υπέργειας σύνδεσης της οδού Παγασών πάνω από το Σιδηροδρομικό Σταθμό παράλληλα με την υφιστάμενη πεζογέφυρα ώστε να δημιουργηθεί μια νέας σύγχρονη σύνδεση που να μη διαρρηγνύει τον κυκλοφοριακό ιστό της πόλης και να αντιμετωπίζει μερικώς τη ασυνέχεια του αστικού ιστού λόγω των σιδηροδρομικών γραμμών από το χείμαρρο Κραυσίδωνα μέχρι και το παραλιακό μέτωπο.

Ο αστικός ιστός αυτήν τη στιγμή διακόπτεται από τη λειτουργία του ΣΣ στο Βόλο και μη λαμβάνοντας υπόψη τη Λεωφόρο Λαμπράκη που έτσι και αλλιώς δεν διακόπτεται από εν λειτουργία σιδηροδρομικές γραμμές, η μόνη σύνδεση εντός του Δήμου Βόλου είναι από την ισόπεδη διάβαση Ζάχου – Αλαμάνας στο σημείο που ο Κραυσίδωνας χωρίζει τη λεωφόρο 2^{α5} Νοεμβρίου και τη λεωφόρο Ειρήνης (Δήμος Ν. Ιωνίας).

Εκτός του ότι είναι η μοναδική διάβαση, είναι επίσης και ισόπεδη, αυξάνοντας το βαθμό επικινδυνότητας πρόκλησης σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων ειδικά σε περιπτώσεις διακοπής ρεύματος ή άλλων βλαβών. Επίσης μια ισόπεδη διάβαση εμποδίζει σημαντικά το ροή της κυκλοφορίας των οχημάτων ανά τακτά χρονικά διαστήματα, πράγμα που εκτός από τις άμεσες κυκλοφοριακές επιπτώσεις (bottleneck), δημιουργεί εκνευρισμό και αγανάκτηση στους οδηγούς επιβαρύνοντας ακόμα περισσότερο την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος.

Προσπάθειες για την επίλυση αυτού του προβλήματος έχουν γίνει αρκετές φορές στο παρελθόν με πιο σημαντική την Κυκλοφοριακή Μελέτη Βόλου (ΥΠΕΧΩΔΕ 1999) που προβλέπει την κατασκευή 3 ανισόπεδων κόμβων, σε αντίστοιχους κόμβους με το οδικό δίκτυο (οδοί Ζάχου, Μπότσαρη, Μελισσατικών). Οι κόμβοι αυτοί δεν έχουν κατασκευαστεί και είναι εξαιρετικά δύσκολο να κατασκευαστούν για τεχνικοοικονομικούς λόγους αλλά και λόγω παρόδιας δόμησης⁴⁵.

Σε κάθε περίπτωση ο δρόμος αυτός λόγω της στενότητάς του είναι μονόδρομος με κατεύθυνση δυτικά προς ανατολικά. Αυτό σημαίνει πως δεν υπάρχει άλλη σύνδεση με κατεύθυνση δυτικά εντός Βόλου, εκτός της Λεωφόρου Λαμπράκη που βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο. Αυτό καθιστά τη συγκεκριμένη οδική σύνδεση μοναδική διέξοδο της πόλης και κατά συνέπεια λόγω του κυκλοφοριακού της φόρτου να έχει φθάσει σε σημεία κορεσμού. Για αυτό το λόγο φαίνεται και επιβεβλημένη η τοποθέτηση οδικών πασσάλων ανάμεσα στα 2 ρεύματα κυκλοφορίας ώστε να αντιμετωπισθεί η παρόδια στάθμευση.

Το περιεχόμενο της πρότασης είναι η σύνδεση της οδού Παγασών με υπέργειο ανισόπεδο κόμβο στο σημείο όπου συναντά την οδό Παπαδιαμάντη, στο δυτικό άκρο του Σταθμού. Το πλάτος της οδού Παγασών σε εκείνο το τμήμα της πόλης είναι πολύ μεγάλο και αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας για κάθε κατεύθυνση και καιρική νησίδα. Για τεχνικοοικονομικούς λόγους προτείνεται μόνο η υπεργειοποίηση του ενός εκ των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας, αυτό με κατεύθυνση το εμπορικό συγκρότημα Old City. Το ρεύμα αυτό κυκλοφορίας, παρόλο το πλάτος του δρόμου παραμένει αναξιοποίητο καθώς ουσιαστικά οδηγεί σε αδιέξοδο, στο οικόπεδο του Σταθμού, οπότε η χρησιμότητα του είναι ελάχιστη.

Με αυτήν την συγκοινωνιακή ρύθμιση, δίνεται στην κυκλοφορία ένα ακόμα ρεύμα που δημιουργεί ένα εξωτερικό οδικό δακτύλιο γύρω από μια ανερχόμενη οικονομικά

⁴⁵ Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 139)

περιοχή, που έτσι και αλλιώς αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα προσπελασιμότητας. Γεγονός βέβαια είναι ότι στα αρνητικά συγκαταλέγεται η μείωση της σημασίας της οδού Φερρών, που δεν θα αποτελεί πια μοναδική οδική σύνδεση με την περιοχή αυτή αλλά στο σύνολο της ανάπλασης αυτό αντισταθμίζεται σημαντικά.

Η γενικότερη λογική πάντως είναι η αντιμετώπιση της ασυνέχειας του ιστού μέσω παρεμβάσεων στο οδικό δίκτυο παρά στις ίδιες τις σιδηροδρομικές γραμμές. Η υπογειοποίηση ή υπεργειοποίηση των γραμμών για τεχνικοοικονομικούς λόγους δεν φαίνεται να αποτελεί ένα εφικτό σενάριο, παρόλο που αποτελεί τον κανόνα στις περισσότερες αστικές περιοχές του Ευρωπαϊκού Χώρου που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα.

4. Απομάκρυνση του Οικοδομικού Τετραγώνου 68 που βρίσκεται μεταξύ της οδού Λαμπράκη και της οδού Μελούνας.

Ο σκοπός αυτής της παρέμβασης είναι διττός: από τη μία προωθεί την ενοποίηση του αστικού ιστού και ιδιαίτερα των ελευθέρων χώρων που βρίσκονται γύρω του και από την άλλη την απόδοση του συγκεκριμένου οικοπέδου στις ανάγκες λειτουργίας του Τραμ.

Για λόγους σπουδαιότητας αλλά και μεγέθους του εγχειρήματος, οι προβλεπόμενες δράσεις αποτελούν ξεχωριστό άξονα παρέμβασης στην ανάπλαση. Πρέπει να δοθεί το ανάλογο βάρος καθώς η ενεργητική πολεοδομία στο βαθμό που κατεδαφίζει υπάρχοντα κτίρια είναι πολύ σπάνια, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι θεσμικά και νομικά κάτι τέτοιο είναι επίσης πολύ δύσκολο να γένει.

Η κατεδάφιση αυτή συνιστάται στο γεγονός ότι το συγκεκριμένο Ο.Τ. εμποδίζει σημαντικά την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής, ιδιαίτερα από άποψη ενοποίησης του αστικού ιστού και αισθητικής του τοπιού.

Το εν λόγω οικοδομικό τετράγωνο περικλείεται από την λεωφόρο Λαμπράκη, την οδό Μελούνας, και την οδό Φερρών και βρίσκεται ακριβώς δίπλα στη Αρχαία Αγορά. Το Ο.Τ. είναι αρκετά μικρό και παραλληλόγραμμο με αποτέλεσμα να έχει μεγάλο πρόσωπο στο δρόμο, ενώ συνολικά περιλαμβάνει μόνο 5 κτίρια. Επίσης σημαντικό είναι ότι δεν υπάρχουν κατοικίες μεταξύ των διαμερισμάτων των κτιρίων αυτών.

Επί της λεωφόρου Λαμπράκη υπάρχουν καταστήματα λιανικού εμπορίου στους πρώτους ορόφους ενώ λειτουργεί και ένα νυχτερινό κέντρο διασκέδασης. Εκτός από το

τελευταίο, που σχετικά ως κτίριο είναι πιο καλοδιατηρημένο, τα υπόλοιπα 4 είναι αρκετά παλαιά κτίρια, ενώ το ένα είναι εντελώς εγκαταλελειμμένο.

Αν αναλογισθούμε και ο γεγονός ότι λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου της λεωφόρου Λαμπράκης, η δημοτική αρχή σκέφτεται σοβαρά το ενδεχόμενο πλήρους απαγόρευσης της στάθμευσης και στάσης στην περιοχή με την τοποθέτηση κυκλοφοριακών πασσάλων, τα καταστήματα θα έχουν μικρό κόστος να μετεγκατασταθούν, καθώς η παλαιά θέση τους δεν θα είναι πια τόσο ελκυστική.

Αυτό που προτείνεται από τη ανάπλαση είναι μερικοί από τους χώρους που θα δημιουργηθούν προς εκμετάλλευση στον Νέο Σ.Σ. από τον Άξονα 1 να δοθούν ως αντισταθμιστικά οφέλη στην κατεδάφιση των πέντε αυτών κτιρίων, δεδομένου ότι τα υφιστάμενα κτίρια έχουν χρήσεις κεντρικών λειτουργιών.

Συμπερασματικά, η απομάκρυνση των κτιρίων εκτός ότι θα συντελέσει στη δημιουργία νέου χώρου περίπου 1.526 m² θα έχει και πολλά πολεοδομικά οφέλη στην περιοχή καθώς θα συνδέσει ένα πλήθος χώρων που βρίσκονται γύρω από τον Σ.Σ. όπως την τον ίδιο τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, την Αρχαία Αγορά, το πάρκο Ρήγα Φεραίου στο Δημαρχείο και το παραλιακό μέτωπο. Σημαντικότερη είναι η απομάκρυνση του και από άποψη τοπίου, καθώς θα ελευθερώσει τη θέα τόσο προς Σ.Σ όσο και προς την συνοικία των Παλαιών (που βρίσκεται σε ύψωμα 12 περίπου μέτρων) συμβάλλοντας στην περαιτέρω ανάδειξή τους.

5. Προσδιορισμός νέων χρήσεων και λειτουργιών με υψηλότερη προστιθεμένη αξία εντός του Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Βασικός άξονας παρέμβασης για την οικονομική εφικτότητα της ανάπλασης είναι η οικονομική αξιοποίηση των χώρων του Σιδηροδρομικού Σταθμού με χρήσεις και παροχές υπηρεσιών εκτός των αυστηρά σιδηροδρομικών. Θυμίζουμε πως με τις παρεμβάσεις του Άξονα 1 προβλέπεται η κατασκευή κελύφους όπου και θα μεταφερθεί ο επιβατικός σταθμός εξ' ολοκλήρου, μαζί με το κεντρικό σταθμό του Τραμ, ενώ ο υπάρχον επιβατικός σταθμός θα λειτουργήσει σαν μουσείου σιδηροδρόμων και στους δύο ορόφους του.

Πιο συγκεκριμένα, από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό το οποίο είναι αποτελεί ένα κέλυφος 1.200 περίπου τετραγωνικών μέτρων δημιουργείται ένας χώρος περίπου

600τ.μ. στεγασμένων ανεξάρτητων χώρων⁴⁶ ο οποίος μπορεί να διατεθεί είτε προς ενοικίαση σε καταστήματα που θα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους κατά την αναμονή των επιβατών είτε σε άλλες χρήσεις που δεν θα συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία του Σ.Σ. αλλά θα είναι αυτόνομες, με εξωτερική είσοδο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα για την ανάγκη λειτουργίας τέτοιων επιπρόσθετων η συμπληρωματικών υπηρεσιών είναι π.χ. ο κεντρικός Σταθμός του Βερολίνου (όχι ως προς το περιεχόμενο αλλά ως προς το σκεπτικό λειτουργίας του, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει και σε μικρότερες κλίμακες), καθώς και το γεγονός ότι ο υφιστάμενος Επιβατικός Σταθμός δεν φιλοξενεί ούτε τα αυτονόητα και δεδομένα καταστήματα όπως π.χ. μια καφετέρια.

Συμπερασματικά, ο φορέας μπορεί να αντλήσει οικονομικά οφέλη και από τη αναβάθμιση του Μουσείου Σιδηροδρόμων στο οποίο σήμερα οι επισκέπτες περιορίζονται στους ελάχιστους, με την αναβάθμισή του και την επιβολή εισιτηρίου. Στο ίδιο σκεπτικό μπορεί να επιβάλει αντίτιμο στην λειτουργία του χώρου στάθμευσης, νότια του Σταθμού, το οποίο σήμερα είναι εντελώς αναξιοποίητο καθώς επιτρέπεται η πρόσβαση μόνο στο προσωπικό και στα ταξί και η ολιγόλεπτη στάση για τις ανάγκες των επιβατών.

6. Διαμόρφωση ενός δικτύου που να συνδέει τις δύο περιοχές που χωρίζει ο Σ.Σ. με έμφαση στις πολιτιστικές διαδρομές.

Η πρόταση προωθεί την ανάπτυξη της πολιτιστικής και τουριστικής ταυτότητας των δύο περιοχών, «παλαιά» και «νέα», στην βάση που δημιουργείται ένα δίκτυο σημείων με πολιτιστικό χαρακτήρα και το οποίο πρέπει να αξιοποιηθεί με την κατάλληλη ενοποίηση. Η πρόταση της ανάπλασης περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις τμημάτων του οδικού δικτύου στα ενδεδειγμένα σημεία ή –στις περιπτώσεις που οι συγκεκριμένοι οδοί είναι μεγάλης κυκλοφοριακής σημασίας- την κατάργηση της ασφάλτου και την επίστρωση της με άλλα πιο παραδοσιακά ή/και καλαίσθητα υλικά όπως για παράδειγμα κυβόλιθους, την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων στα παλαιά καθώς και τη διαμόρφωση των περιβάλλοντων χώρων με την ανάλογη ιστορική ταυτότητα (συνέργια με τον άξονα 8).

⁴⁶ Τα υπόλοιπα 600 τ.μ. αποτελούν το παλαιό κτίριο και προβλέπεται ότι θα στεγάζουν βοηθητικούς χώρους ή χώρους προς εκμετάλλευση από τη διοίκηση του σταθμού.

Ο στόχος αυτός συνδέεται άμεσα και με τη λειτουργία της γραμμής του Τραμ (ειδικός στόχος 2) καθώς εκτός του ότι επιτυγχάνεται μια ακόμα δεν πρέπει να αγνοηθεί το γεγονός ότι το Τραμ περνά μπροστά από το Μουσείο της Πόλης. Το Μουσείο έχει ήδη δρομολογηθεί και η εγκατάσταση του στο τριώροφο κτίριο της καπναποθήκης Παπάντου σε συνδυασμό μάλιστα με το υπαίθριο εκθεσιακό χώρο που πρόκειται να γίνει στο προαύλιο χώρο του Μουσείου, θα προσδώσει ένα νέο πολιτιστικό χαρακτήρα στην διαδρομή πολιτισμικό που θα συμπληρώσει την ήδη σημαντική ιστορική ταυτότητα της συνοικίας των Παλαιών.

