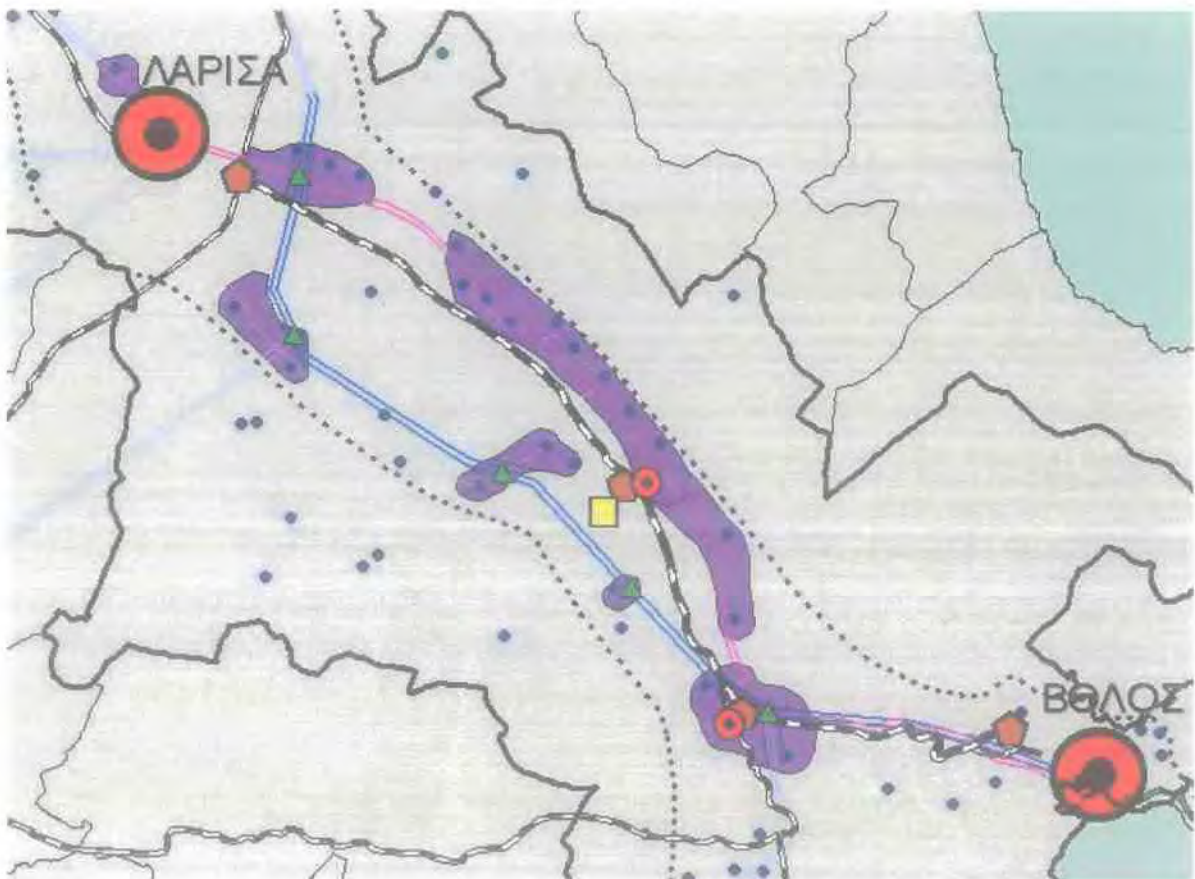


# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία:

## Ρυθμιστικό Σχέδιο του διπόλου Βόλου – Λάρισας



Επιβλέποντες: Οικονόμου Δημήτριος  
Κότιος Άγγελος

Φοιτητής: Μιμής – Στεργιάκης Δημήτριος

Βόλος, Σεπτέμβριος 2004

Στη μητέρα μου,  
Μαίρη

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ευχαριστίες	5
Αρκτικόλεξα	7
Εισαγωγή	8
<b>1<sup>η</sup> Ενότητα: Θεωρητικό μέρος</b>	<b>10</b>
<b>A. Ανταγωνιστικότητα πόλεων</b>	<b>10</b>
<b>B. Συνεργασία πόλεων – Δίκτυα συνεργασίας</b>	<b>15</b>
<b>Γ. Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης</b>	<b>19</b>
<b>Δ. Στρατηγικός Σχεδιασμός</b>	<b>25</b>
<b>Ε. Αστική διακυβέρνηση – διαχείριση</b>	<b>28</b>
Γενικά	28
Αστική διακυβέρνηση	28
Αστική διαχείριση	30
<b>ΣΤ. Ρυθμιστικό Σχέδιο</b>	<b>32</b>
<b>2<sup>η</sup> Ενότητα: Εφαρμογή Θεσμικού Πλαισίου</b>	<b>38</b>
<b>A. Ιστορική αναδρομή θεσμικών πλαισίων όσον αφορά την πολεοδομική πολιτική στην Ελλάδα και κυρίως τον ρυθμιστικό σχεδιασμό</b>	<b>38</b>
1923 – 1974: Η εμφάνιση, η ανάπτυξη και η αλλοίωση της νομοθεσίας περί σχεδίων πόλεων	39
1974 – 1981: Η πρώτη πολεοδομική απόπειρα εκσυγχρονισμού της πολεοδομικής νομοθεσίας και τα όρια της θεσμικής μεταρρύθμισης	40
1981 – 1989: Η δεύτερη μεταπολιτευτική μεταρρυθμιστική προσπάθεια	41
1989 – 1993: Απόπειρες και απορύθμιση. Θεσμικές πρωτοβουλίες και πραγματικότητα	42
1993 – Σήμερα:	43
<b>B. Παρουσίαση του νόμου 2508 όσον αφορά τα Ρυθμιστικά Σχέδια και τα προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος</b>	<b>44</b>
B.1. Νόμος 2508	44
B.2. Ρυθμιστικά Σχέδια και Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος	45
<b>Γ. Προδιαγραφές Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνας – Θεσσαλονίκης</b>	<b>47</b>
Γ.1. Ρυθμιστικό Αθήνας	47
Γ.1.1. Ιστορική αναδρομή	47
Γ.1.2. Ορισμός και περιεχόμενο του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας σύμφωνα με το ν.1515/1985	48
Γ.1.3. Στόχοι και κατευθύνσεις του ΠΠΠΑ	49
Γ.1.4. Στόχοι και κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών	50
Γ.1.5. Μέτρα του ΡΣΑ	52
Γ.1.6. Μηχανισμοί εφαρμογής του ΡΣΑ	53
Γ.2. Ρυθμιστικό Θεσσαλονίκης	55
Γ.2.1. Ιστορική αναδρομή	55
Γ.2.2. Περιεχόμενα και ορισμός του Ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης	55
Γ.2.3. Στόχοι και κατευθύνσεις του ΠΠΠΘΕ	56
Γ.2.4. Στόχοι και κατευθύνσεις του ΡΣΘΕ	57
Γ.2.5. Μέτρα του ΡΣΘΕ	59
Γ.2.6. Μηχανισμοί εφαρμογής του ΡΣΘΕ	60
Γ.3. ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας	61
Γ.3.1. Γενικά	61
Γ.3.2. Στόχοι του ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας	62
Γ.3.3. Προτεινόμενη χωροταξική δομή και οργάνωση – Μέτρα	63

<b>Δ. Συσχέτιση δομής Ρυθμιστικών Αθήνας, Θεσσαλονίκης και ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας για εξαγωγή συμπερασμάτων για την δομή του Ρυθμιστικού του διπόλου Βόλου – Λάρισας</b>	<b>64</b>
<b>3<sup>η</sup> Ενότητα: Ανάλυση</b>	<b>68</b>
<b>A. Διαφαινόμενοι λόγοι για τη δημιουργία του διπόλου Βόλου - Λάρισας</b>	<b>68</b>
<b>B. Παρουσίαση περιοχής αναφοράς του Ρυθμιστικού του διπόλου Βόλου - Λάρισας</b>	<b>71</b>
B.1. Καθορισμός των ορίων της περιοχής μελέτης	71
B.2. Χωροταξική θέση	73
B.2.1. Στον ελληνικό χώρο	73
B.2.2. Στον Ευρωπαϊκό χώρο	74
B.3. Χωροταξική οργάνωση (φυσικο – γεωγραφικά χαρακτηριστικά)	74
B.4. Πολεοδομική οργάνωση	76
B.4.1. Ιστορική εξέλιξη των δύο πόλεων και της ευρύτερης περιοχής μελέτης	76
B.4.2. Λειτουργική δομή και κοινωνικός διαχωρισμός	79
<b>Γ. Διερεύνηση ευρύτερης περιοχής μελέτης (Περιφέρεια)</b>	<b>85</b>
Γ.1. Ο Κοινωνικοοικονομικός ρόλος των πόλεων στην ευρύτερη περιοχή	85
Γ.2. Πλέγμα ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών σχέσεων	86
Γ.3. Σημερινή χρήση εδάφους ευρύτερης περιοχής	87
<b>Δ. Ανάλυση περιοχής μελέτης</b>	<b>89</b>
Δ.1. Φυσικά δεδομένα	89
Δ.1.1.Μορφολογία	89
Δ.1.1.1. Υδρογραφικό δίκτυο και επιφανειακές λεκάνες απορροής	89
Δ.1.1.2. Γεωλογία	90
Δ.1.1.3. Τεκτονική	91
Δ.1.1.4. Εδαφολογικά Χαρακτηριστικά	91
Δ.1.2. Κλίμα	91
Δ.1.3. Φυσικοί πόροι	92
Δ.1.3.1 Υδάτινοι πόροι	92
Δ.1.3.3. Ορυκτός πλούτος	93
Δ.1.4. Φυσικοί κίνδυνοι	93
Δ.1.4.2. Σεισμικότητα	94
Δ.2. Περιβάλλον	94
Δ.2.2. Κυριότερες πηγές ρύπανσης στην περιοχή μελέτης	95
Δ.2.3 Ποιότητα υδάτινων αποδεκτών	97
Δ.2.4. Επιπτώσεις μεγάλων τεχνικών έργων στο ευρύτερο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον του διπόλου	98
Δ.3. Θεσμικό Πλαίσιο της περιοχής	99
Δ.4. Οικιστικό δίκτυο	101
Δ.5. Πληθυσμιακά - Δημογραφικά στοιχεία	102
Δ.6. Οικονομικά στοιχεία – Διάρθρωση παραγωγικών τομέων	105
Δ.6.1. Πρωτογενής τομέας	106
Δ.6.2. Δευτερογενής τομέας	107
Δ.6.3. Τριτογενής τομέας	108
Δ.6.4. Τομεακή διάρθρωση της οικονομίας	108
Δ.7. Υποδομές	110
Δ.7.1. Μεταφορική υποδομή	110
Δ.7.1.1. Εθνικό οδικό δίκτυο	110
Δ.7.1.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο	112
Δ.7.1.3. Λιμάνια – Θαλάσσιες μεταφορές	113
Δ.7.1.4 Αεροδρόμια	114
Δ.7.2. Αστικές υποδομές	115
Δ.7.2.1. Οδικό δίκτυο	115
Δ.7.2.2. Τηλεπικοινωνίες	117
Δ.7.2.3. Ενεργειακά δίκτυα	117
Δ.7.2.4 Ύδρευση - Αποχέτευση	118
Δ.7.2.5. Διαχείριση Απορριμμάτων	120

Δ.7.3. Άλλες Υποδομές	120
Δ.8. Πολεοδομικοί χώροι – Πολεοδομικές ενότητες	121
Δ.9. Χρήσεις γης	127
Κεντρικές λειτουργίες	127
Κατοικία	129
Βιοτεχνία – Βιομηχανία	130
Αρχαιολογικοί χώροι	131
Εκπαίδευση – Πρόνοια – Περίθαλψη	132
Εξόρυξη	133
Υπόλοιπη περιοχή μελέτης	133
Δ.10. Κοινωνιολογική προσέγγιση	134
<b>Ε. SWOT Ανάλυση (Πλεονεκτήματα, Μειονεκτήματα, Ευκαιρίες, Απειλές)</b>	<b>136</b>
Ε.1. Τα πλεονεκτήματα και τα δυνατά σημεία της περιοχής	138
Ε.2. Μειονεκτήματα και τα αδύνατα σημεία της περιοχής	140
Ε.3. Ευκαιρίες που προκύπτουν	143
Ε.4. Απειλές	145
<b>4<sup>η</sup> Ενότητα: Πρόταση</b>	<b>147</b>
<b>Α. Εναλλακτικά Σενάρια – Επιλογή</b>	<b>147</b>
<b>Β. Στόχοι και κατευθύνσεις – Προτάσεις</b>	<b>149</b>
Β.1. Γενικότεροι στόχοι για την εξέλιξη του διπόλου ως τρίτος πόλος ανάπτυξης της χώρας, αλλά και ο ρόλος του σε διεθνές επίπεδο	149
Β.2. Γενικοί στόχοι για την ευρύτερη περιοχή του διπόλου (Περιφέρεια)	150
Β.3. Ειδικότεροι στόχοι για τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη της περιοχής του διπόλου	151
Β.3.1. Χωροταξικές υποενότητες και εσωτερική οργάνωση	151
Β.3.2. Προστασία, δικτύωση και ανάδειξη όλων των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος	152
Β.3.3 Μείωση της ρύπανσης στην περιοχή	153
Β.3.4. Προστασία και ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς	156
Β.3.5. Ενίσχυση της οικονομικής αναδιάρθρωσης και του εκσυγχρονισμού της περιοχής	157
Πρωτογενής τομέας	157
Δευτερογενής τομέας	159
Τριτογενής τομέας	161
Ανάπτυξη σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μητροπολιτικού χαρακτήρα	163
Β.3.6. Οργάνωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου της περιοχής	165
Β.3.7. Διοικητική Διάρθρωση	166
Β.3.8. Οργάνωση των χρήσεων γης και των παραγωγικών δραστηριοτήτων	166
Β.3.8.1. Περιοχές οικιστικής χρήσης	167
Β.3.8.2. Τουρισμός – Β' Κατοικία	169
Β.3.8.3. Βιομηχανία – Βιοτεχνία	170
Β.3.8.4. Αγροτικές χρήσεις γης	171
Β.3.9. Εκσυγχρονισμός και βελτίωση των υπάρχουσων υποδομών και δημιουργία νέων	173
Β.3.9.1. Μεταφορικές Υποδομές	173
Β.3.9.2. Τεχνικές υποδομές	181
Β.4. Στόχοι και κατευθύνσεις για την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής του διπόλου	186
Β.4.1. Ανάσχεση εξάπλωσης της αστικοποίησης έξω από τα προκαθορισμένα όρια	186
Β.4.2. Αισθητική αναβάθμιση για αλλαγή της εικόνας των πόλεων με αναδιοργάνωση του δημόσιου χώρου τους	187
Β.4.2.1. Απομάκρυνση – Μετεγκατάσταση, υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών έξω από τις πόλεις	187
Β.4.2.2. Απομάκρυνση των στρατοπέδων και άλλων ιδιαίτερων χρήσεων από τον ιστό της πόλης, και διάθεση των εκτάσεων στις ανάγκες της πόλης	188
Β.4.2.3. Αντιμετώπιση της ασυνέχειας του αστικού ιστού των δύο πόλεων, λόγω της ύπαρξης της κοίτης του Πηνειού και των χειμάρρων Άναυρο και Κραυσίδωνα	189
Β.4.2.4. Αναπλάσεις του κέντρου και βελτίωση της αισθητικής των κέντρων των πόλεων	190
Β.4.3. Οργάνωση του συστήματος μεταφορών στο εσωτερικό των πόλεων	192
Ε.4.3.1. Περιφερειακή οδός	192
Β.4.3.2. Δακτύλιος	193

B.4.3.3. Κυκλοφορία στο κέντρο των πόλεων	194
B.4.3.4. Στάθμευση	194
B.4.3.5. Κυκλοφορία στις περιοχές κατοικίας	194
B.4.3.6. Αστική – Μεταφορική υποδομή στην ζώνη αστικοποίησης του διπόλου	195
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>196</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	<b>200</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>221</b>

## Ευχαριστίες

Αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω θερμά τους παρακάτω ανθρώπους για την πολύτιμη συμβολή τους στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής:

- ◆ Τον κ.Οικονόμου Δημήτριο, καθηγητή Χωροταξίας και Πολεοδομίας, του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, που δέχθηκε μετα χαράς να αναλάβει την επίβλεψη της διπλωματικής μου, αλλά κυρίως για τις χρήσιμες παρατηρήσεις, οδηγίες και κατευθύνσεις που μου προσέφερε.
- ◆ Τον κ.Κότιο Άγγελο, αναπληρωτή καθηγητή Διεθνών Οικονομικών, του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, που δέχθηκε να αναλάβει την επίβλεψη της διπλωματικής μου, για τις χρήσιμες παρατηρήσεις του, αλλά και για την συμβολή του στην τόνωση του ηθικού μου.
- ◆ Τον κ. Πετράκο Γεώργιο, αναπληρωτή καθηγητή Οικονομικής Ανάλυσης του χώρου του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για τη συζήτηση που έκανε μαζί μου και για τη γνώμη του σχετικά με την δομή της διπλωματικής
- ◆ Τον κ. Σκάγιαννη Παντελή, αναπληρωτή καθηγητή Σχεδιασμού και Προγραμματισμού υποδομών του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για την γνώμη του σχετικά με την δομή της εργασίας, αλλά και σχετικά με το τμήμα της εργασίας που αναφέρεται στις προτάσεις
- ◆ Την κ. Σαμαρίνα Άννα, Μηχανικό Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης για τις χρήσιμες συμβουλές της
- ◆ Τον κ. Σαράτση Γιάννη, Μηχανικό Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης για την προθυμία του να με βοηθήσει σχετικά με την συλλογή στοιχείων που χρειαζόμουν
- ◆ Τον κ. Μεταξά Θεόδωρο, Οικονομολόγο και υποψήφιο διδάκτορα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για την προσφορά του στη συλλογή στοιχείων
- ◆ Τους φίλους μου και συμφοιτητές μου, Μπασιακούλη Σωκράτη, Σίπκα Τάσο και Τσακίρη Κώστα, για την γνώμη τους, τις συμβουλές τους, αλλά και για την ψυχολογική συμπαράσταση που μου παρείχαν

- ◆ Τον κ.Ευστάθιο Κουτσερή, Γεωπόνος, Χωροτάκτης Περιβάλλοντος, για την πολύτιμη βοήθειά του στην εύρεση στοιχείων για την περιοχή
- ◆ Την κ.Παπαευθυμίου, υπάλληλο της Νομαρχίας Λάρισας, στην Πτέρυγα της Πολεοδομίας
- ◆ Τον κ. Νάκα, Διευθυντή του τμήματος τεχνικών υπηρεσιών της Περιφέρειας Θεσσαλίας
- ◆ Την κ. Νικολαΐδου Μαρία, Μηχανικό Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, υπάλληλο της Περιφέρειας Θεσσαλίας
- ◆ Τον Παυλέα Σωτήρη, Μηχανικό Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, για την συμβολή του στην εύρεση βιβλιογραφίας
- ◆ Την Καραγκούνη Σταυρούλα, Βιβλιοθηκονόμος στην βιβλιοθήκη του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, για την άψογη εξυπηρέτηση που μου παρείχε, σχετικά με την αναζήτηση βιβλιογραφίας
- ◆ Την Κρητικού Χριστίνα, Οικονομολόγο, που μου δάνεισε την μεταπτυχιακή της διατριβή καθ'όλη την διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής
- ◆ Τον συμφοιτητή μου Σγούρα Τριαντάφυλλο για την προθυμία του να με βοηθήσει σχετικά με τη συλλογή στοιχείων

Τέλος, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην μητέρα μου, στην οποία αφιερώνω την παρούσα εργασία, γιατί επιβεβαιώνει πάντοτε την παρουσία της, όταν την χρειάζομαι.



## Αρκτηκόλεξα

ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν  
ΒΙΟΠΑ : Βιομηχανικό Πάρκο  
ΒΙΠΕ : Βιομηχανική Περιοχή  
ΓΠΣ : Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο  
ΔΙΠΕΧΩ : Διεύθυνση Περιβάλλοντος Χωροταξίας  
ΕΒΕΤΑΜ : Εταιρεία Βιομηχανικής Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Μετάλλων  
ΕΕ : Ευρωπαϊκή Ένωση  
ΕΕΛ : Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων  
ΕΟΚ : Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα  
ΕΠΑ : Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης  
ΖΗΜ: Ζώνη Ημερησίων Μετακινήσεων  
ΖΟΕ : Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου  
ΚΕΠΑ : Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης  
ΚΠΣ : Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης  
ΚΥΑ : Κοινή Υπουργική Απόφαση  
ΜΕΡΜ : Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής  
ΟΑ : Οργανισμός Αθήνας  
ΟΘΕ : Οργανισμός Θεσσαλονίκης  
ΟΝΕ: Οικονομική και Νομισματική Ένωση  
ΟΣΕ : Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας  
ΟΤΑ : Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης  
ΠΕΠ : Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα  
ΠΠΠΑ : Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας  
ΠΠΠΘΕ : Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης  
ΠΠΧΣΑΑ: Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης  
ΠΣ : Πολεοδομικό Συγκρότημα  
ΡΣ : Ρυθμιστικό Σχέδιο  
ΡΣΑ : Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας  
ΡΣΘΕ : Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης  
ΣΠΑ : Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης  
ΣΧΟΟΑΠ : Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων  
SWOT : Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats  
ΤΕΔΚΝΜ : Τοπική Ένωση Δήμων Κοινοτήτων Νομού Μαγνησίας  
ΤΕΕ : Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας  
ΤΜΧΠΠΑ : Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης  
ΥΠΕΧΩΔΕ : Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας Δημοσίων Έργων  
ΥΧΟΠ : Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού Περιβάλλοντος  
ΦΕΚ: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως  
ΧΣ : Χωροταξικό Σχέδιο  
ΧΥΤΑ : Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων

## Εισαγωγή

Το θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας βασίστηκε στην ιδέα που εκφράστηκε μέσα από πολλές έως τώρα μελέτες και στηρίζεται στην στενή συνεργασία με στόχο την αστική ανάπτυξη και ενδεχομένως την μελλοντική συνένωση δύο μεγάλων ελληνικών πόλεων (μεσαίες πόλεις για τα Ευρωπαϊκά δεδομένα), τον Βόλο και τη Λάρισα. Οι τελευταίες υπάρχουν και δραστηριοποιούνται υπό την ίδια διοικητική ενότητα (Περιφέρεια Θεσσαλίας) και η απόσταση μεταξύ τους είναι μικρή, δεδομένης και της δυνατότητας ανάπτυξης σύγχρονων μέσων μεταφοράς. Στην ιδέα της στενής συνεργασίας και της συνένωσης συνέβαλαν μια σειρά από λόγους (δυναμικές πόλεις, αποκέντρωση, κοντινή απόσταση, κλπ) που θα αναλυθούν στο κείμενο παρακάτω.

Οι κύριοι λόγοι που συνέβαλαν ώστε να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα είναι τρεις: Πρώτον θεώρησα ενδιαφέρουσα και καινοτόμα για τα ελληνικά δεδομένα, την ιδέα της έντονης συνεργασίας δύο μεσαίων πόλεων, που πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την επίτευξη της τελευταίας, στοχεύοντας στην τελική τους συνένωση αναδεικνύοντας μ'αυτόν τον τρόπο έναν σημαντικό πόλο ανάπτυξης της χώρας μετά τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, συμβάλλοντας συν τοις άλλοις στην αποκέντρωση των τελευταίων. Δεύτερον, είναι μια εργασία πολεοδομικού αλλά και χωροταξικού χαρακτήρα, αντικατοπτρίζοντας έτσι κατά ένα σημαντικό μέρος τις βασικές σπουδές στο τμήμα ΜΧΠΠΑ. Τρίτον θεώρησα ευκαιρία να ασχοληθώ και να αποκομίσω περισσότερες γνώσεις για τον τόπο καταγωγής μου που βρίσκεται στο εσωτερικό της περιοχής αναφοράς της εργασίας, δίνοντάς μου παράλληλα και την ευχαρίστηση να προτείνω πολιτικές και δράσεις για την ανάπτυξή της.

Θεωρώ επίσης ότι η κλίμακα της περιοχής αναφοράς είναι η κατάλληλη για την εφαρμογή ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου, αφού οι κατευθύνσεις και οι ρυθμίσεις του τελευταίου δεν εμβαθύνουν σε μεγάλη λεπτομέρεια αλλά είναι γενικότερες. Στις τελευταίες όμως θα πρέπει να υπακούουν τα ΓΠΣ της κάθε υποενότητας της περιοχής, τα οποία θα κάνουν πιο λεπτομερείς τις κατευθύνσεις του πρώτου.

Η εργασία χωρίζεται σε 4 ενότητες: Η πρώτη αναφέρεται στις σχέσεις και στις δυνάμεις που αναπτύσσονται μεταξύ των πόλεων (ανταγωνισμός, συνεργασία,

άμιλλα), καθώς και στο σχεδιασμό που μπορεί να εφαρμοστεί σε πόλεις μεσαίου μεγέθους όπως είναι η Λάρισα και ο Βόλος. Στην 2<sup>η</sup> ενότητα αρχικά γίνεται μια επισκόπηση στο θεσμικό πλαίσιο του πολεοδομικού και κυρίως του ρυθμιστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Στην συνέχεια γίνεται μια σύντομη παρουσίαση του ν.2508/97 για τα ρυθμιστικά σχέδια και τέλος μια σύντομη παρουσίαση των ρυθμιστικών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, προκειμένου να διεξαχθούν ορισμένα συμπεράσματα για την εφαρμογή του ρυθμιστικού στην συγκεκριμένη περιοχή του διπόλου Λάρισας – Βόλου. Στην 3<sup>η</sup> ενότητα αρχικά αναφέρονται μερικοί από τους λόγους ύπαρξης ενός διπολικού συστήματος με κεντρικούς πυρήνες τον Βόλο και τη Λάρισα, και ακολουθεί μια σύντομη παρουσίαση της περιοχής αναφοράς, όσον αφορά την θέση και τον ρόλο της σε διεθνές, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Στη συνέχεια γίνεται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής του διπόλου, και η ενότητα καταλήγει με μια ανάλυση SWOT της περιοχής. Τέλος στην 4<sup>η</sup> ενότητα ακολουθούν προτάσεις για την βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης της περιοχής, αλλά κυρίως για την δημιουργία ενός διπολικού συστήματος. Το διπολικό αυτό σύστημα θα επικεντρώνεται στην ανάπτυξη των δύο πόλεων – πόλων ανάπτυξης (Λάρισα και Βόλος) και όχι στην δημιουργία ενός τρίτου πόλου ανάπτυξης στο ενδιάμεσο της απόστασης των δύο πόλεων.

Τελειώνοντας θα πρέπει να τονίσω ότι ο κύριος όγκος των στοιχείων, για την σύνταξη της 3<sup>ης</sup> ενότητας της διπλωματικής εργασίας, αλλά και πολλές από τις κατευθύνσεις της 4<sup>ης</sup> ενότητας προέρχονται από το Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας, το Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, την Αναπτυξιακή μελέτη Μαγνησίας, το ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας.

## 1<sup>η</sup> Ενότητα: Θεωρητικό μέρος

### **A. Ανταγωνιστικότητα πόλεων**

Το φαινόμενο του ανταγωνισμού των πόλεων εμφανίστηκε έντονα στις δύο τελευταίες δεκαετίες και στην Ευρώπη (Dicken and Tickel, 1992) και αντανακλάται στην προσπάθεια που εφαρμόζουν οι πόλεις να γίνουν πιο ανταγωνιστικές και να υπερισχύσουν άλλων πόλεων – περιοχών, στη διαμόρφωση της καλύτερης δυνατής τους εικόνας, στον προσδιορισμό της ταυτότητάς τους στον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο αλλά και στην προσπάθεια που γίνεται από τις Ευρωπαϊκές χώρες στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης (Cheshire and Gordon, 1995a).

Υιοθετώντας την άποψη των Cheshire και Gordon (1995α:385) θα ορίσουμε ως ανταγωνισμό πόλεων τη διαδικασία μέσω της οποίας οι ομάδες<sup>1</sup> λειτουργούν και δραστηριοποιούνται σε επίπεδο περιφερειακής οικονομίας αναζητώντας να προωθήσουν την οικονομία αυτή «ως μια τοποθεσία» για την ανάπτυξη οικονομικών δράσεων είτε με άμεσο (απ'ευθείας) ανταγωνισμό, είτε με έμμεσο ανταγωνισμό με άλλες πόλεις. Με άλλα λόγια βασικός σκοπός για την τοπική ανάπτυξη είναι η προσπάθεια προώθησης μιας περιοχής ως ανταγωνιστικό μέρος για την ανάπτυξη οικονομικών ή επενδυτικών δραστηριοτήτων. (Μεταξάς, 2001)

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων είναι ιδιαίτερα οξύς ιδίως στις μέρες μας, διότι κάθε πόλη προσπαθεί να διεκδικήσει μια αξιοπρεπή θέση στην ιεραρχία του παγκόσμιου αστικού δικτύου, για την αναζήτηση μιας «νέας κεντρικότητας» (CEC, 1992) και χρησιμοποιεί πολλών ειδών μέσα, πολλές φορές και αθέμιτα, προκειμένου να εκπληρώσει τον στόχο της, ή να προσελκύσει το στόχο της (π.χ. κίνητρα για την προσέλκυση βιομηχανικών μονάδων). Η επίτευξη του παραπάνω στόχου είναι δυσκολότερη σήμερα από κάθε άλλη εποχή μιας και στο παιχνίδι της διεκδίκησης συμμετέχουν εκτός από τις μητροπόλεις, πολύ μεγάλος αριθμός μεσαίου μεγέθους πόλεων (Λαμπριανίδης, 2001). Απόδειξη του φαινομένου του εντεινόμενου ανταγωνισμού μπορεί να θεωρηθεί και ο αυξανόμενος αριθμός δικτύων πόλεων που οργανώνονται στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την συνεργασία και την ανταλλαγή ιδεών πάνω σε ζητήματα χάραξης πολιτικής και εφαρμογής ειδικών

<sup>1</sup> Οι διάφορες κοινωνικές και οικονομικές ομάδες όπως για παράδειγμα οι ομάδες των επιχειρηματιών, οι απλοί πολίτες, κλπ.

προγραμμάτων που αφορούν διάφορους τομείς όπως επιστήμη, τεχνολογία, κλπ., αλλά και σε κοινωνικά προβλήματα, όπως ανεργία, κοινωνικός αποκλεισμός, κ.α. (CEC, 1992, και Σημαιοφορίδης, 1998; στο Γοσποδίνη, 2000, *Δεκαεπτά κείμενα για τον σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*, σ.197).

Επίσης σύμφωνα με τους Cheshire και Gordon (1998) σημαντικό είναι το ζήτημα που αφορά στον προσδιορισμό των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών μιας πόλης, δηλαδή ποιο είναι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά της για την ανάπτυξη συγκεκριμένων αναπτυξιακών δραστηριοτήτων στην περιοχή. Εξίσου σημαντική είναι και η δυναμικότητα του ρόλου των τοπικών αυτοδιοικήσεων μιας περιοχής.

Η θέση μιας πόλης ή ενός συστήματος πόλεων στην πραγματικότητα του 21<sup>ου</sup> αιώνα, στο νέο Ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές περιβάλλον, όπου ο ανταγωνισμός μεγαλουργεί, μπορεί να αποκτηθεί μέσα από επίπονες προσπάθειες και ξεπερνώντας πολλά εμπόδια. Έτσι, αυτή εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό όχι μόνο από τα υφιστάμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματά της, που σχετίζονται για παράδειγμα με το μέγεθος, την οικονομική της διάρθρωση, τη γεωγραφική της θέση, τους οικονομικούς, κοινωνικούς, φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους που διαθέτει, τις υποδομές και το περιβάλλον, τη θέση της στην ιεραρχία του εθνικού ή του διεθνούς αστικού συστήματος κλπ., αλλά και από την ικανότητα προσαρμογής της στο συνεχώς εξελισσόμενο πολιτικό κοινωνικό και τεχνολογικό πλαίσιο και από τη δημιουργία τοπικών δυναμικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων. (Κότιος, 1999)

Η θέση για παράδειγμα, μιας πόλης στις ιεραρχημένες σχέσεις του εθνικού, Ευρωπαϊκού και του παγκόσμιου αστικού συστήματος δεν είναι δεδομένη. Έτσι για παράδειγμα το Βερολίνο από αστικός θύλακας μεταμορφώθηκε σε μια πρωτεύουσα με σημαντική εθνική και Ευρωπαϊκή οικονομική ενδοχώρα, σε μια πόλη πύλη προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Η Βαρκελώνη από πρωτεύουσα περιφέρειας εξελίσσεται σε σημαντική μητρόπολη της Δυτικής Μεσογείου. Η Λίλη από περιφερειακό εθνικό κέντρο, αποτελεί σήμερα σημαντικό σημείο σύνδεσης της ηπειρωτικής Ευρώπης με την Βρετανία. Επίσης τρία μεγάλα αστικά κέντρα στην Ολλανδία (Άμστερνταμ, Ρότερνταμ, Χάγη) αποτελούν μια μεγάλη αστική συνάθροιση που επιδιώκει να μετεξελιχθεί σε εμπορική πύλη της Ευρώπης και σε

κέντρο εμπορικών διανομών. (Κότιος, 1999, στο Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, σελ 562)

Αναλυτικότερα, απαραίτητες προϋποθέσεις για την αναβάθμιση της θέσης μιας πόλης και την διεκδίκηση σημαντικής θέσης στην αστική ιεραρχία είναι πρώτον η δημιουργία υψηλού επιπέδου συνθηκών διαβίωσης (ύπαρξη αξιόλογων πολιτιστικών δραστηριοτήτων, υψηλού επιπέδου εκπαίδευση, ικανοποιητική αγορά, κλπ), δεύτερον η ανάδειξη της πόλης σε αξιόλογο τεχνολογικό και εκπαιδευτικό κέντρο που να προωθεί την έρευνα και την ανάπτυξη σε αναδυόμενους κλάδους (βιοτεχνολογία, αεροναυπηγική) και όχι απαραίτητα σε κλάδους που είναι ευρέως διαδεδομένοι, τρίτον εξασφάλιση ικανοποιητικών διασυνδέσεων (δρόμοι, τηλεπικοινωνίες, κλπ) με τις γύρω πόλεις – περιοχές. (Λαμπριανίδης, 2001)

Εξάλλου σύμφωνα με τον O'Sullivan, οι πόλεις αναπτύσσονται εξαιτίας κυρίως των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, των οικονομιών κλίμακας στις μεταφορές και στην παραγωγή και των οικονομιών συγκέντρωσης. Το γεγονός ότι πολλές πόλεις αναπτύσσονται γύρω από θύλακες απασχόλησης και συγκεντρώσεις επιχειρήσεων σημαίνει ότι η επιλογή εγκατάστασης των τελευταίων επηρεάζει τόσο τη θέση, όσο και την περαιτέρω ανάπτυξη των διαφόρων τύπων πόλεων (O'Sullivan). Ωστόσο η επιλογή εγκατάστασης των επιχειρήσεων εξαρτάται και από την φύση τους. Έτσι για παράδειγμα τόσο οι εμπορικές, όσο και οι μεταφορικές επιχειρήσεις ιστορικά τείνουν να εγκαθίστανται σε μεταφορικούς κόμβους, όπως κοντά σε λιμάνια, σταυροδρόμια, συμβολές ποταμών, κλπ. Η εγκατάσταση των παραπάνω συμβάλει στην ανάπτυξη των πόλεων που βρίσκονται σε λιμάνια και εκείνων που βρίσκονται σε κόμβους δρόμων. Τις εμπορικές και τις μεταφορικές επιχειρήσεις ακολουθούν εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες, όπως τράπεζες, ασφαλιστικές και λογιστικές επιχειρήσεις κ.α. (Ροβολής, 2001: Σημειώσεις αστικής οικονομικής).

Εκτός από τις παραπάνω, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και οι αποφάσεις χωροθέτησης των βιομηχανικών επιχειρήσεων, οι οποίες ανάλογα με τον προσανατολισμό της καθεμιάς, διαμορφώνεται και η απόφαση εγκατάστασής της, η οποία στη συνέχεια επηρεάζει την πόλη στην οποία θα εγκατασταθεί.. Δηλαδή για παράδειγμα οι επιχειρήσεις προσανατολισμού μεταφορών, έχουν ως κύριο παράγοντα για την επιλογή εγκατάστασής τους, το μεταφορικό κόστος και είτε θα

εγκατασταθούν στις περιοχές εισροών τους, αν είναι προσανατολισμού πρώτων υλών, ή στις περιοχές αγοράς του τελικού προϊόντος, αν είναι προσανατολισμού αγοράς.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι οι επιχειρήσεις που κατασκευάζουν ηλεκτρονικά υλικά πλαστικά κλπ, των οποίων οι κύριοι παράγοντες για την εγκατάστασή τους είναι το ενεργειακό κόστος, οι βιομηχανικές εκροές, το εξειδικευμένο δυναμικό, και οι οποίες εγκαθίστανται σε πόλεις που ικανοποιούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις (O'Sullivan, 2000). Είναι σαφές λοιπόν από τα παραπάνω ότι οι αποφάσεις εγκατάστασης των επιχειρήσεων είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που προσδιορίζουν τη θέση μιας πόλης. Επίσης, ένας άλλος παράγοντας είναι οι κυβερνητικές αποφάσεις που επηρεάζουν κυρίως την ανάπτυξη των διοικητικών πόλεων και των πόλεων που διοικούν κοινωφελή ιδρύματα όπως για παράδειγμα πανεπιστήμια και φυλακές. (O'Sullivan, 2000)

Ένα άλλο έγγραφο της Ευρωπαϊκής επιτροπής αναφέρει πιο πρόσφατους παράγοντες που επηρεάζουν την εγκατάσταση επενδύσεων στην Ευρώπη, και οι οποίες με τη σειρά τους επηρεάζουν την θέση των πόλεων ή περιοχών που θα εγκατασταθούν. Σημαντικό κίνητρο για επενδύσεις, όπως γενικότερα αναφέρεται στο σχετικό έγγραφο, είναι η συμμετοχή των επιχειρήσεων στην ευρωπαϊκή αγορά, μιας και ήταν υπαρκτός ο κίνδυνος της μη συμμετοχής τους σε αυτή λόγω της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς.

Ειδικότερα, από έρευνα που έχει γίνει από τους Ernst and Young οι σημαντικότεροι παράγοντες χωροθέτησης επιχειρήσεων είναι οι εξής:

- ✓ Επιχειρησιακοί παράγοντες οι οποίοι είναι η εγγύτητα στις αγορές, προσβασιμότητα στις πρώτες ύλες, εγγύτητα στους κύριους πελάτες
- ✓ Εθνικά και τοπικά χαρακτηριστικά στα οποία συμπεριλαμβάνονται οικονομικές υπηρεσίες, χαρακτηριστικά κυβερνήσεων και των τοπικών εξουσιών, η γλώσσα και η εικόνα που αντανακλά γενικότερα η περιοχή
- ✓ Παράγοντες που σχετίζονται με την εργασία όπως διαθεσιμότητα, ποιότητα, υψηλή κατάρτιση και σχέσεις του εργατικού δυναμικού με την παραγωγή
- ✓ Το κόστος, του οποίου το κύριο βάρος επιμερίζεται στο κόστος του εργατικού δυναμικού (σε επίπεδο χώρας) και στο κόστος της γης (σε επίπεδο περιοχής μικρότερης κλίμακας)

- ✓ Υποδομές, όπως η ποιότητα των δρόμων και οι εξυπηρετήσεις με σιδηρόδρομο, η εγγύτητα σε λιμάνια και μεγάλα αεροδρόμια και η ποιότητα των τηλεπικοινωνιών

- ✓ Ποιότητα ζωής και προσωπικοί παράγοντες

(Ernst & Young, 1993)

Οι παραπάνω παράγοντες και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η παρουσία δυναμικών επιχειρήσεων σε μια περιοχή συμβάλουν καταλυτικά στην ευημερία και την ακτινοβολία της τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπ'όψη από τους εκάστοτε τοπικούς φορείς και κυβερνήσεις ώστε να δημιουργηθεί το κατάλληλο περιβάλλον στις πόλεις για την προσέλκυση επενδύσεων και την αναβάθμιση της θέσης τους στον εθνικό και διεθνή αστικό ιστό.

Πέρα από τα παραπάνω, η διεθνής εμπειρία, σύμφωνα με τον Λαμπριανίδη, έχει δείξει ότι στην αναβάθμιση των πόλεων έχουν παίξει σημαντικό ρόλο τα «έργα – σύμβολα». Για παράδειγμα, ένα κτιριακό σύμπλεγμα υψηλών προδιαγραφών που να λειτουργεί ως διεθνής πόλος έλξης είναι μια επιτυχημένη πρακτική που έχει εφαρμοστεί στην Ευρώπη αλλά και στην Αμερική. Η συλλογιστική αυτής της πρακτικής βασίζεται στο ότι ναί μεν από μόνο του ένα κατασκεύασμα δεν μπορεί να μεταβάλει το πολιτιστικό επίπεδο της ζωής μιας πόλης, αλλά αποτελεί ίσως μια βασική προϋπόθεση για τον σκοπό αυτό, και η δημιουργία του μπορεί να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν το κτίριο της όπερας στο Σίδνεϊ, το κτίριο του Μεγάρου Μουσικής στην Αθήνα, το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Guggenheim στο Bilbao της Ισπανίας, ο Πύργος του Άιφελ στο Παρίσι, το Μουσείο του Λούβρου στο Παρίσι. κλπ. (Λαμπριανίδης, 2001)

Επίσης στην επιτυχημένη πορεία ορισμένων πόλων συμβάλουν σημαντικά και οι ιστορικές συγκυρίες. Τέτοια παραδείγματα είναι πόλεις που έχουν καταφέρει να αναλάβουν την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων (Βαρκελώνη, Σίδνεϊ, κλπ), κάτι το οποίο αναβαθμίζει σημαντικά την εικόνα της επικείμενης πόλης διεθνώς. Επίσης πόλεις που έχουν αναλάβει την διοργάνωση της Παγκόσμιας Έκθεσης (EXPO), κλπ. (Λαμπριανίδης, 2001)



Ανακεφαλαιώνοντας, η αναπτυξιακή προοπτική μιας πόλης ή ομάδας πόλεων, διαφοροποιείται σύμφωνα με πέντε κρίσιμους βασικούς παράγοντες:

- Ο βαθμός διαφοροποίησης της οικονομικής βάσης και η ύπαρξη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού
- Η ύπαρξη υπηρεσιών με υψηλή τεχνολογία και τοπική διασύνδεση με ερευνητικά ιδρύματα
- Ο βαθμός ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των υποδομών στους τομείς των μεταφορών και επικοινωνιών
- Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και η ποιότητα της αστικής ζωής
- Η θεσμική ικανότητα για την χάραξη και την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών (Γοσποδίνη, 2000)

Τέλος, η συνεχής ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των πόλεων και οδηγεί σε ιεραρχίες των τελευταίων, με αποτέλεσμα να διατηρούν την υπεροχή τους ως εξέχοντα κέντρα ελέγχου στην παγκόσμια οικονομία. Ωστόσο υπάρχουν ευκαιρίες και για τις μικρότερες πόλεις που βρίσκονται μακριά από τις περιοχές του κέντρου, να αναπτύξουν εξειδικευμένες αγορές. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, μέσω της συνεργασίας και της συμπληρωματικής ανάπτυξης, βάσει δικτύων περιφερειακού, εθνικού, ευρωπαϊκού και παγκόσμιου επιπέδου, προκειμένου να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας, τις μεταφορές τεχνολογίας, κλπ. (Ευρώπη 2000, 1992)

### ***B. Συνεργασία πόλεων – Δίκτυα συνεργασίας***

Είναι γεγονός, ότι με το άνοιγμα των συνόρων σε πολλές χώρες, την δημιουργία διεθνών οργανισμών, την δημιουργία διεθνικών και διεθνών σχέσεων και γενικότερα την παγκοσμιοποίηση κυρίως της οικονομίας, περνάμε ασυναίσθητα στην αντίπερα όχθη του ανταγωνισμού που είναι η συνεργασία μεταξύ τοπικών, εθνικών και διεθνικών κοινωνιών μέσω διαφόρων διαύλων επικοινωνίας και δικτύων συνεργασίας. Ο υγιής ανταγωνισμός άλλωστε, που αναφέραμε παραπάνω, τροφοδοτεί την υγιή συνεργασία και αντιστρόφως, τόσο σε επιχειρηματικό, όσο και σε επίπεδο χωρών, περιφερειών, πόλεων, κλπ.

Κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας του αιώνα, οι πόλεις στον Ευρωπαϊκό χώρο ανταγωνίζονται περισσότερο αλλά και συνεργάζονται περισσότερο. Αν και δεν υπάρχει ένα ενιαίο σύστημα αστικών κέντρων στην Ευρώπη, αρκετές πόλεις συμμετέχουν σε δίκτυα ή αναπτύσσουν δίκτυα αξιοποιώντας η μια την εμπειρία της άλλης. Προσπαθούν να μάθουν από το περιβάλλον τους, να ανταποκριθούν στην πρόκληση της Ενιαίας Αγοράς, της τεχνολογικής έκρηξης και της βιώσιμης ανάπτυξης και να γίνουν πόλοι έλξης κεφαλαίου και ανθρώπινου δυναμικού. (Πετράκος, Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002)

Οι πόλεις θεωρούμενες ως οντότητες γεωγραφικές, πολιτικές, διοικητικές και οικονομικές προκειμένου να λύσουν κοινά προβλήματα της κοινωνικής και οικονομικής τους ανάπτυξης είναι σκόπιμο να αναπτύξουν σχέσεις συνεργασίας με άλλες πόλεις είτε αυτές βρίσκονται σε μια χωροεδαφική ενότητα, είτε μέσα στα εθνικά όρια είτε ακόμα και σε διεθνές επίπεδο δημιουργώντας δίκτυα συνεργασίας. Το κύριο χαρακτηριστικό των δικτύων αυτών είναι η ικανότητά τους να μεγιστοποιούν τα αποτελέσματα και την απόδοση της δράσης κάθε πόλης του δικτύου, πολύ καλύτερα από ότι θα μπορούσε να το κάνει η κάθε πόλη χωριστά. (Μπεριάτος, 1999)

Θέλοντας να κάνουμε μια προσέγγιση του ορισμού του δικτύου, μπορούμε να πούμε ότι ο όρος δίκτυο εννοεί τον τρόπο λειτουργίας μιας ομάδας και διαφέρει από το σύστημα που είναι μια συγκεντρωτική λειτουργία με ιεραρχική δομή. Στην κοινωνιολογία δίκτυο θεωρείται μια δυναμική ομάδα δράσης όπου αυτό που ενοποιεί τη δράση είναι το έργο των συντελεστών και της εθελοντικής συμμετοχής και όχι η δημιουργία του συστήματος που οργανώνει τη δράση (Tesson, 1997).

Μέσω των δικτύων κινητοποιούνται οι τοπικές αρχές σε μια καινούρια συσχέτιση. Εμφανίζεται δηλαδή μια νέα χωρική δυναμική με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις προς το πνεύμα της τοπικής ανάπτυξης. Η σχέση ανάμεσα στις τοπικές αρχές, δημόσιες και ιδιωτικές υλοποιείται προς την κατεύθυνση της δυναμικής ανάπτυξης. Για να είναι αποτελεσματικό το δίκτυο είναι σημαντικό να προάγονται συνεργασίες μεταξύ των τοπικών αρχών του δικτύου. Επιπλέον είναι σημαντικό προς αυτή την κατεύθυνση και η συμμετοχή των τοπικών πληθυσμών, ώστε να συμβάλει στην

ουσιαστική διάδοση των αποτελεσμάτων (Αλεξάνδρα Παπαθανασίου, *Διαστικά Δίκτυα και Μεσαίες πόλεις*)

Τα στοιχεία κλειδιά για να επιτευχθεί σωστή συνεργασία μεταξύ πόλεων είναι:

- Αμοιβαιότητα, δηλαδή προθυμία ανταλλαγής πληροφοριών, τεχνογνωσίας, ιδιωτικής γνώσης και αγαθών μεταξύ των τοπικών κοινωνιών
- Εμπιστοσύνη, δηλαδή πίστη στην αξιοπιστία των εταίρων της συνεργασίας
- Μάθηση, δηλαδή η αναγνώριση ότι η γνώση αναπτύσσεται και οι καλύτερες μέθοδοι πρέπει να διαδίδονται
- Αποκέντρωση, δηλαδή η συνειδητοποίηση ότι η κεντρογενής πληροφόρηση και διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι ανεπαρκής  
(Camhis-Fox, 1993)

Σε συνδυασμό με τα στοιχεία κλειδιά που αναφέρθηκαν παραπάνω, ενδεικτικοί λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η συνεργασία μεταξύ πόλεων είναι:

1. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, καθώς και όλων των δραστηριοτήτων τεχνικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης
2. Η συνεχιζόμενη επανάσταση των μεταφορών και επικοινωνιών με αποτέλεσμα την μείωση των χρονο-αποστάσεων και την διευκόλυνση των μετακινήσεων, έχει ως συνέπεια την αύξηση του ενδιαφέροντος κυρίως από τους τοπικούς φορείς για συνεργασία.
3. Η αλματώδεις αστικοποίηση του αγροτικού κόσμου που μετασχημάτισε τις αγροτικές περιοχές σε αστικές με την εμφάνιση μεγάλων πληθυσμιακών και οικιστικών συγκεντρώσεων που έχουν ισχυρές διοικητικές και πολιτικές αρχές δημιούργησε την ανάγκη για συνεργασία
4. Η διαδικασία εσωτερικής αποκέντρωσης που λαμβάνει χώρα σε όλες τις χώρες του κόσμου, ανεπτυγμένες ή λιγότερο ανεπτυγμένες, αύξησε τις αρμοδιότητες και τους πόρους των τοπικών και περιφερειακών αυτοδιοικήσεων και κατά συνέπεια τη δυνατότητά τους για συμμετοχή σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες τοπικές, εθνικές ή διεθνείς αυτοδιοικήσεις.

(Μπεριάτος, 1999)

Προκειμένου να ανταποκριθούν επίσης οι πόλεις αποτελεσματικότερα στις σύγχρονες προκλήσεις (π.χ. ανταγωνιστικό περιβάλλον) είναι σκόπιμο να συμμετέχουν σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις τόσο σε τοπικό και εθνικό αλλά και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Βασικές επιδιώξεις των έως τώρα δικτύων, που λαμβάνουν χώρα κυρίως σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι η ανταλλαγή εμπειριών, τεχνογνωσίας και η διάδοση καινοτόμων αστικών παρεμβάσεων. Ακόμη τα θεσμοθετημένα ή μη αστικά fora παράγουν συχνά κοινές στρατηγικές αστικής ανάπτυξης, συντονίζουν και εναρμονίζουν τις θέσεις και τις απόψεις τους γύρω από τα ζητήματα της Ευρωπαϊκής χωροταξικής και αστικής πολιτικής. (Κότιος, στο Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, σελ 575). Εξάλλου η νέα περιφερειακή πολιτική στηρίζεται λιγότερο στην εθνική κρατική βοήθεια και περισσότερο στην ανάπτυξη των ενδογενών πλεονεκτημάτων και των διαπεριφερειακών συνεργασιών, προκειμένου να βοηθήσουν την ανταγωνιστικότητα των επιμέρους περιοχών μέσα σε ένα εντελώς διαφοροποιημένο και ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Το νέο πλαίσιο περιλαμβάνει διάφορες μορφές συμμετοχικής και πρωτοβουλιακής διακυβέρνησης, όπως δίκτυα συνεργασίας, συμμαχίες πολιτών και μεικτές δημόσιες - ιδιωτικές πρωτοβουλίες. (Γ. Καυκαλάς, 2000.)

Μερικά παραδείγματα προγραμμάτων συνεργασίας είναι το PACTE (Πρόγραμμα Δράσης των Εδαφικών Αρχών της Ευρώπης), το RECITE (Πόλεις και Περιφέρειες της Ευρώπης), το πρόγραμμα ECOS – OUVERTURE το οποίο στοχεύει στην προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των πόλεων και περιφερειών της Ένωσης και των ομολόγων τους στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, αλλά και στις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και στις τρίτες μεσογειακές χώρες. (Κότιος, στο Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, σελ 575)

Στο επίπεδο του Ευρωπαϊκού χώρου τα δίκτυα συνεργασίας μπόρεσαν να αναπτυχθούν χάρη στην προώθηση προγραμμάτων που χρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με το άρθρο 10 του κανονισμού του Ε.Τ.Π.Α. και το ειδικό κονδύλιο του προϋπολογισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (B2 6001/1989 κλπ). Τα προγράμματα αυτά (ανταλλαγής εμπειριών και τεχνογνωσίας) αφορούσαν τόσο την εσωτερική (κράτη – μέλη της Ε.Ε.) όσο και την εξωτερική (Τρίτες χώρες) διαστική και διαπεριφερειακή συνεργασία και ήταν το PACTE, το RECITE και το ECOS – OUVERTURE. Η εξέλιξη των προγραμμάτων χωρίζεται σε δύο πενταετίες

υποπεριόδους (1989 – 1994, 1995 – 1999) ανάλογα με τους χρηματοδοτικούς πόρους που ίσχυσαν σε κάθε περίοδο. (Μπεριάτος, 1999)

Όσον αφορά την Ελλάδα κατά την περίοδο 1989 – 1994 έγιναν μεγάλες προσπάθειες δικτύωσης και συνεργασίας που είχαν ως αποτέλεσμα σημαντικές επιτυχίες (ποιοτικές και ποσοτικές) τόσο στην εσωτερική όσο και στην εξωτερική διαστική – διαπεριφερειακή συνεργασία. Η Ελλάδα, σύμφωνα με τον Μπεριάτο, βρίσκεται στις κυρίαρχες θέσεις για την συμμετοχή και δημιουργία τέτοιων δικτύων. Στο πλαίσιο του προγράμματος PACTE (εσωτερική συνεργασία) μάλιστα οι ελληνικές τοπικές αυτοδιοικήσεις έρχονται πρώτες σε συμμετοχή, ως προς το σύνολο των εταίρων (partners) για την περίοδο 1989 – 1993. (Μπεριάτος, 1999)

### **Γ. Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης**

Στόχος της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης όπως και άλλων θεωριών περιφερειακής ανάπτυξης είναι να δώσουν εκτός από την περιγραφή και ερμηνεία των σχετικών φαινομένων, τις κατευθύνσεις για μια αποτελεσματική περιφερειακή πολιτική. Οι μέχρι τότε θεωρίες βασίζονταν στον μηχανισμό της ελεύθερης αγοράς, κάτι το οποίο ήρθε σε πλήρης ρήξη με την πραγματικότητα αφού οι ανισότητες συνεχίζουν να υπάρχουν και να εντείνονται. Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης δέχεται ότι η περιφερειακή ανισότητα είναι βαθύτερο φαινόμενο και ότι έχει την τάση να γίνεται ακόμα πιο έντονο όσο η οικονομία αφήνεται να λειτουργεί στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς. Η κρατική παρέμβαση είναι αναγκαία για την μείωση των ανισοτήτων και την προώθηση της ανάπτυξης στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές. Ωστόσο η μορφή που πήρε η κρατική παρέμβαση κυρίως στις καπιταλιστικές χώρες δεν μπόρεσε να μειώσει την ανισοροπία ανάμεσα στις περιφέρειες. Στην αδυναμία αυτή στηρίζεται άλλωστε και η θεωρία των πόλων ανάπτυξης. (Ανδρικοπούλου και Καυκαλάς, 1985)

Οι κυρίαρχοι λόγοι που οδήγησαν στην χρησιμοποίηση της θεωρίας ως μέσου περιφερειακής πολιτικής είναι πρώτον οι οικονομίες συγκέντρωσης ως αποτελεσματικό μέσο για την οικονομική ανάπτυξη, δεύτερον η οργάνωση από το κράτος νέων πόλων ανάπτυξης μπορεί να αντιμετωπίσει τις αρνητικές επιδράσεις των πόλων που προϋπήρχαν και όξυναν τα περιφερειακά προβλήματα και τρίτον η

διάχυση της ανάπτυξης ενισχύει τις προσπάθειες των καθυστερημένων περιοχών για ανάπτυξη. (Λαμπριανίδης, 2001)

Η θεωρία αυτή αναπτύχθηκε από τον Γάλλο οικονομολόγο Fr. Perroux (το 1955) και ανήκει στην κατηγορία των οικονομικών θεωριών της περιφερειακής απόκλισης. Σύμφωνα με αυτές οι οικονομικές ανισότητες είναι εγγενές στοιχείο του οικονομικού συστήματος ανάπτυξης. Ο Perroux υποστήριξε ότι τόσο η οικονομική όσο και η χωρική ανάπτυξη «δεν εμφανίζεται παντού και ταυτόχρονα αλλά σε σημεία ή πόλους με διαφορετική ένταση και απλώνεται μέσα από διάφορα κανάλια με διαφοροποιημένα τελικά αποτελέσματα στο σύνολο της οικονομίας». Η θεωρία, έτσι όπως διατυπώθηκε από τον Perroux, αναφέρεται στον οικονομικό (μη γεωγραφικό) χώρο. Ο τελευταίος, υποστήριξε, «αποτελεί ένα πεδίο δυνάμεων που αποτελείται από κέντρα (ή πόλους) από τα οποία διαχέονται φυγόκεντρες δυνάμεις και στα οποία έλκονται κεντρομόλες δυνάμεις». (Glasson, 1992)

Με τον όρο «πόλος ανάπτυξης» ο Perroux προσδιόρισε τις βιομηχανίες (μονάδες, ομάδες μονάδων ή κλάδους, ανάλογα με την περίπτωση) που χαρακτηρίζονται από υψηλό ρυθμό μεγέθυνσης και από μεγάλο αριθμό διασυνδέσεων με μια σειρά άλλους κλάδους. Αυτό σημαίνει ότι ένας πόλος θα έχει κεντρικό ρόλο σε ένα σύστημα εισροών – εκροών και η οποιαδήποτε μεγέθυνση ή συρρίκνωση του πόλου θα επιφέρει πρόσθετη μεγέθυνση ή συρρίκνωση στην υπόλοιπη οικονομία μέσω της διάχυσης πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων (Οικονόμου, 1994). Σ' αυτό το επίπεδο ανάπτυξης της θεωρίας η τελευταία δεν αναφέρεται στον γεωγραφικό αλλά στον οικονομικό χώρο (Darwent, 1969), δεν υπάρχει δηλαδή προφανής λόγος οι διασυνδέσεις να απαιτούν χωρική εγγύτητα. Οι διασυνδέσεις της θεωρίας μπορούν να καλύπτουν όλο το φάσμα χωρικών μορφών, από την ακραία διασπορά μέχρι την ακραία συγκέντρωση. Στην περίπτωση που συμβαίνει το τελευταίο τότε ο πόλος ανάπτυξης μεταφράζεται σε κέντρο ανάπτυξης εντοπισμένου στο χώρο με χαρακτηριστικά εν γένει αστικού κέντρου. (Οικονόμου 1994)

Ο σύνθετος αυτός βιομηχανικός πόλος, στην περίπτωση που είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένος, μεταβάλλει όχι μόνο το άμεσο γεωγραφικό περιβάλλον του αλλά, αν είναι αρκετά δυναμικός, ολόκληρη τη δομή της εθνικής οικονομίας στην οποία βρίσκεται. Ως κέντρο συσσώρευσης και συγκέντρωσης ανθρώπινων πηγών και

σταθερού κεφαλαίου προκαλεί την εμφάνιση άλλων κέντρων συσσώρευσης και συγκέντρωσης ανθρώπινων πηγών και σταθερού κεφαλαίου. (Ανδρικοπούλου και Καυκαλάς, 1985)

Η χωρική, ωστόσο, διάσταση στην θεωρία δόθηκε αργότερα, το 1966, από τον Boudeville, ο οποίος ορίζει τον περιφερειακό πόλο ανάπτυξης ως ένα σύνολο από αναπτυσσόμενες βιομηχανίες εγκατεστημένες σε μια αστική περιοχή οι οποίες προκαλούν περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας μέσω των αποτελεσμάτων διάχυσης, σε ολόκληρη τη ζώνη επιρροής τους. (Glasson, 1992)

Τα αποτελέσματα διάχυσης, τα οποία ήταν ο κύριος λόγος που καθιέρωσαν την θεωρία ως μέσο στρατηγικής της περιφερειακής πολιτικής, είναι στον αντίποδα των πολωτικών συνεπειών που δημιουργεί η ανάπτυξη ενός πόλου. Σύμφωνα με την θεωρία, η δυναμική ανάπτυξη της προωθητικής βιομηχανίας επεκτείνεται ακτινωτά γύρω από τον πόλο και καλύπτει την περιοχή γύρω του. Οι διάφορες οικονομίες που αναπτύσσονται επιφέρουν μια διαδικασία αυτοϋποστηριζόμενης ανάπτυξης που σιγά – σιγά κατακλύζουν της περιφέρεια του πόλου. Εμπειρικές μελέτες έδειξαν ότι τα αποτελέσματα αυτά γίνονται αισθητά καταρχήν στις μεγάλες πόλεις γύρω από τον πόλο έπειτα στον αγροτικό περίγυρό του και τέλος στις αγροτικές περιοχές της περιφέρειας. (Glasson, 1992)

Μπορούμε να διακρίνουμε τριών ειδών επιπτώσεις των διαχυτικών αποτελεσμάτων: τις άμεσες, τις έμμεσες και τις δευτερογενείς. Οι άμεσες επιπτώσεις μπορούν να θεωρηθούν οι επιπτώσεις που απορρέουν από την ανάλυση της ίδιας της λειτουργίας του συγκροτήματος δηλαδή οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται, τα εισοδήματα που διανέμονται, η συμμετοχή στο τελικό προϊόν κλπ. Οι έμμεσες επιπτώσεις συνδέονται με τα εισοδήματα που διανέμονται από την ίδια την κινητήρια μονάδα. Η κατανάλωση των εισοδημάτων αυτών αυξάνει την κατανάλωση των τοπικών επιχειρήσεων και του τοπικού εμπορίου και διαδίδει την διεύρυνση της ανάπτυξης στην τοπική οικονομία. Τέλος οι δευτερογενείς επιδράσεις θεωρούνται ως οι επιπτώσεις της νέας παραγωγής στην τοπική οικονομία. Δηλαδή τη δημιουργία επιχειρήσεων ή την αύξηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων. (Αγγελίδης, 1991)

Τα κύρια χαρακτηριστικά της θεωρίας αυτής είναι ότι πρώτον το «βιομηχανικό σύμπλεγμα» αριστοποιεί την λειτουργία του όταν οι μονάδες που το συγκροτούν βρίσκονται στην ίδια τοποθεσία και όχι διασκορπισμένες σε όλη την έκταση της περιφέρειας. Δεύτερον είναι ο μηχανισμός της πολωτικής διαδικασίας, ο οποίος συγκεντρώνει και άλλες επιχειρήσεις στον πόλο ανάπτυξης, με την δημιουργία των οικονομικών κλίμακας και στη συνέχεια η οικονομική αυτή πόλωση έχει ως συνέπεια και την γεωγραφική πόλωση. Τρίτο χαρακτηριστικό είναι οι διαδικασίες διάχυσης της ανάπτυξης που στην ουσία μέσω αυτών, η θεωρία καθιερώθηκε ως μέσο περιφερειακής πολιτικής. (Κόνσολας, 1997)

Τα πλεονεκτήματα της θεωρίας βασίζονται στο ότι (α) η δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης είναι ένα αποτελεσματικό μέσο προώθησης της διαδικασίας της οικονομικής ανάπτυξης, (β) η οργάνωση από το κράτος ενός συστήματος πόλων ανάπτυξης αντιμετωπίζει τις αρνητικές επιδράσεις των πόλων που αναπτύχθηκαν ήδη και όξυναν την περιφερειακή ανισορροπία, (γ) η συγκέντρωση των επενδύσεων στους πόλους ανάπτυξης μειώνει το κοινωνικό κόστος και αυξάνει την αποτελεσματικότητά τους, (δ) η διαδικασία της διάχυσης της ανάπτυξης ενισχύει τις προσπάθειες για την ανάπτυξη των καθυστερημένων περιοχών. (Κόνσολας, 1997)

Ωστόσο η πολιτική των πόλων ανάπτυξης μπορεί να προκαλέσει και ορισμένα αρνητικά αποτελέσματα όπως: (α) Οι ροές πόλωσης από ολόκληρη την περιφέρεια μπορεί να ευνοούν τον πόλο κι έτσι τα αποψιλωτικά αποτελέσματα να είναι περισσότερα από εκείνα που διαχέει ο πόλος στην περιφέρεια. (β) Για την προϋπόθεση της βιωσιμότητας του πόλου και δημιουργίας οικονομικών κλίμακας για την εύρυθμη και αποδοτική λειτουργία του, χρειάζεται να αποκτήσει ένα ελάχιστο μέγεθος πληθυσμού. Και σε αυτή την περίπτωση ενισχύεται ο πόλος σε βάρος της περιφέρειας. (γ) Η σταδιακή ανάπτυξη του πόλου αυξάνει την κυριαρχία του πάνω στην περιφέρεια και στους τομείς της κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής. (δ) Προκειμένου να επιτευχθεί η αύξηση της αποτελεσματικότητας του πόλου θα βελτιωθεί το διαπεριφερειακό δίκτυο μεταφορών και επικοινωνιών με αποτέλεσμα να διευκολύνει τη συγκέντρωση στον πόλο και να υπάρχει ο κίνδυνος της υποβάθμισης της διάχυσης της ανάπτυξης από τον πόλο στην περιφέρεια. (Κόνσολας, 1997)