Οι παρεμβάσεις αυτές θα αναβαθμίσουν οικονομικά την συνοικία των παλαιών καθώς και μια δεδομένη επιβατική κίνηση μπροστά από το cluster των εστιατορίων που βρίσκονται κατά μήκος της οδού Φερρών από την Αρχαία Αγορά, αναβαθμίζοντας και την προσπελασιμότητα της περιοχής. Με αυτό τον τρόπο ενδυναμώνεται η λειτουργία κτιρίου Τσαλαπάτα-Village-Old City ως 'πολιτιστικής συστάδας' (cultural cluster) που, στην προοπτική σύνδεσης τους με το Τραμ, μπορεί να συνδεθεί μέσω αυτού με το Δημοτικό Θέατρο και το κτίριο Σπίρερ.

Επίσης στον άξονα από το συγκρότημα Τσαλαπάτα μέχρι και το κτίριο Σπίρερ υπάρχουν δύο ακόμα σημαντικά κτίρια μνημεία της βιομηχανικής παράδοσης του Βόλου που παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον. Το πρώτο είναι το πενταόροφο κτίριο της Καπναποθήκης Αλαμανή πίσω από το Δημαρχείο. Το κτίριο είναι σε αρκετά καλή κατάσταση προσφέρεται για πολιτιστικές χρήσεις ώστε να έχει εξετασθεί η περίπτωση να ανακαινισθεί και να λειτουργήσει εκεί η Δημοτική Πινακοθήκη. Το δεύτερο κτίριο είναι το συγκρότημα κτιρίων του Μηχανουργείου Γκλαβάνη, ακριβώς παράλληλα στο οικοπέδο του Σ.Σ. Οι εγκαταστάσεις του μηχανουργείου φθάνουν σε έκταση περίπου τα δύο οικοδομικά τετράγωνα, ενώ μετά την αναγκαστική επιτήρηση της επιχείρησης οι εγκαταστάσεις περιήλθαν στην κατοχή της Εθνικής Τράπεζας. Το σημαντικό είναι ότι το κτίριο αυτό μπορεί να λειτουργήσει με παρόμοιες χρήσεις από το συγκρότημα Τσαλαπάτα ως δεύτερος πόλος ανάπτυξης, έχοντας ως πλεονέκτημα και το γεγονός ότι οι θέση του είναι πιο κεντρική.

Αξίζει να προσθέσουμε σε αυτό το σημείο, σε συνάρτηση και με το πρώτο ειδικό στόχο αναφορικά με την αναβάθμιση της λειτουργία του Επιβατικού Σταθμού ως Μουσείου Σιδηροδρόμων, τα τουριστικά οφέλη στην προοπτική το δίκτυο του Τραμ να ενσωματώσει μια διαδρομή που να διασχίζει αυτά τα σημεία, με απώτερο σκοπό τη σύνδεση του με τη σιδηροδρομική γραμμή Αγριά - Βόλου και το Τρενάκι του Πηλίου

(γραμμή Λεχώνια - Μηλιές), καθώς και με το επίσης προτεινόμενο έργο αερομεταφορέα (τελεφερίκ) μέχρι την Πορταριά και τα Χάνια.

Οι δράσεις αυτές αν οργανωθούν κατάλληλα και επικουρηθούν από αυτά τα σημαντικά έργα μπορούν να προσφέρουν μια τεράστια αναπτυξιακή προοπτική στον τουρισμό όχι μόνο της περιοχής μελέτης αλλά και όλου του Βόλου και ιδιαίτερα του Πηλίου. Ειδικό βάρος πρέπει να δοθεί στην ενοποίηση του δικτύου από το Μουσείο Σιδηροδρόμων στο Σ.Σ. μέχρι και Σ.Σ. των Μηλεών, μια διαδρομή που θα προήγαγε τουριστικά εκτός από μια εναλλακτική και μοναδική διαδρομή το πλούσιο φυσικό περιβάλλον της περιοχής καθώς και τη συμβολή των ατμήλατων σιδηρόδρομων στην ανάπτυξη της πόλης.

Οι ατμήλατοι σιδηρόδρομοι γενικότερα μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό τουριστικό πόρο καθώς παρουσιάζεται ένα υψηλό εν δυνάμει τουριστικό ενδιαφέρον για επίσκεψη και περιήγηση, όχι μόνο από το γενικό τουρισμό που φθάνει στην περιοχή (ξένοι τουρίστες, Έλληνες εκδρομείς, εκδρομικοί σύλλογοι, ΚΑΠΗ, κ.λπ.) αλλά και από άλλες κατηγορίες ειδικού τουρισμού όπως:

- Σιδηροδρομικός τουρισμός
- Τουρισμός "βιομηχανικής αρχαιολογίας", λαϊκής κουλτούρας, αρχιτεκτονικής και της ζωγραφικής (αναφορικά με το Τζιόρτζιο ντε Κίρικο)
- Εκπαιδευτικός τουρισμός (σχολεία, φοιτητές Πολυτεχνείων, μηχανικοί, επαγγελματίες σιδηροδρομικοί)
- Φυσιολατρικός τουρισμός για τη γραμμή Λεχωνια- Μηλιές, (ή οικολογικός, περιπατητικός, ορειβατικός, περιηγητικός, χιονοδρομικός τουρισμός)

Εντούτοις, αυτή η πολυσυλλεκτική πελατεία διαμορφώνει παράλληλα και την ανάγκη για το ανάλογο marketing, προκειμένου να μεγιστοποιηθούν οι δυνατότητες τουριστικής αξιοποίησης του σιδηροδρόμου προς όφελος τόσο του φορέα εκμετάλλευσής του (άμεσα), όσο και της τοπικής οικονομίας του νομού Μαγνησίας γενικότερα. Το τραινάκι του Πηλίου έχει την τύχη να είναι διεθνώς γνωστό ως "επώνυμο τραίνο" (legend train), και μπορεί να έχει σημαντικές προοπτικές οικονομικής αξιοποίησης και συμβολής στην τουριστική και πολιτιστική ανάδειξη και ανάπτυξη της περιοχής του, ιδιαίτερα στο πλαίσιο ενός σχήματος συνεργασίας και σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, όπως και διαμορφώνεται από την ανάπλαση⁴⁷.

⁴⁷ Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας 2005, 7/74-75

7. Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου, αξιοποίηση αδιάθετων χώρων.

Στον άξονα αυτό περιέχονται η δημιουργία πλατειών, οι πεζοδρομήσεις και η ολοκλήρωση του πάρκου στην νοτιοανατολική γωνία του οικοπέδου του Σταθμού. Επίσης εκτός από τις παρεμβάσεις στο δομημένο περιβάλλον η δράση αυτή προβλέπει και το καλλωπισμό ορισμένων κτιρίων στον ευρύτερο χώρο του Σ.Σ. είτε άμεσα είτε έμμεσα.

Βασική συνιστώσα της διαμόρφωσης του περιβάλλοντος είναι η δημιουργία πλατείας έκτασης περίπου έξι στρεμμάτων μπροστά από τον Νέο Επιβατικό Σταθμό. Η πλατεία αυτή εκτός ότι θα αποτελέσει πολυσύχναστη στάση για τη γραμμή του Τραμ, προτείνεται να περιλαμβάνει και μια υπαίθρια έκθεση σιδηροδρομικών μνημείων όπως για παράδειγμα η ατμοκίνητη μηχανή «Volos» που αυτή τη στιγμή βρίσκεται αναξιόποιγη, κάθε άλλο παρά σε κοινή θέα, δίπλα στο κτίριο των θεσσαλικών σιδηροδρόμων.

Ένα ακόμα απαραίτητο σημείο είναι η κατάργηση των τοιχίων σε όλο το μήκος της νότιας πλευράς του Σταθμού από τον Επιβατικό Σταθμό στην οδό Παπαδιαμάντη την πλευρά της λεωφόρου Λαμπράκη και μέχρι το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό κατά μήκος της οδού Φερρών. Με αυτό τρόπο προωθείτε όχι μόνο η ενοποίηση των κοινόχρηστων χώρων από την Πλατεία Ρήγα Φεραίου μέχρι και την Αρχαία Αγορά αλλά και η άρση της κοινωνικής απομόνωσης του Σ.Σ. προς τους πολίτες.

Όσον αφορά την Πλατεία Ρήγα Φεραίου ειδικότερα, ο χώρος αυτός μέσα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της οργάνωσης του και του τρόπου ένταξής του στο δομημένο περιβάλλον ελάχιστα δρα ως μέσο σύνδεσης διαχωρισμένων τμημάτων της πόλης, και σε ακόμα μικρότερο βαθμό εξυπηρετεί την κεντρικότητά της. Επίσης, ακόμα και σε όρους αστικής «ζωής», η πλατεία έχει αποτύχει καθώς δεν καταφέρνει να έλξει ούτε καν το διερχόμενο πληθυσμό. Για τους παραπάνω λόγους προτείνεται η συνολική ανάπλαση ολόκληρης της πλατείας, ώστε μέσα από αυτήν την αναδιαμόρφωση να ενταχθεί επιτυχημένα στον αστικό χώρο.

Σημαντικό είναι να γίνει και έμμεση διαμόρφωση του χώρου και μερικών κτιρίων ειδικότερα με τον ανάλογο (νυχτερινό) φωτισμό. Ενδεδειγμένα κτίρια είναι (λόγω και του υψώματος πάνω στο οποίο βρίσκεται) η εκκλησία των Αγ. Θεωδώρων και το Μουσείο της Πόλης (καπναποθήκη Παπάντου).

Τέλος σημαντική είναι να γίνει μια νέα αρχιτεκτονική μελέτη για το κτίριο της Εφορίας Βόλου, το οποίο εκτός του είναι αισθητικά πάρα πολύ άσχημο, βρίσκεται

ακριβώς στο προσκήνιο της περιοχής. Λαμβάνοντας υπόψη και το κάκιστο φωτισμό του βράδυ, το συγκεκριμένο κτίριο θα πρέπει να αλλάξει τη μορφή του εκ βάθρων καθώς βρίσκεται σε σημείο που αποτελεί τη «βιτρίνα» της πόλης. Ένα ακόμα κτίριο είναι και αυτό του Λιμενικού Ταμείου (λόγω του όγκου του) αλλά δεν είναι τόσο άμεσα συσχετισμένο με την περιοχή μελέτης.

8. Δημιουργία ενός αρχιτεκτονικού συνόλου που θα δεν θα υποβαθμίζει αλλά θα συνδυάζεται και θα αναδεικνύει την πολιτιστική ταυτότητα της περιοχής.

Ο στόχος αυτός είναι οριζόντιος προς τους υπόλοιπους Άξονες Παρέμβασης και συνίσταται στην ενσωμάτωση εκείνων των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών στοιχείων που θα προάγουν και θα αναδεικνύουν την ιστορική και πολιτιστική ταυτότητα τόσο της περιοχής των Παλαιών όσο και του Σιδηροδρομικού Σταθμού και της μετα-βιομηχανικής εποχής.

Βασικά σημεία αυτού του άξονα θα πρέπει να είναι κατά πρώτο λόγο η διατήρηση μερικών πολεοδομικών χαρακτηριστικών και λειτουργιών και κατά δεύτερο η διατήρηση μερικών σημαντικών αρχιτεκτονικών συνόλων. Συγκεκριμένα, η ανάπλαση πρέπει να προωθήσει:

Αναφορικά με τη πολεοδομική ταυτότητα της περιοχής:

- Τη διατήρηση των χαμηλών συντελεστών δόμησης και του μέγιστου ύψους στην περιοχή των Παλαιών, όπως άλλωστε προβλέπεται και στο νομικό πλαίσιο που χαρακτηρίζει τον οικισμό παραδοσιακό.
- Μίξη χρήσεων τόσο κεντρικών λειτουργιών όπως λιανικό εμπόριο, διασκέδαση, ψυχαγωγία όσο και πολιτιστικών, διοίκησης και εκπαίδευσης. Σημαντικό είναι επίσης να ληφθούν μέτρα ώστε να μην υποστεί πιέσεις και εκδιωχθεί η κατοικία από την περιοχή από τις υπόλοιπες χρήσεις, για παράδειγμα να επεκταθούν οι δραστηριότητες νυχτερινής διασκέδασης σε βάρος της κατοικίας.
- Στην περιοχή ανατολικά του Σταθμού πρέπει να μειωθούν με τροποποίηση του πολεοδομικού σχεδίου οι υψηλοί συντελεστές δόμησης, τουλάχιστον αυτοί στα Ο.Τ. που γειτνιάζουν Σταθμό, ώστε να είναι πιο ομαλή η μετάβαση σε όρους δομημένου περιβάλλοντος από τη «παλαιά» στην «νέα» πόλη. Επίσης πρέπει με παρόμοιες παρεμβάσεις να χαρακτηρισθούν με πολιτιστικές χρήσεις μερικά σημαντικά κτίρια/οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής όπως η καπναποθήκη Αλαμανή και το Μηχανουργείο Γκλαβάνη.

Αναφορικά με τη αρχιτεκτονική φυσιογνωμία της:

- Επεμβάσεις στη μορφή των ελεύθερων χώρους εντός του Σταθμού μορφή των παλιών και των πεζοδρομιών ώστε να αντανακλούν την ιστορικότητα της περιοχής.
- Πεζοδρομήσεις και επιστρώσεις οδικού δικτύου με κυβόλιθους αντί για άσφαλο.
- Σιδηροδρομική ταυτότητα στα υπόλοιπα κτίρια του Σ.Σ., στα πλαίσια και της αρχιτεκτονικής του υφιστάμενου Επιβατικού Σταθμού που είναι σχεδιασμένος από τον Εβαρίστο Ντε Κίρικο και ανακαινίσθηκε πρόσφατα.
- Αναπλάσεις και νέες προτάσεις για πολιτιστικές χρήσεις στα κτίρια του μηχανουργείου Γκλαβάνη και της καπναποθήκης Αλαμανή.
- Ανάδειξη του Μουσείου Σιδηροδρόμων.
- Ανάδειξη του υπό κατασκευή Ιστορικού Μουσείου.
- Ανάδειξη αγάλματος της Αθηνάς και της προτομής του Βασιλέως Γεωργίου.
- Επέκταση των αρχιτεκτονικών στοιχεία στον τοίχο της οδού Φερρών σε όλο το μήκος των τοιχίων του Σιδηροδρομικού Σταθμού.

2.3.2 Παράθεση των Σχεδίων

2.3.2.1 Χρήσεις Γης - Πολεοδομική Οργάνωση⁴⁸

Γενικές Χρήσεις

Αναφορικά με τις ενδεδειγμένες χρήσεις γης, η ανάπλαση προτείνει στην περιοχή μελέτης 2 βασικούς άξονες κεντρικών λειτουργιών: τον άξονα της λεωφόρου 2^{αs} Νοεμβρίου και τον άξονα της λεωφόρου Λαμπράκη. Επίσης υπάρχει και ένας υπερτοπικός πόλος κεντρικών λειτουργιών που τοποθετείτε στη περιοχή του συγκροτήματος “Old City”, αλλά περιλαμβάνει και τον πολυκινηματογράφο “Village” και τους πολυχώρους του συγκροτήματος Τσαλαπάτα.

Ωστόσο ο άξονας της 2^{αs} Νοεμβρίου έχει βασικά εμπορικό χαρακτήρα λιανικού εμπορίου και πολυκαταστημάτων, σε αντίθεση με τον άξονα της λεωφόρου Λαμπράκης όπου βρίσκονται κυρίως καταστήματα φαγητού (τόσο “fast food” όσο και εστιατόρια κ.τ.λ.), και δραστηριότητες εμπορίου που προσανατολίζονται στον επαγγελματικό κλάδο.

Η Γενική Κατοικία είναι -όπως είναι φυσικό- η κυρίαρχη γενική χρήση, στην περιοχή μελέτης, όπως ήταν άλλωστε και παλαιότερα. Εξάλλου αυτή η μίξη χρήσεων (κατοικία, εμπόριο, διασκέδαση, πολιτισμός/αναψυχή) που παρατηρείτε στην περιοχή αναβαθμίζει και τη δυναμική του αστικού ιστού. Επίσης παραμένουν οι Σ.Δ. και οι λοιποί κανονιστικοί όροι δόμησης που ίσχυαν και παλαιότερα, όπως αυτοί διαμορφώθηκαν από το Π.Δ. του 1994. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι ο παρεμβατισμός σε ειδικές χρήσεις θα ήταν ανεδαφικός και λανθασμένος. Για αυτό το λόγο, η πρόταση περνάει και σε μερικά πιο τολμηρά σχήματα.

Ένα από αυτά και στο οποίο η πολεοδομική ανάπλαση στοχεύει την ιστορική αναδιαμόρφωση της περιοχής είναι η δημιουργία ενός ιστορικού κέντρου στο γεωγραφικό κέντρο της συνοικίας των παλαιών, πολύ κοντά στα όρια του παλαιού «κάστρου». Το κέντρο αυτό υπήρχε και παλαιότερα, αλλά η μόνη διαφορά από την υπόλοιπη πολεοδομική ενότητα ήταν στο μέγιστο ύψος (10,6). Η περιοχή αυτή που περιλαμβάνει 12 Ο.Τ. εκτός του γεγονότος ότι θα πεζοδρομηθεί σχεδόν στο σύνολό της (παραμένουν δύο βασικές αρτηρίες για τη συνδεσιμότητα της περιοχής) προτείνεται η

⁴⁸ Βλ. Χάρτη Π.1

χρήση Αμιγής Κατοικία, ώστε να διατηρηθεί ο χαρακτήρας της περιοχής. Ωστόσο, για να προσελκυστούν και πιο αποδοτικές χρήσεις η ανάπλαση προτείνει να επιτραπεί επιπλέον και η ειδική χρήση «Γραφεία».

Με αυτό τον σχεδιασμό προσδοκάτε έτσι, εφόσον τηρούνται οι αρχιτεκτονικές απαιτήσεις που απορρέουν από το χαρακτηρισμό της συνοικίας ως παραδοσιακό, να προσελκύσει επιχειρήσεις που θα προσανατολιζόνταν ως ένα βαθμό σε ένα πιο «εκλεπτυσμένο» περιβάλλον, κάτι που θα επέφερε σημαντική οικονομική προώθηση στην -κατά γενική ομολογία- φτωχή έως τώρα συνοικία.

Ειδικές Χρήσεις

Πλατείες

Αναφορικά με τις πλατείες της περιοχής, προτείνεται η ανάπλαση με ξεχωριστή μελέτη των πλατειών Ρήγα Φεραίου (Δημαρχείο), που σήμερα ο παραπάνω χώρος, μέσα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της οργάνωσης του και του τρόπου ένταξης στο περιβάλλον ελάχιστα δρα ως χώρος αναψυχής από του περιοίκους, και της πλατείας μπροστά από την Ψαραγορά, που με την απομάκρυνση των γραμμών μπορεί να αξιοποιηθεί σε πολλούς τομείς, όπως για παράδειγμα την εγκατάσταση εκεί μιας υπαίθριας βιολογικής λαϊκής αγοράς.

Επίσης, προτείνεται η αναδιαμόρφωση του χώρου μπροστά από τον υφιστάμενο επιβατικό σταθμό σε πλατεία, συμπεριλαμβάνοντας και το άγαλμα της Αθηνάς και την προτομή του βασιλέως Γεωργίου. Η πλατεία αυτή μπορεί για παράδειγμα να ονομασθεί Πλατεία Ντε Κίρικο, και να φιλοξενεί υπαίθρια εκθέματα, όχι μόνο του ίδιου αλλά και άλλων καλλιτεχνών.

Τέλος, ένα βασικό σημείο είναι και η εκκαθάριση και διαμόρφωση του χώρου μπροστά από τον υφιστάμενο εμπορευματικό σταθμό, έκτασης 6 περίπου στρεμμάτων, συμπεριλαμβανομένου και του Ο.Τ. που απαλλοτριώνεται ώστε να δημιουργηθεί έτσι ένας υπαίθριος χώρος

Η πλατεία αυτή μπορεί να ονομασθεί για παράδειγμα Πλατεία Σιδηροδρομικού Σταθμού, και εκτός από τη λειτουργική της σημασία ως κομβικό σημείο τόσο του Νέου Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού όσο και του Σταθμού Τραμ, μπορεί να αποκτήσει και πολιτιστική/ιστορική σημασία με την τοποθέτηση σε κεντρικό σημείο παλαιές ιστορικής σημασίας ατμομηχανές όπως η ατμομηχανή “Volos” που έτσι και αλλιώς αυτή τη στιγμή βρίσκεται στο ύπαιθρο αλλά μακριά από ανθρώπινη θέα.

Επαναλειτουργία εγκαταλελειμμένων κτιρίων για πολιτιστικές λειτουργίες

Υπάρχουν τρία κτίρια ή πιο συγκεκριμένα 2 κτίρια και ένα συγκρότημα κτιρίων στην περιοχή που αποτελούν απομεινάρια της βιομηχανικής ιστορίας του Βόλου. Τα κτίρια αυτά είναι όλα χωροθετημένα ανατολικά και πολύ κοντά στο Σ.Σ., καθώς στις αρχές του αιώνα και μέχρι και μεταπολεμικά οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούσαν το πιο σημαντικό μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων στο εσωτερικό της χώρας, οπότε η γειτνίαση μιας επιχείρησης με το Σιδηροδρομικό Σταθμό του Βόλου ήταν μια στρατηγικής σημασίας επιλογή για τους επενδυτές.

Από αυτή τη συγκέντρωση έχουν μείνει έως σήμερα η καπναποθήκη Παπάντου, η καπναποθήκη Αλαμανή, και το Μηχανουργείο Γκλαβανή. Όλα αυτά τα σημαντικά κτίρια, λόγω και της αρχιτεκτονικής του αλλά και της ιδιαίτερης ιστορικής τους σημασίας στην ανάπτυξη της πόλης θα πρέπει να διατηρηθούν και να αξιοποιηθούν, στεγάζοντας κυρίως διάφορες πολιτιστικές δραστηριότητες.

Αναφορικά με την καπναποθήκη Παπάντου, η πολιτιστική της αξία είναι δεδομένη για αυτό και είναι ήδη δρομολογημένη η ανακαίνιση του τριώροφου αυτού κτιρίου και η λειτουργία του ως Μουσείο της Πόλης (βλ. Σημεία Ενδιαφέροντος και Παράρτημα: Μουσείο της Πόλης).

Η καπναποθήκη Αλαμανή είναι επίσης ένα πενταόροφο κτίριο που βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση πίσω ακριβώς από το Δημαρχείο του Βόλου. Η ανάπλαση προτείνει την περεταίρω ανακαίνιση του και τη διαμόρφωσή του σε Δημοτική Πινακοθήκη.

Το συγκρότημα του μηχανουργείου Γκλαβανή αποτελεί τέλος αποτελεί ένα μεγάλο κεφάλαιο για την βιομηχανική παράδοση του Βόλου. Λόγω του μεγέθους του (περίπου 7 στρέμματα εγκαταστάσεων) αλλά και λόγω της κακής κατάστασης στην οποία βρίσκεται, προτείνεται η εκπόνηση ειδικής μελέτης τόσο για την επίλυση του ιδιοκτησιακού του καθεστώτος όσο και για την εκτίμηση της αποκατάστασης και αξιοποίησής του. Επειδή ένα τέτοιο εγχείρημα χρειάζεται σημαντικούς χρηματοδοτικούς πόρους και αρκετά μεγάλα κονδύλια, θα πρέπει να εξετασθεί και η αξιοποίηση του από άλλους οργανισμούς (για παράδειγμα Υπουργείο Πολιτισμού, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας) καθώς είναι δύσκολο να επωμισθούν τέτοιο κόστος οι δημοτικές αρχές.

Αθλητικές εγκαταστάσεις

Στην περιοχή που υπάρχει το γήπεδο της τοπικής ομάδας του Μαγνησιακού, καθώς και ένα γήπεδο ποδοσφαίρου 5X5 το οποίο ανήκει στην ίδια ομάδα, προτείνεται η απαλλοτρίωση του υφισταμένου γηπέδου και η μετεγκατάσταση της τοπικής ομάδας σε άλλο χώρο εκτός κέντρου, κοινή συναινέσει με τις δημοτικές αρχές. Αυτό γιατί ο χώρος αυτός μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να στεγαστούν μερικές από τις αθλητικές εγκαταστάσεις που ενδεχομένως να είναι αναγκαίες σε περίπτωση που ο Δήμος Βόλου αναλάβει τη διοργάνωση των Μεσογειακών αγώνων του 2013. Σε κάθε περίπτωση ο χώρος αυτός μπορεί να δοθεί στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ώστε να στεγάσει εκεί ασκητικές δραστηριότητες που θα προσφέρει στους φοιτητές και που σήμερα είναι μηδενικές.

Πανεπιστημιακές Εγκαταστάσεις

Στην περιοχή αυτή προτείνεται να ανακαινισθεί ο χώρος της παλιάς καπναποθήκης και να λειτουργήσει πλήρως ως νέα φοιτητική εστία για τους φοιτητές του Π.Θ. Έτσι θα λυθούν πολλά προβλήματα στέγασης των φοιτητών σήμερα καθώς οι θέσεις στο κτίριο ακριβώς απέναντι είναι πολύ περιορισμένες και δεν επαρκούν. Έτσι θα υπάρξει και χώρος για την φοιτητική λέσχη, που σήμερα συστεγάζεται μαζί με την προαναφερθείσα εστία στο πρώτο όροφο του κτίσματος, ώστε να αναπτυχθούν εκεί και άλλες δραστηριότητες εκτός από τη σίτιση (π.χ. κέντρο δικτύωσης, θέατρο κ.τ.λ.).

2.3.2.2 Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός⁴⁹

Ένας βασικός άξονας της παρέμβασης είναι η δημιουργία ανισόπεδου κόμβου που θα συνδέει τα δύο τμήματα της λεωφόρου Παγασών τα οποία αυτή τη στιγμή αποκόπτονται από τις σιδηροδρομικές γραμμές. Η δημιουργία αυτής της υπέργειας διάβασης οχημάτων παράλληλα με την υφιστάμενη πεζογέφυρα προτείνεται για λόγους απαιτούμενου χώρου να εξυπηρετεί μόνο το δεξί ρεύμα της κυκλοφορίας (από 2^{ας} Νοεμβρίου προς “Old City”), ώστε να ενισχυθεί το υπάρχον κυκλοφοριακό δίκτυο με μία ακόμη σύνδεση. Θυμίζουμε σε αυτό το σημείο πως η συγκεκριμένη κατεύθυνση

⁴⁹ Βλ. Χάρτη Π.2

εξυπηρετείτε μόνο από τη λεωφόρο Λαμπράκη καθώς η οδός Αρ. Ζάχου είναι μονόδρομος και έχει κατεύθυνση μόνο προς το κέντρο του Βόλου.

Δεύτερος βασικός σκοπός της ανάπλασης είναι η δημιουργία ενός δικτύου πεζοδρόμων που θα συνδέει τα αρκετά σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος της περιοχής, υφιστάμενα και προτεινόμενα. Έτσι θα υπάρχει, δια μέσου πια του Σιδηροδρομικού Σταθμού που άλλοτε αποτελούσε το μεγαλύτερο διαχωριστικό εμπόδιο ενοποιημένο δίκτυο του χώρου από το ιστορικό κέντρο των Παλαιών, το Μουσείο της Πόλης, την πλατεία του Σιδηροδρομικού Σταθμού, την πλατεία Ρήγα Φεραίου και μέχρι το κτίριο Σπίρερ και την Πανεπιστημιακή Βιβλιοθήκη. Εκτός από την πολιτιστική αξία αυτού του δικτύου, ο παραπάνω σχεδιασμός θα τονώσει οικονομικά και τις κεντρικές λειτουργίες των Παλαιών, ειδικά στο τομέα της διασκέδασης.

Δευτερεύοντας αλλά επιτακτικός άξονας αυτής της δράσης είναι και η πεζοδρόμηση του ιστορικού κέντρου της συνοικίας των Παλαιών, δηλαδή στα όρια του παλαιού «Κάστρου», ώστε να αναδειχθεί η ιστορικότητα της περιοχής. Ωστόσο για κυκλοφοριακούς λόγους η οδός Φερρών και η οδός Μητρ. Γρηγορίου παραμένουν ως έχουν αλλά αυτό δεν σημαίνει πως δεν μπορούν να στρωθούν λόγω χάρη με κυβόλιθους ή άλλα «φιλικότερα» από την ασφαλτο και πιο αισθητικά υλικά.

Παράλληλα με την ανάγκη της σύνδεσης της λεωφόρου Παγασών, η μελέτη καταδεικνύει και ένα ενδεικτικό σχήμα για τις κυκλοφορικές ρυθμίσεις που πρέπει να απορρέουν από αυτή τη παρέμβαση, δίνοντας έμφαση στην κυκλική πορεία γύρω από την περιοχή Τσαλαπάτα – Old City.

Σε ένα δεύτερο συγκοινωνιακό επίπεδο αναφορικά με την σύνδεση με την Ν. Ιωνία, προτείνεται η σύνδεσή της οδού Αρ. Ζάχου σε 2 σημεία με γέφυρα έως την απέναντι όχθη. Κατασκευαστικά, η γέφυρες αυτές υπάρχουν αλλά δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από αυτοκίνητα λόγω της στενότητάς τους (τουλάχιστον η μία) και έτσι με τη διεύρυνση τους θα υπάρχουν 2 ακόμα διέξοδοι προς μια κυκλοφοριακά απομονωμένη περιοχή (περιοχή Τσαλαπάτα - Old City).

2.5 Συμπεράσματα

Ένα αδιαμφισβήτητο ζήτημα είναι το γεγονός ότι η μεταπολεμική πραγματικότητα μετέβαλε δραστικά τα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα της ανάπτυξης και των αστικών δομών της πόλης του Βόλου. Η οικονομική αναδιάρθρωση και η παγκοσμιοποίηση που «επέβαλε» κατά κάποιο τρόπο την μακρά περίοδο αποβιομηχάνισης που γνωρίζει ακόμα και σήμερα η πόλη, δημιούργησε ανάγκες για νέες αστικές δομές και για νέους προσανατολισμούς στο σχεδιασμό της

Εντούτοις λαμβάνοντας υπόψη τη λογική που έχει επικρατήσει στα περισσότερα αναπτυξιακά σχέδια των τελευταίων ετών, η παρούσα μελέτη διαφωνεί με τη πρόταση για την απομάκρυνση του Σιδηροδρομικού Σταθμού, που θεωρείτε από πολλούς επιτακτική, και αυτό γιατί η επίλυση του ζητήματος έγινε με αντικείμενο τη δυναμική που περιέχει και όχι το κόστος παραμονής του στον αστικό ιστό.