Εξετάζοντας τις παραπάνω βασικές έννοιες και παρά την ελκυστικότητα που μπορεί δείχνουν πρέπει να επισημάνουμε κάποιες βασικές αδυναμίες που καθιστούν την θεωρητική τους βάση και την εμπειρική τους εγκυρότητα αδύναμη. Ο λόγος είναι ότι βασίζονται κατά κύριο λόγο στις θεωρίες συγκέντρωσης και εγκατάστασης των επιχειρήσεων οι οποίες ερμηνεύουν μερικώς την αναπτυξιακή διαδικασία. Σήμερα άλλωστε, με την εξέλιξη των τηλεπικοινωνιών και των τρόπων παραγωγής, πολλοί επιστήμονες πιστεύουν ότι η έλξη που ασκούν οι πόλοι ανάπτυξης στις επιχειρήσεις ίσως έχει μετριαστεί. Ακόμη όμως και αν ισχύει αυτό δεν μπορεί να ακυρώσει ερμηνευτική ικανότητα της θεωρίας αλλά θα επηρεάσει την μετεξέλιξή της. (Glasson, 1992)

Η θεωρία αυτή από τη μια πλευρά χρησιμοποιήθηκε για την ανάπτυξη κανονιστικών μοντέλων περιφερειακού και χωροταξικού σχεδιασμού, βασιζόμενων στην υπόθεση ότι μεγάλες πόλεις χρησιμοποιούμενες ως κέντρα ανάπτυξης θα οδηγήσει σε δεύτερη φάση στην διάχυση της ανάπτυξης προς την περιφέρεια και συνεπώς σε μια λιγότερο πολωμένη περιφερειακή οργάνωση. Η προσέγγιση αυτή διαφοροποιείται από τις θεωρίες κέντρου – περιφέρειας. Από την άλλη μεριά, ωστόσο, η θεωρία αυτή συνδέθηκε, ακριβώς, με τις θεωρίες κέντρου περιφέρειας. Η σύνδεση αυτή βασίζεται στο γεγονός ότι τα κέντρα ανάπτυξης αναπτύσσουν παρασιτικές σχέσεις με την ενδοχώρα τους αφού απορροφούν πόρους και εργατικό δυναμικό από αυτές, οι οποίες έχουν ελάχιστα οφέλη μέσω των φαινομένων της διάχυσης. (Οικονόμου 1994)

Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι η θεωρία των πόλων ανάπτυξης διαθέτει το προσόν ότι ενσωματώνει στο κέντρο της προβληματικής της ένα βασικό χαρακτηριστικό της αστικοποίησης που βασίζεται στην εκβιομηχάνιση και στην παραγωγή μεγάλης κλίμακας δηλαδή τη βασική τάση προς άνιση ανάπτυξη και προς έναν ανομοιογενή και ασύμμετρο χώρο. (Οικονόμου 1994)

Όσον αφορά την εφαρμογή της θεωρίας στην πράξη, αποτέλεσε την πιο πολυσυζητημένη στρατηγική στην εφαρμογή μέτρων πολιτικής για την επίλυση περιφερειακών προβλημάτων. Στις δεκαετίες '60 και '70 εφαρμόστηκε στην Γαλλία (metropoles d'équilibre), στην Ιταλία (Cassa per il Mezzogiorno), στην Ισπανία (Polos de desarrollo), στην Μ.Βρετανία, Ινδία, Πολωνία και Λιβύη. Στην Ελλάδα η θεωρία των πόλων ανάπτυξης αποτέλεσε την βασική στρατηγική επίλυσης

περιφερειακών προβλημάτων από την δεκαετία του '60 μέχρι τις μέρες μας. (Λαμπριανίδης, 2001)

Η στρατηγική των πόλων ανάπτυξης δεν θεωρείται πια πανάκεια για την λύση όλων των περιφερειακών προβλημάτων. Εξακολουθεί όμως να παραμένει μια επιλογή από τη στιγμή που η διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης ενισχύει διαφόρων ειδών συγκεντρώσεις στο χώρο (Κόνσολας, 1997). Η στρατηγική που διαμορφώθηκε εξελικτικά για να συμπληρώσει και όχι να υποκαταστήσει τη στρατηγική της πολιτικής ανάπτυξης είναι εκείνη της «ολοκληρωμένης ανάπτυξης» που στοχεύει στην ανάδειξη των τοπικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων και στην τόνωση των ενδοπεριφερειακών ροών (Παπαδασκαλόπουλος, 1995: 52).

Σήμερα, το φαινόμενο των πόλων ανάπτυξης μετατέθηκε στις οικονομίες συγκέντρωσης (agglomeration economies) που είναι ο βασικός μηχανισμός προσέλκυσης παραγωγικών συντελεστών στα μητροπολιτικά κέντρα και ο κυριότερος παράγοντας χωρικής πόλωσης (Wheaton and Shishido 1981, Petrakos and Prada 1989, Henderson 1986, Nakamura 1985). Οι εξωτερικές οικονομίες είναι στην ουσία οφέλη που προκύπτουν για τις επιχειρήσεις από την συνύπαρξή τους σε περιοχές υψηλής συγκέντρωσης, λόγω των δεξιοτήτων και εξειδικεύσεων που έχουν αναπτυχθεί στην τοπική αγορά εργασίας, αλλά και των βιομηχανικών υπηρεσιών και υποδομών που προσφέρουν τα μεγάλα αστικά κέντρα. (Πετράκος, Τσουκαλάς, 1994)

Ωστόσο, ενώ οι οικονομίες συγκέντρωσης είναι σημαντικές γιατί ενισχύουν την μητροπολιτική κυριαρχία και συμβάλουν στην περαιτέρω ανάπτυξη, δίνουν μια έντονη συγκεντρωτική διάσταση και εξουδετερώνονται από την ύπαρξη εξωτερικών αντιοικονομιών συγκέντρωσης, οι οποίες σχετίζονται με το αύξαν κόστος γης, μεταφορών και επικοινωνιών και τα προβλήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης που συνεπάγονται οι αυξημένες πληθυσμιακές πυκνότητες στα μεγάλα αστικά κέντρα (Πετράκος, Τσουκαλάς, 1994). Αυτό είναι ευνοϊκό για τα αστικά κέντρα της περιφέρειας, διότι υποχρεώνει τις επιχειρήσεις να εγκαθίστανται στην περιφέρεια και να επιτυγχάνεται με αυτόν τον τρόπο η σύμφωνα με την θεωρία των πόλων ανάπτυξης, διάχυση της αναπτυξιακής διαδικασίας στον γεωγραφικό χώρο.

#### **Δ. Στρατηγικός Σχεδιασμός**

Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός στοχεύει στην αποτελεσματική αξιοποίηση και διαχείριση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων μιας περιοχής έτσι ώστε οι οικονομικές δραστηριότητες να επιδρούν θετικά τόσο στην αύξηση του εισοδήματος των κατοίκων, όσο και στην γενικότερη ανάπτυξη και ευημερία της περιοχής (Κρητικού, 2003). Τούτο απαντά και στο ότι «τοπική ανάπτυξη είναι μια διαδικασία ανάπτυξης και διαρθρωτικής αλλαγής, που επιδρά σε μια χωρικά καθορισμένη κοινότητα και αποβλέπει στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της» (Barquero 1991). Για τον λόγο αυτό είναι σκόπιμο κυρίως οι μεσαίες και λιγότερο ευνοημένες πόλεις της Ε.Ε. να εφαρμόζουν τη διαδικασία του στρατηγικού σχεδιασμού έτσι ώστε να ενισχύσουν τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα ενισχύοντας παράλληλα και τον ρόλο τους στα ευρωπαϊκά τεκταινόμενα (Κρητικού, 2003).

Προκειμένου να έχουμε μια σφαιρική άποψη για το τι σημαίνει στρατηγικός σχεδιασμός παρατίθενται παρακάτω ορισμένες απόψεις σχετικά με τον ορισμό του στρατηγικού σχεδιασμού. Έτσι ο Βασενχόβεν ορίζει τον στρατηγικό σχεδιασμό ως μια οργανωμένη και λογική προσπάθεια επιλογής των καλύτερων δυνατών εναλλακτικών λύσεων και μέσων για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων. Ο Reiner υποστηρίζει ότι σχεδιασμός είναι η κατάλληλη μελλοντική δράση σε μια σειρά επιλογών ή σύμφωνα με τον Σαρσέντη στρατηγικός σχεδιασμός είναι η συστηματική προσπάθεια αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης και ακολούθως πρόβλεψης των δυνατών εξελίξεων, ώστε να προσδιοριστούν οι στόχοι και να επιλεγούν στόχοι και μέτρα πολιτικής που εκτιμάται ότι θα οδηγήσουν στους επιλεγέντες στόχους. Τέλος ο Λουκίσσας αντιλαμβάνεται τον στρατηγικό σχεδιασμό ως μια κοινωνική και οργανωτική δραστηριότητα για ανάπτυξη της βέλτιστης στρατηγικής για την εκπλήρωση των επιθυμητών στόχων. (Κρητικού, 2003)

Σε μια προσπάθεια συγκερασμού των παραπάνω ορισμών, ο Στρατηγικός σχεδιασμός είναι μια συνειδητή προσπάθεια εντοπισμού των προβλημάτων και εφαρμογής των κατάλληλων πρακτικών και μεθόδων κάθε φορά, για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων. Αναλυτικότερα, αρχικά εντοπίζονται οι αδυναμίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή, ενώ στη συνέχεια εκτιμώνται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της περιοχής, θέτονται στόχοι ανάλογα με τις

προσδοκίες ανάπτυξης, τους οποίους προσεγγίζουμε ή πετυχαίνουμε μέσω της επιλογής των καλύτερων δυνατών λύσεων.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός αποβλέπει στην μεγιστοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της πόλης, στην ελαχιστοποίηση των αδυναμιών της, στη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση των ευκαιριών που της παρέχονται, αλλά και στην πρόβλεψη και παράκαμψη των κινδύνων που πρόκειται να αντιμετωπίσει (Κρητικού, 2003). Δηλαδή αποβλέπει σε μια συλλογική ανάπτυξη της πόλης, σε όλους τους τομείς, με στόχο ένα ποιοτικότερο παραγωγικό, οικονομικό, πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον, που θα προσφέρουν ποιοτικές συνθήκες διαβίωσης και εργασίας (Κρητικού, 2003).

Σήμερα ο στρατηγικός σχεδιασμός καλείται να παρέμβει για την επίλυση των προβλημάτων των μεσαίων πόλεων και την περαιτέρω ανάπτυξή τους, ως απόρροια του ότι οι μεσαίες πόλεις υφίστανται έναν άνισο ανταγωνισμό από τις μεγαλουπόλεις ως τόποι διαβίωσης και επιχειρηματικής δραστηριότητας. Έτσι, πρωταρχικός στόχος ενός στρατηγικού σχεδίου για μια μεσαία πόλη θα πρέπει να είναι η αξιοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της καθώς και η ενίσχυση του ρόλου της τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο (Κρητικού, 2003).

Ωστόσο παρ' όλες τις ραγδαίες εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στο ενιαίο ευρωπαϊκό οικονομικό περιβάλλον, η Ελλάδα πάσχει από έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού, ο οποίος θα αναλάμβανε να συντονίζει τις ελληνικές πόλεις με νέα δεδομένα και να τις οδηγήσει σε μια αναπτυξιακή πορεία. Η έννοια του στρατηγικού σχεδιασμού δεν έχει ακόμη εισαχθεί στην ελληνική νομοθεσία. Τα στρατηγικά σχέδια προκύπτουν συνήθως από ιδιωτική και δημόσια πρωτοβουλία τη στιγμή που όλα τα άλλα επίπεδα σχεδιασμού είναι πρωτοβουλία δημόσιων φορέων καθώς υπάρχει το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο που τα καλύπτει, σε αντίθεση με τα στρατηγικά σχέδια (Κρητικού, 2003).

Παρ' όλα αυτά, η βάση για την επιτυχία του στρατηγικού σχεδιασμού είναι η εξασφάλιση της κοινωνικής συναίνεσης για την πραγματοποίηση του σχεδίου έτσι ώστε το κοινωνικό σύνολο στο οποίο απευθύνεται να το αποδεχθεί με ευχαρίστηση

και πίστη προκειμένου να το εφαρμόσει. Ο σωστός στρατηγικός σχεδιασμός στηρίζεται στην επικοινωνία μεταξύ των κοινωνικών ομάδων που συμμετέχουν. Χωρίς την ύπαρξη ανοιχτής και αμφίδρομης επικοινωνίας ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν μπορεί να θεωρηθεί υγιής (Κρητικού, 2003).

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε σε έναν όρο διαφορετικό, τόσο από την έννοια του «στρατηγικού σχεδιασμού» που έχει ευρύτερη εμβέλεια και καλύπτει γενικά τις μακροχρόνιες, επιτελικές και μη λεπτομερείς μορφές σχεδιασμού, όσο και από την έννοια των «στρατηγικών σχεδίων» των μεσαίων πόλεων που αναφέρθηκε παραπάνω: το «στρατηγικό σχέδιο αστικής ανάπτυξης». Από τα τέλη της δεκαετίας του '90 ο όρος «στρατηγικό σχέδιο αστικής ανάπτυξης» άρχισε να συνδέεται με τον σχεδιασμό μιας στρατηγικής για την ενίσχυση του διεθνούς ρόλου και της οικονομικής φυσιογνωμίας των μεγάλων πόλεων και μητροπόλεων, σ' ένα περιβάλλον παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, όπου διαφοροποιείται τόσο ο ρόλος του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα. Η στρατηγική αυτή επικεντρώνεται σε δύο σημεία. Πρώτον στην προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων σε τομείς αιχμής με διεθνή εμβέλεια, οι οποίες συνήθως χωροθετούνται σε μητροπόλεις ή μεγάλες πόλεις<sup>2</sup>. Δεύτερον στην οργανική ενσωμάτωση του ιδιωτικού τομέα στον σχεδιασμό και την διαχείριση της αστικής ανάπτυξης. (Οικονόμου, 17 κείμενα, σελ 174)

Περισσότερο από σχέδια με τη στενή έννοια του όρου, τα Στρατηγικά σχέδια αυτού του τύπου, πρόκειται για μηχανισμούς και θεσμούς προσδιορισμού συναινετικών στόχων και στρατηγικών μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Σχετικά λοιπόν με τα ρυθμιστικά σχέδια τα στρατηγικά σχέδια ούτε υποκαθιστούν τα πρώτα ούτε ταυτίζονται με αυτά. Αποτελούν αυτοτελή σχέδια ως ένα νέο, επιπρόσθετο στοιχείο στο συνολικό σύστημα διακυβέρνησης των μεγάλων πόλεων. Επίσης δεν θα πρέπει να τα συγχέουμε με τα αναπτυξιακά σχέδια τα οποία προσπαθούν καταναείμουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τη διάθεση των πόρων του δημόσιου τομέα και τα οποία έχουν έναν άλλο συμπληρωματικό ρόλο. (Οικονόμου, 17 κείμενα, σελ 174)

<sup>2</sup> Από τη μια οι τελευταίες επωφελούνται από αυτή τη χωροθέτηση επειδή επιτυγχάνουν σημαντική αναβάθμιση, αλλά και οι περιφέρειες, από την άλλη, στις οποίες βρίσκονται, έχουν τη δυνατότητα να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους στον παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας.

## **Ε. Αστική διακυβέρνηση – διαχείριση**

### **Γενικά**

Με την ένταξη των κρατών μελών στην ΟΝΕ, είναι υποχρεωμένα τα τελευταία να υπακούσουν και να εκπληρώσουν ορισμένα κριτήρια της ΕΕ. Το γεγονός αυτό σηματοδοτεί την απομάκρυνση των εθνικών κυβερνήσεων από την ρύθμιση της εθνικής οικονομίας, ενώ παράλληλα προετοιμάζεται το έδαφος για την διεύρυνση του ρόλου των περιφερειών, του ιδιωτικού τομέα και ορισμένων υπερεθνικών μη κυβερνητικών οργάνων (Καυκαλάς, 2000). Αυτό σημαίνει υποκατάσταση της κεντρικής εξουσίας από πολυεπίπεδες μορφές διακυβέρνησης, περιλαμβάνοντας διάφορες ενδιάμεσες μορφές συμμετοχικής και πρωτοβουλιακής διακυβέρνησης, όπως δίκτυα συνεργασίας, συμμαχίες πολιτών και μεικτές δημόσιες και ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Η ικανότητα πολυεπίπεδης διακυβέρνησης αποτελεί θετικό στοιχείο για τις περιφέρειες να αξιοποιήσουν τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα και να αναπτυχθούν μέσα στις νέες συνθήκες της Ενιαίας Αγοράς. (Καυκαλάς, 2000)

### **Αστική διακυβέρνηση**

Σε συνέχεια με τα παραπάνω, ο όρος «διακυβέρνηση», αντί του μέχρι πρότινος όρου «κυβέρνηση ή τοπική αυτοδιοίκηση» υποδηλώνει τη διαπλοκή σχέσεων οικονομίας και πολιτικής, δημόσιου και ιδιωτικού. Οι νέοι τύποι αστικής διακυβέρνησης προϋποθέτουν αλλά και δημιουργούν ταυτόχρονα, συνθήκες συνεργασίας σε καινοτομικές δράσεις πολλών φορέων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα, ενεργοποιώντας τοπικούς ή υπερτοπικούς πόρους, συμβάλλοντας έτσι στην τοπική αναπτυξιακή δυναμική των πόλεων. Είναι γεγονός, ότι στο πλαίσιο των διαδικασιών αποκέντρωσης αρμοδιοτήτων από το κράτος σε χαμηλότερα επίπεδα, σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες (π.χ. Γερμανία, Γαλλία) αναβαθμίστηκε ο ρόλος και το πεδίο δράσης των πολιτικών θεσμών στις πόλεις. Η ανασύνταξη της σχέσης κεντρικού – τοπικού, παράγει νέες μορφές διακυβέρνησης των πόλεων. (Γετίμης, Π., 2000)

Επίσης, όπως είναι γνωστό, στις αναπτυγμένες χώρες η οικονομία της αγοράς είναι ο πρωταρχικός παράγοντας ανάπτυξης, άρα και ευημερίας. Όμως στις χώρες αυτές οι κινήσεις πολιτών που δεν ανήκουν σε κερδοσκοπικούς οργανισμούς ή απλών ομάδων

πληθυσμού αποκτούν ολοένα και περισσότερη σημασία. Ομοίως, στις ανεπτυγμένες χώρες, υπάρχει μια παράδοση στον σχεδιασμό του χώρου και υπάρχουν και τεχνικές σύγχρονες που τον υποβοηθούν. Έτσι γεννήθηκε τα τελευταία χρόνια η διαδικασία της αστικής διακυβέρνησης (urban governance). Στην ουσία πρόκειται για μια επικοινωνία σε μόνιμη βάση μεταξύ του φορέα που έχει αναλάβει την ευθύνη του σχεδιασμού και οργανώσεων ή ομάδων πληθυσμού που συνδέονται με το αποτέλεσμα του σχεδιασμού. (Hall, 2000: 163 – 339). Το σκεπτικό είναι ότι ο σχεδιασμός πρέπει να είναι δημοκρατικός. (Αραβαντινός, 2002: Αειχώρος)

Ωστόσο για να ισχύουν και να μπορούν να εφαρμοστούν όσο το δυνατό περισσότερο τα παραπάνω προϋποθέτει ένα δυναμικό φορέα πολεοδομικού σχεδιασμού του οποίου η αρμοδιότητες δεν αμφισβητούνται. Για παράδειγμα ένας τέτοιος μπορεί να είναι μια δυναμική τοπική αυτοδιοίκηση. Όπως ακριβώς συμβαίνει στις περισσότερες δυτικές και βόρειες χώρες όπου η τοπική αυτοδιοίκηση έχει στους κόλπους της και τον φορέα σχεδιασμού της κάθε πόλης. Αντίθετα στις αναπτυσσόμενες χώρες δεν συμβαίνει αυτό, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας όπου οι αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης σε αυτόν τον τομέα δεν είναι ικανοποιητικές. (Αραβαντινός, 2002: Αειχώρος)

Όμως όποιος κι αν είναι ο φορέας σχεδιασμού για να είναι αποτελεσματικός ο τελευταίος θα πρέπει να συνδεθεί με σαφή «κανάλια επικοινωνίας» στα οποία θα εμπλέκονται μεταξύ άλλων φορείς σχεδιασμού ανώτερου επιπέδου, φορείς κλαδικού ή τομεακού σχεδιασμού, φορείς της επιχειρηματικής ιδιωτικής δραστηριότητας, μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, πολίτες ως άτομα ή μικρές ομάδες. (Αραβαντινός, 2002: Αειχώρος)

Στα κέντρα των πόλεων ωστόσο οι εμπλεκόμενοι φορείς είναι πάρα πολλοί και θα πρέπει να ενημερώνονται και να ενεργοποιούνται έγκαιρα για να μην μείνει ο σχεδιασμός ελλιπής ή ακόμα και ανεφάρμοστος. Θα πρέπει επιπλέον η συμμετοχή των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων να μην έγκειται σε στείρες αντιδράσεις και διαφωνίες αλλά να επεκτείνεται σε έναν εποικοδομητικό συνσχεδιασμό με τον φορέα που έχει αναλάβει τον κεντρικό ρόλο του σχεδιασμού, ώστε το τελικό αποτέλεσμα να προκύψει ως το άθροισμα των συμβατών λύσεων του καθενός, είτε δημόσιου είτε ιδιωτικού φορέα. Αυτό σημαίνει ότι η ο φορέας που έχει αναλάβει τον σχεδιασμό θα

πρέπει να συνεργάζεται με τον πολίτη ο οποίος θα συμβάλει σημαντικά στο αποτέλεσμα του σχεδιασμού.

Συνήθως η πρακτική που εφαρμόζεται για τον σχεδιασμό στις περισσότερες χώρες και πόλεις, στα πλαίσια της όσο το δυνατό πιο αποτελεσματικής, είναι μια μέση λύση μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου συμφέροντος. Δηλαδή προσπαθεί να εντοπίσει την χρυσή τομή ανάμεσα στον πλήρως ελεγχόμενο σχεδιασμό του δημόσιου τομέα και στην αυθαιρεσία του ιδιωτικού (Αραβαντινός, 2002: Αειχώρος).

Τέλος, όσον αφορά τις στρατηγικές αστικής διακυβέρνησης που μπορούν να ακολουθήσουν οι τοπικές συμμαχίες, για να προωθήσουν την αστική ανάπτυξη είναι (Harvey, 1989, στο Γετίμης, Π., 2000):

- Αξιοποίηση συγκριτικών πλεονεκτημάτων της πόλης, στη διαδικασία παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών
- Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της πόλης (πολιτικές και μέτρα προσέλκυσης τουρισμού, οργάνωση διεθνών εκθέσεων, κλπ)
- Προσέλκυση επιτελικών λειτουργιών και υπηρεσιών (π.χ. διεθνή χρηματιστήρια)
- Διεκδίκηση από υψηλότερα επίπεδα (π.χ. κράτος) σημαντικού τμήματος από την αναδιανομή των πόρων

### **Αστική διαχείριση**

Η αστική διαχείριση είναι αυτή που καθορίζει ένα πλέγμα δραστηριοτήτων που αποσκοπεί στην τοπική, φυσική, κοινωνική και οικονομική ευημερία (Sharma, 1989). Στόχος της αστικής διαχείρισης είναι η οικονομική ανάπτυξη και η βελτιστοποίηση της ευημερίας των κατοίκων μέσω της διασφάλισης των συστατικών στοιχείων της πόλης που συμβάλουν στην απρόσκοπτη λειτουργία της (Racodi, 1991).

Η αστική διαχείριση αποτελεί τον πυρήνα των αποφάσεων που έχουν στρατηγική σημασία για την εξέλιξη του σχεδίου (Μεταξάς, 2001). Συμβάλει στην μετατροπή του σχεδιασμού σε εφαρμογή, συνδέοντας την θεωρία με την πράξη και συντονίζοντας τις διάφορες δραστηριότητες.



Σύμφωνα με τον Roberts (1995) για να συμβάλει η αστική διαχείριση στην περιφερειακή αλλά και αστική ανάπτυξη, θα πρέπει να αξιοποιήσει τα δεδομένα του παρελθόντος και να τα συσχετίσει με το παρόν. Επίσης θα πρέπει να αναλύσει τις τάσεις και τις προκλήσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στο ευρωπαϊκό γίνεσθαι και να συμβάλει στη δημιουργία μιας συμμετοχικής και ευέλικτης διοικητικής δομής που θα εξασφαλίζει την πραγματοποίηση του σχεδίου. Επιπρόσθετα ο Richardson (1992) υποστήριξε πως η αποτελεσματική αστική διαχείριση εξαρτάται από την ικανότητα των μητροπολιτικών manager να εφαρμόσουν μια χωρική στρατηγική και να δημιουργήσουν μια καθολικά λειτουργική και ελκυστική πόλη. Αργότερα οι Bryson και Einsweiler, (1998) τονίζουν πως η αστική διαχείριση θα πρέπει να διαμορφώνει τα δεδομένα του περιβάλλοντος ανάλογα με το πώς θα έπρεπε να είναι, εφόσον πρώτα τα κατανοήσει. Επίσης με τη σωστή εκμετάλλευση πιθανών καταστάσεων κρίσης, μπορεί να εμφανιστούν ευκαιρίες για βελτιώσεις ή νέες ιδέες και ευκαιρίες. Επιπλέον η αστική διαχείριση θα πρέπει να έχει την ικανότητα γρήγορων αποφάσεων όταν οι καταστάσεις το κρίνουν αναγκαίο, και να γνωστοποιεί τα επιμέρους θετικά αποτελέσματα του Σχεδιασμού στις ενδιαφερόμενες κοινωνικές ομάδες και όχι μόνο το τελικό αποτέλεσμα στο τέλος του χρονοδιαγράμματος. (Bryson, Einsweiler, 1998)

Η αστική διαχείριση δίνει έμφαση στη μελέτη των μηχανισμών εφαρμογής και ελέγχου και κάνει μόνο έμμεση αναφορά σε πολεοδομικά θέματα. Για να λειτουργήσει όμως αποτελεσματικά ένα σύστημα διακυβέρνησης, έτσι ώστε να αντιμετωπίζει οποιοδήποτε πρόβλημα παρουσιαστεί, θα πρέπει να αναζητηθούν οι οργανωτικές διοικητικές και διαχειριστικές αρχές που μεγιστοποιούν τις δυνατότητες αποτελεσματικού ελέγχου και πολεοδομικής εξέλιξης (Αραβαντινός, 1997). Για τον λόγο αυτό απαιτούνται γνώσεις και μέθοδοι από την επιχειρησιακή έρευνα (operations research), την εργοδιοίκηση (management), την ψυχολογία αλλά και την συμβατική πολεοδομική παιδεία. Συνεπώς δίνεται έμφαση κυρίως σε θέματα οργανωτικών δομών, διοίκησης οργανώσεων, οικονομικής εκπαίδευσης των «αστικών διαχειριστών» και όχι μόνο σε τυπικά πολεοδομικά προβλήματα που απασχολούν άλλες μορφές σχεδιασμού (Αραβαντινός, 1997).

Τέλος γενικότερος στόχος του αστικού σχεδιασμού θα πρέπει να είναι η Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, η οποία προκύπτει από μια αποτελεσματική και ευέλικτη αστική

διαχείριση. Η αστική διαχείριση είναι ικανή και αναγκαία συνθήκη ώστε να μπορέσει ο σχεδιασμός να οδηγήσει σε μια βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Είναι δηλαδή και τα δύο απαραίτητα εφόδια για το μέλλον μιας αστικής περιοχής.

### **ΣΤ. Ρυθμιστικό Σχέδιο**

Η ιδεολογία και η πρακτική της ρυθμιστικής μελέτης είχαν διαμορφωθεί από τις αρχές σχεδόν του αιώνα μας ενώ η συστηματική μελέτη της διαδικασίας του σχεδιασμού ξεκίνησε από τα μέσα περίπου του αιώνα. Η ιστορία της ρυθμιστικής μελέτης ξεκινά από το έργο του Patrick Geddes, “cities in evolution”, που δημοσιεύτηκε στο Εδιμβούργο το 1915. Από εκεί ξεκίνησε η γνωστή διαδικασία: συλλογή στοιχείων – ανάλυση – στόχοι – πρόταση, πάνω στην οποία στηρίχθηκε και η μεθοδολογία της παραδοσιακής ρυθμιστικής μελέτης. Η αρχή που ορίζει ότι η μελέτη έρχεται πριν από την επέμβαση και ότι η κατανόηση του προβλήματος πριν από την προσπάθεια λύσης εξακολουθεί να ισχύει όχι μόνο στο σχεδιασμό αλλά και σε άλλους κλάδους της τεχνολογίας και της επιστήμης (Αραβαντινός, 1997).

Σε όλη σχεδόν την Ευρώπη αλλά και σε άλλες αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες η εμπειρική πρακτική στη σύνταξη ρυθμιστικών σχεδίων είχε θετικά αποτελέσματα. Η επιτυχία αυτή δεν περιορίστηκε σε χώρες με συγκεντρωτικό παρεμβατισμό, όπου είναι πιο εύκολη η υλοποίηση μιας πολιτικής όσον αφορά την οργάνωση του χώρου, αλλά και σε χώρες καπιταλιστικής οικονομίας. Τέτοια παραδείγματα επιτυχημένων σχεδίων είναι τα γερμανικά Flächennutzungs – pläne, ή στην Αυστρία με τα Flächenwidmungs – pläne. Τα σχέδια αυτά αποτέλεσαν τους καταστατικούς χάρτες για την ανοικοδόμηση των κατεστραμμένων πόλεων από τον πόλεμο, για την επέκτασή τους, για την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων κλπ. Στην Γαλλία επιδιώχθηκε κάτι ανάλογο με τα plans directeurs ή αργότερα τα λεγόμενα schémas directeurs d’ aménagement et d’ urbanisme (SDAU). Στις αγγλόφωνες χώρες αλλά και σε μερικές του τρίτου κόσμου ανάλογα είναι τα Master Plans ή τα Development plans. Ωστόσο όμως υπήρξαν πολλές κριτικές για τις μελέτες αυτές, κυρίως των «Νέων πόλεων», των επεκτάσεων, των ανοικοδομήσεων, αλλά και για το αποτέλεσμα του ίδιου του σχεδιασμού. (Αραβαντινός, 1997)

Ο βασικοί παράγοντες επιτυχίας αυτών των σχεδίων είναι ο συντονισμός από τη μια της μελέτης και των επιστημονικών θέσεων και από την άλλη ο συντονισμός των θέσεων της πολιτικής εξουσίας (Αραβαντινός, 1997). Οι μελετητές και εκείνοι που λαμβάνουν τις αποφάσεις θα πρέπει να συναποφασίζουν σε όλες τις φάσεις τις διαδικασίας του σχεδιασμού. Ωστόσο όμως στη μεταπολεμική Ελλάδα η απόπειρα εφαρμογής του ρυθμιστικού δεν βρήκε έδαφος, παρά την ύπαρξη ενός νομοθετικού πλαισίου με θετικά στοιχεία. Αυτό οφείλεται στο ότι οι διάφορες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν επέτρεπαν διαδικασίες ασυδοσίας στην παραγωγή του δομημένου περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να αποτρέψουν κάθε προσπάθεια σχεδιασμού του χώρου.

Έτσι ενώ η νομοθεσία προσπάθησε να αποκλείσει την παράνομη και ασύδοτη ανοικοδόμηση, συνεχίστηκε η τελευταία για αρκετές δεκαετίες ακόμη. Σ' αυτό συνέβαλε η εμπορευματοποίηση της γης ως την πιο προσοδοφόρα επένδυση τόσο για τους εύπορους όσο και για τους λιγότερο εύπορους, σε συνδυασμό με την έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού και πολεοδομικού ελέγχου σε κρατικό επίπεδο. Σημαντικό ρόλο έπαιξε επίσης και η έλλειψη δυναμισμού και επάρκειας της τοπικής αυτοδιοίκησης. Ωστόσο όλο αυτό το διάστημα απραγίας τριάντα περίπου ετών έχουν συνταχθεί πληθώρα ρυθμιστικών σχεδίων από έμπειρους μελετητές αλλά και πανεπιστημιακά ερευνητικά κέντρα τα οποία έχουν μείνει ανεφάρμοστα. Η μόνη ολοκληρωμένη προσφορά των ρυθμιστικών σχεδίων ήταν ο εμπλουτισμός της ελληνικής βιβλιογραφίας με πλούσια αναλυτική εργασία και ενδιαφέρουσες προτάσεις (Αραβαντινός, 1997).