Σε τελική ανάλυση η σκοπιά της παρούσας μελέτης είναι η έμφαση στην ενδυνάμωση και ανάδειξη των ισχυρών σημείων της περιοχής και η αντιμετώπιση των μειονεκτημάτων της.

Αυτή η προβληματο-κεντρική προσέγγιση που έχει επικρατήσει τα τελευταία χρόνια στην ελληνική πολεοδομική προσέγγιση έχει αγνοήσει πολλές από τις αναπτυξιακές προοπτικές του αστικού χώρου σε βάρος της δυναμικότητας του μετασχηματισμένου περιβάλλοντος, της ιστορικής παράδοσης και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της κάθε περιοχής.

Για αυτό το λόγο η ανάπλαση έθεσε ως σημαντικότερο μακροπρόθεσμο στόχο την ομαλή ένταξη και ανάδειξη του Σιδηροδρομικού Σταθμού στον αστικό χώρο. Η πρόταση έτσι, κινούμενη μεν στα πλαίσια του εφικτού αλλά προσπάθησε δε να είναι τολμηρή και καινοτόμα, τουλάχιστον ως προς τις παρεμβάσεις στο κτιριακό απόθεμα. Σε περιπτώσεις αναπλάσεων με τη μορφή συνεργασιών όμως η διαφορά μεταξύ μιας πετυχημένης και μιας αποτυχημένης ανάπλασης είναι πολύ λεπτή και η επιτυχία πολύ εύθραυστη. Το σημαντικότερο σε τέτοιες περιπτώσεις όπως αναφέρεται και στην διεθνή βιβλιογραφία είναι η επίτευξη της μέγιστης κοινωνικής συναίνεσης.

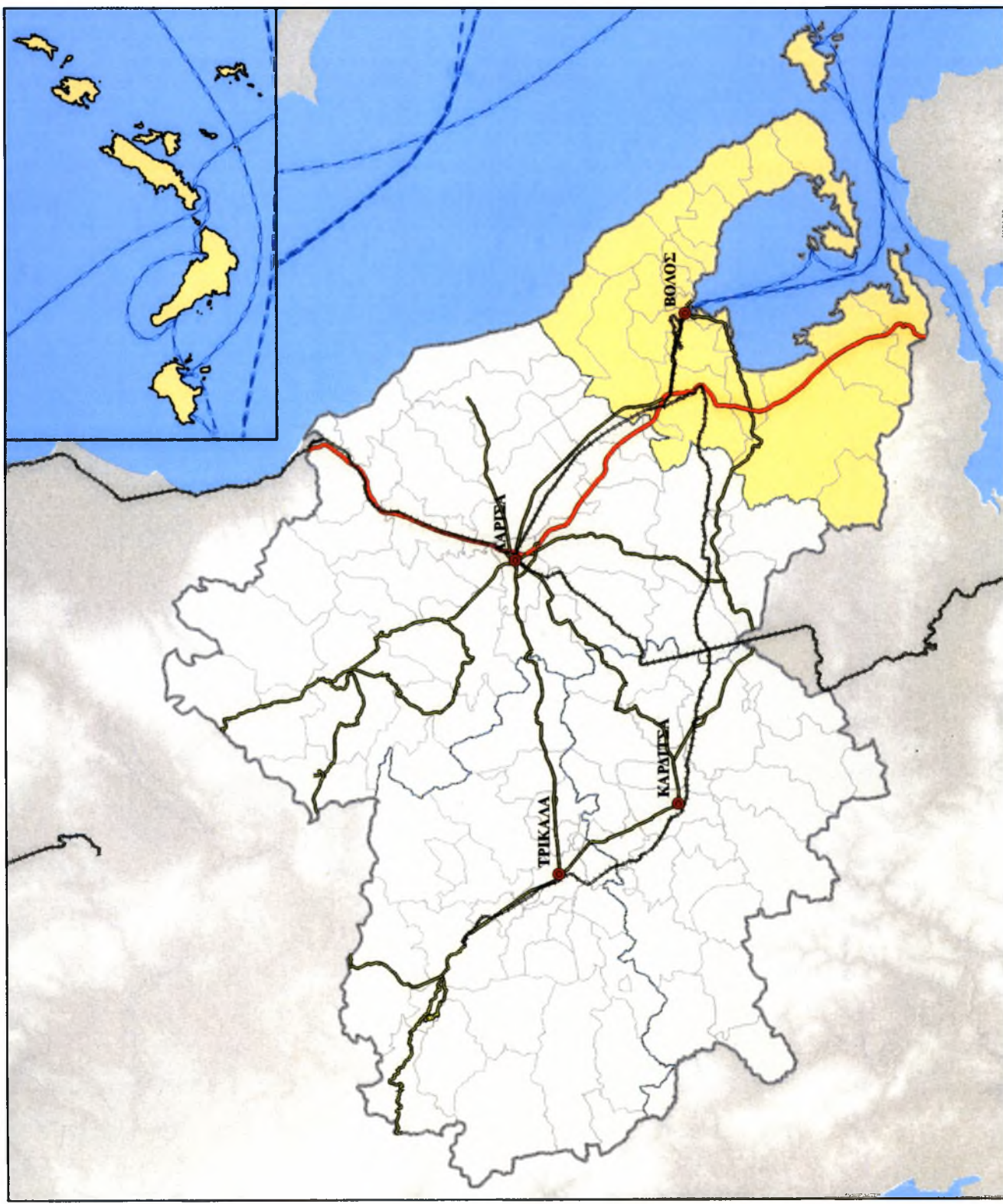
Εντούτοις όμως λόγω των σωρευμένων προβλημάτων που έχει προκαλέσει ο ΣΣ στην πόλη αλλά και λόγω της αυταρχικότητας που τον διακρίνει όταν εμπλέκεται με τα κοινά, υπάρχει μεγάλη αρνητικότητα των πολιτών στο πρόσωπο του, η οποία αντανάκλαται και στην χρησιμοποίηση του μέσου. Προς το παρόν υπάρχει μια διστακτικότητα, αλλά με το κυκλοφοριακό πρόβλημα του Βόλου να μεταβάλλεται σε

πραγματική «Λερναία Ύδρα», θα χρειαστούν πιο δραστικές αποφάσεις και τα περιθώρια διαβουλεύσεων σε κάποια φάση θα είναι πολύ μικρά, προς ζημία του οργανισμού.

Αναμφισβήτητα όμως, βασικό σημείο για να επιτύχει η ανάπλαση αυτή είναι η ίδια η πρωτοβουλία και συναίνεση του ΟΣΕ, η δράση του οποίου ακόμα και σε γενικότερο επίπεδο θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για την επιτυχία ή όχι της ανάπλασης. Σε τελική ανάλυση, καταληκτικός παράγοντας για την απόφαση του θα είναι ίσως, παρόλο που κάτι τέτοιο δεν πέτυχαν ούτε οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, η ανάληψη των Μεσογειακών Αγώνων από το Βόλο το 2013.

Παράρτημα

ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



Όρια Περιφέρειας
 Όρια Θεσσαλίας
 Νομός Μαγνησίας
 Όρια Ειμαύου
 Όρια Διθύνων
 ΟΙΚΙΣΜΟΙ

Οδικό Δίκτυο
 Κατηγορία

ΠΑΘΕ
 Πρωτότυπο Εθνικό
Άλλα Μεταφορικά Δίκτυα
 Σιδηροδρομικό Δίκτυο
 Αεροπορικές Γραμμές

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
 ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
 ΠΕΡΙΟΧΗΣ
 ΣΙΑΓΗ/ΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
 ΒΟΛΟΥ**

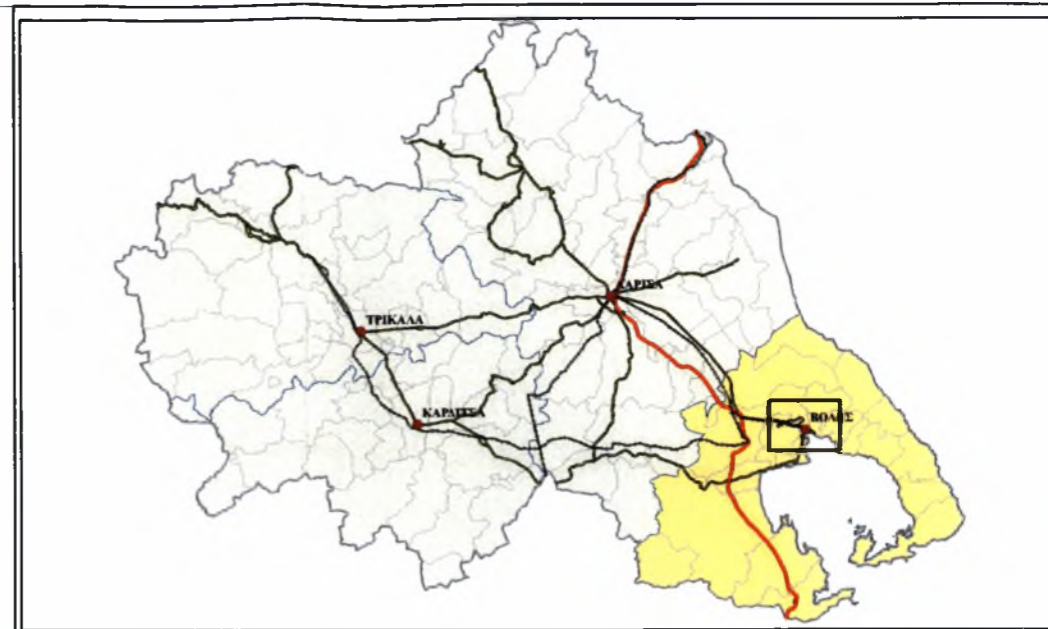
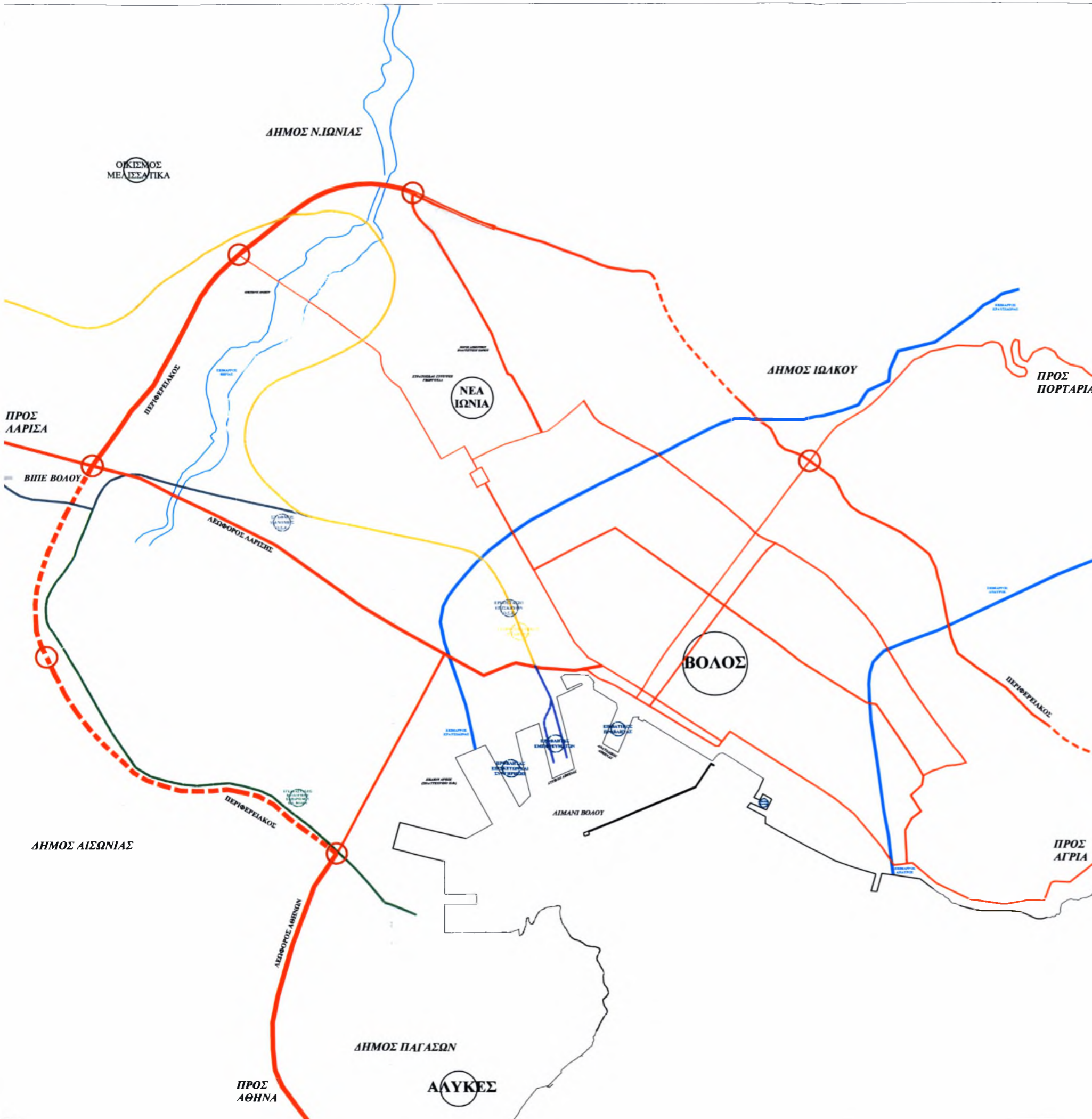
ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ:
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΕΙΟΥ**

ΧΑΡΤΗΣ Α1

**ΟΡΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ
 ΕΠΙΠΕΔΩΝ
 ΟΙΚΙΣΜΟΙ
 ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ
 ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:600.000



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
<ul style="list-style-type: none"> ▬▬▬▬▬ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ - ΛΑΡΙΣΣΑΣ ▬▬▬▬▬ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΣ - ΠΑΛΛΟΦΑΡΣΑΛΟΣ ▬▬▬▬▬ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΣ - ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΦΑ ▬▬▬▬▬ ΓΡΑΜΜΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ 	<ul style="list-style-type: none"> — ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ Π.Σ. ΒΟΛΟΥ — ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟΙ ΟΔΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ — ΒΑΣΙΚΕΣ ΟΔΚΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ - - - - - ΟΔΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

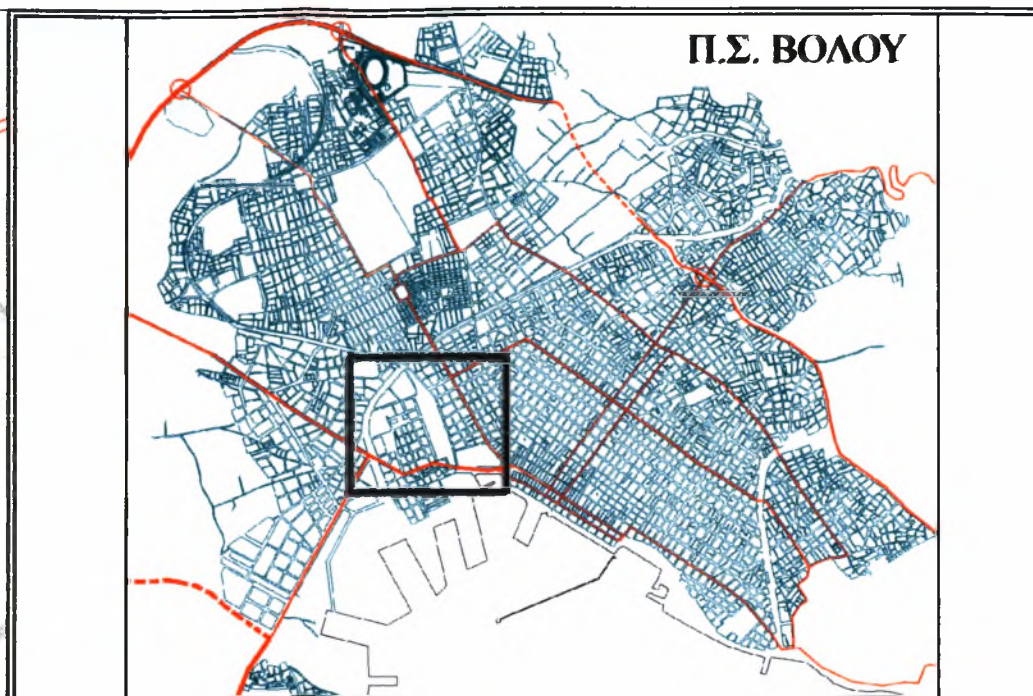
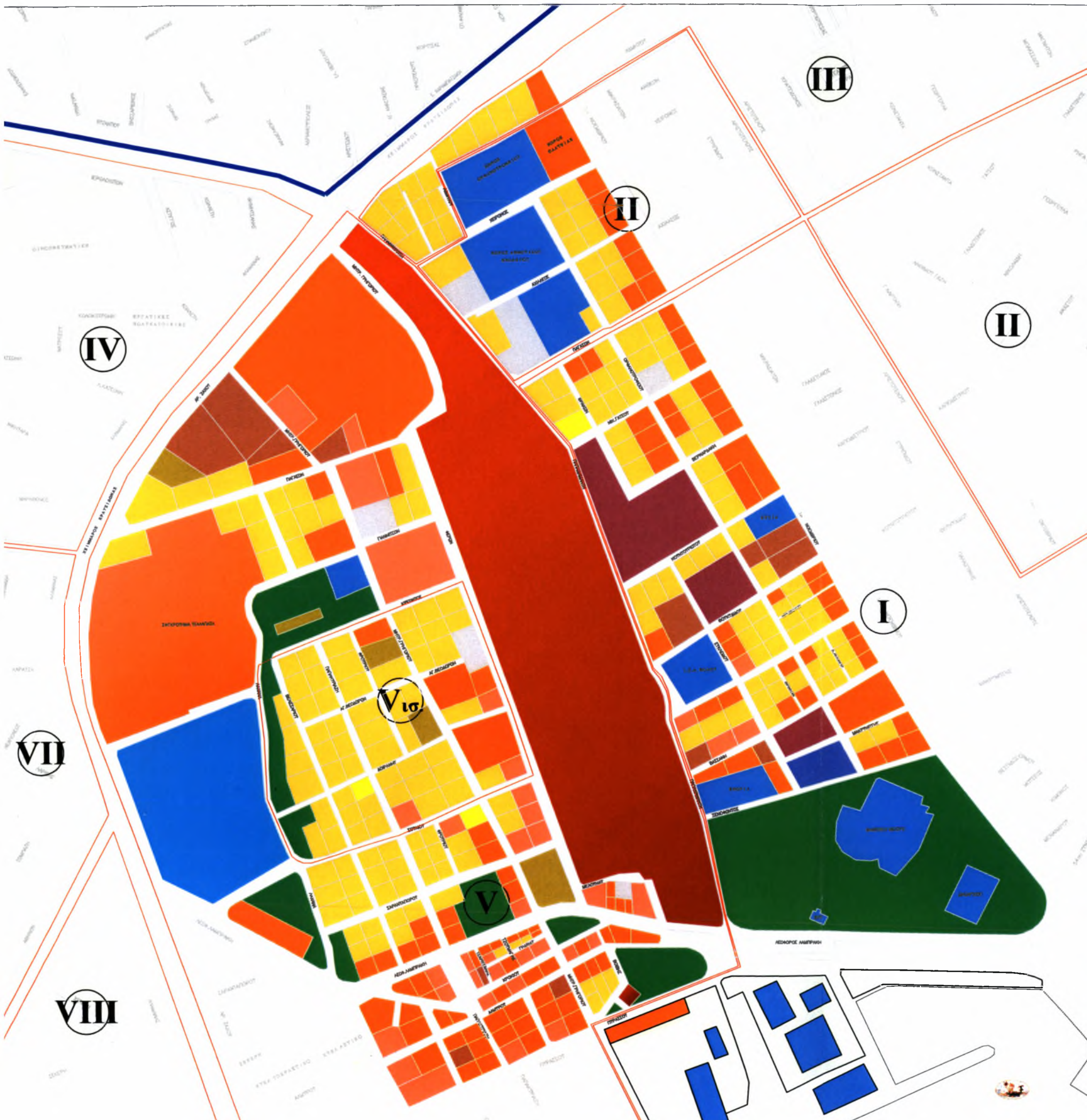
ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	
<ul style="list-style-type: none"> ○ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ○ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ Ο.Σ.Ε. ○ ΚΟΜΒΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ○ ΟΙΚΙΣΜΟΙ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ○ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ Π.Σ. ΒΟΛΟΥ — ΧΕΙΜΑΡΡΙΟΙ - ΠΟΤΑΜΙΑ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΧΑΡΤΗΣ 2 ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 32.000 ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ: ΑΛΕΞΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

- ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ



Π.Σ. ΒΟΛΟΥ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΓΡΑΦΕΙΑ
- ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΕΣ)
- ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΑΠΟΘΗΚΕΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ Ο.Σ.Ε

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
- ΆΛΛΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΚΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ - ΓΗΠΕΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- ΒΑΘΜΩΤΟ ΑΝΥΣΜΑ: ΜΙΗ ΧΡΗΣΕΩΝ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ
- ΟΡΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ ΒΟΛΟΥ - Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ΑΡΤΙΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΩΠΟ 10m. Ε.Α. ΕΜΒΛΑΔΟ 200m²

ΠΟΛΕΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

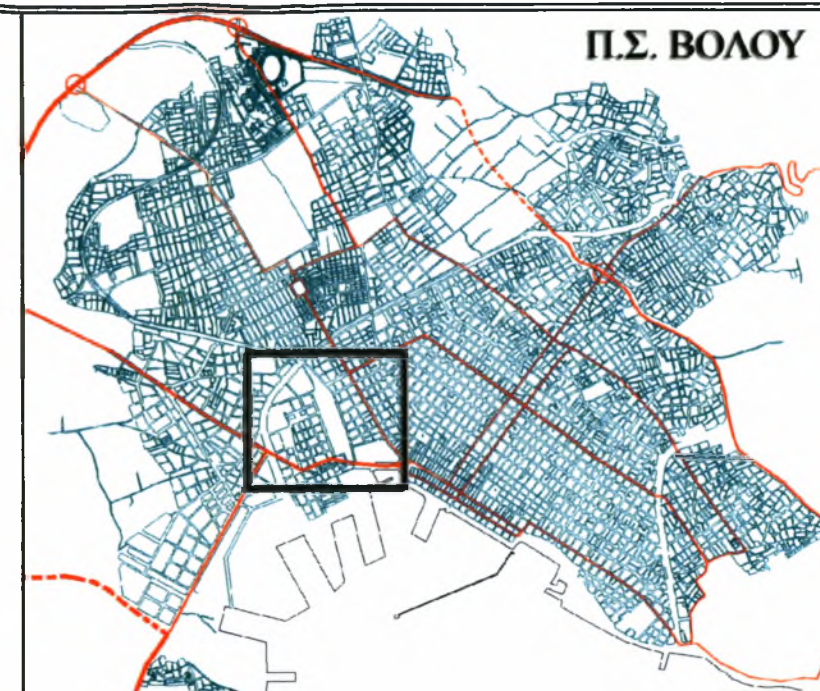
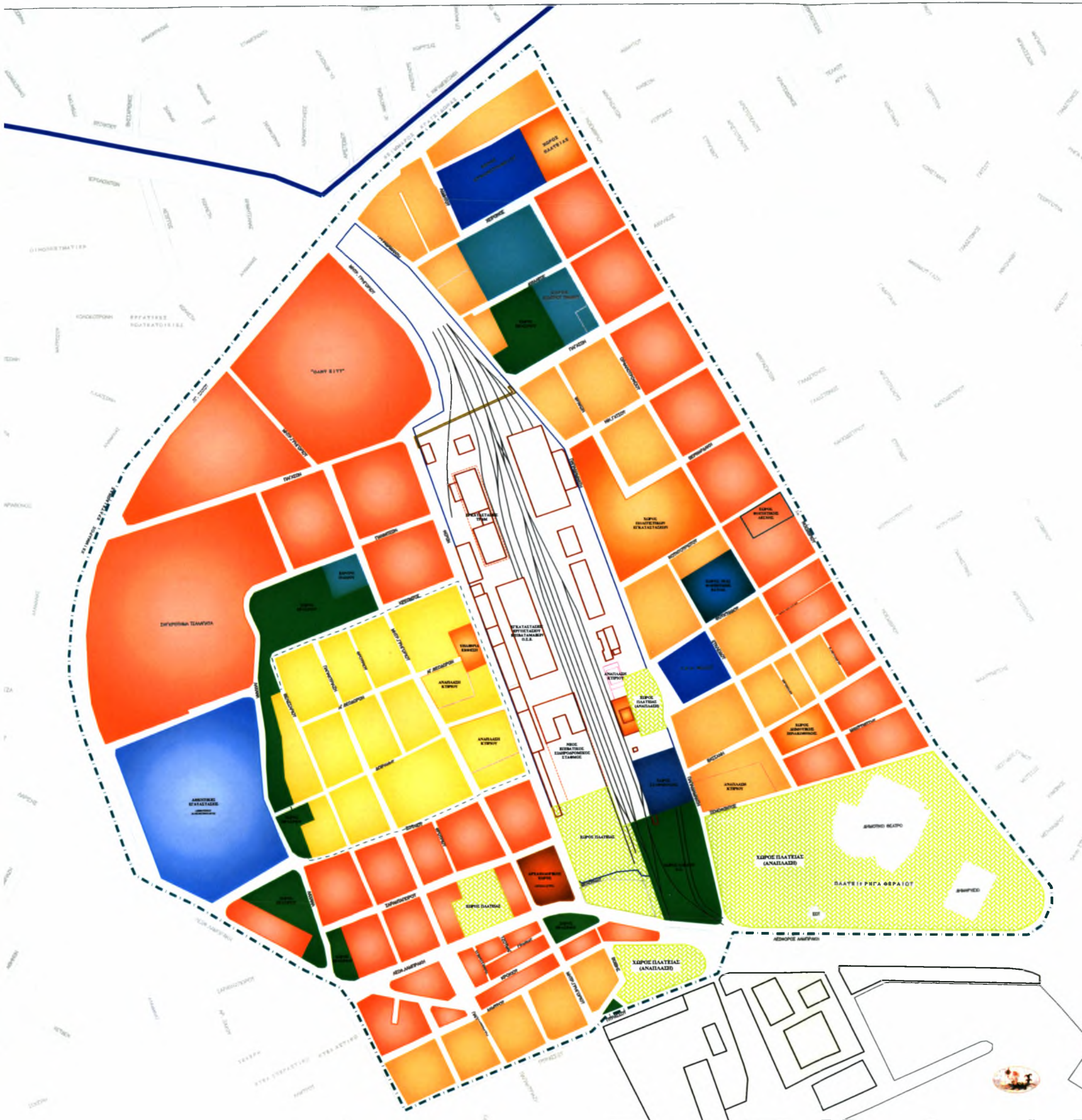
- I** ΣΔ : 2,7 ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ 22 m.
- II** ΣΔ : 2,4 ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ 19,5 m.
- III** ΣΔ : 2,1 ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ 17,5 m.
- IV** ΣΔ : 1,8 ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ 16,5 m.
- V** ΣΔ : 1,6 ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ 16,5 m. (ΙΣΤΟΡΙΚΟ 10,6 m.)
- VII** ΣΔ : 1,2 ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ 16,5 m.
- VIII** ΣΔ : 0,8 ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ 15 m.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΒΟΛΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

<p>ΧΑΡΤΗΣ Α3 ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 4.000</p>	<p>ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ : ΑΛΕΞΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ</p>
---	-----------------------------------	--

- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ/(ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ, ΛΟΙΠΟΙ ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ)
- ΟΡΙΑ Ο.Σ.Ε.
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