Θα πρέπει να πούμε επίσης ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο χωρικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού προβλέπει ένα σύνολο σχεδίων και προγραμμάτων που η συσχέτισή τους ή ο συντονισμός τους δεν είναι πάντα σαφείς. Τα τελευταία δέκα χρόνια περίπου υπάρχει ένα πλαίσιο αναπτυξιακού προγραμματισμού (ΚΠΣ, ΣΠΑ, ΠΕΠ) που προσδιορίζει τις αναπτυξιακές επιλογές για τις περιφέρειες κυρίως, το οποίο πλαίσιο απορρέει κυρίως από Κανονισμούς διαρθρωτικών Ταμείων και δεν έχει προέλθει από την ελληνική νομοθεσία. Η ύπαρξη λοιπόν του αναπτυξιακού αυτού συστήματος (ΚΠΣ, ΣΠΑ, ΠΕΠ), ενώ δεν μπορεί να παίξει πλήρως το ρόλο ενός συστήματος αναπτυξιακών επιλογών και κατευθύνσεων, καλύπτει ως ένα σημείο την ανάγκη ύπαρξης των τελευταίων για το ρυθμιστικό σχέδιο. (Οικονόμου, 17 κείμενα)

Ειδικότερα, θεσμοθετημένα ρυθμιστικά σχέδια υπάρχουν σήμερα μόνο για τις ευρύτερες περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Το Ρ.Σ. της Αθήνας εκπονήθηκε για πρώτη φορά κατά τη δεκαετία του 60 αλλά εμφανίστηκαν για πρώτη φορά ως κατηγορία των πολεοδομικών σχεδίων με τον Ν.1262/1972, ο οποίος όπως και σε άλλες περιπτώσεις ατόνησε. Κανένα σχέδιο δεν θεσμοθετήθηκε μέσω αυτού ενώ τα δύο υφιστάμενα Ρ.Θ. απέκτησαν νομική υπόσταση μέσω ad hoc νόμων (ΡΣΑ: Ν.1515/1985, ΡΣΘ: Ν.1561/1985). Εκ νέου γενική πρόβλεψη για εκπόνηση και εφαρμογή Ρ.Σ. εμφανίστηκε στον ν.2508/1997, αφορώντας πέραν των δύο μητροπόλεων και άλλες 6 πόλεις που είναι η Πάτρα, το Ηράκλειο, η Λάρισα, ο Βόλος, η Καβάλα και τα Ιωάννινα, με δυνατότητα προσθήκης και άλλων πόλεων. (Οικονόμου, 2002)

Σύμφωνα με τον νόμο τα ρυθμιστικά σχέδια καταρτίζονται για την «οικιστική οργάνωση, την προστασία του περιβάλλοντος και την γενικότερη ανάπτυξη» των περιοχών τους, αλλά δεν προσδιορίζει το περιεχόμενό τους παραπέμποντας στο υφιστάμενο ΡΣΑ. Η παραπομπή αυτή όμως δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκές υποκατάστατο ενός συστηματικού προσδιορισμού του περιεχομένου των Ρυθμιστικών Σχεδίων για το λόγο ότι πρώτον το ΡΣΑ αφορά μια μητροπολιτική περιοχή εντελώς άλλης κλίμακας από τις υπόλοιπες περιοχές που θα εκπονούνται Ρυθμιστικά Σχέδια και δεύτερον το ΡΣΑ αντανάκλα μια εποχή περίπου 15 ετών πίσω, κατά τα οποία έχουν μεσολαβήσει πολύ σημαντικές αλλαγές στο επίπεδο των προβλημάτων, στόχων και μέσων. (Οικονόμου, 2002)

Όσον αφορά τις σχέσεις του Ρυθμιστικού με άλλες κατηγορίες σχεδίων, προβλέπεται εναρμονισμός τους με τα αναπτυξιακά προγράμματα, ενώ ο νέος χωροταξικός νόμος εγκαθιδρύει ιεραρχική σχέση μεταξύ χωροταξικών πλαισίων και ΡΣ. Η «προς τα κάτω», δηλαδή προς τα πολεοδομικά σχέδια διασύνδεση προσδιορίζεται επίσης ως εναρμονισμός των τελευταίων προς τα ΡΣ. Η έκφραση αυτή έχει προσδιοριστεί από τη δικαστηριακή νομολογία (ΣτΕ), σύμφωνα με τα οποία τα πολεοδομικά σχέδια «εξειδικεύουν, διευκρινίζουν και τροποποιούν» τα ΡΣ (Ρόζος 1994: 96). Λαμβανομένων υπ' όψη όλων των δεδομένων, τα ΡΣ μπορούν να διεκδικήσουν δύο ρόλους, εναλλακτικά ή αθροιστικά. Πρώτον, σχεδίων χωρικής οργάνωσης των μητροπολιτικών περιοχών με μεικτό, χωροταξικό και πολεοδομικό χαρακτήρα, λόγω των υβριδικών χαρακτηριστικών των δύο τομέων, για παράδειγμα αστικοποίηση μιας

ζώνης χωροταξικής κλίμακας (π.χ. δίπολο Βόλου – Λάρισας). Δεύτερον στρατηγικών σχεδίων αστικής ανάπτυξης. (Οικονόμου, 2002)

Όσον αφορά το πρώτο, αναφορικά με την Αττική, σύμφωνα με τον νέο χωροταξικό νόμο υπάρχει επικάλυψη μεταξύ του ΠΠ Αττικής και του ΡΣΑ και λαμβανομένου υπόψη τα σημερινά όρια της περιφέρειας Αττικής, το ένα σχέδιο από τα δύο είναι περιττό. Αναφορικά με τις υπόλοιπες πόλεις πλην της Θεσσαλονίκης, δεν μπορούν να θεωρηθούν μητροπόλεις με την έννοια που έχει ο χώρος στον διεθνή χώρο. Στις πόλεις αυτές το ΡΣ δεν αντιστοιχεί σε χωροταξική κλίμακα και προστίθεται σε ένα πληθωρικό σύστημα άλλων τριών πολεοδομικών υποκείμενων σχεδίων. Το παραπάνω και σε συνδυασμό με την πολυδιάσπαση των δήμων σε περισσότερους από έναν έχει ως αποτέλεσμα, σύμφωνα με τον νόμο τον αντίστοιχο αριθμό ΓΠΣ. Σύμφωνα όμως με τις σύγχρονες απαιτήσεις είναι σαφές ότι απαιτείται συνολικός σχεδιασμός για ολόκληρη την πόλη και το οποίο θα μπορούσε να γίνει με ένα Ρυθμιστικό με κατάργηση των ΓΠΣ ή με ένα διαδημοτικό ΓΠΣ χωρίς ΡΣ.

Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης φαίνεται να ταιριάζει περισσότερο η εφαρμογή Ρυθμιστικού καθώς το τελευταίο δεν συμπίπτει ούτε με χωροταξικά, ούτε με πολεοδομικά σχέδια στην συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνει όλες τις προϋποθέσεις μητρόπολης ενώ το αντίστοιχο περιφερειακό χωροταξικό πλαίσιο καλύπτει πολύ ευρύτερη γεωγραφική ενότητα (Κ.Μακεδονία). (Οικονόμου, 2002)

Επίσης μια άλλη περίπτωση στην οποία φαίνεται να ταιριάζει η εφαρμογή ενός ρυθμιστικού είναι αυτή ενός διπολικού συστήματος δύο μεσαιών πόλεων, όπου η ενδιάμεση και η ευρύτερη περιοχή παρουσιάζει μια δυναμική αστικοποίησης και όπου και εδώ ο χωροταξικός σχεδιασμός καλύπτει περιοχή μεγαλύτερης κλίμακας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της περίπτωσης αποτελεί η περιοχή αναφοράς της παρούσας εργασίας (δίπολο Βόλου – Λάρισας).

Όσον αφορά το δεύτερο δηλαδή ενός ΡΣ με χαρακτήρα Στρατηγικού σχεδίου, αυτό δεν παρουσιάζει τα παραπάνω προβλήματα επικαλύψεων και είναι περισσότερο αναγκαία στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη και υπό προϋποθέσεις για τις μικρότερες πόλεις. Τέλος η ύπαρξη των Ρυθμιστικών Σχεδίων θα είχε νόημα αλλά με

διαφορετικό περιεχόμενο για κάθε κατηγορία πόλης, με ταυτόχρονη κατάργηση των πλεοναζόντων σχεδίων και την ταυτόχρονη προσθήκη μηχανισμών υποστήριξης, ιδίως στην εκδοχή των αστικών Στρατηγικών Σχεδίων. (Οικονόμου, 2002)

Όσον αφορά την δεσμευτικότητα για την εφαρμογή του ΡΣ, η μέχρι τώρα εμπειρία από τα ήδη θεσμοθετημένα ρυθμιστικά σχέδια, και κυρίως της Αθήνας, έχει δείξει ότι δεν έχει άμεσα αποτελέσματα, ιδίως όσον αφορά τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης και συνεπώς και τις ιδιοκτησίες, αφού από τη φύση του το ΡΣΑ δεν είναι σχέδιο κανονιστικού χαρακτήρα (Οικονόμου, 17 κείμενα). Η επίδραση των ρυθμιστικών σχεδίων στη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη γίνεται μέσω κατευθυντήριου ή συντονιστικού ρόλου, όσον αφορά τον δημόσιο τομέα. Ως προς τους ιδιώτες η επίδραση του ΡΣ έχει δύο τρόπους. Είτε έμμεσα με την επίδραση μέσω κατευθυντήριων γραμμών στον δημόσιο τομέα που να έχει όμως επιπτώσεις στους ιδιώτες, όπως για παράδειγμα κατευθύνσεις για την διαμόρφωση ενός υποκείμενου σχεδίου χρήσεων γης με κανονιστικό χαρακτήρα, είτε μέσω διαδικασιών συναπόφασης και συναίνεσης. (Οικονόμου, 2000)

Η δεσμευτικότητα του ΡΣΑ για τα υποκείμενα πολεοδομικά σχέδια, σύμφωνα με τον Ν.2508/1997 είναι περισσότερο σαφής προσδιορισμένη σε σχέση με τη ασάφεια του Ν.1515. Έτσι ο πρώτος προβλέπει ρητά ότι τα ΓΠΣ που περιλαμβάνονται στην περιοχή του ρυθμιστικού σχεδίου «εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις και τα προγράμματα του ρυθμιστικού σχεδίου και περιέχουν τις αναγκαίες ρυθμίσεις για την επίτευξη των σκοπών του» (άρθρο 4, παρ.2). (Οικονόμου, 2000)

Ειδικότερα η δεσμευτικότητα του ήδη θεσμοθετημένου ΡΣΑ περιορίζεται στα εξής ζητήματα κανονιστικού χαρακτήρα, που προέκυψαν ως τέτοια, ύστερα από νομολογιακή παρέμβαση.

- ✓ Απαγόρευση χωροθέτησης εγκαταστάσεων σε εκτός σχεδίου περιοχή, όπου το ΡΣΑ διατυπώνει κατευθύνσεις για τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης αν δεν προηγηθεί ο κανονιστικός σχεδιασμός της περιοχής από την αρμόδια πολεοδομική αρχή. Η υποχρέωση αυτή καταργεί έμμεσα για τις περιοχές αυτές να κάνουν χρήση της γενικής νομοθεσίας περί εκτός σχεδίου δόμηση<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Απόφαση ΣτΕ 2403/97

- ✓ Υποχρέωση συμβατότητας των κανονιστικών ρυθμίσεων της διοίκησης
- ✓ Υποχρέωση συμβατότητας των τροποποιήσεων των υφιστάμενων ρυμοτομικών σχεδίων όσον αφορά τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης
- ✓ Υποχρέωση συμβατότητας των επεκτάσεων των πολεοδομικών σχεδίων με τις κατευθύνσεις του ΡΣΑ για την οικιστική ανάπτυξη
- ✓ Ισοδυναμία της «αδρής χωροθέτησης» από το ΡΣΑ με προέγκριση χωροθέτησης, όπως προκύπτει από την ΣτΕ (Οικονόμου, 17 κείμενα, 2000)

## 2<sup>η</sup> Ενότητα: Εφαρμογή Θεσμικού Πλαισίου

### ***A. Ιστορική αναδρομή θεσμικών πλαισίων όσον αφορά την πολεοδομική πολιτική στην Ελλάδα και κυρίως τον ρυθμιστικό σχεδιασμό***

Αρχικά θα ήθελα να παρουσιάσω ορισμένες διευκρινήσεις σχετικά με την έννοια της πολεοδομικής πολιτικής. Η πολεοδομική πολιτική αφορά τον πολεοδομικό χώρο με τη γεωγραφική έννοια, δηλαδή τον χώρο που έχει δημιουργηθεί ως αποτέλεσμα των διαδικασιών αστικοποίησης ακόμα και αν επισήμως δεν θεωρείται ως τμήμα οικισμού ή πόλης. Έτσι και η πολιτική που αφορά περιοχές με διάσπαρτη δόμηση εκτός σχεδίου είναι τμήμα της πολεοδομίας, έστω και αν επισήμως οι περιοχές αυτές θεωρούνται ως υπαίθρος. (Οικονόμου 2002)

Επίσης σε αρκετές χώρες η έννοια της πολεοδομικής πολιτικής διευρύνεται και συμπεριλαμβάνει το σύνολο του φυσικού σχεδιασμού, δηλαδή του σχεδιασμού που έχει ως αντικείμενο την οργάνωση των στοιχείων του χώρου που έχουν συγκεκριμένη χωροθέτηση και διακριτή μορφή. Η ρύθμιση των στοιχείων αυτών, μέσα και έξω από τις πόλεις γίνεται με παρόμοια μεθοδολογικά και θεσμικά εργαλεία. (Οικονόμου, 2002)

Επιπλέον η πολεοδομική πολιτική δεν είναι η μόνη δημόσια πολιτική που συνδέεται με τις πόλεις. Υπάρχουν δύο άλλες ομάδες πολιτικών που αφορούν τις πόλεις. Αυτές είναι πρώτον οι πολιτικές με επιπτώσεις στις πόλεις χωρίς να έχουν πολεοδομικούς στόχους, όπως η πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης, η πολιτική δημοσίων επενδύσεων, η πολιτική περιβάλλοντος και η χωροταξική πολιτική. Δεύτερον πολιτικές που έχουν ως αντικείμενο τις μη χωρικές διαστάσεις των πόλεων χωρίς να έχουν πολεοδομικούς στόχους καθαυτούς. Οι πολιτικές αυτές αναφέρονται ως αστικές (μη πολεοδομικές) πολιτικές. Τέτοια παραδείγματα είναι η πολιτική για αστική ανάπτυξη, πολιτική για κοινωνικό εξοπλισμό κλπ. (Οικονόμου 2002). Επίσης άλλα παραδείγματα χωρικών και α-χωρικών πολιτικών που έχουν επίπτωση στον πολεοδομικό χώρο είναι η πολιτική οικιστικού δικτύου, οικιστικής ανάπτυξης, χρήσεων γης, πολιτικής γης, προστασίας περιβάλλοντος, κατοικίας, περιφερειακής ανάπτυξης, δημοσίων επενδύσεων, χωροταξίας κλπ. (Οικονόμου 2002).



Στη συνέχεια θα γίνει μια σύντομη ιστορική αναφορά στο θεσμικό πλαίσιο του σχεδιασμού των πόλεων στην Ελλάδα (Γιαννακούρου, 1999): Η πολιτική και οι θεσμοί πολεοδομικού σχεδιασμού γνώρισαν μετά την μεταπολίτευση σημαντικές ανακατατάξεις και μεταμορφώσεις. Μέσα από τις σημαντικές αυτές αλλαγές και θεσμικές καινοτομίες, διαμορφώθηκε το σύγχρονο θεσμικό τοπίο για την άσκηση της πολεοδομικής πολιτικής στην Ελλάδα και παγιώθηκαν τα διαρθρωτικά ρυθμιστικά χαρακτηριστικά του: Ο παρεμβατικός και έντονα κανονιστικός χαρακτήρας του, η προσήλωσή του σε πρότυπα καθολικού, ιεραρχικού και κεντρικού σχεδιασμού, η απουσία επίσημων θεσμών διαμεσολάβησης των συμφερόντων και η αντίστοιχη άνθιση άτυπων μηχανισμών παρέμβασης και διαπραγμάτευσης, η αναντιστοιχία μεταξύ στόχων και διαθέσιμων μέσων καθώς και μεταξύ θεσμοθέτησης και υλοποίησης.

### **1923 – 1974: Η εμφάνιση, η ανάπτυξη και η αλλοίωση της νομοθεσίας περί σχεδίων πόλεων**

Την περίοδο αυτή η οποία προσδιορίστηκε από την παρουσία του Αλέξανδρου Παπαναστασίου και του επιτελείου του στο νεοδημιούργητο Υπουργείο Συγκοινωνιών (1917 – 1922), διαμορφώθηκε και ψηφίσθηκε το ν.δ/γμα της 17/7/1923 «περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών». Το ν.δ/γμα αυτό, αποτέλεσε το πρώτο ολοκληρωμένο νομικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.

Η ψήφιση του ν.δ/τος αυτού, καθώς και του νόμου 1394/1918 για τον ανασχεδιασμό του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης που είχε καταστραφεί από την πυρκαγιά του 1917, η συγκρότηση με νόμο ειδικής επιτροπής μελέτης του ρυθμιστικού σχεδίου της πόλεως των Αθηνών, αποτέλεσαν χαρακτηριστικά δείγματα της πολεοδομικής πολιτικής και νομοθεσίας που προωθήθηκαν την περίοδο αυτή.

Ωστόσο επήλθε πολιτική, νομική και κοινωνική απαξίωση του ν.δ/τος του 1923, από την επιστημονική κριτική του που προήλθε από τον χώρο των αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων καθώς και των τεχνοκρατών της δημόσιας διοίκησης, λόγω της πληθώρας των αυθαιρεσιών που συνέβαιναν σε βάρος του ν.δ/τος. Οι κριτικές αυτές και οι αναζητήσεις για μια νέα πολεοδομική πολιτική και για μια πιο αποτελεσματική

νομοθεσία, προετοίμασαν το έδαφος για τις μεταρρυθμιστικές προσπάθειες που θα ακολουθούσαν λίγα χρόνια αργότερα σε συνταγματικό και νομοθετικό επίπεδο.

### **1974 – 1981: Η πρώτη πολεοδομική απόπειρα εκσυγχρονισμού της πολεοδομικής νομοθεσίας και τα όρια της θεσμικής μεταρρύθμισης**

Τα πρώτα χρόνια αυτής της περιόδου κύριος εμπνευστής της κυβερνητικής οικιστικής πολιτικής υπήρξε ο καθηγητής του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου και Υφυπουργός Δημοσίων Έργων Κυπριανός Μπίρης. Ο τελευταίος κινήθηκε προς δύο κατευθύνσεις: τακτοποίηση της κατάστασης που υπήρξε μέχρι τη δικτατορία στο οικιστικό και δημιουργία νέων πολεοδομικών θεσμών και οργάνων. Έτσι προχώρησε στην ένταξη στο Σύνταγμα του 1974, ειδικών κατευθυντήριων διατάξεων για την προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος, τη χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, κλπ και ψηφίστηκε ο ν. 360/1976 «περί χωροταξίας και Περιβάλλοντος».

Ωστόσο παρά το σημαντικό θεσμικό έργο που υπήρξε την περίοδο 1974 – 1976, η περίοδος μέχρι το 1979, χαρακτηρίστηκε από σχετική απραξία. Η κατάσταση αυτή άλλαξε ριζικά από την έλευση του Υφυπουργού Δημοσίων Έργων Στέφανου Μάνου. Ο Μάνος επιχείρησε την αναμόρφωση της πολιτικής και των θεσμών άσκησης πολεοδομικού σχεδιασμού. Το πλαίσιο αυτό έδωσε έμφαση σε τρεις τομείς παρέμβασης: τον σχεδιασμό της αστικής ανάπτυξης, την πολιτική γης και την αναδιοργάνωση των διοικητικών δομών άσκησης και εφαρμογής πολεοδομικής και χωροταξικής πολιτικής.

Όσον αφορά το νομοθετικό πλαίσιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό μια από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες ήταν η ψήφιση του ν.947/1979 «Περί Οικιστικών Περιοχών». Για την αναγνώριση μιας περιοχής ως οικιστικής, ο νόμος αυτός προέβλεπε δύο φάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού, όπως ίσχυε και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες (Γαλλία, Γερμανία, Μεγάλη Βρετανία κλπ.): Η πρώτη φάση αφορούσε την μελέτη του συνόλου της οικιστικής περιοχής για ένα μακροπρόθεσμο διάστημα (30 χρόνια) και προσλάμβανε την μορφή σύνταξης μια Γενικής Μελέτης Οικιστικής Περιοχής. Λόγω του διευρυμένου περιεχομένου της (γενικές και ειδικές χρήσεις γης, τρόποι ανάπτυξης ή ανάπλασης, χωροταξικές και περιβαλλοντικές

επιπτώσεις της οικιστικής ανάπτυξης) η Γενική Μελέτη προσιδίαζε περισσότερο προς την έννοια του Ρυθμιστικού Σχεδίου αντίστοιχου προς το γαλλικό Schéma Directeur ή το αγγλικό Structure Plan. Η δεύτερη φάση του πολεοδομικού σχεδιασμού κατά τον ν.947/1979 περιελάμβανε την σύνταξη ειδικών πολεοδομικών μελετών για τις επιμέρους ζώνες ανάπτυξης που προέβλεπε η Γενική Μελέτη, με ισχύ αντίστοιχη των σχεδίων πόλεων του ν.δ. του 1923.

Ωστόσο παρά την ύπαρξη πολλών καινοτομικών στοιχείων του νέου νόμου, εγκαταλείφθηκε τελικά η προσπάθεια εφαρμογής του, λόγω της έντονης λαϊκής κατακραυγής που συσπείρωσε αντιφατικά πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα και οδήγησε στην αντικατάσταση του πολιτικού εμπνευστή της Μάνο. Αυτό είχε ως κύριο αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα κενό πολιτικής και νομοθεσίας αφού οι παλαιότερες διατάξεις δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν, διότι είχαν ρητά ή σιωπηρά εφαρμοστεί, αλλά και επειδή κανένας δεν ήθελε την επαναφορά τους.

### **1981 – 1989: Η δεύτερη μεταπολιτευτική μεταρρυθμιστική προσπάθεια**

Το πολιτικό και νομικό κενό στον τομέα της πολεοδομικής πολιτικής που προαναφέρθηκε ανέλαβε να καλύψει ο Αντώνης Τρίτσης, ο οποίος ήταν ο πρώτος Υπουργός του ΥΧΟΠ μετά την αλλαγή του πολιτικού σκηνικού το 1981. Λίγο μετά την ανάληψη των καθηκόντων του ο Τρίτσης εξήγγειλε μια τεράστια επιχείρηση για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της χώρας (ΕΠΑ) και κατάρτισε παράλληλα έναν νέο οικιστικό νόμο (ν.1337/1983), με τίτλο «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» για την πλαισίωση της πολεοδομικής πολιτικής της χώρας, ο οποίος ψηφίστηκε στις αρχές του 1983.

Ο νέος οικιστικός νόμος, διατηρώντας τη βασική μεθοδολογία του ν.947/1979, προσπάθησε να αμβλύνει τα σημεία αιχμής του προηγούμενου νόμου, τα οποία είχαν ξεσηκώσει θύελλα αντιδράσεων. Όσον αφορά τα υπόλοιπα σημεία ο νέος νόμος δεν διαφοροποιείται σημαντικά από την μεθοδολογία του προηγούμενου καθώς διατηρεί τις δύο φάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού, που αναφέραμε παραπάνω. Ωστόσο

επέφερε σημαντικές αλλαγές ως προς το πεδίο εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού.<sup>4</sup>

Γενικότερα πάντως, η περίοδος 1981 – 1989 χαρακτηρίστηκε από ένα πλούσιο θεσμικό έργο σε όλους τους τομείς δραστηριότητας του ΥΧΟΠ. Σημαντικοί νόμοι, όπως ν.1515/1985 (έγκριση Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών με την δημιουργία του ομώνυμου Οργανισμού), ν.1561/1986 (έγκριση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης με την δημιουργία του ομώνυμου Οργανισμού), ν.1647/1986 ( ίδρυση του οργανισμού Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδας), ο ν.1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος, προωθήθηκαν την διετία 1985 – 1986. Έτσι συνολικά κρινόμενη η περίοδος αυτή μπορεί να θεωρηθεί ως η παγίωση του μεταπολιτευτικού πολεοδομικού σκηνικού στην Ελλάδα. Σε αυτό συνετέλεσε, πέραν του εκσυγχρονισμού των νομικών και θεσμικών δομών και εργαλείων άσκησης πολεοδομικής πολιτικής, η διάδοση της πολεοδομικής προβληματικής σε ευρύτερους επιστημονικούς και κοινωνικούς κύκλους με όχημα την ΕΠΑ.

### **1989 – 1993: Απόπειρες και απορύθμιση. Θεσμικές πρωτοβουλίες και πραγματικότητα**

Η κυβερνητική αλλαγή του 1990 σηματοδότησε την τρίτη μεταπολιτευτική περίοδο στην εξέλιξη των θεσμικών ρυθμίσεων του πολεοδομικού σχεδιασμού η οποία και διήρκεσε μέχρι το 1993, όπου είχαμε ξανά αλλαγή του πολιτικού σκηνικού. Οι ρυθμίσεις που προωθήθηκαν την περίοδο αυτή φαίνονται να είναι μάλλον ασυνεχείς, αποσπασματικές και ανομοιογενείς από άποψη περιεχομένου, πεδίου εφαρμογής και ομάδων – στόχων στις οποίες απευθύνονται. Επίσης μπορούμε να διακρίνουμε σ' αυτές μια λανθάνουσα φιλοσοφία απορύθμισης της πολεοδομικής πολιτικής ανάλογη με εκείνη που κυριαρχεί το ίδιο διάστημα σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες.

Κεντρική συνισταμένη των πρωτοβουλιών για απορύθμιση που εκδηλώθηκαν την περίοδο αυτή ήταν η μείωση του βάρους της κρατικής παρέμβασης στο πεδίο των χωρικών διαδικασιών και η παροχή «ευέλκτων» και απλοποιημένων θεσμικών

<sup>4</sup> Έδωσε προτεραιότητα σε επεκτάσεις ή εντάξεις σχεδίων σε περιοχές κύριας κατοικίας, καθορίζοντας παράλληλα ειδικά καθεστάτα πολεοδόμησης για τις περιοχές δεύτερης κατοικίας, οικοδομικών συνεταιρισμών και οικισμών κάτω των 2000 κατοίκων, τα οποία όζυναν την πολυπλοκότητα και τον κατακερματισμό του ήδη ασυντόνιστου και δαιδαλώδους θεσμικού συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού.

διαδικασιών και οργανωτικών πλαισίων για την διευκόλυνση και την επιτάχυνση του της οικιστικής δραστηριότητας του ιδιωτικού τομέα (Γετίμης και Οικονόμου, 1992).

Κύρια χαρακτηριστικά των θεσμικών ρυθμίσεων που προωθήθηκαν το διάστημα αυτό ήταν η τάση προσέλκυσης κεφαλαίων και επενδύσεων μεγάλης κλίμακας στη γη και την κατοικία, η ίδρυση διαχειριστικών σχημάτων ιδιωτικού χαρακτήρα με σκοπό την οικιστική ανάπτυξη περιοχών και επιδίωξη δημιουργίας αναβαθμισμένων υποδοχέων τουρισμού και κατοικίας για υψηλά εισοδηματικά στρώματα (Γιαννακούρου και Οικονόμου 1993), που όμως εκδηλώθηκαν αδρανειακές δυνάμεις διαφοροποιήσεις, ακόμα και στο ίδιο το κυβερνητικό στρατόπεδο. Εν τέλει οι απόπειρες θεσμικής μεταρρύθμισης της περιόδου αυτής είχαν αρνητικά αποτελέσματα στην πράξη.

### **1993 – Σήμερα:**

Ο νέος υπουργός ΠΕΧΩΔΕ Κώστας Λαλιώτης, ολοκληρώνει αφενός την ΕΠΑ και εγκαινιάζει μια νέα επιχείρηση την ΕΧΑ (Επιχείρηση Χωροταξικής Ανασυγκρότησης). Για τον σκοπό αυτό συνέστησε δύο πολυπρόσωπες μικτές επιτροπές για την επεξεργασία θεσμικών ρυθμίσεων και προτάσεων πολιτικής στους τομείς αντίστοιχα του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού και όρισε ως εκπροσώπους των δύο ιστορικά στελέχη του ΥΧΟΠ και στενούς συνεργάτες του Τρίτση.

Ως αποτέλεσμα της επεξεργασίας που διεξήχθη στο πλαίσιο μιας εκ των προαναφερθέντων επιτροπών, υπήρξε ο ν.2508/1997 που ψηφίστηκε τον Ιούνιο του 1997 με τίτλο «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις». Στόχοι του νέου νόμου είναι η ολοκλήρωση, η βελτίωση και η υπέρβαση του «μεταβατικού» χαρακτήρα του ν.1337/1983 καθώς και η προσαρμογή του παραδοσιακού προτύπου οικιστικής ανάπτυξης στις απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι σημαντικότερες αλλαγές που επιφέρει ο νέος νόμος, όσον αφορά τα Ρυθμιστικά Σχέδια και Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος, είναι ότι καθιερώνονται τα τελευταία, για την οικιστική οργάνωση, την προστασία του περιβάλλοντος και τη

γενικότερη ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών των αστικών συγκροτημάτων της Πάτρας, του Ηρακλείου Κρήτης, της Λάρισας, του Βόλου, της Καβάλας και των Ιωαννίνων και τις ευρύτερες περιοχές τους που εμφανίζουν διεθνή διαπεριφερειακή ή ειδική σημασία. (Γιαννακούρου, 1999, σελ 472)

## **B. Παρουσίαση του νόμου 2508 όσον αφορά τα Ρυθμιστικά Σχέδια και τα προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος**

### **B.1. Νόμος 2508**

Σκοπός του νόμου αυτού είναι ο καθορισμός των κατευθυντήριων αρχών, των όρων, των διαδικασιών και των μορφών πολεοδομικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών των πόλεων και οικισμών της χώρας που θα κατατείνει ειδικότερα:

α) στη σταδιακή ανάδειξη και οργάνωση στο μη αστικό χώρο των "ανοικτών πόλεων", στην ανάδειξη της συνοχής και στην ανασυγκρότηση του αστικού και περιαστικού χώρου

β) στη διασφάλιση της οικιστικής οργάνωσης των πόλεων και οικισμών με τον επιθυμητό συσχετισμό των οικιστικών παραμέτρων, την προστασία του περιβάλλοντος και την ανακοπή της άναρχης δόμησης, με τον καθορισμό κριτηρίων ανάπτυξης που συντείνουν στη μεγαλύτερη δυνατή οικονομία των οικιστικών επεκτάσεων

γ) στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος και ιδίως των υποβαθμισμένων περιοχών, με την εξασφάλιση του αναγκαίου κοινωνικού εξοπλισμού, της τεχνικής υποδομής και τον έλεγχο χρήσεων σύμφωνα με πολεοδομικά σταθερότυπα και κριτήρια καταλληλότητας

δ) στην προστασία, ανάδειξη και περιβαλλοντική αναβάθμιση των κέντρων πόλεων, των πολιτιστικών πόλεων και των παραδοσιακών πυρήνων των οικισμών, των χώρων πρασίνου και λοιπών στοιχείων φυσικού, αρχαιολογικού, ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος των πόλεων, των οικισμών και του περιαστικού χώρου. Τα άρθρα του νόμου είναι 25, τα οποία διακρίνονται σε τρία βασικά κεφάλαια που περιγράφουν τρεις ξεχωριστές θεματικές ενότητες:

- Κεφάλαιο Α: Βασικές αρχές και διατάξεις ανά επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού. Το Κεφάλαιο αυτό αποτελείται από επτά άρθρα.