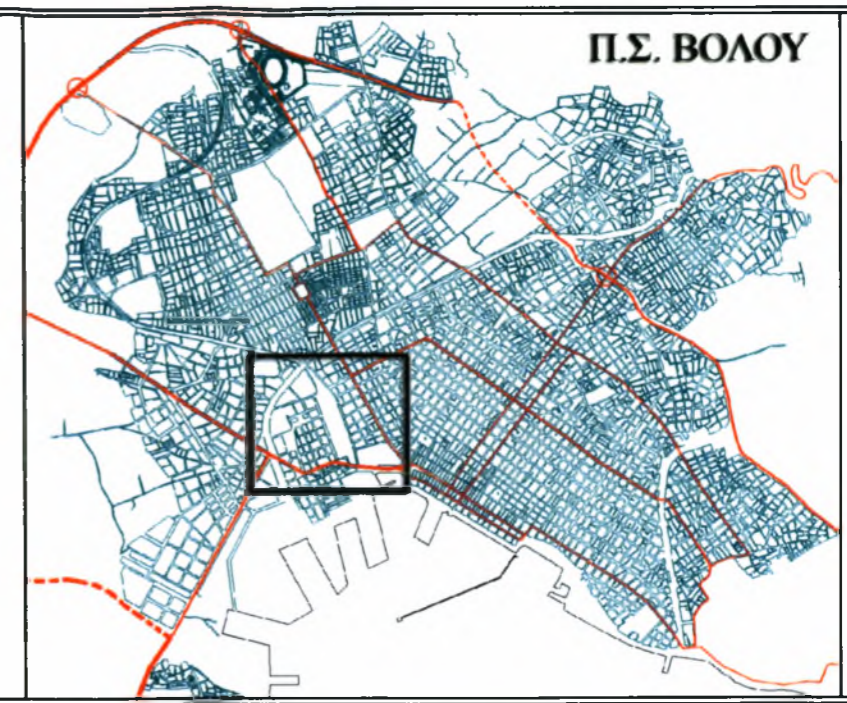
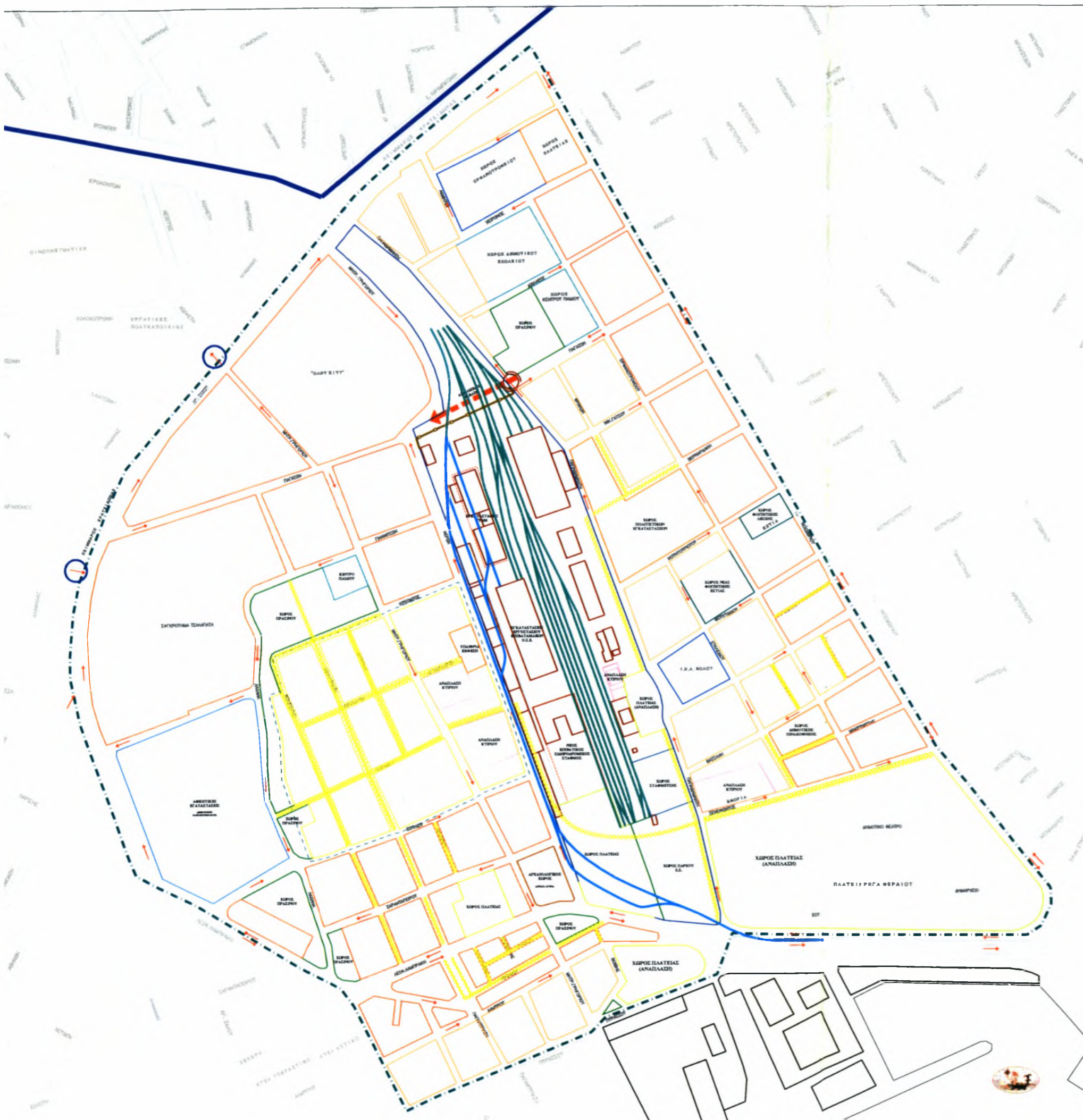
<p>ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> ΑΜΙΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ + ΧΡΗΣΗ 4 ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ - ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ 	<p>ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΠΟΛΙΤΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ - ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΠΟΛΙΤΣΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΤΙΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΤΙΡΙΑ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΕΙΑΣ ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΤΙΡΙΑ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΝΕΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΤΙΡΙΑ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΤΙΡΙΑ ΠΡΟΣ ΑΠΑΛΛΩΤΡΙΩΣΗ
<p>ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ</p> <ul style="list-style-type: none"> ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΟΡΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΟΡΙΑ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ ΒΟΛΟΥ - Ν. ΙΩΝΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ 	

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΒΟΛΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΠΡΟΤΑΣΗ

ΧΑΡΤΗΣ Π1 ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 4.000	ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ : ΑΛΕΞΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
---------------------------------------	----------------------------	--

- ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ (ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ)
- ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ
- ΟΡΙΑ Ο.Σ.Ε.
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

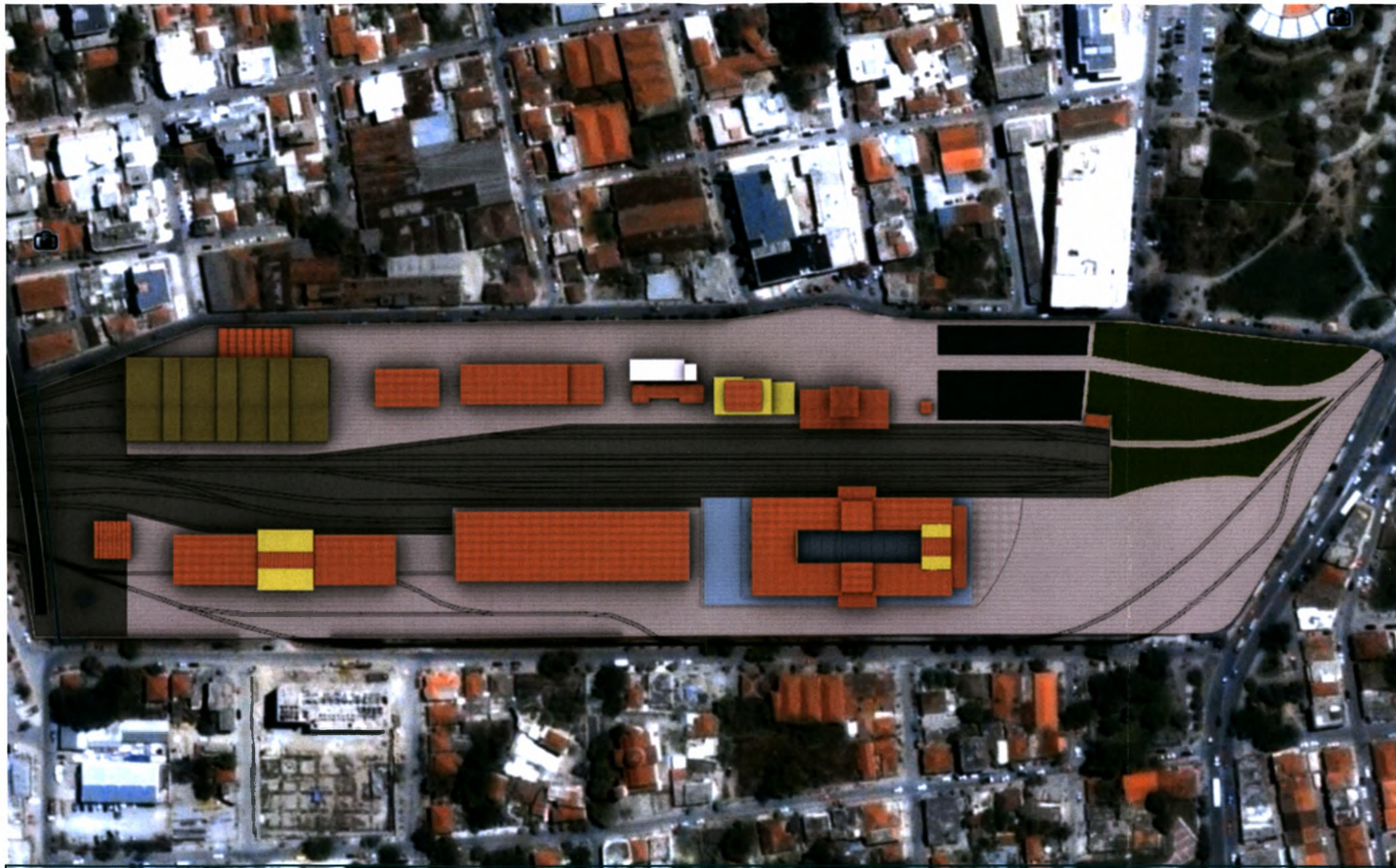
<p>ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ</p> <ul style="list-style-type: none"> ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΟΡΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΟΡΙΑ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ ΒΟΛΟΥ - Ν. ΙΩΝΙΑΣ 	<p>ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΥΠΕΡΓΕΙΑ ΔΙΑΒΑΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΥΠΕΡΓΕΙΑ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ
<p>ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> ΝΕΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΤΙΡΙΑ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΤΙΡΙΑ ΠΡΟΣ ΑΠΑΛΛΩΤΡΙΩΣΗ 	<p>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ</p> <ul style="list-style-type: none"> ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΙ TRAM)

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΒΟΛΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΠΡΟΤΑΣΗ

<p>ΧΑΡΤΗΣ Π2 ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 4.000</p>	<p>ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ : ΑΛΕΞΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ</p>
---	-----------------------------------	--

- ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
- ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ
- ΟΡΙΑ Ο.Σ.Ε.
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ



Σχέδιο 1:

Φωτορεαλιστικό Σχέδιο της Περιοχής Μελέτης

*Κάτοψη του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού όπως προτείνεται από την Μελέτη Ανάπλασης
(Υπόβαθρο: Google Earth)*



Σχέδιο 2:
Φωτορεαλιστικό
Σχέδιο της Περιοχής
Μελέτης

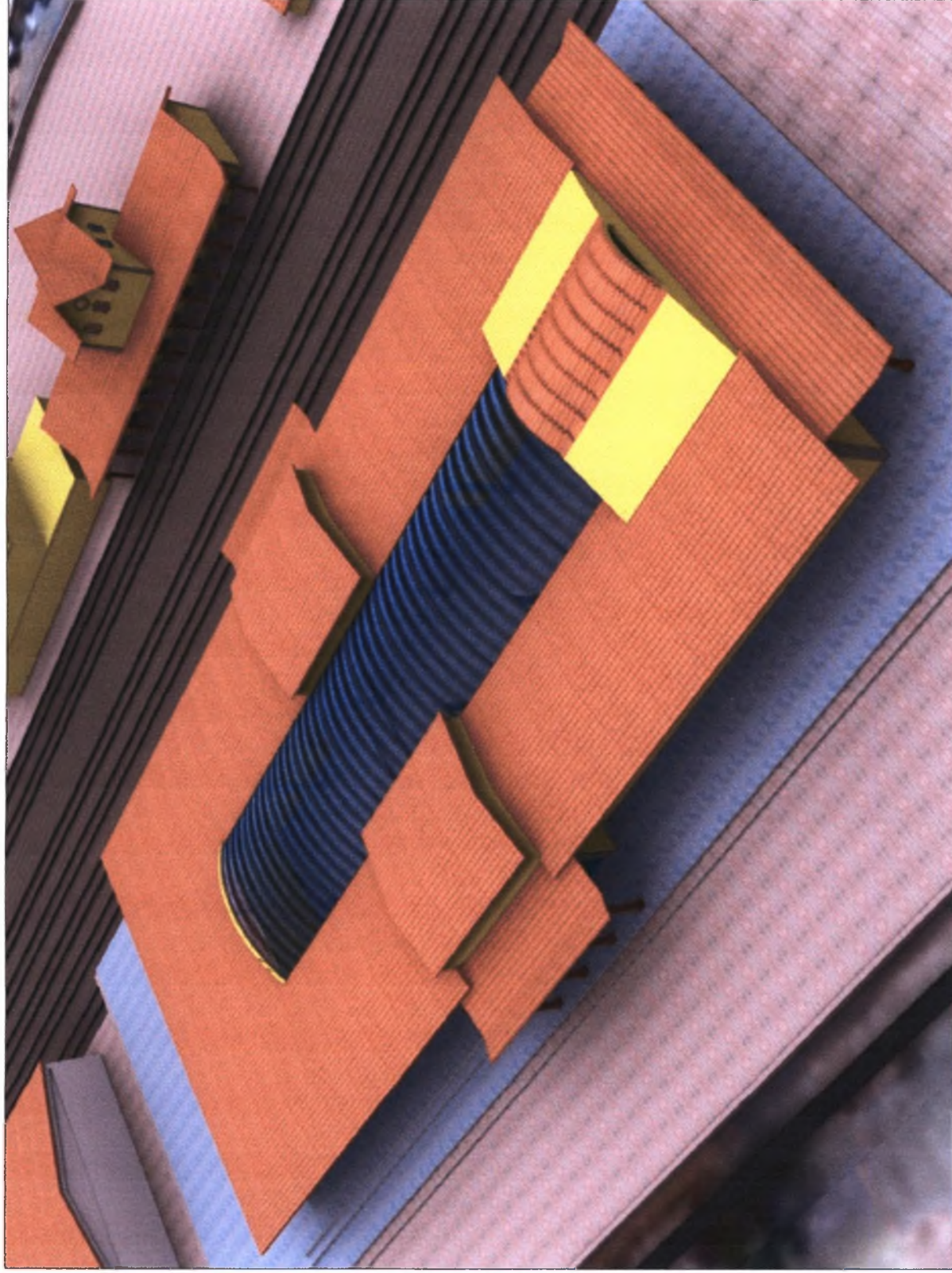
Πρόταση για την
οργάνωση του
χώρου του Σταθμού,
Αριστερά Φαίνεται
το ύψωμα των
Παλαιών.