- Κεφάλαιο Β: Αναπλάσεις και σχετικές ρυθμίσεις. Η δεύτερη αυτή θεματική ενότητα του νόμου έχει ως περιεχόμενο τις αναπλάσεις περιοχών και ρυθμίσεις σχετικές με τη βελτίωση, αναβάθμιση περιοχών που έχουν εγκεκριμένο σχέδιο πριν το Ν. 1337/1983.

- Κεφάλαιο Γ: Επεκτάσεις Πολεοδομικών Σχεδίων και ειδικότερες πολεοδομικές ρυθμίσεις. Η τρίτη αυτή θεματική ενότητα αφορά στις επεκτάσεις των σχεδίων πόλεως και σε ειδικότερες πολεοδομικές ρυθμίσεις.

(<http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a0.htm>, στο Σολιδάκης Ι, σελ 14)

## **B.2. Ρυθμιστικά Σχέδια και Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος**

Στο 2<sup>ο</sup> άρθρο του ν.2508 γίνεται εκτεταμένη αναφορά για τα Ρυθμιστικά σχέδια και τα Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος. Η 1<sup>η</sup> παράγραφος του άρθρου αυτού προβλέπει ότι όσον αφορά τις ευρύτερες περιοχές των αστικών συγκροτημάτων Πάτρας, Ηρακλείου Κρήτης, Λάρισας, Βόλου, Καβάλας και Ιωαννίνων, προβλέπεται η σύνταξη και έγκριση ρυθμιστικών σχεδίων και προγραμμάτων προστασίας περιβάλλοντος (Σολιδάκης Ι, σελ 14). Τα όρια καθεμιάς από τις παραπάνω ευρύτερες περιοχές αποφασίζονται από τον υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και μετά από γνώμη του Περιφερειακού Νομαρχιακού Συμβουλίου. Η εφαρμογή των σχεδίων γίνεται με κριτήρια ιδίως το μητροπολιτικό χαρακτήρα του αστικού συγκροτήματος, το μέγεθος του πληθυσμού, τις τάσεις οικονομικής και κοινωνικής εξέλιξης της περιοχής ή τη γενικότερη σημασία της περιοχής για τη χώρα (Ν.2508/97).

Τα κριτήρια αυτά αποτελούν σημαντικούς λόγους εκπόνησης της παρούσας εργασίας, η οποία προτείνει την εκπόνηση ενιαίου ρυθμιστικού σχεδίου ενός διπολικού συστήματος που περιλαμβάνει δύο μεγάλες πόλεις σε εθνικό επίπεδο και μια δυναμική ενδοχώρα. Η πρόταση αυτή ενισχύεται και από τις προβλέψεις και τις κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας για ανάδειξη της περιοχής μελέτης ως τρίτου πόλου ανάπτυξης της χώρας.

Στην 2<sup>η</sup> παράγραφο δίνεται η δυνατότητα και για άλλα συγκροτήματα που δεν αναφέρονται στην παρ.1 να ισχύσουν οι διατάξεις αυτού του άρθρου. Τα συγκροτήματα αυτά μπορούν να προσδιοριστούν με απόφαση του υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων με βάση κατά κύριο λόγο τα παραπάνω κριτήρια. Στην 3<sup>η</sup> παράγραφο αναφέρεται ότι το ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος εναρμονίζεται με τυχόν υπάρχοντα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα προγράμματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής στην οποία αναφέρεται και εγκρίνεται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, μετά από γνώμη και άλλων τοπικών και περιφερειακών φορέων. (ν.2508/97)

Το 3<sup>ο</sup> άρθρο αναφέρεται στον Οργανισμό Εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου κάθε Ρυθμιστικού. Έτσι προβλέπεται σε κάθε περιοχή Ρυθμιστικού Σχεδίου η ίδρυση Οργανισμού παρακολούθησης και προώθησης της εφαρμογής του και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις αρμοδιότητες, τους πόρους, τη σύνθεση, καθώς και με τους όρους και τις διαδικασίες λειτουργίας του (Σολιδάκης Ι, 2002, σελ 14).



## **Γ. Προδιαγραφές Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνας – Θεσσαλονίκης**

### **Γ.1. Ρυθμιστικό Αθήνας**

#### **Γ.1.1. Ιστορική αναδρομή**

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ) του 1983 εκπονήθηκε στη συνέχεια τριών άλλων παρεμφερών σχεδίων που συντάχθηκαν σε προηγούμενες δεκαετίες και αφορούσαν και αυτά την περιφέρεια της πρωτεύουσας με κάποιες διαφοροποιήσεις ως προς τα όριά τους.

Στη δεκαετία του 60 η αρμόδια υπηρεσία του τότε Υπουργείου Δημοσίων Έργων (σήμερα ΥΠΕΧΩΔΕ) με διευθυντή και βασικό συντάκτη τον πολεοδόμο Προκόπη Βασιλειάδη εκπόνησε ένα πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο που όμως ούτε εγκρίθηκε ή θεσμοθετήθηκε και φυσικά δεν υλοποιήθηκε. Ο χώρος αναφοράς ήταν το Λεκανοπέδιο της Αθήνας και το Θριάσιο Πεδίο (τα Μεσόγεια θεωρήθηκαν ότι δεν ανήκουν στην ευρύτερη πρωτεύουσα και δεν εντάχθηκαν στη μελέτη), ενώ βασικός στόχος της μελέτης ήταν να εξασφαλισθούν η πολυκεντρικότητα και αποκέντρωση μέσα στην όλη περιοχή.

Ένα δεύτερο σχέδιο συντάχθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 70 από το γραφείο Κ. Δοξιάδη μετά από ανάθεση από το τότε Υπουργείο Συντονισμού (σήμερα Εθνικής Οικονομίας). Περιοχή αναφοράς ήταν όλη η Αττική. Δύο βασικά στοιχεία στην παραπάνω μελέτη ήταν κατά πρώτο λόγο ότι θεωρήθηκε ότι θα υπάρξει μια αλματώδης αύξηση του πληθυσμού (κάτι που αποτελούσε ένα βασικό στοιχείο των θεωριών του Κ. Δοξιάδη, όπως π.χ. περί οικουμένουπολης) και κατά δεύτερο ότι περιεχόταν περιβαλλοντική θεώρηση με κατάταξη των φυσικών περιοχών ανάλογα με τον απαραίτητο βαθμό προστασίας σε μια εποχή που κατά την οποία ούτε τα περιβαλλοντικά προβλήματα ήταν τόσο εκρηκτικά όσο σήμερα ούτε υπήρχε κάποια περιβαλλοντική ευαισθησία όπως σήμερα εμφανίζεται.

Ένα τρίτο σχέδιο με τίτλο «Σχέδιο Πλαίσιο – Πρωτεύουσα 2000» συντάχθηκε το 1979 με την πολιτική ευθύνη του τότε υπουργού Στέφανου Μάνου από την Δ/ση οικισμού του τότε Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Το σχέδιο αυτό κοινοποιήθηκε ευρύτατα και εξειδικεύτηκε με τις μελέτες των εννέα διαμερισμάτων, στα οποία

διαιρέθηκε η Αττική και οι οποίες εκπονήθηκαν από ιδιωτικά γραφεία. Όμως ούτε αυτό προωθήθηκε προς υλοποίηση, ούτε προς ουσιαστική θεσμοθέτηση. Εξάλλου το Σχέδιο ουδέποτε προχώρησε σε εφαρμογή μια και ο βασικός νόμος 947/1979 στον οποίο θα στηρίζονταν η εφαρμογή του τότε Ρ.Σ. έμεινε ανενεργός και ουδέποτε εκδόθηκαν τα ειδικότερα θεσμικά εργαλεία που περιείχε. Πάντως σε μελετητικό επίπεδο ακολούθησε και αυτό την αρχή της πολυκεντρικότητας, βάσει ενός ολιγοπολικού μοντέλου ανάπτυξης δευτερευόντων κέντρων αλλά και άλλες γενικά αποδεκτές κατευθύνσεις. (Αραβαντινός, κ.α., 1997)

#### Γ.1.2. Ορισμός και περιεχόμενο του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας σύμφωνα με το ν.1515/1985

Στο 1<sup>ο</sup> άρθρο ο νόμος αναφέρεται στον ορισμό και τον σκοπό του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Ειδικότερα ως Ρυθμιστικό ορίζει το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων, που προβλέπονται στο νόμο, ως αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωσή της στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Επίσης το Ρυθμιστικό αποβλέπει στο σχεδιασμό και προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας μέσα στα πλαίσια της εθνικής χωροταξικής πολιτικής, στη χωροταξική δομή και οργάνωσή της σε επίπεδο περιφέρειας, στη χωροταξική διάρθρωση των τομέων παραγωγής, του συστήματος μεταφορών, της λοιπής τεχνικής υποδομής και του κοινωνικού εξοπλισμού καθώς και στην πολιτική γης και κατοικίας, στη λήψη μέτρων και στο σχεδιασμό για τη χωροταξική και τη νέα πολεοδομική δομή της πρωτεύουσας καθώς και στο σχεδιασμό περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων, στη λήψη μέτρων, όρων και περιορισμών για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, στο συντονισμό των προγραμμάτων και των μελετών που έχουν σχέση με το ΡΣΑ και που εκπονούνται από όλους τους άλλους φορείς, προκειμένου να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους κατά τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και στον καθορισμό των απαιτούμενων για την εφαρμογή τους παρεμβάσεων, των προτεραιοτήτων πραγματοποίησης και χρηματοδότησης καθώς και των θεσμικών, οικονομικών και διοικητικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν.

Στο 2<sup>ο</sup> άρθρο αναφέρονται τα περιεχόμενα του προγράμματος προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας. Ειδικότερα, περιλαμβάνει τα μέτρα και τις κατευθύνσεις για

την αναβάθμιση και προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και ιδίως, μέσα στα πλαίσια των κείμενων διατάξεων, μέτρα για:

- ✓ την οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας, την προστασία της γεωργικής γης, των δασών, των υδροτόπων, και των άλλων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος,
- ✓ την προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους.
- ✓ την προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- ✓ τον περιορισμό της ρύπανσης από κάθε πηγή και ιδίως την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης του εδάφους και των νερών και της ηχορύπανσης.
- ✓ την αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών.

#### Γ.1.3. Στόχοι και κατευθύνσεις του ΠΠΠΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν.1515/1985, το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος περιλαμβάνει τους στόχους και τις κατευθύνσεις για την αναβάθμιση και την προστασία του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και είναι τα εξής:

<b>Στόχος 1</b>	Η οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας, η προστασία της γεωργικής γης, των δασών, των υδροτόπων, και των άλλων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος.
<b>Στόχος 2</b>	Η προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους
<b>Στόχος 3</b>	Η προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς
<b>Στόχος 4</b>	Ο περιορισμός της ρύπανσης από κάθε πηγή και ιδίως την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης του εδάφους και των νερών και της ηχορύπανσης
<b>Στόχος 5</b>	Η αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών

Κάνοντας έναν σύντομο σχολιασμό των παραπάνω στόχων θα πούμε ότι οι 4 πρώτοι είναι επίκαιροι με αυξημένη σημασία ενώ ο πέμπτος είναι σχετικά ασαφής. Έτσι ο πρώτος στόχος έχει μεγάλη σημασία διότι σήμερα δίδεται μεγάλη έμφαση στην έννοια της αειφορίας, ενώ σε συνδυασμό με την έλλειψη κανονιστικών μέτρων προστασίας της φύσης, υπάρχουν μεγάλες πιέσεις στο φυσικό περιβάλλον. Η σημασία του δεύτερου στόχου έγκειται στο ότι υπάρχει πολύ περιορισμένη πρόοδος όσον αφορά την προστασία των ακτών, από τη στιγμή μάλιστα που οι πιέσεις σε

αυτές αυξάνονται ραγδαία (π.χ. νόμιμη και αυθαίρετη παραθεριστική κατοικία). Όσον αφορά τον τρίτο και τον τέταρτο στόχο αν και έχουν υπάρξει μικροβελτιώσεις δεν υπάρχει επαρκή προστασία και πρόοδος. Τέλος ο πέμπτος στόχος φαίνεται ασαφής διότι αναφέρεται σε αναβάθμιση γενικά και όχι συγκεκριμένα όπως για παράδειγμα στο φυσικό, ανθρωπογενές ή κοινωνικό περιβάλλον. (Οικονόμου, 1999)

#### Γ.1.4. Στόχοι και κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών

Στο 3<sup>ο</sup> άρθρο αναφέρονται οι διάφοροι στόχοι και κατευθύνσεις του ρυθμιστικού σχεδίου οι οποίοι διακρίνονται σύμφωνα με τον νόμο σε 4 υποκατηγορίες (Πίνακας 1):

1. Οι γενικότεροι στόχοι, που καθορίζονται για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας
2. Οι ειδικότεροι στόχοι που καθορίζονται για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας σε σχέση με το εθνικό επίπεδο
3. Οι ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις που καθορίζονται για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας
4. Οι ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική δομή της

Πίνακας 1: Στόχοι και κατευθύνσεις του ΡΣΑ

	Στόχοι ΡΣΑ
Α.Γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας	1. Η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της.
	2. Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.
	3. Η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή.
	4. Η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της πρωτεύουσας.
	5. Η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις.
Β.Ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας σε σχέση με το εθνικό επίπεδο	1. Σταθεροποίηση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με αώτερη προοπτική τη μείωσή του.
	2. Ανάσχεση της διάγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα με λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για αποπροσανατολισμό των δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων στην περιφέρεια της χώρας κατά προτεραιότητα.
	3. Ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας ως εθνικού κέντρου επιτελικών λειτουργιών διακυβέρνησης, με αποκέντρωση προς την περιφέρεια της Χώρας των υπηρεσιών που δεν είναι επιτελικού επιπέδου ή δεν εξυπηρετούν την ίδια την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.
Γ.Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας	1. Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων και η οικολογική ανασυγκρότηση, ανάδειξη και προστασία του αττικού τοπίου, των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών.
	2. Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος για να εξασφαλισθεί η επιθυμητή ποιότητα των φυσικών αποδεκτών, με λήψη μέτρων που αφορούν τις κάθε είδους πηγές εκπομπής ρύπων, με κατασκευή απαραίτητων έργων υποδομής, παροχή κινήτρων, επιβολή τελών και διοικητικών ποινών.
	3. Η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με βελτίωση της λειτουργίας της πόλης, ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων, ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας.
	4. Η οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό των μεταποιητικών δραστηριοτήτων, σχετική ενίσχυση της βιοτεχνίας και ελαφριάς βιομηχανίας με περιβαλλοντικά κριτήρια και ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα.
	5. Η άμβλυση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος με ανακατανομή χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων προς όφελος κυρίως των δυτικών και των λοιπών υποβαθμισμένων περιοχών.
	6. Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης με εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας και γης και επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως στις διαμορφωμένες περιοχές αυθαίρετων με στόχο την αναβάθμιση τους και την ενσωμάτωσή τους στον πολεοδομικό ιστό.
	7. Η διαφύλαξη της πρωτεύουσας από θεομηνίες και ο απρόσκοπτος εφοδιασμός της με λήψη των αναγκαίων μέτρων για αντιπλημμυρική και αντισεισμική προστασία, εξοπλισμό της με τα απαραίτητα δίκτυα υποδομής και ανάπτυξη των τοπικών δυνατοτήτων παραγωγής ειδών διατροφής.
Δ.Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική δομή της	1. Η θεώρηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, όπως αυτή ορίζεται στα διαγράμματα του Αρθ-22, ως αωτοτελούς χωροταξικής ενότητας της χώρας που μπορεί να υποδιαιρείται σε χωροταξικές υποενότητες έτσι ώστε να επιτυγχάνεται: Αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων κάθε υποενότητας με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και ειδικότερα πλήρη αξιοποίηση των ιδιαίτερων δυνατοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της, των φυσικών και των πλουτοπαραγωγικών της πόρων, ισόρροπη κατανομή των κεντρικών λειτουργιών που καλύπτουν τις ανάγκες κάθε υποενότητας με σκοπό να λειτουργεί με σχετική αυτάρκεια.
	2. Η ανασυγκρότηση του αστικού ιστού με την ανάσχεση της εξάπλωσης και την εξυγίανση της πόλης, τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, τον έλεγχο χρήσεων γης καθώς και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και του Πειραιά με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού τους χαρακτήρα.
	3. Η ανακατανομή βασικών χρήσεων και λειτουργιών.
	4. Η βελτίωση και οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών με λειτουργική διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς.
	5. Ο προγραμματισμός ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας.

Πηγή: Σολιδάκης, Ι., 2002

## Γ.1.5. Μέτρα του ΡΣΑ

Στον πίνακα που ακολουθεί κατανέμονται τα μέτρα που πρέπει να παρθούν ανάλογα με την κατεύθυνση.

Πίνακας 2: Μέτρα του ΡΣΑ

Ειδικότερες Κατευθύνσεις	Μέτρα	Εξειδίκευση		
Ε. Για τη χωροταξική οργάνωση της Ε.Π. Αθήνας	1. Διαίρεση της Αττικής σε πέντε χωροταξικές υποενότητες			
	2. Μέτρα για οικονομικές δραστηριότητες	1. Προστασία – ανάπτυξη της γεωργικής γης 2. Καθορίζονται οι ζώνες γεωργίας-κτηνοτροφίας και αλιείας 3. Καθορίζονται οι επιδοτήσεις και η παροχή κινήτρων		
	3. Μέτρα για ισόρροπη κατανομή των κεντρικών πολεοδομικών λειτουργιών στα κέντρα των χωροταξικών υποενοτήτων	1. Ανάπτυξη των κέντρων των περιφερειακών ενοτήτων 2. Ανάπτυξη και οργάνωση δευτερευόντων αστικών κέντρων		
Ζ. Για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας	1. Ανασυγκρότηση αστικού ιστού	1. Ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης	1. Περιορισμένες επεκτάσεις 2. Ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας 3. Οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα 4. Προστασία των ακτών από την οικιστική χρήση	
		2. Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης	Δημιουργία νέων δυναμικών κέντρων σε αδόμητη γη Αποσυμφόρηση των μητροπολιτικών κέντρων Ενίσχυση των κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας	
		3. Έλεγχος χρήσεων γης	Αναστολή επέκτασης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος δρόμων Οργάνωση κεντρικών λειτουργιών Δημιουργία ΒΙΟΠΑ, ΒΙ.ΠΑ.	
		4. Ανασυγκρότηση της γειτονιάς	Συλλογική δραστηριοποίηση Αναδιοργάνωση και περιβαλλοντική αναβάθμιση	
		5. Επέκταση του σχεδίου κατά οργανικές πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές)		
	2. Επαναπροσδιορισμός κεντρικών περιοχών Αθήνας και Πειραιά		Απομάκρυνση χονδρεμπορίου και βιομηχανιών Ανάδειξη ιστορικού χαρακτήρα Ρυθμίσεις στην κυκλοφορία και στάθμευση αυτοκινήτων και πεζών Αναβάθμιση δυτικού τμήματος κεντρικής περιοχής Αθήνας	
		3. Ανακατανομή δομικών χρήσεων γαι:	1. τη Διοίκηση	Χωροθέτηση κεντρικής δημόσιας διοίκησης σε κατάλληλες περιοχές
			2. το χονδρεμπόριο-αποθήκες	Δημιουργία σύγχρονων εγκαταστάσεων σε κατάλληλες επιλεγμένες θέσεις
	3. τη μεταποίηση			1. Ισοκατανομή των μονάδων σε όλο τον αστικό ιστό 2. Ανάπλαση παραδοσιακών περιοχών βιομηχανικής συγκέντρωσης 3. Οργάνωση νέων βιοτεχνικών πάρκων 4. Δημιουργία ειδικών βιομηχανικών περιοχών για ελαφρές γεωργικές βιομηχανίες 5. Συγκέντρωση λατομείων εκτός λεκανοπεδίου

		4. την αναψυχή – ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας	Δημιουργία συστήματος μεγάλων υπερτοπικών πόλων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών Ενοποίηση χώρων αναψυχής, αρχαιολογικών, πρασίνου και φυσικού κάλλους Διαμόρφωση ενιαίου δικτύου πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων
	4. Οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών		Χρήση μέσων υψηλής μεταφορικής ικανότητας και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης Λειτουργική διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς καθώς και του αστικού συγκοινωνιακού δικτύου με το υπεραστικό Ιεραρχημένο υποσύστημα λιμανιών Δίκτυο ηλεκτροκίνητων μέσων στις κεντρικές περιοχές Νέες γραμμές αστικού σιδηρόδρομου και προαστιακού τραίνου
	5. Ποιοτικές παρεμβάσεις		Ενοποίηση και ανάδειξη μεγάλων ιστορικών χώρων Ανάδειξη αξόνων ιστορικής σημασίας Αναβάθμιση παραδοσιακών περιοχών Ανάπλαση παλιών παραδοσιακών περιοχών Εξυγίανση έντονα υποβαθμισμένων περιοχών Ολοκλήρωση του αποχετευτικού δικτύου Δημιουργία εγκατάστασης επεξεργασίας των αστικών υγρών αποβλήτων (Ψυτάλλεια – Μεταμόρφωση) Προστασία λιμνών Υλίκης και Μαραθώνα
Η. Για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και τη βελτίωση του περιβάλλοντος	1. Πραγματοποίηση έργων υποδομής για την επεξεργασία των αποβλήτων		Εξασφάλιση απαραίτητων εκτάσεων για την εναπόθεση στερεών αποβλήτων Διευκόλυνση προγραμμάτων ανακύκλωσης στερεών αποβλήτων
	2. Βελτίωση και οργάνωση ενεργειακού συστήματος		
	3. Αναθεώρηση φορολογικής και δασμολογικής πολιτικής για τα αυτοκίνητα		
	4. Κατάρτιση προγραμμάτων επιμόρφωσης σε θέματα περιβάλλοντος		

Πηγή: Σολιδάκης Ι., 2002

#### Γ.1.6. Μηχανισμοί εφαρμογής του ΡΣΑ

Το Ρυθμιστικό σχέδιο πραγματοποιείται μέσω της συνεργασίας του Οργανισμού Ρυθμιστικού σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (Οργανισμός Αθήνας) με άλλους δημόσιους φορείς. Ο Οργανισμός Αθήνας είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με πλήρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Αποτελεί τον φορέα συνολικής και επιτελικής διαχείρισης των χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών πραγμάτων της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής της, ενώ παράλληλα, έχει και την αρμοδιότητα συσχέτισης του οικονομικού προγραμματισμού

με τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού, για δράσεις και προγράμματα που αφορούν στο συγκεκριμένο χώρο.

Οι αρμοδιότητες του Οργανισμού Αθήνας αναφέρονται κυρίως στους εξής βασικούς τομείς: Προγραμματισμού, Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Προστασίας Περιβάλλοντος και Δομικών / Ποιοτικών Παρεμβάσεων Μεγάλης Κλίμακας.

Ο Οργανισμός Αθήνας διοικείται από επταμελή Εκτελεστική Επιτροπή η οποία αποτελείται από τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρο και δύο μέλη με ειδικές γνώσεις και πείρα στα σχετικά θέματα που ορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο, έναν εκπρόσωπο του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής, έναν εκπρόσωπο της ΤΕΔΚΝΑ και έναν εκπρόσωπο του Δήμου Αθηναίων. Ο Προϊστάμενος του Οργανισμού Αθήνας προϊστάται όλων των υπηρεσιών του και συμμετέχει στις συνεδριάσεις της Εκτελεστικής Επιτροπής όπου εισηγείται τα θέματα χωρίς ψήφο. Ο Προϊστάμενος του Οργανισμού Αθήνας και ο αναπληρωτής του, ορίζονται με Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων.

Στο έργο και τις δραστηριότητες του Οργανισμού Αθήνας περιλαμβάνονται:

- η παρακολούθηση της εφαρμογής και η εξασφάλιση της πραγματοποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας
- η διαμόρφωση δράσεων και προγραμμάτων για την οικολογική ανασυγκρότηση, την προστασία των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, στην κατεύθυνση της αειφόρου ανάπτυξης
- η μέριμνα για την εναρμόνιση των προγραμμάτων των άλλων φορέων με το Ρυθμιστικό Σχέδιο και το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας

(Σολιδάκης Ι., 2002)



## Γ.2. Ρυθμιστικό Θεσσαλονίκης

### Γ.2.1. Ιστορική αναδρομή

Το πρώτο σχέδιο πολύ μεγάλης κλίμακας για τη Θεσσαλονίκη αποτελούσε το σχέδιο Hebrard το οποίο ωστόσο αφορούσε τον εκ νέου σχεδιασμό της πυρκαυστης ζώνης από την πυρκαγιά της 18<sup>ης</sup> Αυγούστου 1917 και όχι τη δημιουργία στόχων σε μια διαμορφωμένη κατάσταση. Ένα πρώτο βασικό σημείο στο σχεδιασμό του Hebrard ήταν ότι σχεδίαζε χωρίς να λαμβάνει υπόψη το προηγούμενο ιδιοκτησιακό καθεστώς, μιας και από τους προηγούμενους ιδιοκτήτες είχαν αφαιρεθεί η κυριότητα και νομή των οικοπέδων τους. Ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο ήταν ότι η ανοικοδόμηση βασίστηκε στην ιδιωτική πρωτοβουλία, αφού τα οικοπέδα που προέκυψαν από το νέο σχέδιο δημοπρατήθηκαν σε ανοιχτό πλειστηριασμό. Όπως φαίνεται σήμερα πρακτικά μόνο το ιστορικό κέντρο της πόλης έχει επανασχεδιαστεί βάσει του σχεδίου Hebrard (δεν το επέτρεψαν η Μικρασιατική καταστροφή, η πολιτική αστάθεια και η οικονομική δυσπραγία που ακολούθησαν). (Αλεξανδροπούλου & Μακράκης–Καραχάλιος, 1999)

Εκτός από το σχέδιο Hebrard, δεν υπάρχει ως το 1968 κανένα άλλο Ρυθμιστικό σχέδιο ή κάτι παρόμοιο που να αφορά όλη την έκταση της πόλης. Τη χρονιά αυτή εκπονείται η Χωροταξική μελέτη Θεσσαλονίκης με το συντονισμό και την ευθύνη του τότε καθηγητή του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) Ι. Τριανταφυλλίδη. Καθώς τα Ρυθμιστικά σχέδια πρωτοεμφανίζονται την περίοδο αυτή, χαρακτηρίζονται από «έλλειψη εξειδίκευσης και εμπειρισμό» με αποτέλεσμα την παραγωγή «ουτοπικών προτάσεων». Η συγκεκριμένη μελέτη δεν ξέφυγε από αυτόν τον κανόνα. (Ανδρικοπούλου κ.ά., 1997 και Αλεξανδροπούλου & Μακράκης–Καραχάλιος, 1999)

### Γ.2.2. Περιεχόμενα και ορισμός του Ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης

Το Ρυθμιστικό σχέδιο της Θεσσαλονίκης (ΡΣΘ) συντάχθηκε στο πλαίσιο της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης. Η σύνταξή του έγινε από υπαλλήλους της Διεύθυνσης Οικισμού Θεσσαλονίκης του τότε ΥΧΟΠ και ψηφίσθηκε από τη Βουλή το καλοκαίρι του 1985, αποτελώντας το νόμο 1561 του 1985. Η εκπόνηση του στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό σε επί μέρους τομεακές μελέτες, που έγιναν με

πρωτογενή έρευνα από τους Ανδρικοπούλου, Καυκαλά, Λαγόπουλο, επιστημονικό προσωπικό της Β΄ Έδρας Πολεοδομίας του ΑΠΘ. (Αλεξανδροπούλου & Μακράκης-Καραχάλιος, 1999, στο Σολιδάκης, 2002)

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται τα περιεχόμενα των άρθρων του ΡΣΘ., τα οποία είναι σχεδόν όμοια με τα αντίστοιχα του ΡΣΑ (η μόνη διαφορά ότι καταργείται το άρθρο 14 των καταργούμενων και μεταβατικών διατάξεων του ΡΣΑ).

**Πίνακας 3: Περιεχόμενο άρθρων Ν.1561/85**

ΑΡΘΡΑ ν.1561/85	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΡΘΡΩΝ
Άρθρο 1	Ορισμός και Περιεχόμενο του Ρυθμιστικού Σχεδίου
Άρθρο 2	Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης
Άρθρο 3	Στόχοι και Κατευθύνσεις
Άρθρο 4	Εφαρμογή Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος
Άρθρο 5	Σύσταση Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης
Άρθρο 6	Συμβούλιο Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης
Άρθρο 7	Εκτελεστική Επιτροπή
Άρθρο 8	Πόροι. Διαχείριση
Άρθρο 9	Οργάνωση. Προσωπικό
Άρθρο 10	Προγράμματα Εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος
Άρθρο 11	Μέτρα για την Προστασία του Περιβάλλοντος
Άρθρο 12	Μέτρα για την Προστασία των Αρχαιολογικών και Ιστορικών Τόπων
Άρθρο 13	Διοικητικές Κυρώσεις
Άρθρο 14	Παράρτημα. Διαγράμματα

Πηγή: [http://www.domiki.gr/kpn/text\\_1g/0.htm#25](http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25)

Ο ορισμός του ΡΣΘΕ και οι σκοποί του είναι αντίστοιχοι με αυτά του ΡΣΑ.

### Γ.2.3. Στόχοι και κατευθύνσεις του ΠΠΠΘΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν.1561/1985, το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος περιλαμβάνει τους στόχους και τις κατευθύνσεις για την αναβάθμιση και την προστασία του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και είναι τα εξής:

<b>Στόχος 1</b>	Η οικολογική ανασυγκρότηση της Θεσσαλονίκης, η προστασία της γεωργικής γης, των δασών, των υγροτόπων, και των άλλων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος.
<b>Στόχος 2</b>	Η προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους
<b>Στόχος 3</b>	Η προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς
<b>Στόχος 4</b>	Ο περιορισμός της ρύπανσης από κάθε πηγή και ιδίως την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης του εδάφους και των νερών και της ηχορύπανσης
<b>Στόχος 5</b>	Η αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών

Πηγή: Σολιδάκης, Ι., 2002

Όσον αφορά τον σχολιασμό των στόχων καθ' εαυτών, είναι ο ίδιος με τον παραπάνω σχολιασμό των στόχων για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας. Παρατηρούμε όμως ότι και στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης επιλέχθηκαν οι ίδιοι ακριβώς στόχοι με

αυτούς της Αθήνας. Η επιλογή αυτή εξηγείται κατά τη γνώμη μου με τρεις διαφορετικούς τρόπους: Πρώτον έχουμε την ίδια ακριβώς αντιμετώπιση, μέσω του ρυθμιστικών των δύο πόλεων Αθήνας και Θεσσαλονίκης, κάτι το οποίο δεν είναι πολύ λογικό τη στιγμή που ο πληθυσμός της τελευταίας είναι περίπου το 1/3 του πληθυσμού της πρώτης και φυσικά έχουν διαφοροποιημένες ανάγκες, προβλήματα αλλά και προοπτικές για το μέλλον, με αποτέλεσμα να απαιτούν και διαφοροποιημένη αντιμετώπιση. Η δεύτερη εξήγηση βασίζεται σε γραφειοκρατικούς λόγους και σε ατέλειες του συστήματος του σχεδιασμού στην Ελλάδα. Δηλαδή οι αρμόδιοι αντέγραψαν απλώς τον νόμο 1515 και για την περίπτωση της Θεσσαλονίκης, χωρίς να επιχειρήσουν μια διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και τον εντοπισμό των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών, δυσκολιών και προβλημάτων της συμπρωτεύουσας, ώστε να έχει και μια ιδιαίτερη αντιμετώπιση στη συνέχεια από τον νόμο. Η τρίτη εξήγηση κατά την προσωπική μου άποψη είναι ένας συνδυασμός των δύο παραπάνω. Ο ίδιος προβληματισμός υπάρχει και στη συνέχεια, όσον αφορά τους στόχους και τα μέτρα του ρυθμιστικού της Θεσσαλονίκης που στα περισσότερα σημεία του είναι αντιγραφή των αντίστοιχων της πρωτεύουσας.

#### Γ.2.4. Στόχοι και κατευθύνσεις του ΡΣΘΕ

Στο 3<sup>ο</sup> άρθρο του Ρυθμιστικού αναφέρονται οι στόχοι και κατευθύνσεις του σε διάφορους τομείς. Στη συνέχεια παρουσιάζεται συνοπτικός πίνακας με τους στόχους.