Υπόβαθρο: Google
Earth

Σχέδιο 3:
Φωτορεαλιστικό
Σχέδιο της Περιοχής
Μελέτης

Σχέδιο του νέου
κτιρίου του
Σιδηροδρομικού
Σταθμού που
προτείνεται. Αποψη
από Ψηλά

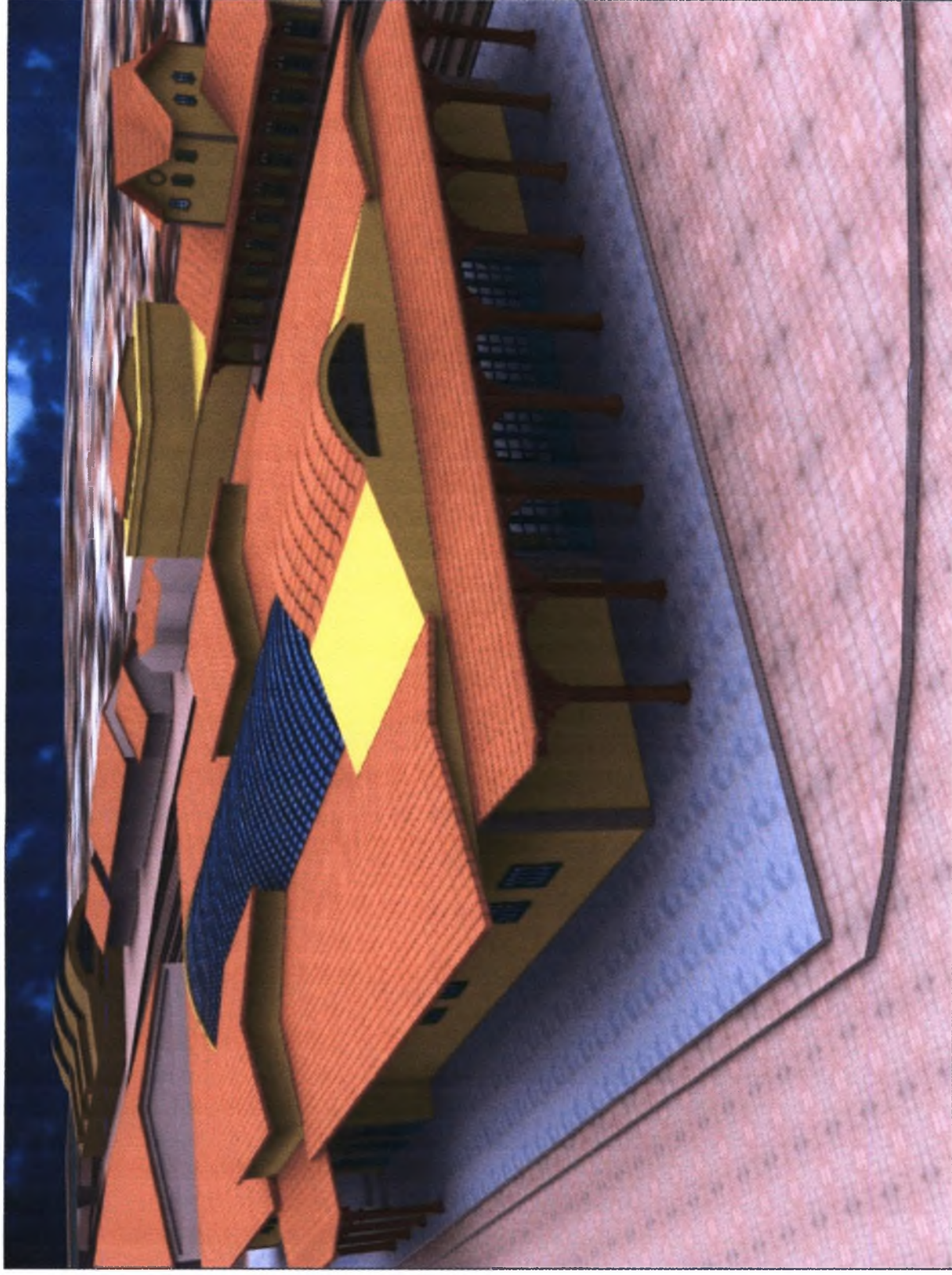
Υπόβαθρο: Google
Earth



Σχέδιο 4:
Φωτορεαλιστικό
Σχέδιο της Περιοχής
Μελέτης

Σχέδιο του νέου
κτιρίου του
Σιδηροδρομικού
Σταθμού που
προτείνεται.

Υπόβαθρο: Google
Earth



Σχέδιο 5:
Φωτορεαλιστικό
Σχέδιο της Περιοχής
Μελέτης

Σχέδιο του νέου
κτιρίου του
Σιδηροδρομικού
Σταθμού που
προτείνεται.

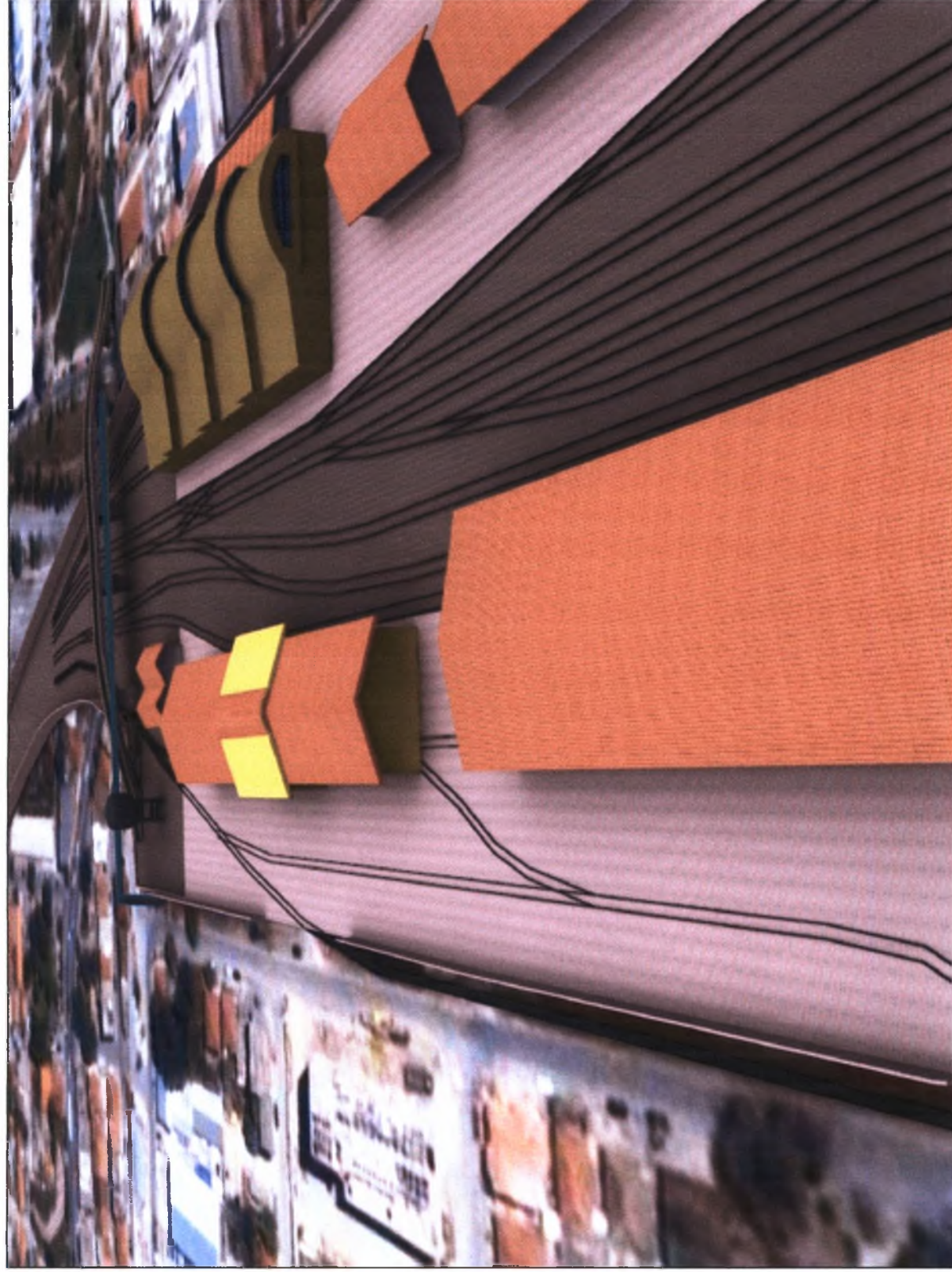
Υπόβαθρο: Google
Earth



Σχέδιο 6:
Φωτορεαλιστικό
Σχέδιο της Περιοχής
Μελέτης

Αποψη του
Εργοστασίου του
ΟΣΕ (κάτω), του
νέου κτιρίου
εγκαταστάσεων του
Τραμ και των
τροχιόδρομων.

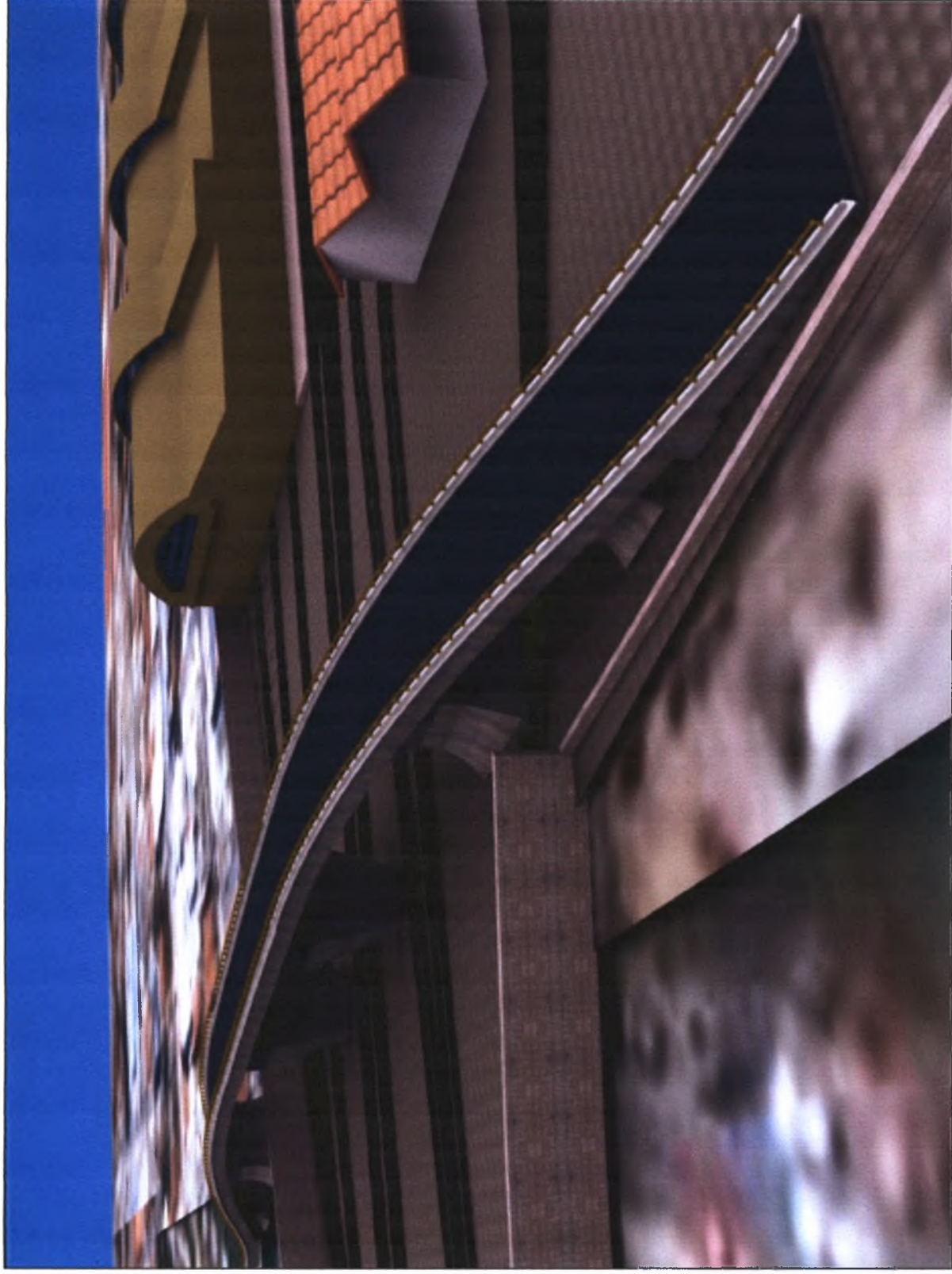
Υπόβαθρο: Google
Earth



Σχέδιο 7:
Φωτορεαλιστικό
Σχέδιο της Περιοχής
Μελέτης

Η ανισόπεδη
διάβαση της
λεωφόρου
Παγασών.

Υπόβαθρο: Google
Earth





Εικόνα 1: Αεροφωτογραφία της Περιοχής Μελέτης το 1956
(Πηγή: Μαλούτας, 1995)



Εικόνα 2: Αεροφωτογραφία της Περιοχής Μελέτης το 2004 (Πηγή: Google Earth)

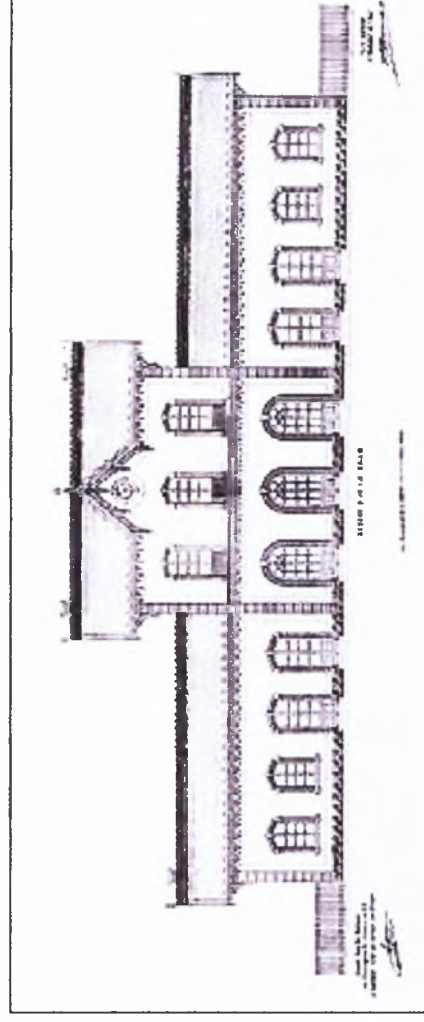


Εικόνα 2: Φωτογραφία του Σιδ. Σταθμού το 1999. Στο βάθος φαίνεται το κενό οικόπεδο του Εμπορευματικού Σταθμού
(Πηγή: <http://itee-volou.mag.sch.gr/volios/>)



Εικόνα 3, 4 (πάνω): Απόψεις του Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού
(Πηγή: *Google Earth*)

Εικόνα 5 (δεξιά): Σχέδιο του Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού από τον Εφραίμο Ντε Κίρικο
(Πηγή: http://www.i-politismos.gr/rail_museum.html)