Πίνακας 4: Στόχοι ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης

Στόχοι Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης	
Α. Γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης	1. Η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της
	2. Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος
	3. Η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή
	4. Η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της Θεσσαλονίκης
	5. Η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις
Β. Ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης σε σχέση με το εθνικό επίπεδο	1. Η μείωση του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού για το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης στο επίπεδο της φυσικής αύξησης με απώτερη προοπτική τη σταθεροποίησή του. Επιδιώκεται επίσης η ενθάρρυνση της αποκέντρωσης πληθυσμού από το πολεοδομικό συγκρότημα στους οικισμούς της περιφερειακής ζώνης και της υπόλοιπης περιοχής, όπως αυτές ορίζονται στο παράρτημα
	2. Ορθολογική ανάπτυξη όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων με παράλληλη ενίσχυση επιλεγμένων κλάδων προηγμένης τεχνολογίας. Γεωγραφική ανακατανομή ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων στο νομό.
	3. Προγραμματισμός της Θεσσαλονίκης ως κέντρου επιπέδου περιφέρειας καθώς και παράλληλη ενίσχυση του ιδιαίτερου εθνικού και διεθνούς ρόλου της.
Γ. Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης	1. Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων, η οικολογική ανασυγκρότηση, η αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το Θερμαϊκό κόλπο και η προστασία και ανάδειξη των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών.
	2. Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος για να εξασφαλιστεί η επιθυμητή ποιότητα των φυσικών αποδεκτών, με λήψη μέτρων που αφορούν τις κάθε είδους πηγές εκπομπής ρύπων, με κατασκευή των απαραίτητων έργων υποδομής, με παροχή κινήτρων και επιβολή τελών και διοικητικών ποινών.
	3. Η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων, ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας.
	4. Η οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό και ορθολογική ανάπτυξη της βιομηχανίας με αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα με ενίσχυση ορισμένων κλάδων του.
	5. Η άμβλυνση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος με ανακατανομή χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων προς όφελος κυρίως των δυτικών και των υπόλοιπων υποβαθμισμένων περιοχών.
	6. Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης με εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας και γης και επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως στις διαμορφωμένες περιοχές αυθαίρετων με στόχο την αναβάθμιση τους και την ενσωμάτωσή τους στον πολεοδομικό ιστό.
	7. Η διαφύλαξη της Θεσσαλονίκης από θεομηνίες και η λήξη των αναγκαίων μέτρων για αντισεισμική και αντιπλημμυρική προστασία και ο εξοπλισμός της με τα απαραίτητα δίκτυα υποδομής.
Δ. Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και τη νέα πολεοδομική δομή της	1. Η μελέτη στο χώρο της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, της περιφερειακής ζώνης και της υπόλοιπης περιοχής, όπως ορίζονται στο άρθρο-36 για την εξειδίκευση των στόχων και κατευθύνσεων ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης.
	2. Ο προγραμματισμός της υπόλοιπης περιοχής ως ενιαίου και κατά βάση αγροτικού χώρου και η οργάνωση συστήματος οικισμών και κέντρων υπερτοπικής σημασίας όπως ορίζεται στο διάγραμμα 2 του ίδιου άρθρου-36, που θα αναλάβουν την οικονομική και κοινωνική τόνωση της περιοχής επιρροής τους, με στόχο τη δημιουργία προϋποθέσεων για την υποδοχή νέου πληθυσμού, τη διοχέτευση της αναπτυξιακής προσπάθειας και την εξισορρόπηση μέσα στα όρια της υπόλοιπης περιοχής.
	3. Ο ενιαίος προγραμματισμός του πολεοδομικού συγκροτήματος και της περιφερειακής ζώνης σαν ζώνης δραστηριοτήτων, με στόχο τη διοχέτευση σε αυτή μέρους της πληθυσμιακής, οικονομικής και οικιστικής ανάπτυξης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, με μέριμνα για την εξασφάλιση των απαραίτητων για τον αστικό πληθυσμό της περιφερειακής ζώνης και του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων και με τρόπο που να αξιοποιούνται τα υφιστάμενα οικιστικά κέντρα, να προστατεύεται η γεωργική γη και οι περιοχές φυσικού κάλλους.
	4. Ο σχεδιασμός του πολεοδομικού συγκροτήματος ως κατεξοχίαν αστικού χώρου, με ειδικότερους στόχους την ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού, την πολυκεντρική δομή, τον έλεγχο των χρήσεων γης και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού της χαρακτήρα.

Πηγή: Σολιδάκης, Ι., 2002

## Γ.2.5. Μέτρα του ΡΣΘΕ

Στον πίνακα που ακολουθεί κατανέμονται τα μέτρα που πρέπει να παρθούν ανάλογα με την κατεύθυνση.

Πίνακας 5: Μέτρα ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης

Κατευθύνσεις	Μέτρα	Εξειδίκευση μέτρων	
<b>Ε. Χωροταξική οργάνωση Θεσσαλονίκης</b>	1. Διαίρεση του νομού Θεσσαλονίκης σε τρεις χωροταξικές ενότητες	Πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης	
		Περιαστική ζώνη Υπόλοιπη περιοχή	
<b>Ζ. Ειδικότερες κατευθύνσεις κατά βασικούς τομείς</b>	1. Μέτρα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης	Μελέτες ρύπανσης Κατάλληλες χωροθετήσεις Οριοθέτηση περιοχών για ειδικές χρήσεις Αποτροπή απόφραξης του Θερμαϊκού κόλπου	
		2. Μέτρα για την πολιτική γης	Έλεγχος κατάτμησης γης
	3. Μέτρα για την προστασία και ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα	1. Καθορισμός χρήσεων	
		2. Καθορισμός προϋποθέσεων και τρόπου επιδότησης	
		3. Δημιουργία ιχθυόσκαλας, σταθμών καθαρισμού οστράκων, ιχθυογεννητικών σταθμών και εμπλουτισμός των ποταμών και λιμνών	
		4. Προγράμματα αναδασώσεων, διευθέτησης χειμάρρων, δημιουργίας ζωνών πρασίνου	
	4. Μέτρα για τον προγραμματισμό της βιομηχανικής δραστηριότητας	1. Οριοθέτηση νέων περιοχών βιομηχανικής εγκατάστασης	
		2. Δημιουργία ειδικών βιοτεχνικών – βιομηχανικών ζωνών	
		3. Μετεγκατάσταση επικίνδυνων βιομηχανιών	
		4. Καθορίζονται θέσεις εγκατάστασης συγκεκριμένων επικίνδυνων δραστηριοτήτων	
5. Παύση λειτουργίας μονάδων παραγωγής αδρανών υλικών με τη λήξη της σχετικής άδειας			
5. Μέτρα για την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα	Εμπόριο	Χωροθέτηση κέντρων χονδρεμπορίου Χωροθέτηση λιανικού εμπορίου	
		Τουρισμός	Ανάδειξη νέων τουριστικών περιοχών Νέες μορφές τουρισμού Έλεγχος τουριστικών κλινών
	Οδικές		Οργάνωση υπεραστικών μεταφορών Χάραξη νέων αξόνων
			Μεταφορές Σιδηρόδρομος
	<b>Η. Ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για την οργάνωση και ανασυγκρότηση του ΠΣΘΕ</b>	1. Ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πόλης	
			2. Ανάσχεση εξάπλωσης του αστικού ιστού και ανάπτυξη περιαστικών κέντρων

		Επιδίωξη συνενώσεως των οικοδομικών συνεταιρισμών
		Οργάνωση υφιστάμενων περιοχών παραθεριστικής κατοικίας
		Τόνωση νέων μορφών ημερήσιας και ολιγοήμερης αναψυχής
	3. Ανασυγκρότηση της γειτονιάς	Δραστηριοποίηση των ίδιων κατοίκων
		Αναδιοργάνωση και περιβαλλοντική αναβάθμιση
	4. Δημιουργία πολυκεντρικής δομής της πόλης	Οργάνωση και ενίσχυση των σημερινών κέντρων δήμων
		Ενίσχυση των κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας
		Δημιουργία πολυλειτουργικών κέντρων μέσω ελέγχου χρήσεων γης
		Αποσυμφόρηση του μητροπολιτικού κέντρου
		Σύνδεση δευτερευόντων κέντρων
	5. Ανακατανομή και χωροθέτηση ειδικών λειτουργιών κλίμακας πόλης	Διοίκηση
		Δύο κέντρα διοίκησης
		Μεταποίηση
		Κατανομή σε ΒΙΟΠΑ, ΒΙΠΕ
		Εμπόριο
		Χωροθέτηση κοντά σε κύριους οδικούς άξονες
		Διεθνή Έκθεση
		Δημιουργία νέων δραστηριοτήτων
		Αναψυχή
		Δημιουργία συστήματος πόλων αναψυχής
		Σύνδεση χώρων με δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου
	6. Δημιουργία της απαραίτητης κοινωνικής υποδομής	Νέες εγκαταστάσεις ανώτατης εκπαίδευσης
		Δημιουργία πανεπιστημιακού νοσοκομείου και κέντρων υγείας
	7. Οργάνωση συστήματος μεταφορών	Ιεράρχηση οδικού δικτύου
		Οργάνωση δημόσιων συγκοινωνιών
		Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης
		Οργάνωση χώρων λιμανιού
	8. Ποιοτική αναβάθμιση της πόλης	1. Ανάδειξη μεγάλων ιστορικών χώρων
		2. Ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών περιοχών
		3. Εξυγίανση έντονα υποβαθμισμένων περιοχών
		4. Εξασφάλιση ελεύθερων χώρων
	9. Δημιουργία αναγκαίας τεχνικής υποδομής	Ολοκλήρωση δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης
		Οργάνωση ενεργειακού, τηλεπικοινωνιακού και ραδιοτηλεοπτικού δικτύου

Πηγή: [http://www.domiki.gr/kpn/text\\_1g/0.htm#25](http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25)

### Γ.2.6. Μηχανισμοί εφαρμογής του ΡΣΘΕ

Ο Οργανισμός Θεσσαλονίκης είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Ιδρύθηκε το 1985 και εποπτεύεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Τον Οργανισμό διοικεί επταμελής εκτελεστική επιτροπή που αποτελείται από τον πρόεδρο και τον αντιπρόεδρο (που έχουν γνώσεις, πείρα και κύρος στα σχετικά θέματα και ορίζονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ), ένα μέλος που ορίζεται με τον αναπληρωτή του από το δημοτικό

συμβούλιο του δήμου Θεσσαλονίκης, ένα μέλος που ορίζεται με τον αναπληρωτή του από την ΤΕΔΚΘΕ, ένα μέλος που ορίζεται με τον αναπληρωτή του από το νομαρχιακό συμβούλιο του Νομού Θεσσαλονίκης και δύο μέλη που είναι πρόσωπα με ειδικές γνώσεις και πείρα στα σχετικά θέματα (ορίζονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ).

Έργο του Οργανισμού είναι τα παρακάτω:

- η παρακολούθηση της εφαρμογής και η εξασφάλιση της πραγματοποίησης του Ρυθμιστικού σχεδίου της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης
- η εκπόνηση και η μέριμνα για την έγκριση των ΓΠΣ της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης
- η μέριμνα για την εναρμόνιση με το Ρυθμιστικό σχέδιο και το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος των επί μέρους προγραμμάτων των οικείων φορέων
- η παρακολούθηση της ποιότητας του περιβάλλοντος και η εκπόνηση προδιαγραφών περιβαλλοντικών μελετών και η μέριμνα για τη μελέτη και εφαρμογή μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και ο έλεγχος έργων και δραστηριοτήτων με επιπτώσεις στο περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης
- στις περιπτώσεις που σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, απαιτείται γνωμοδότηση του ΣΧΟΠ για έκδοση προεδρικών διαταγμάτων καθορισμού ΖΟΕ, ΕΖΥΣ, ΖΑΑ, ΖΕΠ, νοείται γνωμοδότηση της εκτελεστικής επιτροπής του Οργανισμού Θεσσαλονίκης
- ο Οργανισμός μεριμνά επίσης για τη μερική τροποποίηση ή αναθεώρηση
- μέτρων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα

([http://www.domiki.gr/kpn/text\\_1g/0.htm#25](http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25))

### **Γ.3. ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας**

#### **Γ.3.1. Γενικά**

Η συγκεκριμένη μελέτη ανατέθηκε από την γενική διεύθυνση Οικισμού του Υπουργείου Δημοσίων Έργων στα γραφεία μελετών «Θ.Παπαγιάννης και Συνεργάτες» και «Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος, ΕΠΕ», ύστερα από σύμβαση που υπογράφηκε στις 6 Οκτωβρίου 1979. Βασικός σκοπός της μελέτης είναι η αναθεώρηση των Ρυθμιστικών Σχεδίων Βόλου και Λάρισας, καθώς και η

προσαρμογή τους στον νόμο «περί οικιστικών περιοχών» που είχε ψηφιστεί πρόσφατα. Οι στόχοι του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος δεν αναφέρονται σε καθεμιά από τις δυο πόλεις ξεχωριστά αλλά στο σύστημα των δυο πόλεων μαζί, ως δίπολο. Οι λόγοι της θεώρησης των δυο πόλεων ως δίπολο αναφέρονται αναλυτικότερα παρακάτω. Η εξέταση των οικιστικών εξελίξεων της ευρύτερης περιοχής του διπόλου γίνεται σε πολύ γενικό επίπεδο από τη μελέτη, η οποία, όπως αναφέρεται και στο κείμενο της μελέτης, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να καλύψει την απουσία ενός χωροταξικού σχεδίου για την περιοχή.

### Γ.3.2. Στόχοι του ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας

Με απόφαση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, στις 22 Μαρτίου 1979, καθορίστηκαν βασικές αρχές Εθνικής Χωροταξικής πολιτικής και στόχοι που αφορούν τον προσδιορισμό ενός δικτύου αστικών κέντρων σε όλη τη χώρα. Πιο συγκεκριμένα οι στόχοι για την περιοχή σύμφωνα με την απόφαση είναι οι εξής:

- Δημιουργία αναπτυγμένου οικιστικού περιβάλλοντος τόσο με την εκτέλεση σημαντικών έργων υποδομής (οδικό δίκτυο, ύδρευση, αποχέτευση, λοιπά έργα) όσο και με τη συγκέντρωση ανώτερων κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών (Ανώτατες Σχολές, Νοσοκομεία, Θέατρα, κλπ).
- Δημιουργία νέων οργανωμένων οικιστικών περιοχών όπου θα ενθαρρυνθεί η απόκτηση άνετης στέγης με την παροχή στεγαστικών δανείων επαρκούς ύψους και με πλεονεκτικούς όρους
- Συγκέντρωση στις πόλεις αυτές λειτουργιών που θα αποκεντρωθούν από την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη
- Θέσπιση κινήτρων για την εγκατάσταση στις πόλεις αυτές πάσης φύσεως επιχειρήσεων και ελεύθερων επαγγελματιών, ιδιαίτερα σε τομείς κοινωνικών υπηρεσιών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων
- Ανάθεση επιπρόσθετων αρμοδιοτήτων σε περιφερειακούς και νομαρχιακούς φορείς με βασικό στοιχείο της νέας διοικητικής διάρθρωσης τη νομαρχία



- Αναδιάρθρωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ώστε να αυξηθεί το μερίδιο των κέντρων αυτών κατά το μερίδιο που αναλογούσε μέχρι τώρα στα δύο μητροπολιτικά κέντρα.

### Γ.3.3. Προτεινόμενη χωροταξική δομή και οργάνωση – Μέτρα

Όσον αφορά την οργάνωση του χώρου για την ευρύτερη περιοχή του διπόλου Βόλου – Λάρισας σύμφωνα με το ΦΕΚ 551/Β/81 (ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας) εγκρίνονται:

- Ο πληθυσμιακός στόχος για το 2000 σε 550.000 και η κατανομή του στα αντίστοιχα αστικά, ημιαστικά και αγροτικά κέντρα της περιοχής.
- Οι περιοχές στις οποίες θα αναζητηθούν οικιστικές αναπτύξεις
- Οι περιοχές όπου θα αναζητηθούν χώροι εγκατάστασης παραθερισμού και αναψυχής
- Οι περιοχές όπου θα αναζητηθεί η εγκατάσταση βιοτεχνιών και βιομηχανιών
- Οι προς προστασία περιοχές αρδευόμενης ή ξερικής γεωργικής γης, των δασών και δασικών εκτάσεων
- Η κυκλοφοριακή και συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της περιοχής και ειδικότερα οι γενικές κατευθύνσεις χαράξεως, ο χαρακτηρισμός προτεινόμενων κύριων οδικών αξόνων και ενδεικτική θέση των κόμβων καθώς και η ενδεικτική διάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου.

Για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα του Βόλου και της Λάρισας εγκρίνονται:

- Οι περιοχές των πολεοδομικών συγκροτημάτων του Βόλου και της Λάρισας, για το έτος 2000, εντός των οποίων θα αναπτυχθούν οι αναγκαίες χρήσεις γης και λειτουργίες.
- Οι γενικές χρήσεις γης των δύο πολεοδομικών συγκροτημάτων
- Το σιδηροδρομικό δίκτυο, οι κύριοι οδικοί άξονες και οι κυκλοφοριακοί κόμβοι των δύο πόλεων
- Η αναστολή των οικοδομικών εργασιών μεταξύ λιμανιού και βιομηχανικής ζώνης μέχρι το τέλος της σχετικής μελέτης λειτουργίας και προοπτικών του λιμένος και η διαφύλαξη της ζώνης ΒΔ του λιμανιού
- Η διερεύνηση για τον καθορισμό περιοχής εργατικής κατοικίας στο Βόλο

Ειδικότερα ενέργειες και μέτρα που έχουν εγκριθεί από το παραπάνω ΦΕΚ είναι:

Για τον πρωτογενή τομέα:

- Ολοκλήρωση των αρδευτικών έργων της περιοχής
- Παροχή ειδικών κινήτρων σε γεωργικούς συνεταιρισμούς για την ίδρυση μονάδων επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων
- Επέκταση και βελτίωση του δικτύου αγροτικής οδοποιίας

Για τον δευτερογενή τομέα:

- Προσδιορισμός ειδικών κινήτρων εγκαταστάσεων νέων βιομηχανικών μονάδων στους προβλεπόμενους χώρους για βιομηχανικές χρήσεις.

Για τον τριτογενή τομέα:

- Μελέτη σταδιακής αποκέντρωσης της δημόσιας διοίκησης προς τις δύο πόλεις
- Δημιουργία πλέγματος κοινωνικών εξυπηρετήσεων αντιστοίχων για κάθε οικιστικό κέντρο (κυρίως υγείας και εκπαίδευσεως)

Επιπλέον εγκρίνονται η κατά προτεραιότητα λήψη μέτρων, σύνταξη μελετών και κατασκευή έργων της α' φάσης με ταυτόχρονη εκτίμηση των χωροταξικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην ευρύτερη περιοχή, έργα α' φάσεως ρυθμιστικών σχεδίων Βόλου και Λάρισας απαραίτητα για την ανάπτυξη της περιοχής και μέτρα εφαρμογής για την ταχεία υλοποίηση των μέτρων και έργων από τους αρμόδιους φορείς. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

#### **Δ. Συσχέτιση δομής Ρυθμιστικών Αθήνας, Θεσσαλονίκης και ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας για εξαγωγή συμπερασμάτων για την δομή του Ρυθμιστικού του διπόλου Βόλου – Λάρισας**

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω στα περισσότερα σημεία των στόχων των δυο ρυθμιστικών όχι μόνο υπάρχουν ομοιότητες αλλά είναι ακριβώς τα ίδια, πράγμα το οποίο δεν είναι σωστό με την έννοια ότι οι δύο πόλεις είναι εντελώς διαφορετικές τόσο από άποψη μεγέθους όσο και από άποψη λειτουργίας στο εσωτερικό τους. Για παράδειγμα η πρώτη και η τρίτη ενότητα στόχων του ρυθμιστικού της Θεσσαλονίκης, έτσι όπως παρουσιάζεται παραπάνω (πίνακας 4), είναι ακριβώς ίδιες με τις αντίστοιχες της Αθήνας.

Οι στόχοι των παραπάνω δύο κατηγοριών αν και είναι επίκαιροι παρουσιάζουν ένα μεγάλο ποσοστό ασάφειας και γενικότητας, με αποτέλεσμα οι στόχοι να μην γίνονται κατανοητοί τόσο από το ευρύ κοινό αλλά και από εκείνους που καλούνται να τους ακολουθήσουν. Η γενικότητα είναι και ένας από τους λόγους, κατά την άποψή μου, που χρησιμοποιούνται οι ίδιοι στόχοι και για τα δύο ρυθμιστικά. Επίσης, εξαιτίας της γενικολογίας και της ασάφειας, σε πολλούς από τους παραπάνω στόχους παρατηρούνται επικαλύψεις, δηλαδή δύο ή και παραπάνω στόχοι που θέτει το ρυθμιστικό θα μπορούσαν να συγχωνευθούν σε έναν, λόγω του ίδιου περιεχομένου, κάνοντας τη στοχοθεσία λιγότερο πολύπλοκη. Για παράδειγμα παρατηρείται επικάλυψη του στόχου Α2 (βλ πίνακας 2) με τους στόχους Α1, Α4, Α5. Επίσης ο στόχος Γ3 επικαλύπτεται από τους στόχους Α2 και Α5, κλπ.

Ωστόσο εκτός από επικαλύψεις, δημιουργούνται και αντιθέσεις μεταξύ των στόχων. Για παράδειγμα ο στόχος Β2 φαίνεται να έρχεται σε αντίφαση με τους στόχους Β3 και Γ4. Τούτο και σε συνδυασμό με τα παραπάνω, σημαίνει πως θα πρέπει η στοχοθεσία να γίνει περισσότερο σαφής και συγκεκριμένη τόσο σε επίπεδο στόχων ώστε να μειώνονται στο ελάχιστο οι όποιες επικαλύψεις και αντιφάσεις μεταξύ τους, όσο και σε επίπεδο χωρικών ενότητων ώστε να ανταποκρίνονται στις διαφορετικές απαιτήσεις του χώρου στον οποίο δύνανται να εφαρμοστούν.

Στη συνέχεια όσον αφορά την κατηγορία των ειδικότερων στόχων για την εξέλιξη των ευρύτερων περιοχών σε σχέση με το εθνικό επίπεδο, αυτοί διαρθρώνονται γύρω από τους ίδιους άξονες: τον πληθυσμό, τις οικονομικές δραστηριότητες και τον εθνικό τους ρόλο αν και ο τελευταίος δεν είναι σαφώς ενισχυμένος (Σολιδάκης Ι., 2002). Φαίνεται επίσης ότι υπάρχει έλλειψη στόχων για την εξέλιξη των περιοχών των δύο μητροπολιτικών περιοχών σε σχέση με το διεθνές επίπεδο, μιας και μόνο αυτές έχουν τα σχετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα για να πορευθούν επιτυχημένα στον διεθνή χώρο.

Η τελευταία ενότητα στόχων (χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση) των δύο Ρυθμιστικών αν και σε ορισμένα σημεία σχεδόν ταυτίζονται όπως π.χ. ο στόχος 4β του ρυθμιστικού της Αθήνας με τον στόχο 4δ της Θεσσαλονίκης, επικεντρώνονται κυρίως στις ανάγκες της κάθε πόλης ξεχωριστά. Έτσι για παράδειγμα το ΡΑ δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην πολεοδομική ανασυγκρότηση του εσωτερικού της πόλης,

ενώ το ΡΘ εστιάζει κυρίως στις περιαστικές περιοχές και στον ύπαιθρο και αγροτικό χώρο. Επίσης πρέπει να πούμε πως ενώ το ΡΑ αναφέρεται σε έναν σημαντικό τομέα για ανάπτυξη, τις μεταφορές, το ΡΘ δεν κάνει καθόλου λόγο γι' αυτό, παρ' όλο που η πόλη της Θεσσαλονίκης γεωγραφικά βρίσκεται σε στρατηγικό σημείο για τις μεταφορές, αφού διέρχονται από εκεί τόσο η Εγνατία οδός όσο και ένας από τους κάθετους άξονες που συνδέουν την χώρα με τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη.

Επιπλέον, κοινό στοιχείο έλλειψης αναφοράς και στα δύο Ρυθμιστικά εξάλλου αποτελούν οι προτάσεις σχετικά με την έρευνα και την τεχνολογία, την εκπαίδευση και τον αθλητισμό. (Σολιδάκης Ι., 2002)

Όσον αφορά τους στόχους του ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας, επικεντρώνονται κυρίως στην προώθηση της ανάπτυξης στην περιοχή. Αναζητά την χωροθέτηση παραγωγικών δραστηριοτήτων, περιοχών τουρισμού, κατοικίας και γενικότερα την χωροθέτηση της οικιστικής ανάπτυξης, διαφοροποιούμενοι από τα δύο παραπάνω ρυθμιστικά, Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Η διαφοροποίηση αυτή είναι αναμενόμενη διότι η περιοχή του διπλόλου είναι μια αναπτυσσόμενη περιοχή, σε αντίθεση με τις δύο μητροπόλεις, που είναι ήδη αναπτυγμένες σε σχέση με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της χώρας. Στις τελευταίες δίνεται περισσότερο έμφαση στην οργάνωση της ανάπτυξης και στην προσπάθεια βελτίωσης της υποβαθμισμένης εικόνας που έχει προέλθει από την άναρχη δόμηση και την αθρόα εξάπλωση της οικιστικής ανάπτυξης. Επίσης γίνεται μια προσπάθεια αποκέντρωσης κάποιων λειτουργιών από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα στην περιφέρεια.

Στο ΚΕΠΑ Βόλου Λάρισας λαμβάνεται υπόψη και ο ύπαιθρος χώρος που μεσολαβεί μεταξύ των δύο πόλεων συμπεριλαμβανομένου φυσικά και του αγροτικού τομέα, ο οποίος κυριαρχεί στην περιοχή εξαιτίας του πεδινού της χαράκτηρα. Αντίθετα τα ρυθμιστικά Αθήνας και Θεσσαλονίκης δεν λαμβάνουν σχεδόν καθόλου την αγροτική διάσταση της περιοχής, με αντίστοιχες συνέπειες στο φυσικό περιβάλλον.

Επίσης, πρέπει να επισημανθεί ότι πολλοί από τους στόχους που θέτονται από το ΚΕΠΑ είναι επίκαιροι και διαχρονικοί, παρόλο που έχει παρέλθει αρκετό χρονικό διάστημα από την εκπόνηση της συγκεκριμένης μελέτης. Ένα παράδειγμα είναι η πρόταση για συγκέντρωση βιομηχανικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή

του Αλμυρού, όπου ενδείκνυται η χωροθέτησή τους, κάτι το οποίο προτείνεται κατά κόρων από διάφορες μελέτες του νομού Μαγνησίας. Άλλα διαχρονικά παραδείγματα αποτελούν η πρόταση για δημιουργία περιφερειακού δρόμου («δακτυλίου» όπως αναφέρεται στην μελέτη) για την πόλη της Λάρισας, ενίσχυση υφιστάμενων ημιαστικών κέντρων, ώστε να εξυπηρετούν το σύστημα αγροτικών οικισμών της περιοχής και να παραλάβουν τον επιπλέον πληθυσμό των ήδη κορεσμένων πληθυσμιακά αστικών κέντρων, κλπ.

Ανακεφαλαιώνοντας, μπορούμε να πούμε ότι η μελέτη των ΚΕΠΑ στοχεύει στην συνεργασία, την συνένωση και την δυναμική συνύπαρξη δύο μεσαιών αστικών κέντρων με την προσέλκυση επενδύσεων και κεφαλαίου, αποσκοπώντας στην αναπτυξιακή μεγέθυνση, ώστε να αποτελέσει η περιοχή σημαντικό πόλο ανάπτυξης της χώρας, συνυπολογίζοντας παράλληλα και την περιβαλλοντική διάσταση<sup>5</sup>. Αντίθετα τα ρυθμιστικά σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης στοχεύουν στην αποκέντρωση της ανάπτυξης προκειμένου να διασφαλιστεί καλύτερη ποιότητα ζωής.

---

<sup>5</sup> Αξιοσημείωτο στοιχείο για μια εποχή όπου σημαντικός στόχος των περισσότερων Σχεδίων επικεντρωνόταν στην ανάπτυξη, παραμελώντας σε σημαντικό βαθμό το φυσικό περιβάλλον.

### **3<sup>η</sup> Ενότητα: Ανάλυση**

#### **A. Διαφαινόμενοι λόγοι για τη δημιουργία του διπόλου Βόλου - Λάρισας**

Τίθεται στο σημείο αυτό το ερώτημα για το πώς και για ποιους λόγους προκύπτει η αναγκαιότητα της δημιουργίας ενός διπολικού συστήματος μεταξύ των δύο μεσαίων ελληνικών πόλεων Λάρισας και Βόλου. Η ιδέα του διπόλου μεταξύ αυτών των πόλεων ξεκίνησε το 1979 από μια μελέτη που ανατέθηκε στα γραφεία μελετών «Θ. Παπαγιάννης και Συνεργάτες» και «Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος, ΕΠΕ», από τη Γενική διεύθυνση Οικισμού του τότε ΥΧΟΠ. Βασικός σκοπός της μελέτης αυτής ήταν η αναθεώρηση των ρυθμιστικών σχεδίων Βόλου και Λάρισας, που είχαν συνταχθεί από τα παραπάνω γραφεία, καθώς και η προσαρμογή τους στον νόμο «Περί Οικιστικών Περιοχών» που είχε ψηφισθεί τότε. Οι λόγοι της αναθεώρησης αυτής ήταν πρώτον το ότι είχε περάσει ήδη μια πενταετία από την συμπλήρωση των παραπάνω ρυθμιστικών σχεδίων αλλά κυρίως το γεγονός ότι οι δύο πόλεις είχαν οριστεί από το τότε Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος ως Κέντρα Εντατικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΚΕΠΑ).

Οι στόχοι όμως των ΚΕΠΑ για τις δύο πόλεις δεν αναφερόταν στην καθεμία ξεχωριστά, αλλά στο σύστημα των δύο πόλεων μαζί, και ως εκ τούτου προέκυψε η ονομασία «δίπολο». Η αρχική επιλογή της θεώρησης των δύο πόλεων ως σύστημα, σύμφωνα με την μελέτη, οφείλεται στην γενική αντίληψη που επικρατεί ότι η μικρή σχετικά απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες, δημιουργούν προϋποθέσεις για την δημιουργία ενός κοινού αστικού συστήματος. Βασικές ενδείξεις όμως για την ύπαρξη ενός τέτοιου διπολικού συστήματος, θα μπορούσε να είναι η αυξημένη διακίνηση προσώπων αγαθών και πληροφοριών καθώς και η ύπαρξη στοιχείων αστικής ανάπτυξης στον άξονα που συνδέει τις δύο πόλεις που να οφείλονται σ' αυτό το διπολικό σύστημα, στοιχεία που όμως δεν είναι εξακριβωμένα από την εν λόγω μελέτη. (Κ.Ε.Π.Α. Βόλου – Λάρισας, 1979).

Στόχος της απόφασης αυτής, σύμφωνα με το ΦΕΚ 551/Β/81 είναι η οργάνωση του χώρου των δύο πόλεων και της ευρύτερης περιοχής, όπου αναπτύσσονται ή πρόκειται

να αναπτυχθούν αστικές λειτουργίες και αποτελούν ενιαίο οικονομικό-λειτουργικό-οικιστικό σύστημα με τις πόλεις Βόλου-Λάρισας, ώστε να εξασφαλιστούν:

- Καλύτερες από τις σημερινές συνθήκες διαβίωσης
- Απρόσκοπτη ανάπτυξη της περιοχής στο μέλλον με τις κατάλληλες προβλέψεις και ρυθμίσεις ώστε να αποφευχθούν ανεπιθύμητες εξελίξεις
- Κατάλληλες προϋποθέσεις για να μπορέσει να αποτελέσει η περιοχή του διπόλου σημαντικό πόλο εθνικής κλίμακας στο δίκτυο οικισμών της χώρας

Επιπρόσθετα η γεωμορφολογία της περιοχής ανάμεσα στις δύο πόλεις, η οποία είναι πεδινή χωρίς γεωμορφολογικά εμπόδια, όπως ορεινές περιοχές, ποτάμια συστήματα, λίμνες κλπ. σε συνδυασμό με την δημιουργία και την ικανοποιητική λειτουργία των κατάλληλων υποδομών (οδικός άξονας Λάρισας - Βόλου, Σιδηρόδρομος) επιτρέπει την εύκολη και γρήγορη επικοινωνία και πρόσβαση, ανάμεσα στις δύο πόλεις, σε επίπεδο καθημερινών μετακινήσεων, εμπορικών συναλλαγών, συμπληρωματικότητας, κλπ. Θα πρέπει να πούμε βέβαια ότι μιλάμε για δυο πόλεις μεσαίου μεγέθους οι οποίες είναι σε πολύ κοντινή απόσταση μεταξύ τους, κι αυτό κατά τη γνώμη μου αποτελεί αυτούσιο λόγο προβληματισμού για την αναγκαιότητα της αντιμετώπισης των δύο πόλεων ως ενιαίο διπολικό σύστημα.

Στη συνέχεια κι άλλες μελέτες, και μάλιστα πρόσφατα, αναφέρθηκαν στην αναγκαιότητα ύπαρξης του συγκεκριμένου διπόλου, όπως η μελέτη για το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας, η οποία προτείνει 4 κατηγορίες οικισμών, εκ των οποίων η μία αφορά τη Λάρισα και το Βόλο, θεωρουμένων ως δίπολο, και σύμφωνα με το οποίο έχει «στόχο τη δημιουργία ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης περιφερειακής και διαπεριφερειακής εμβέλειας, ιδιαίτερα σημαντικού σε Εθνικό επίπεδο και με προοπτική μελλοντικά να διεκδικήσει ρόλο στο διεθνές χώρο. Η ανάπτυξη του διπόλου θα ισχυροποιήσει την Ανατολική Ζώνη ανάπτυξης της Περιφέρειας, της οποίας και αποτελεί τη βάση, ενώ παράλληλα θα υπάρξει διάχυση της ανάπτυξης που θα ωφελήσει τη Δυτική Θεσσαλία.». Επιπρόσθετα αναφέρει ότι ο υπάρχον βασικός άξονας ανάπτυξης της χώρας (S) που διέρχεται από το ανατολικό τμήμα της περιφέρειας, και που επιπλέον συνδέει την Λάρισα με το Βόλο, αναμένεται να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο, αφού εκτιμάται ότι μπορεί να εξελιχθεί στο ισχυρότερο υποσύνολό του, μετά από αυτά που αρθρώνονται στις δύο ελληνικές μητροπόλεις.

Επιπλέον στο ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας, τονίζεται ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην συμπληρωματικότητα, τη σύνδεση και την δικτύωση των δραστηριοτήτων των δύο πόλεων. Επίσης αναφέρεται στην ύπαρξη Ρυθμιστικού σχεδίου, προκειμένου να υπάρξει σχεδιασμός στο εσωτερικό της ενότητας, της οποίας τα κατ'αρχήν όρια θα πρέπει να ταυτίζονται με τα όρια των ΖΗΜ (Ζώνες Ημερήσιων Μετακινήσεων). Ωστόσο ανεξάρτητα με την ύπαρξη η όχι ρυθμιστικού θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψη οι κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας για το δίπολο, κατά τον σχεδιασμό ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ. (ΦΕΚ 1484Β, 10.10.2003)

Επίσης, μια από τις μελέτες που αναφέρονται στο δίπολο είναι και η πρόσφατη (2002) ανάθεση από τον Δήμο Λάρισας στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας για την εκπόνηση Στρατηγικού σχεδίου (Master Plan) για την πόλη της Λάρισας. Στη συγκεκριμένη μελέτη αναφέρεται ότι η άμεση εγγύτητα με το Βόλο προσδίδει στην πόλη της Λάρισας την μοναδική για τα ελληνικά δεδομένα δυνατότητα συνεργασίας δύο μεγάλων πόλεων της περιφέρειας με συνολικό αστικό πληθυσμό που πλησιάζει τις 350 χιλιάδες και άμεση πληθυσμιακή ενδοχώρα που υπερβαίνει τις 400 χιλιάδες κατοίκους. Αυτό σημαίνει, σύμφωνα με τη μελέτη, ότι η πόλη δεν χρειάζεται να επιδιώξει μια στρατηγική δορυφορικής ανάπτυξης σε σχέση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, η οποία ενέχει τον κίνδυνο της εξάρτησης από οικονομικές διακυμάνσεις στις εν λόγω περιοχές καθώς και τον κίνδυνο αφαίμαξης σημαντικών οικονομικών δραστηριοτήτων.

Ο πόλος αυτός, σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο, έχει την δυνατότητα να αναδειχθεί στο εθνικό και στο ευρύτερο επίπεδο ως ένα αναπτυξιακό αντίβαρο προς την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη με μεγάλες δυνατότητες, σημαντικό τεχνικό και κοινωνικό εξοπλισμό, στρατηγική θέση, ενδιαφέρουσα και πολύπλευρη παραγωγική σύνθεση, ολοκληρωμένο αστικό σύστημα και ποικιλία φυσικού περιβάλλοντος και δυνατοτήτων διαβίωσης και αναψυχής. Με αυτά τα δεδομένα, η προώθηση σε θεσμικό επίπεδο μιας συνεργασίας για την ανάπτυξη θα μπορούσε να απελευθερώσει μια δυναμική με πολλαπλασιαστικές οικονομικές επιπτώσεις. (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002)



## ***B. Παρουσίαση περιοχής αναφοράς του Ρυθμιστικού του διπόλου Βόλου - Λάρισας***

### **B.1. Καθορισμός των ορίων της περιοχής μελέτης**

Για τον καθορισμό των ορίων που θα περιλαμβάνει το Ρυθμιστικό του διπόλου Βόλου – Λάρισας λήφθηκαν υπ' όψην το ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας, το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας το οποίο οριοθετεί σαφώς το δίπολο. Ωστόσο ορισμένα σταθερά κριτήρια για την οριοθέτηση της περιοχής μελέτης είναι:

- ✓ Η τοπογραφία της περιοχής και τα σημαντικά φυσικά στοιχεία της
- ✓ Η δομή του σημερινού αστικού συστήματος όπως εκφράζεται με υλικά στοιχεία
- ✓ Οι βασικές οικονομικές και λειτουργικές εξαρτήσεις μεταξύ των οικισμών της περιοχής, που παίρνουν υλική μορφή (μεταφορά προϊόντων, τόποι εργασίας σε σχέση με τόπους κατοικίας).

Τα συγκεκριμένα κριτήρια επιλέχθηκαν έτσι ώστε τα προτεινόμενα όρια να περιλαμβάνουν όλες τις περιοχές, στις οποίες θα ήταν δυνατό να εγκατασταθούν κάθε είδους αστικές χρήσεις, η ύπαρξη των οποίων θα οφείλεται στην επιρροή των δυο αστικών κέντρων του διπόλου. Στην επιλογή των ορίων δεν συμπεριλαμβάνονται όλες οι περιοχές που καλύπτονται από όλες τις δυνατές οικονομικές επιρροές των δυο κέντρων, διότι σ' αυτή την περίπτωση η περιοχή αναφοράς του ρυθμιστικού θα ήταν πολύ μεγαλύτερη και ενδεχομένως το τελευταίο να έχανε την σημασία του ως Ρυθμιστικό Σχέδιο. Μεγαλύτερο ρόλο στον καθορισμό των ορίων έπαιξε η τοπογραφία της περιοχής και η κοντινή απόσταση των δυο πόλεων.

Μετά από μια εικοσαετία σχεδόν από την έκδοση των ΚΕΠΑ, διάστημα κατά το οποίο παραμελήθηκε εντελώς η ιδέα του διπόλου, πρόσφατα (2003) θεσμοθετήθηκε το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας. Σύμφωνα λοιπόν με την υπ' αριθμόν 25292/25-6-2003 ΥΑ, άρθρο 3, ενότητα Γ.2.4.1 αναφέρει ότι «ο σχεδιασμός θα πρέπει να προχωρήσει ιεραρχημένα ξεκινώντας από τα ανώτερα επίπεδα του οικιστικού δικτύου αφ' ενός γιατί εκεί αναμένεται να εκδηλωθούν οι μεγαλύτερες και σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα πιέσεις, και αφετέρου γιατί έτσι θα τροφοδοτήσει με στοιχεία και κατευθύνσεις τα κατώτερα επίπεδα.. Τα τέσσερα μεγάλα κέντρα της περιφέρειας συνδυάζονται ανά

δύο» εννοώντας Λάρισα – Βόλος και Τρίκαλα – Καρδίτσα, και συνεχίζει «λειτουργώντας ως πόλοι μέσα σε αντίστοιχες αναπτυξιακές ζώνες που περιβάλλονται από τις Ζώνες Ημερησίων Μετακινήσεων (ΖΗΜ) (Χάρτης Β.1.-1., Παράρτημα). Ο σχεδιασμός στο εσωτερικό των δύο μεγάλων ενοτήτων προϋποθέτει την ύπαρξη Ρυθμιστικών Σχεδίων, τα κατ'αρχήν όρια του οποίου θα πρέπει να ταυτίζονται με τα όρια των ΖΗΜ.». Είναι λοιπόν σαφές ότι τα όρια του Ρυθμιστικού Σχεδίου της αναπτυξιακής ζώνης που αφορά το δίπολο Βόλος – Λάρισα, θα πρέπει να ταυτίζονται με τα όρια των ΖΗΜ, τη στιγμή που κάθε ρυθμιστικό σχέδιο ως κατώτερο επίπεδο σχεδιασμού, υπόκειται στις οδηγίες και τις κατευθύνσεις των σχεδίων ανωτέρου επιπέδου, όπως είναι το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας.

Ακολουθώντας λοιπόν, κυρίως τις κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ, λαμβάνοντας όμως υπ'όψη και τα παραπάνω κριτήρια καθώς και την οριοθέτηση των ΚΕΠΑ, τα όρια του ρυθμιστικού του διπόλου θα περιλαμβάνουν:

1. Το πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου (δήμοι Βόλου και Ν.Ιωνίας) και τα προάστια αυτού (δήμοι Ιωλκού βόρεια και Αισωνίας δυτικά)
2. Την πόλη της Λάρισας και τον δήμο Γιάννουλης
3. Όλους τους δήμους από τους οποίους διέρχεται το τμήμα του κύριου οδικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, που συνδέει το Βόλο με τη Λάρισα, καθώς και εκείνους από τους οποίους διέρχεται η παλαιά περιφερειακή οδός Λάρισας – Βόλου, μιας και οι άξονες αυτοί αποτελούν βασικά στοιχεία των ΖΗΜ
4. Τους δήμους που αποτελούν προέκταση του άξονα ανάπτυξης μεταξύ Βόλου και Λάρισας, ο οποίος προεκτείνεται προς Βορρά και Νότο, σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ, και περιλαμβάνει και τους δήμους Τυρνάβου και Αλμυρό – Ευξεινούπολη, τα κέντρα των οποίων θα λειτουργούν ως δευτερεύοντες πόλοι.

Η συγκεκριμένη εργασία εστιάζεται κυρίως στο εσωτερικό της ζώνης αστικοποίησης που αναφέρεται στο ΠΠΧΣΑΑ και όχι τόσο στο σύνολο της περιοχής που ορίζεται από την ΖΗΜ, διότι ο ρόλος του ρυθμιστικού σχεδίου είναι κατά κανόνα η ρύθμιση κυρίως αστικών περιοχών μητροπολιτικής κλίμακας και της ευρύτερης περιοχής τους. Στην περίπτωση των ΖΗΜ η κλίμακα είναι πολύ μεγαλύτερη και η ενδεχόμενη εφαρμογή του ρυθμιστικού στο σύνολο της τελευταίας θα περιλαμβάνει δυσανάλογα

μεγάλο ποσοστό ύπαιθρου χώρου που δεν προγραμματίζεται και δεν αναμένεται να αστικοποιηθεί.

Ειδικότερα, το τμήμα της περιοχής μελέτης που αναφέρεται στο ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας περιλαμβάνει τους εξής δήμους ξεκινώντας από βόρεια και κατευθυνόμενοι νότια κατά μήκος της ζώνης ανάπτυξης: Αμπελώνα, Τυρνάβου, Γιάννουλης, Λάρισας, Πλατυκάμπου, Νίκαιας, Κιλελέρ, Αρμενίου, Κάρλας, Νέας Ιωνίας, Φερών, Πορταφιας, Αγριάς, Αισωνίας, Βόλου, Ιωλκού, Νέας Αγχιάλου, Αλμυρού.

## **B.2. Χωροταξική θέση**

### **B.2.1. Στον ελληνικό χώρο**

Η ζώνη του διπόλου βρίσκεται πρακτικά στο κέντρο βάρους της ηπειρωτικής Ελλάδας. Αυτό και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι βρίσκεται στη μέση περίπου του κύριου αναπτυξιακού άξονα της χώρας (S)<sup>6</sup> που συνδέει τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, καθιστά την γεωγραφική της θέση ως μια από τις πιο στρατηγικές στο σύνολο της χώρας.

Ειδικότερα, το ΠΣ Βόλου βρίσκεται στο μυχό του Παγασητικού κόλπου σε μικρή απόσταση από τον κύριο οδικό άξονα της χώρας με τον οποίο συνδέεται σε δύο σημεία, στις Μικροθήβες και στο Βελεστίνο, και σε ίση περίπου απόσταση από τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Η Λάρισα είναι η μεγαλύτερη, σε έκταση και πληθυσμό, πόλη της Κεντρικής Ελλάδος. Πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού και της Περιφέρειας Θεσσαλίας, η πόλη της Λάρισας κατέχει θέση εξέχουσας οικονομικής σημασίας επί του οδικού άξονα Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (Π.Α.Θ.Ε.). Η πόλη της Λάρισας συγκεντρώνει λειτουργίες οικισμού πρώτου επιπέδου και αποτελεί (μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη) ένα από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας.

<sup>6</sup> Μεταπολεμικά, ο άξονας (S) συνέβαλε ουσιαστικά στην ανάπτυξη των δύο νομών, Λάρισας και Βόλου.



### B.2.2. Στον Ευρωπαϊκό χώρο

Όσον αφορά την χωροταξική θέση της Θεσσαλίας, άρα και της περιοχής μελέτης στον Ευρωπαϊκό χώρο, αυτή είναι έκκεντρη ως προς τους βασικούς άξονες ανάπτυξης του ευρωπαϊκού χώρου (Χάρτης B.2.-2, Παράρτημα). Η Ελλάδα και η Θεσσαλία είναι έξω από τον βασικό αναπτυξιακό άξονα της Ευρώπης Λονδίνο-Μιλάνο. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένα στοιχεία που βελτιώνουν τη σχετική θέση της περιφέρειας, όπως το γεγονός ότι η Θεσσαλία βρίσκεται στην άμεση περιφέρεια του αναδυόμενου «Μεσογειακού Τόξου» καθώς και του «ανατολικό-ευρωπαϊκού» μετώπου ανάπτυξης (Χάρτης B.2.2). Επίσης είναι μικρή η απόσταση της Θεσσαλίας από την Ηγουμενίτσα, που ήδη αποτελεί την κύρια πύλη σύνδεσης Ελλάδας-Δυτικής Ευρώπης και στο άμεσο μέλλον ο ρόλος της αυτός θα αναβαθμιστεί σημαντικά (λιμενικά έργα, άξονες πρόσβασης). Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την υπό κατασκευή Εγνατία οδό και τον προγραμματισμό του οδικού άξονα Βόλου-Ηγουμενίτσας (μέσω της Εγνατίας) συνεπάγεται ότι δημιουργούνται περιθώρια συζήτησης του ενδεχόμενου επαφής της Θεσσαλίας με το δυτικο-ευρωπαϊκό χώρο και ένταξής του σε μια προέκταση του Μεσογειακού τόξου ανάπτυξης. (Τσακίρης, Δασκαλάκης)

### **B.3. Χωροταξική οργάνωση (φυσικο – γεωγραφικά χαρακτηριστικά)**

Όσον αφορά τους οικισμούς που βρίσκονται εντός του αναπτυξιακού άξονα του διπόλου, αυτοί είναι χωροθετημένοι κυρίως στις πεδινές εκτάσεις ανάμεσα στα δύο κέντρα του διπόλου, στο λεκανοπέδιο που σχηματίζεται από τα όρη της Όσσας, του Μαυροβουνίου, του Πηλίου ανατολικά και από το όρος του Χαλκοδονίου και Φυλλήιου δυτικά, συμπεριλαμβανομένου και του Αλμυρού, Αγριάς και του Τυρνάβου που βρίσκονται αντίστοιχα νοτιοδυτικά, νοτιοανατολικά και βόρεια του άξονα ανάπτυξης.

Σχεδόν όλοι από τους προαναφερθέντες οικισμούς είναι αγροτικοί, οι κάτοικοι των οποίων καλλιεργούν κυρίως βαμβάκι και σιτάρι. Οι καλλιεργημένες αυτές εκτάσεις κυρίως στο ενδιάμεσο τμήμα της απόστασης Λάρισα - Βόλος οφείλονται σε

πρόσφατη επέμβαση του ανθρώπου που διαμόρφωσε ένα νέο τοπίο στη θέση της μεγάλης λίμνης Κάρλας, την παρουσία της οποίας υποκαθιστά ο σημερινός ομώνυμος ταμιευτήρας που καλύπτει μικρό μέρος την παλαιάς έκτασής της από τη στιγμή που αυτή αποξηράνθηκε. Το τμήμα που βρίσκεται βόρεια του άξονα ανάπτυξης, με κέντρο τον Τύρναβο, η πεδιάδα του Τυρνάβου, η οποία είναι ένα τμήμα γης ανάμεσα στους ποταμούς Πηνειό και Τιταρήσιο, εμφανίζεται ως ένας τόπος πρόσφορος στην ανθρώπινη δραστηριότητα με μεγάλες πεδιάδες στα οροπέδια, όπου καλλιεργούνται αμπέλια, σπυροφόρα, καπνά και λαχανικά. Επίσης στην περιοχή υπάρχουν κοιλάδες – ιδανικοί βοσκότοποι για τα κοπάδια αιγοπροβάτων που εκτρέφονται εκεί. (Οδηγός ν.Λάρισας)

Επίσης το τμήμα της ζώνης του διπόλου που εμπίπτει στον ν.Μαγνησίας, αποτελείται από τη λωρίδα γης που οριοθετείται ανατολικά από τις πλαγιές του Πηλίου (υψόμετρο μέχρι 1547μ), δυτικά και νότια από τα πρόβουνα του όρους Όρθρυς (υψόμετρο μέχρι 893μ) και βόρεια από την εκβολή του Θεσσαλικού κάμπου στην περιοχή του Βελεστίνου. Αντίστοιχα το τμήμα του ν. Λάρισας, έχει μια σχετικά μεγάλη μορφολογική ομοιογένεια, εφόσον πρόκειται για μια πεδινή περιοχή με υψόμετρο που κυμαίνεται από +50 έως +150 μέτρα και η οποία διασχίζεται από τον μόνο ποταμό της Θεσσαλίας, τον Πηνειό. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η πεδινή αλλά και ολόκληρη η περιοχή μελέτης, περιβάλλεται από όλες σχεδόν τις κατευθύνσεις από ορεινούς όγκους (βόρεια και ανατολικά: Κάτω Όλυμπος, Όσσα, Μαυροβούνιο, Πήλιο) και βουνολοφώδεις περιοχές (δυτικά και νότια: Όρθρυς, Χαλκοδόνιο). (ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας)

Στην ευρύτερη περιοχή του νομού Λάρισας, το έδαφος είναι εξαιρετικά ομαλό με ελάχιστες εξαιρέσεις που είναι στην περιοχή του Συκουρίου όπου υπάρχει μια σειρά λόφων που φτάνουν τα 500μ υψόμετρο, και νοτιοδυτικά όπου έχει μέσο υψόμετρο τα 120μ. Η υπόλοιπη περιοχή και ειδικά το τμήμα της περιοχής που βρίσκεται κατά μήκος της παλαιάς οδού Λάρισας – Βόλου, είναι σχεδόν επίπεδη με το ύψος του εδάφους να κυμαίνεται μεταξύ 50μ και 80μ. Το κύριο μέρος του επίπεδου σχεδόν αυτού τμήματος χαρακτηρίζεται από την απουσία δενδρώδους βλάστησης, αφού οι κύριες καλλιέργειες είναι το σιτάρι, το βαμβάκι και τα κτηνοτροφικά ψυχανθή, παρά μόνο μερικές συστάδες αμυγδαλιών που άρχισαν να καλλιεργούνται τα τελευταία χρόνια. Μεγαλύτερη ωστόσο πυκνότητα πρασίνου παρουσιάζει η περιοχή του

Τυρνάβου στα βορειοδυτικά του Πηνειού, λόγω των πολλών αμπελώνων και των οπωροφόρων που καλλιεργούνται εκεί. Την μονοτονία αυτή της περιοχής έρχεται να διακόψει η ζώνη του Πηνειού ποταμού, με τις πυκνές συστάδες δέντρων και την πλούσια βλάστηση που την χαρακτηρίζουν. (ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας)

## **B.4. Πολεοδομική οργάνωση**

### **B.4.1. Ιστορική εξέλιξη των δύο πόλεων και της ευρύτερης περιοχής μελέτης**

#### Λάρισα

Η κατοίκηση της Λάρισας ξεκινά από τη νεολιθική εποχή. Η καίρια θέση της, στο μέσο της θεσσαλικής πεδιάδας, εξηγεί και τον πρωτεύοντα ρόλο που έπαιξε κατά τη διάρκεια της μακραίωνης ιστορίας της στην κοινωνικοοικονομική ζωή της Θεσσαλίας. Αρχαιολογικές ανασκαφές που έχουν γίνει στην πόλη, έχουν εντοπίσει στο λόφο του ‘Φρουρίου’ νεολιθικούς οικισμούς αλλά και συναφή αρχαιολογικά ευρήματα, που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η περιοχή κατοικείται εδώ και τουλάχιστον 8000 χρόνια. Κατά τους προϊστορικούς χρόνους η Λάρισα αναπτύχθηκε γύρω από το λόφο του Φρουρίου, που αποτέλεσε και τον πυρήνα της συνεχούς και αδιάλειπτης κατοίκησης της.

Η πόλη της Λάρισας εξαιτίας της κεντρικής της θέσης, αποτελούσε το κυριότερο κέντρο της πολιτιστικής, οικονομικής και πολιτικής ζωής των Θεσσαλών. Σημαντική ακμή, άρχισε να παρουσιάζει από τον 8<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. Το 197 π.Χ. η πόλη περιέρχεται στους Ρωμαίους και την περίοδο αυτή μετατρέπεται σε στρατιωτικό κέντρο. Η τελευταία περίοδος άνθησης της πόλης παρουσιάζεται στην Βυζαντινή περίοδο, όπου και αποτελούσε σημαντικό διοικητικό και στρατιωτικό κέντρο της περιοχής. Το 1423 μ.Χ., η Λάρισα περνάει σε Οθωμανική κυριαρχία, η οποία υποχρεώνει σχεδόν το σύνολο του πληθυσμού να καταφύγει στα όρη και η πόλη να κατοικηθεί από Τούρκους. Στις 31 Αυγούστου 1881 η Λάρισα απελευθερώνεται από τους Τούρκους. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να χάσει η πόλη τα μέτωπα οικονομικών συναλλαγών με το βορρά και την ανατολή και να καταστραφούν τα βιοτεχνικά κέντρα της γύρω περιοχής, ενώ επήλθε και πληθυσμιακή συρρίκνωση αφού έφυγε ο μισός πληθυσμός, ο οποίος ήταν τούρκικος.

Τόσο η ίδια η πόλη όσο και η ευρύτερη περιοχή της παρουσιάζουν σήμερα αρχαιολογικό ενδιαφέρον, εξ αιτίας της πληθώρας των προϊστορικών και ιστορικών οικισμών που βρίσκονται διασπαρμένοι στην περιοχή σε μικρούς λόφους που ονομάζονται Μαγούλες ή Τούμπες.

(Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας)

### Βόλος

Η κατοίκηση της ευρύτερης περιοχής του Βόλου ξεκινά από τους νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου, πριν από 4000 χρόνια περίπου. Η πόλη του Βόλου περί τον 6<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ., ήταν κτισμένη μέσα σ'ένα κάστρο, η περιοχή του οποίου αποτελεί σήμερα την συνοικία «Παλαιά». Η πόλη αυτή γνώρισε σημαντική άνθιση των γραμμάτων και των τεχνών. Μετά το 1830 κάτοικοι του γειτονικού Πηλίου αλλά και από τις γύρω περιοχές μεταναστεύουν στην περιοχή, δημιουργώντας μια «νέα πόλη»<sup>7</sup>, με παράλληλες σειρές ως προς τη θάλασσα καταστημάτων και κατοικιών, διαμόρφωση οδικών αρτηριών παράλληλες προς την ακτή που συνδέονται με στενές κάθετες οδούς, σχηματίζοντας εν τέλει ένα πλέγμα δρόμων και οικοδομικών τετραγώνων, όμοιο με το ιπποδάμειο σύστημα της αρχαιότητας.

Το λιμάνι του Βόλου, αποτελούσε το βορειότερο λιμάνι της χώρας, μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος το 1881 και το οποίο καθίσταται πλέον πόλος της οικονομικής ζωής ολόκληρης της Θεσσαλίας. Αργότερα με την εμφάνιση του σιδηροδρόμου και σε συνδυασμό με την ύπαρξη του λιμανιού, ο Βόλος ανέπτυξε σημαντικές εμπορικές σχέσεις με άλλες πόλεις. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα η πόλη αποτελεί σημαντικό εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο τόσο στη Θεσσαλία όσο και στην υπόλοιπη Ελλάδα, με προσανατολισμό κυρίως στην καπνοβιομηχανία, τα μηχανουργεία και τα υφαντήρια.

Το 1955, χρονολογία σταθμός για την ιστορία της πόλης, η μέχρι τότε ανοικοδόμηση και αρχιτεκτονική καταστρέφεται σχεδόν ολοκληρωτικά από ισχυρούς σεισμούς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εκ νέου ανοικοδόμηση διαμορφώνοντας μια

<sup>7</sup> Σύμφωνα με διάταγμα που είχε εκδοθεί στις 8 Μαρτίου 1856, με το οποίο θεσπίστηκε η «Νέα πόλη του Βόλου»

διαφορετική μορφή όσον αφορά την αρχιτεκτονική διατηρώντας όμως τον πολεοδομικό ιστό της πόλης.

Τέλος στην μεταπολεμική περίοδο η ίδρυση της Βιομηχανικής Περιοχής (ΒΙ.ΠΕ) Βόλου (1969), η αναβάθμιση του λιμανιού και η τουριστική ανάπτυξη της περιοχής λόγω της εγγύτητας της πόλης με το Πήλιο και τις Βόρειες Σποράδες, ήταν τα κύρια σημεία – σταθμοί στην μέχρι σήμερα πορεία της πόλης, σε συνδυασμό με μια σημαντική πνευματική εξέλιξη της περιοχής μέσω της δημιουργίας βιβλιοθηκών, πρότυπων σχολών, δημοτικού Θεάτρου, κλπ. (Κρητικού, Χ.)

#### Υπόλοιπη περιοχή

Όσον αφορά την ενδιάμεση περιοχή του διπόλου η οποία καταλαμβάνει το πεδινό τμήμα της περιοχής αναφοράς, ανάμεσα στις δύο πόλεις, η κατοίκηση εκεί είναι αρχαιότατη, όπως μαρτυρεί πληθώρα προϊστορικών ευρημάτων που εντόπισε η αρχαιολογική έρευνα. Έχουν βρεθεί στην περιοχή πολυπληθείς νεολιθικοί οικισμοί, που χαρακτηριστικό τους γνώρισμα αποτελούν οι χαμηλοί λόφοι, γνωστοί ως μαγούλες. Αποσπασματικές είναι οι πληροφορίες που υπάρχουν για την περιοχή τόσο των αρχαίων όσο και των μέσων χρόνων. Το Αρμένιο είναι από τις λίγες πόλεις που ρητά αναφέρονται στις πηγές, αν και δεν έχει εντοπιστεί η ακριβή τοποθεσία τους. Η εν λόγω πόλη, κατά τον Στράβωνα, συνδέεται με το όνομα του άρχοντα Αρμενου του Θεσσαλού που συνόδευσε τον Μ.Αλέξανδρο και ίδρυσε την Αρμενία. (Οδηγός Ν.Λάρισας, 1998)

Οι αρχαίες Φερρές (σήμερα Βελεστίνο) ήταν από τις ισχυρότερες πόλεις της αρχαίας Θεσσαλίας, ευρήματα των οποίων εκτείνονται στα Β.Δ. του σημερινού οικισμού. Υπάρχουν σήμερα κηρυγμένα μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι έξω από τον οικισμό. Η περιοχή της Ν.Αγχιάλου είναι από τις ελληνικές πόλεις που είναι γεμάτη από αρχαιολογικούς χώρους, οι οποίοι προέρχονται από πολλές χρονικές περιόδους στο παρελθόν. Από την προϊστορική Πύρασο, αλλά και από τους κλασικούς, ελληνιστικούς και βυζαντινούς χρόνους. Η Επαρχία Αλμυρού έχει μια μακρά ιστορική παράδοση. Υπάρχουν ευρήματα σε όλη την περιοχή από την προϊστορική, ιστορική και βυζαντινή εποχή. Ερείπια προϊστορικών οικισμών υπάρχουν στον Αλμυρό, το Αϊδίνι, την Πέρδικα Κροκίου και τον Νέο Πλάτανο. Στις σημερινές



Μικροθήβες υπάρχουν ερείπια της αρχαίας πόλης Φθιώτιδες Θήβες. Στη θέση "Κεφάλωση", νότια της Αμαλιάπολης, βρίσκονται τα ερείπια της αρχαίας πόλης Άλως. Τέλος ο μεσαιωνικός Αλμυρός βρισκόταν σε ελώδη περιοχή, στη θέση Τσιγκέλι κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, και τα μόνα ενδιαφέροντα σημερινά ιστορικά τους μνημεία είναι το Γυμνάσιο Αλμυρού και το νεοκλασικό μουσείο. (ΕΠΑ: ΓΠΣ: Βελεστίνο – Ν.Αγχιάλος – Αλμυρός – Ευξεινούπολη, 1984)

#### Β.4.2. Λειτουργική δομή και κοινωνικός διαχωρισμός

##### Λάρισα

Η εξέλιξη του σχεδίου πόλης της Λάρισας από τα προϊστορικά χρόνια ακολουθεί μια ομαλή πορεία μέχρι και σήμερα. Έτσι ο προϊστορικός οικισμός αναπτύχθηκε επάνω και γύρω από τον λόφο του Φρουρίου (στις βόρειες παρυφές της). Τον 11<sup>ο</sup> και 12<sup>ο</sup> μ.Χ αιώνα<sup>8</sup> η πόλη επιβιώνει και αποκτά την τυπική βυζαντινή οργάνωση του αστικού χώρου της μορφής κάστρο – χώρα – περιτοίχιση. Η μεσαιωνική πόλη καταλαμβάνει μεγαλύτερη έκταση από την αρχαία και περιβάλλεται από τείχη που ανανεώθηκαν στη διάρκεια της τουρκοκρατίας και σώζονταν μέχρι την εποχή μας στην θέση (κατά προσέγγιση) της σημερινής οδού Ηρώων Πολυτεχνείου. (ΤΕΕ Λάρισας, 1998)

Στις αρχές του εικοστού αιώνα αρχίζει η επέκταση της πόλης, τόσο λόγω της φυσικής αύξησης του πληθυσμού της όσο και με την εγκατάσταση προσφύγων. Με την αύξηση του πληθυσμού δημιουργούνται νέες συνοικίες (Άγιος Κωνσταντίνος και Σιδηροδρομικός Σταθμός) και η πόλη επεκτείνεται και εκτός των τειχών, ενώ με την αναθεώρηση του σχεδίου το 1947 εντάσσονται στο σχέδιο μια ζώνη κατά μήκος της νότιας και ανατολικής πλευράς του τείχους, η συνοικία της Φιλιππούπολης, καθώς και τμήμα της συνοικίας Αμπελοκήπων. (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002)

Τη δεκαετία 1950-1960 η Λάρισα πλήττεται από καταστροφικούς σεισμούς, με αποτέλεσμα την επισκευή ή ανοικοδόμηση του μεγαλύτερου μέρους των κτιρίων,

<sup>8</sup> Ανάπαυλα των πολεμικών εποχών κατά τις οποίες η ειρηνική περίοδος της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας τερματίζεται τον 5<sup>ο</sup> μΧ αιώνα με τις διαδοχικές επιδρομές των βαρβαρικών φυλών

χωρίς όμως αυτό να συνοδευτεί από οποιαδήποτε αναμόρφωση του σχεδίου, ενώ διατηρήθηκαν τόσο το σύστημα δόμησης και η κατάτμηση σε μικρά οικόπεδα, όσο και τα πλάτη των οδών. Ο αρχικός πυρήνας της σημερινής πόλης διαμορφώθηκε μέσα στα όρια του παλιού οθωμανικού αστικού ιστού, ακολουθώντας τα παλιά έργα υποδομής και την προϋπάρχουσα ρυμοτομία. Αυτό δημιούργησε προβλήματα που συνεχίζουν ακόμη να υφίστανται σε πολλές περιοχές της Λάρισας (αδιέξοδες οδοί, δαιδαλώδης οργάνωση, κ.λπ.). Την περίοδο αυτή η Λάρισα γνωρίζει τη μεγαλύτερη ανάπτυξή της και μάλιστα με ολοένα εντεινόμενους ρυθμούς. Η επέκταση της πόλης πραγματοποιήθηκε με αυθαίρετη εκτός σχεδίου δόμηση. (Χάρτης Β.4.-1., Παράρτημα). (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002)