Φωτογραφικό Υλικό από την Περιοχή Μελέτης

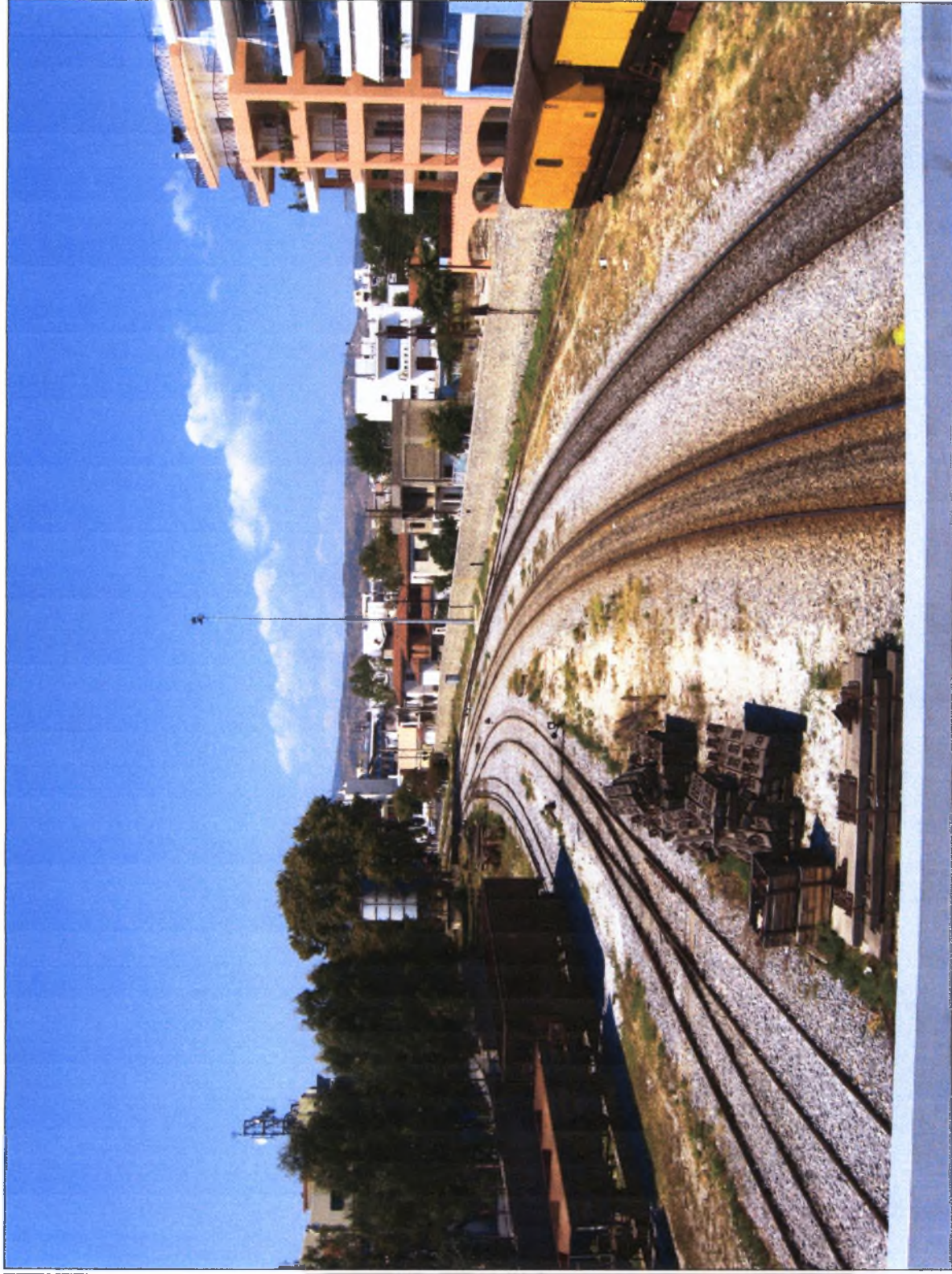
Φωτογραφία 1

*Από την
πεξογέφυρα της
λεωφορου
Παρασών Νότια
προς το Αιμίνι.*



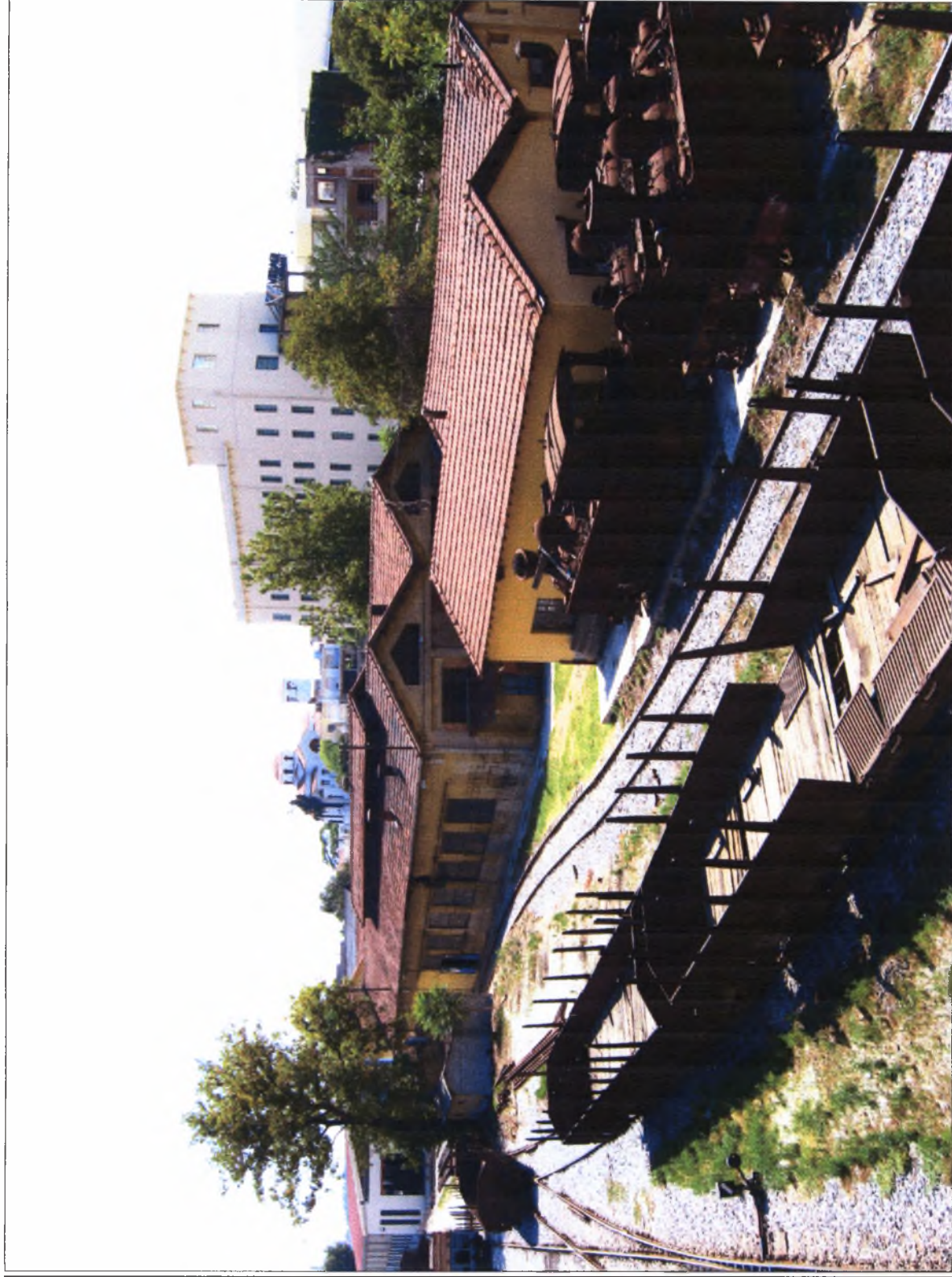
Φωτογραφία 2

*Από την
πεζογέφυρα της
λεωφόρου
Παγασών, βόρεια
προς τη Ν. Ιωνία*



Φωτογραφία 3

Από την πεζογέφυρα της λεωφόρου Παρασών, προς τις παλιές εγκαταστάσεις του Σταθμού. Το άσπρο κτίριο στο βάθος με την κοκκινη σκεπή είναι το νέο εργοστάσιο επισκευής του Ο.Σ.Ε. Επίσης φαίνεται και το κτίριο των κολυμβημάτων που λειτουργεί σήμερα ως πολυκνημιατογράφος.



Φωτογραφία 4

Εγκαταστάσεις
του Σ. Σταθμού
στο βόρειο-
ανατολικό τμήμα
για την
συντήρηση των
οχημάτων.



Φωτογραφία 5

Επί της οδού
Παπαδιαμάντη,
δεξιά είναι ο
επιβατικός
σταθμός ενώ στο
φαινεται στο
βάθος ο
Εμπορευματικός
Σταθμός και
ακριβώς από
πίσω η εκκλησία
των Αγ.
Θεοδώρων.



Φωτογραφία 6

*Η είσοδος του
Εμπορευματικού
Σταθμού επί της
οδού Μελούνιας.
Η εγκατάλειψη
είναι εμφανής.*



Φωτογραφία 7

Ο Επιβατικός
Σταθμός που
φαίνεται στο
βάθος, ενώ στο
χώρο μπροστά
του προτείνεται
να γίνει η νέα
πλατεία.



Φωτογραφία 8

Ο χώρος μπροστά από τον εμπορευματικό σταθμό που φαίνεται αρκετά εγκαταλείμενος, έχει αρκετά μπαζα που ρυπαίνουν το χώρο.



Φωτογραφία 9
Στο σημείο αυτό (οδός Μελοίνας) κατάλληλουν οι γραμμές του τρένου. Στο βάθος το Λιμάνι.



Φωτογραφία 10
Φωτογραφία επί της λεωφόρου Λαμπράκη. Ο χώρος αυτός όπου τελειώνουν οι γραμμές προτείνεται να ενσωματωθεί με τη νέα πλατεία, και να περάσουν οι γραμμές του Τραμ.



Φωτογραφία 11

Στο σημείο αυτό
τελειώνουν οι
γραμμές των
φορτωμαζών που
βρίσκονται πίσω
από την
καγκελόπορτα.
Δυστυχώς τα
συγκεκρημένα
τρένα φαίνεται
να έχουν να
μετακινηθούν
αρκετά χρόνια



Φωτογραφία 12

*Το Πάρκο του
Σιδηροδρομικού
Σταθμού στο
νότιο τμήμα του
προς το Λιμάνι.*



Φωτογραφία 13
*Η πλατεία Ρήγα
Φεραίων*



Φωτογραφία 14
*Το προς
αποκατάσταση
Μουσείο της
Πόλης (Παλαιά
καταποθήκη
Παπάντων).*



Φωτογραφία 15
*Η Αρχαία Αγορά,
μπροστά στην
οδό Φερρών.*





Φωτογραφία 16

Η πίσω πλευρά του ΟΤ που προτείνεται να κατεδαφισθεί για να ενοποιησει το χώρο μπροστά στο Σταθμό.



Φωτογραφία 17

Η μετρική γραμμή στο πεζοδρόμιο της οδού Φερρών που προτείνεται να χρησιμοποιηθεί για την γραμμή του Τραμ, με κατεύθυνση προς νότο.



Φωτογραφία 18

Η μετρική γραμμή στο πεζοδρόμιο της οδού Φερρών που προτείνεται να χρησιμοποιηθεί για την γραμμή του Τραμ, με κατεύθυνση προς βορρά.



Φωτογραφία 19

Αρχιτεκτονικά στοιχεία επί του τοιχίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού κατά μήκος της οδού Φερρών, που προτείνεται να διατηρηθούν και να επεκταθούν στο σύνολό του.



Φωτογραφία 20

*Επιπέδον
αρχιτεκτονικά
στοιχεία επί του
τοιχίου, τα οποία
πρέπει να
χαρακτηρίζουν
και το
αρχιτεκτονικό
σχήμα της
ανάπλασης και
διαμόρφωσης
των χώρων (π.χ.
πλατείες).*

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**Ελληνική Βιβλιογραφία**

1. Tim Hall, 2005, «Αστική Γεωγραφία», Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- 2. Δημήτρης Οικονόμου, Γιώργος Πετράκος (επιμ.), 2005, «*Η ανάπτυξη των ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*», Γ' Έκδοση, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος
- 3. Δημήτρης Λουκόπουλος, Γιάννης Πολύζος, Γιάννης Πυργιώτης, Φωτεινή Τούντα, 1990, «*Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπτυξης. Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα*», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Σχολή Αρχιτεκτόνων. Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα
- 4. Α. Αραβαντινού, Π. Γετίμη, Γ. Πρωτοψάλτη, Δ. Χριστοφιλοπούλου, 1987, «*Θέματα Προγραμματισμού 35: Ανάπλαση Προβληματικών περιοχών κατοικίας υψηλών & μέσων πυκνοτήτων στα αστικά κέντρα*», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα
- 5. Αθανάσιος Ι. Αραβαντινός, 1997, «*Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*», Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα
6. Ν. 2508/1997, Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
- 7. Άννα Αρβανιτάκη 2005 «*Η Ανάπλαση στον Ν.2508/97 και λοιπές αστικές παρεμβάσεις : πρόκληση για νέες μορφές διακυβέρνησης σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο*», Δ/νση Πολεοδομικού Σχεδιασμού Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Κέρκυρα
8. Κώστας Μωραΐτης και Αρχιτεκτονική Ομάδα «Άρσις», 1997, «*Πρόγραμμα Ηρακλής, 10 Σχέδια για την Ελληνική Πόλη*, Βόλος», Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής
9. Μαλούτας, Θ. (επιμ.) (1995) «*Βόλος, Αναζήτηση της Κοινωνικής Ταυτότητας*», Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
10. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (2006) «*Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας*», Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας.
11. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (2006) «*Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Π.Σ. Βόλου 2007-2013*», Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας.
12. Νομαρχία Μαγνησίας, (1999) «*Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Περιφερειακός Βόλου – Παράκαμψη και είσοδος Βόλου από Ε.Ο. Βόλου Μικροθηβών»*
13. CINEEK online magazine for the Alternative culture, *Οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι (1881- 1955)*, Διαθέσιμο στο <URL> <http://www.cineek.gr/modules.php?name=News&file=article&sid=319>

14. Κ. Δασκαλάκης και Σ. Τσακίρης, *Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, ΥΠΕΧΩΔΕ (Ε.Π.ΠΕΡ)*, 1998.
15. Εφημερίδα Ταχυδρόμος, 21/7/2007, «Οι δραστηριότητες των βουλευτών της Μαγνησίας: Ν. Γκατζής», Αρ. Φύλλου: 520
16. Εφημερίδα Ταχυδρόμος, 18/2/2007, «Για την ανάπτυξη του Βόλου: Κώστας Πώποτας»
17. Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου, 2006, «Μουσείο της Πόλης του Βόλου» Διαθέσιμο στο <URL><http://www.diki.gr/museum/EL/city/chronos.index.asp>

Ξενογλώσση Βιβλιογραφία

1. Chris Couch, Charles Fraser and Susan Percy, 2003, “*Urban Regeneration in Europe*”, Real Estate Issues, Blackwell Publishing, Oxford
- 2. Peter Roberts, Hugh Sykes (edit), 2000, “*Urban Regeneration: A Handbook*”, Sage Publications, London
3. Healey Patsy, Davoudi Simin, Tavsanoglu Solmaz 1992, “*Rebuilding the City: Property-Led Urban Regeneration*”, Chapman & Hall, London
4. Tiesdell Steven, Oc Taner, Heath Tim, 1996c *Revitalizing historic urban quarters*, Architectural Press, Oxford
5. J.N. Berry, 1993 “*Urban Regeneration: Property Investment and Development*” Chapman & Hall, London

Υπηρεσίες

1. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος – ΕΣΥΕ (2001) *Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος*, Αθήνα: ΕΣΥΕ
2. Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, *Τμήμα Δημοσιότητας και Πληροφόρησης Κοινού*
3. Διεύθυνση Πολεοδομίας Βόλου
4. Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου

Ιστοσελίδες <URL>

1. <http://www.diki.gr>
2. http://www.i-politismos.gr/rail_museum.html
3. <http://www.volos-city.gr>
4. <http://1tee-volou.mag.sch.gr/volos/>



ΕΥΓΡΑΦΕΑΣ	
ΤΙΤΛΟΣ	
ΛΗΞΗ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΟΥ
20/11/12	
11-2-14	

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
 Τηλ.: 24210 06300-1