Το 1974 εκπονήθηκε μελέτη Ρυθμιστικού σχεδίου για την πόλη της Λάρισας, η οποία δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ, και παράλληλα είχαν ανατεθεί και τα ρυμοτομικά σχέδια για δομημένες περιοχές άνευ σχεδίου. Σήμερα, η εκτός σχεδίου αυθαίρετη δόμηση εμφανίζεται εξαιρετικά περιορισμένη, μετά τις τελευταίες σημαντικές επεκτάσεις του σχεδίου, που έγιναν το 1976 και το 1979 (με ρυμοτομικά τα οποία είχαν καταρτιστεί σύμφωνα με το Ρυθμιστικό του 1974). (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002)

Το 1980 γίνεται αναθεώρηση του Ρυθμιστικού σχεδίου του 1974, ώστε να εναρμονιστεί με τη μελέτη «Κ.Ε.Π.Α. Βόλου – Λάρισας», στην οποία αναφερθήκαμε παραπάνω. Το 1983 στα πλαίσια της ΕΠΑ (Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης), εκπονούνται δύο μελέτες: Η Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου με στόχο την τροποποίηση και βελτίωση του παλιού Ρυθμιστικού Σχεδίου και η Μελέτη Αναθεώρησης του υφιστάμενου σχεδίου πόλης και της επέκτασής του με στόχο την αναθεώρηση των σχεδίων των περιοχών επέκτασης (του 1976 και 1979). Σήμερα και οι δύο αυτές μελέτες έχουν ελάχιστη χρησιμότητα, διότι πρώτον έχει ξεπεραστεί κατά πολύ ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού και δεύτερον δεν ανταποκρίνονταν εξ αρχής στις ανάγκες που είχαν διαμορφωθεί. Εν τέλει με την επέκταση του σχεδίου πόλης που έγινε το 1989, η Λάρισα οριοθετήθηκε στη σημερινή της έκταση και περιλαμβάνει 23 πολεοδομικές ενότητες, που αναγράφονται αλφαβητικά στον παρακάτω πίνακα:

Αβέρωφ	Αμπελόκηποι	Νεάπολη
Άγιος Αθανάσιος	Ανθούπολη	Νεράιδα
Άγιος Αχίλλειος	Ηπειρώτικα	Παπασταύρου
Άγιος Γεώργιος	Ιπποκράτης	Πυροβολικά
Άγιος Θωμάς	Λαχανόκηποι	Σταθμός
Άγιος Κωνσταντίνος	Λιβαδάκι	Φιλιππούπολη
Άγιος Νικόλαος	Νέα Πολιτεία	Χαραυγή
Άγιοι Σαράντα	Νέα Σμύρνη	

Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002

Η υποδιαίρεση της πόλης σε πολεοδομικές ενότητες προκύπτει από τους υφιστάμενους ισχυρούς φραγμούς (παλαιά κοίτη Πηνειού, σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, κύριες αρτηρίες, στρατόπεδα κ.α.) και από τα όρια των ενοριών και τα όρια των σχολικών τομέων δημοτικής και μέσης εκπαίδευσης. (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002)

Σχηματικά ο κοινωνικός διαχωρισμός της Λάρισας εγγράφεται σε ομόκεντρους κύκλους, όπου στο κέντρο συγκεντρώνονται τα υψηλά εισοδηματικά στρώματα, στην περιφέρεια (με εξαίρεση λίγες περιοχές) συγκεντρώνονται οι εργατικές ή λαϊκές τάξεις και στο ενδιάμεσο κοινωνικές τάξεις με μικτά χαρακτηριστικά. Ειδικότερα τα υψηλά εισοδηματικά στρώματα εγκαθίστανται στο κέντρο της πόλης, ενώ εργατικό χαρακτήρα έχουν οι περιοχές Ιπποκράτης, Νεάπολη, Ανθούπολη, Λαχανόκηποι και μέρος των Αγίων Σαράντα. Οι περιθωριακές ομάδες των εργατών γης και κυρίως τσιγγάνοι εγκαθίστανται βορειοανατολικά στην περιοχή της Νέας Σμύρνης όπου η συγκέντρωσή τους είναι πολύ μεγάλη, κάτι το οποίο δηλώνει σε σημαντικό βαθμό τον χωρικό αποκλεισμό τους. Τέλος οι αγρότες, μιας και η πόλη της Λάρισας θεωρείται αγροτική πόλη, είναι διάσπαρτοι σε όλο τον ιστό της πόλης με οριακή τάση εγκατάστασης στην περιοχή της Φιλιππούπολης. (Μαλούτας, 1999)

Η ένταση του κοινωνικού αποκλεισμού στη Λάρισα είναι ανάλογη με εκείνη του Βόλου, όπου η εκπροσώπηση των υψηλών κοινωνικο – οικονομικών τάξεων στις «δικές τους» περιοχές, είναι πολύ μεγάλη της τάξης του 200% - 220% σε σχέση με τις

υπόλοιπες περιοχές. Από την πλευρά όμως των μισθωτών εργατών δεν συμβαίνει το ίδιο αφού οι τελευταίοι στις «δικές τους» περιοχές εκπροσωπούν περίπου το 130% (Μαλούτας, 1999)

### Βόλος

Στις 8 Μαρτίου 1856 εκδόθηκε διάταγμα με το οποίο θεσπίστηκε η νέα πόλη του Βόλου, και σε συνδυασμό με την άρση του περιορισμού δόμησης, αναπτύσσεται ταχύτατα ένας πυρήνας νέων μαγαζιών (Κρητικού, Χ., 2003). Το 1883 αποκτά το πρώτο σχέδιο πόλης με σημαντική πολεοδομική και οικοδομική δραστηριότητα δημιουργώντας νέες επεκτάσεις οι οποίες ακολουθούν τον αρχικό ιστό με τη μορφή πλέγματος. (Παπαγιάννης και Συνεργάτες)

Η προτελευταία επέκταση του σχεδίου πόλεως έγινε το 1956, και ήταν αρκετά εκτεταμένη, ώστε να καλύψει καταστάσεις που είχαν ήδη δημιουργηθεί από την εκτός σχεδίου αυθαίρετη δόμηση και της γρήγορη ανοικοδόμηση που έλαβε χώρα μετά τον καταστροφικό σεισμό του 1955. Ωστόσο ο τελευταίος δεν αποτέλεσε την ευκαρία της ανάπτυξης του πολεοδομικού ιστού της πόλης, καθώς τα πλάτη των δρόμων, το μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων, και η χωροθέτηση λειτουργιών και δραστηριοτήτων διατήρησαν τα προ σεισμού χαρακτηριστικά τους<sup>9</sup>. (Σολιδάκης, 2002)

Η πολεοδομική ταυτότητα του Βόλου διαμορφώθηκε μέσα από τις δυναμικές της αγοράς μέσω του μηχανισμού της αντιπαροχής αλλά και λόγω της εσωτερικής μετανάστευσης που παρατηρήθηκε από άλλες περιοχές της Θεσσαλίας προς τον Βόλο. Έτσι ακολούθησε η άναρχη δόμηση και ο σχεδιασμός ακολουθούσε μη προλαβαίνοντας ο τελευταίος να ανταποκριθεί στην αύξηση της ανοικοδόμησης και δίχως να γίνουν οι απαραίτητες προβλέψεις για τις μελλοντικές εξελίξεις και τις ανάγκες της πόλης και των κατοίκων της. (Μαλούτας, 1995)

Αναφερόμενοι στον αστικό ιστό της πόλης, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι υπάρχει μια ασυνέχεια του αστικού πλέγματος, που οφείλεται κυρίως στην ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών και του σταθμού και στην ύπαρξη ορισμένων κτιρίων του

<sup>9</sup> Σε αντίθεση με την αρχιτεκτονική των κτιρίων που δεν διατήρησαν την αρχική τους (προ σεισμού) μορφή, εξαιτίας των διαδοχικών επεκτάσεων και των έντονων μεταβολών των όρων δόμησης.

Οργανισμού Λιμένος ανατολικά της περιοχής των Παλαιών. Έτσι ο ιστός χωρίζεται σε δύο τμήματα: στον δυτικό, ο οποίος περιλαμβάνει την περιοχή της παλαιάς ΒΙ.ΠΕ βόρεια του Κάστρου (σημερινή περιοχή Επτά Πλατάνια – Οξυγόνο) και τα Παλαιά και στο ανατολικό που περιλαμβάνει όλο το υπόλοιπο κέντρο. Οι συνδέσεις μεταξύ των δύο τμημάτων πραγματοποιούνται κυρίως από τις οδούς Ζάχου, Παγασών και Λεωφόρου Λαμπράκη. (Γοσποδίνη, 1999)

Εξαιτίας της διαφοροποιημένης διάρθρωσης των χρήσεων γης και των ρυθμών ανάπτυξης του κέντρου της πόλης, οι πολεοδομικές του ενότητες διαφοροποιούνται σημαντικά: Οι δυτικές και κεντροδυτικές συνοικίες (Επτά Πλατάνια – Οξυγόνο, Παλαιά, Μεταμόρφωση) οι οποίες χαρακτηρίζονται από την συνύπαρξη κατοικίας και οχλουσών επαγγελματικών δραστηριοτήτων, έχουν χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και κατοικούνται από χαμηλά και μεσαία κοινωνικο – οικονομικά στρώματα, σε αντίθεση με τις ανατολικές και βόρειες συνοικίες, οι οποίες χαρακτηρίζονται από μίξη κατοικίας και μη οχλουσών δραστηριοτήτων, και οι οποίες έχουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και κατοικούνται κυρίως από υψηλά και μεσαία εισοδηματικά στρώματα. Ο παραπάνω διαχωρισμός, σύμφωνα με την Γοσποδίνη (1999), επεκτείνεται και στην περίμετρο της παραπάνω κεντρικής περιοχής με έντονο κοινωνικό διαχωρισμό μεταξύ των δυτικών και ανατολικών συνοικιών (π.χ. Αγ.Ανάργυροι, Νεάπολη, Ν.Δημητριάδα).

### Βελεστίνο

Σύμφωνα με το ΓΠΣ προτείνεται ανάδειξη και προβολή των αρχαιολογικών χώρων του οικισμού. Το σημαντικότερο στοιχείο της δομής του οικισμού είναι ο επαρχιακός δρόμος που διαπερνά τον οικισμό και τον χωρίζει σε δυο τμήματα. Το τμήμα ωστόσο που βρίσκεται στο εσωτερικό του οικισμού είχε προγραμματιστεί να γίνει πεζόδρομος. Άλλο χαρακτηριστικό της δομής είναι το μικρό μέγεθος η συγκέντρωση και η ένταση των κεντρικών λειτουργιών.

### Αλμυρός - Ευξεινούπολη

Ο Μεσαιωνικός Αλμυρός βρισκόταν κοντά στη Θάλασσα στη θέση Τσιγκέλι. Τον 12ο αιώνα η πόλη του Αλμυρού θεωρείτο σαν η σημαντικότερη πόλη της Μαγνησίας. Στα χρόνια της Τουρκοκρατίας ο Αλμυρός ξανάγινε μια από τις πιο εμπορικές πόλεις της Θεσσαλίας. Ο σημερινός οικισμός του Αλμυρού ιδρύθηκε τον

19ο αιώνα. Το 1910 το ελληνικό κράτος έκτισε τον συνοικισμό της Ευξεινούπολης γύρω στα 900 οικήματα για να στεγάσει τους πρόσφυγες. Ο σεισμός του 1980 προκάλεσε μεγάλες καταστροφές και ο παλιός οικισμός του Αλμυρού μεταβλήθηκε σε ερείπια. Η ανοικοδόμηση της περιοχής με την βοήθεια δανείων σεισμοπλήκτων άλλαξε ριζικά την όψη της πόλης. (Τ.Α.Π. Αλμυρού)

#### Υπόλοιποι οικισμοί περιοχής μελέτης

Οι περισσότεροι οικισμοί της περιοχής μελέτης είναι αγροτικοί και αντίστοιχες είναι και οι δραστηριότητες των κατοίκων. Ο ιστός των οικισμών – χωριών μεταβάλλεται από χωριό σε χωριό. Δηλαδή σε ορισμένους ο ιστός ακολουθεί γεωμετρικό κάναβο, όπως π.χ. το Αρμένιο, το Στεφανοβίκειο, το Ριζόμυλο και σε άλλους είναι οργανικός όπως για παράδειγμα ο Πλατύκαμπος, η Χάλκη, το Βελεστίνο, η Μελία, κλπ. Οι περισσότεροι όμως από αυτούς τους οικισμούς έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό γνώρισμα: ο κεντρικός δρόμος εισόδου του χωριού οδηγεί στην κεντρική πλατεία αυτού, η οποία βρίσκεται συνήθως στο κέντρο του οικισμού. Επάνω στον κεντρικό δρόμο εισόδου και γύρω από την κεντρική πλατεία είναι συνήθως χωροθετημένα τα όποια καταστήματα ή υπηρεσίες υπάρχουν, μαζί με μονώροφες ή διώροφες συνήθως κατοικίες οι οποίες καταλαμβάνουν και όλη την υπόλοιπη έκταση του χωριού, την οποία διαδέχονται στη συνέχεια οι αγροί. Οι τελευταίοι συνήθως καλλιεργούνται από τους κατοίκους του υπάρχοντος στην περιοχή οικισμού.

## **Γ. Διερεύνηση ευρύτερης περιοχής μελέτης (Περιφέρεια)**

### **Γ.1. Ο Κοινωνικοοικονομικός ρόλος των πόλεων στην ευρύτερη περιοχή**

Παρακάτω θα αναφερθούμε κυρίως στις δύο πόλεις πόλους της περιοχής μελέτης για το λόγο ότι η συμμετοχή τους στην οικονομία της περιοχής είναι συντριπτικά μεγαλύτερη σε σχέση με την υπόλοιπη περιοχή αναφοράς.

#### Λάρισα

Ο νομός Λάρισας καταλαμβάνει την μεγαλύτερη έκταση στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, ενώ ο πόλη της Λάρισας εμφανίζει την μεγαλύτερη πληθυσμιακή συγκέντρωση σε σχέση με τις πρωτεύουσες των υπολοίπων νομών (Μαγνησίας – Τρικάλων – Καρδίτσας). Στον χάρτη (Γ.1.-1. Παράρτημα) απεικονίζεται η κεντροβαρική θέση της Λάρισας και σε επίπεδο νομού αλλά και σε επίπεδο Περιφέρειας Θεσσαλίας. Η Λάρισα είναι δυνατόν να αναπτύξει άμεσες συνδέσεις τόσο με τα αστικά κέντρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και τις κωμοπόλεις όσο και με τα αστικά κέντρα των υπολοίπων νομών. (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας)

Η πόλη διαθέτει λειτουργίες διαπεριφερειακής ακτινοβολίας, η οποία έχει σήμερα ισχυρό μεν ρόλο, αλλά περιορισμένο κατά βάση σε περιφερειακό πλαίσιο. Ωστόσο, η σταδιακή ανάδυση του βορείου μετώπου ανάπτυξης δημιουργεί δυνατότητες ανάληψης νέων ευρύτερων λειτουργιών που παλαιότερα δεν υπήρχαν. Ως μεγαλύτερη πόλη, στα «μετόπισθεν» της Θεσσαλονίκης, και με ήδη ισχυρό οικονομικό δυναμικό, η Λάρισα θα μπορούσε να αναλάβει ορισμένες συμπληρωματικές λειτουργίες σε σχέση με το βόρειο μέτωπο, οι παράγοντες χωροθέτησης των οποίων δεν περιορίζουν τις εναλλακτικές θέσεις στη μεγάλη μητρόπολη. Τέτοιες λειτουργίες υπάρχουν στα πεδία του εμπορίου, της διαμετακόμισης και, ανάλογα και με τη γενικότερη πορεία της αποκέντρωσης, της διοίκησης. (Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1999)

#### Βόλος

Η πόλη του Βόλου χαρακτηρίζεται ήδη, σήμερα, από ρόλο που υπερβαίνει τα νομαρχιακά και σε ορισμένες περιπτώσεις τα περιφερειακά όρια: λιμάνι,

πανεπιστήμιο, τουρισμός. Και τα τρία αυτά πεδία μπορούν να αποκτήσουν ακόμα μεγαλύτερη εμβέλεια, κάτι που προϋποθέτει όμως βελτίωση των μεταφορικών υποδομών, βελτίωση του αστικού εξοπλισμού, και περαιτέρω μεγέθυνση του πανεπιστημίου (τόσο ως πόλου εκπαίδευσης / κατάρτισης όσο και ως κέντρου E&T). Η ανάπτυξη συμπληρωματικότητας με τη Λάρισα, και η σταδιακή διαμόρφωση μιας μητροπολιτικής ζώνης στην οποία θα συμμετέχουν, με διακριτούς ρόλους, οι δύο πόλεις, αποτελούν, εξάλλου, τόσο ευκαιρία όσο και ανάγκη. (Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1999)

## **Γ.2. Πλέγμα ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών σχέσεων**

Το πλέγμα των σχέσεων μεταξύ των πόλεων έγκειται στις ζώνες επιρροής των τελευταίων. Υπάρχουν δύο οπτικές γωνίες από τις οποίες μπορούμε να τις εξετάσουμε. Πρώτον από τη σκοπιά των διοικητικών λειτουργιών και δεύτερον από την επιρροή των πολυλειτουργικών ζωνών. Στην πρώτη περίπτωση οι διοικητικές λειτουργίες ταυτίζονται με τις διοικητικές ενότητες (Περιφέρεια – νομός – πόλη). Στη δεύτερη περίπτωση απαιτείται διερεύνηση των ζωνών. Σύμφωνα με έρευνα πεδίου που διεξήχθη για τις ανάγκες του Χωροταξικού Σχεδίου της περιφέρειας, απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες οι ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές σχέσεις.

Τα συμπεράσματα της έρευνας δείχνουν ότι:

- ✓ Το 1/3 των σχέσεων που δηλώνονται μεταξύ οικισμών αφορούν πόλεις-αποδέκτες εκτός της Θεσσαλίας και τα 2/3 εντός.
- ✓ Μεταξύ των εξωπεριφερειακών προορισμών, προηγείται η Αθήνα, η σχετικά όμως «υψηλή θέση» της Θεσσαλονίκης δείχνει ότι η περιφέρεια στρέφεται προς βορρά. Ακολουθούν οι υπόλοιπες πόλεις με ελάχιστη επιρροή
- ✓ Σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο, η Λάρισα προηγείται και ακολουθεί ο Βόλος, τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα. Η Λάρισα και ο Βόλος παρουσιάζουν μεγαλύτερο ποσοστό διανομαρχιακών σχέσεων. Τα σχετικά στοιχεία υποδηλώνουν την ύπαρξη ειδικών λειτουργιών περιφερειακού επιπέδου στο Βόλο, που φαίνεται να έχει μια θέση μεταξύ περιφερειακού και νομαρχιακού κέντρου.



- ✓ Οι υπόλοιπες πόλεις ή οικισμοί της Θεσσαλίας που εμφανίζονται αποδέκτες σχέσεων είναι μόνο οι εξής: Αλμυρός, Καλαμπάκα, Τύρναβος, Φάρσαλα, Αγιά, Ελασσόνα και Μουζάκι.

(Δασκαλάκης – Τσακίρης)

### **Γ.3. Σημερινή χρήση εδάφους ευρύτερης περιοχής**

Όσον αφορά την χωροθέτηση των χρήσεων γης στην περιφέρεια, σύμφωνα με το Χωροταξικό σχέδιο Θεσσαλίας έχει ως εξής:

1. Η *οικιστική χρήση* συγκεντρώνεται αποκλειστικά εντός των ορίων ΓΠΣ ή οικισμών. Συγκεντρώσεις β' κατοικίας εκτός ορίων οικισμών παρατηρούνται κυρίως σε παραλιακές περιοχές. Προβλήματα αυθαίρετης δόμησης υπάρχουν στις εκβολές του Πηνειού ποταμού και γενικότερα στα παράλια του νομού Λάρισας.
2. Ο *δευτερογενής τομέας* αναπτύσσεται κυρίως στις περιαστικές περιοχές των μεγάλων πόλεων, είτε στις θεσμοθετημένες ειδικές ζώνες είτε πάνω στους κύριους οδικούς άξονες, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων περιλαμβάνεται στις περιαστικές ΖΟΕ. Επισημαίνουμε όμως ότι ενώ έχουν καθοριστεί οι περιοχές ειδικών ρυθμίσεων εντός των θεσμοθετημένων ΓΠΣ δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία πολεοδόμησης τους. Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι δεν έχουν ακόμη θεσμοθετηθεί οι ΖΟΕ στη Λάρισα και στην Καρδίτσα. Εκτός περιοχών ειδικών ρυθμίσεων παραμένουν μεμονωμένες μονάδες που βρίσκονται πάνω στους κύριους οδικούς άξονες. Επιπλέον, παρατηρείται συγκέντρωση μεγάλων και οχλουσών βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή μεταξύ ΠΑΘΕ και όρμου Σούρπης νοτιοανατολικά του Αλμυρού.
3. Η *αρδευόμενη γεωργική γη* καταλαμβάνει το σύνολο της πεδινής έκτασης της Περιφέρειας . Επίσης γεωργική γη α' προτεραιότητας εντοπίζεται και στις ημιορεινές εκτάσεις των τεσσάρων νομών.

4. Ο *τουρισμός* συγκεντρώνεται στα νησιά, στην ευρύτερη περιοχή του Πηλίου και των Μετεώρων, ενώ τα τελευταία χρόνια παρατηρούνται τάσεις τουριστικής ανάπτυξης σε ορεινές περιοχές της Πίνδου και του Ολύμπου, καθώς και στην παραλιακή ζώνη της ευρύτερης περιοχής του Αγιοκάμπου.
5. Η *εξόρυξη* συγκεντρώνεται κυρίως στο νομό Μαγνησίας με την μορφή λατομείων μαρμάρων, ενώ έχουν εντοπισθεί κοιτάσματα λιγνίτη στην περιοχή Ελασσόνας.

Από την ανάγνωση του παρακάτω χάρτη (Γ.3.-1, Παράρτημα) είναι προφανές ότι σε μεγάλο τμήμα της περιφέρειας ο χώρος χρησιμοποιείται με εντατικό τρόπο.

Ειδικότερα παρατηρούμε:

- Ζώνες αστικο-βιομηχανικής ανάπτυξης που με επίκεντρο τα μεγάλα αστικά κέντρα επεκτείνονται κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων.
- Ζώνες τουριστικής ανάπτυξης - β' κατοικίας σε ορισμένα τμήματα των παραλίων της Περιφέρειας, τα νησιά, το Πήλιο και τα Μετέωρα.
- Περιοχές εντατικών αγροτικών χρήσεων που καταλαμβάνουν όλη την πεδινή έκταση της Περιφέρειας

Αναλυτικότερα με τις χρήσεις γης της περιοχής αναφοράς θα ασχοληθούμε στην ανάλυση παρακάτω<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Αναλυτικοί πίνακες σχετικά με την κάλυψη του εδάφους της Θεσσαλίας υπάρχουν στο Παράρτημα

## Δ. Ανάλυση περιοχής μελέτης

Η περιοχή μελέτης βρίσκεται ανατολικά της περιφέρειας Θεσσαλίας και βορειοανατολικά σε σχέση με τη χώρα. Περικλείεται όπως προαναφέρθηκε από τους ορεινούς όγκους του Κάτω Ολύμπου (1587 μ) βόρεια, της Όσσας ή Κίτσαβος (1778 μ), του Μαυροβουνίου (1054μ) και του Πηλίου (1624μ) ανατολικά και από τα όρη Όρθρυς, Χαλκοδόνιο (725 μ.), Φυλλήϊο (533 μ.), Τιτάνος (693 μ.) και Ζάρκο (685 μ.) δυτικά. Το νότιο όριο είναι τμήμα της ακτογραμμής του Παγασητικού Κόλπου.

Η προαναφερθείσα ράχη των ορέων Ζάρκου, Τιτάνου, Φυλλίου και Χαλκοδονίου, χωρίζει την πεδινή Θεσσαλία σε δύο τμήματα: την **Ανατολική** (περιοχή μελέτης) και την **Δυτική πεδιάδα**. Τα δύο τμήματα επικοινωνούν μεταξύ τους δια των στενών του Τσιοτίου μεταξύ των ορέων Ζάρκου προς βορρά και Τιτάνου προς νότο, απ' όπου διέρχεται και ο Πηνειός ποταμός.

### Δ.1. Φυσικά δεδομένα

#### Δ.1.1.Μορφολογία

##### Δ.1.1.1. Υδρογραφικό δίκτυο και επιφανειακές λεκάνες απορροής

Η κυριότερη λεκάνη απορροής της περιφέρειας είναι η λεκάνη του Πηνειού<sup>11</sup> ποταμού μαζί με τους παραποτάμους του. Στο ανατολικό τμήμα της περιφέρειας κυριότερη είναι η κλειστή λεκάνη της Κάρλας. Στην πρώτη αποστραγγίζεται το σύνολο σχεδόν της Θεσσαλίας τόσο της ορεινής, όσο και της πεδινής εκτός από τη λεκάνη της Κάρλας. Όσον αφορά τη δεύτερη, η οποία εμπίπτει στην περιοχή μελέτης, χωρίζεται σε δύο υπολεκάνες: Την κλειστή υπολεκάνη της Κάρλας και την κλειστή υπολεκάνη Συκουρίου.

##### *Κλειστή υπολεκάνη Κάρλας*

Τα νερά του τμήματος της Ανατολικής Θεσσαλίας και της Λάρισας που βρίσκονται νότια του Πηνειού κατέληγαν παλαιότερα στην μικρού βάθους αλλά σημαντικής

<sup>11</sup> Για περισσότερα βλέπε Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας ,Α φάση (Δασκαλάκης – Τσακίρης, 1998)

έκτασης λίμνη Κάρλα (η Βοιβηίδα). Σε μέρος της έκτασης της λεκάνης αυτής υπάρχει πρόβλεψη κατασκευής ταμιευτήρα.

#### *Κλειστή υπολεκάνη Συκουρίου*

Η κλειστή λεκάνη απορροής Συκουρίου, στα δυτικά του όρους Όσσα, καταλήγει στον σχηματισμό του έλους Καλοχωρίου. Υπάρχει πρόβλεψη αποστράγγισης του έλους μέσω σήραγγας προς την λεκάνη της Κάρλας σε συνδυασμό με τα έργα του ταμιευτήρα Κάρλας.

#### *Άλλες υπολεκάνες περιοχής μελέτης*

Άλλες υπολεκάνες απορροής που περνούν από την περιοχή είναι οι λεκάνες των νότιων κλιτύων Χαλκοδονίου και της Όθρυος που ανήκουν στη Θεσσαλία και καταλήγουν στον Παγασητικό.

#### *Υδρογραφικά χαρακτηριστικά Παγασητικού κόλπου*

Ο Παγασητικός κόλπος είναι μια ημίκλειστη θαλάσσια περιοχή με επιφάνεια 520 km<sup>2</sup>, μέγιστο βάθος περίπου 100m. και όγκο περί τα 36 km<sup>3</sup> [ΕΚΘΕ, 1993]. Ο κόλπος επικοινωνεί με την ανοικτή θάλασσα (Αιγαίο Πέλαγος) μέσω του διαύλου Τρικεριού που βρίσκεται στο νότιο άκρο του και έχει πλάτος 5.5 km και μέγιστο βάθος 82m. Ο διάυλος είναι γενικά βαθύς σε όλο το πλάτος του, με βάθη της τάξης των 70-80 m., γεγονός που διευκολύνει την επικοινωνία των βαθύτερων στρωμάτων του με την ανοικτή θάλασσα, σε αντίθεση με άλλους κόλπους της Ελλάδας.

#### Δ.1.1.2. Γεωλογία

Στην περιοχή των όρεων του Ζάρκου εμφανίζονται προαλπικοί σχηματισμοί. Αλπικοί σχηματισμοί εμφανίζονται στα όρη Πήλιο, Όσσα, Όθρυ και Όλυμπος όσον αφορά πάντα την ευρύτερη περιοχή μελέτης, και τα οποία ανήκουν στην πελαγονική σειρά. Όσον αφορά τις νεότερες αποθέσεις στο δυτικό τμήμα εμφανίζονται πλειοκαινικές αποθέσεις (νεογενείς), χερσαίες ή υφάλμυρης φάσης ενώ στο ανατολικό τμήμα αποθέσεις Πλειοστοκαίνου-νεωτέρου Τεταρτογενούς.

#### Δ.1.1.3. Τεκτονική

Οι κύριες τεκτονικές μονάδες που αποτελούν το τεκτονικό βύθισμα της περιοχής είναι:

- α. Η τάφος της Λάρισας ηλικίας Πλειοκαίνου. Κατά το Πλειστόκαινο διαμορφώθηκε τελικά η τάφος της Κάρλας.
- β. Το αντίκλινο Τιτάνου - Χαλκοδονίου

Οι Caruto και Παυλίδης συμπεραίνουν ότι είναι ενεργός σήμερα μία εφελκυστική φάση η οποία δημιουργεί δομές Α-Δ διεύθυνσης, με χαρακτηριστικές το σεισμικά ενεργό ρήγμα Νέας Αγχιάλου, το ρήγμα του Χαλκοδονίου όρους και το ρήγμα Τυρνάβου με πιθανά ιστορική ενεργοποίηση. Ο εντοπισμός και η επαρκής αξιολόγηση των ενεργών ρηγμάτων και ειδικά σε περιοχές που αναμένεται να αποτελέσουν ισχυρά κέντρα ανάπτυξης, έχει μεγάλη σημασία για την χωροθέτηση ευαίσθητων κοινωνικά και τεχνολογικά έργων (πχ νοσοκομεία, νέοι οικισμοί, ενεργειακά και τηλεπικοινωνιακά κέντρα και δίκτυα κ.ά.) . (Δασκαλάκης, Τσακίρης, 1998)

#### Δ.1.1.4. Εδαφολογικά Χαρακτηριστικά

Η έκταση της γεωργικής γης της περιοχής μελέτης είναι περίπου 2500 τ.χλμ. δεδομένου του ότι καταλαμβάνει τη μισή σχεδόν έκταση του συνόλου της πεδιάδας της περιφέρειας Θεσσαλίας που υπολογίζεται σήμερα σε 5067 τ.χλμ. και η οποία έχει σταθεροποιηθεί τα τελευταία χρόνια. Αντίθετα, η καλλιεργούμενη γη θα ακολουθήσει πτωτική πορεία, ως αποτέλεσμα των αγροαπαύσεων, που αναμένεται να αυξηθούν στα πλαίσια μιας γεωργίας που θα στηρίζεται όλο και λιγότερο στη χημική τεχνολογία. Η λιγότερο εντατική εκμετάλλευση της γεωργικής γης και η εισαγωγή προϊόντων βιοτεχνολογίας, αναμένεται ότι θα συμβάλλουν και στη βελτίωση της ποιότητας της γεωργικής γης.

#### Δ.1.2. Κλίμα<sup>12</sup>

Η Θεσσαλία κλιματολογικά διαιρείται κατά το (ΥΒΕΤ 1996)σε τρεις περιοχές:

- την ανατολική παράκτια και ορεινή, με μεσογειακό κλίμα
- την κεντρική πεδινή, με ηπειρωτικό κλίμα

<sup>12</sup> Αναλυτικότερα βλέπε Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1998, Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας

- τη δυτική ορεινή, με ορεινό κλίμα

Η περιοχή μελέτης μας βρίσκεται κυρίως στη δεύτερη περιοχή, εκτός από το τμήμα του Παγασητικού Κόλπου που βρίσκεται στην πρώτη περιοχή. Όσον αφορά τους ανέμους στην περιοχή, στην πεδιάδα της περιοχής μελέτης ο τοπικός Λίβας που πνέει το Μάιο και στις αρχές Ιουνίου είναι εξαιρετικά καταστρεπτικός για τα σιτηρά. Η μέση ετήσια θερμοκρασία κυμαίνεται από 16°C ως 17°C. Το ετήσιο θερμομετρικό εύρος ξεπερνά τους 22°C. Το ύψος των βροχοπτώσεων είναι σχετικά μειωμένο στην περιοχή, σε σχέση με την υπόλοιπη Θεσσαλία αφού στα ορεινά οι βροχοπτώσεις είναι έντονες ενώ στα πεδινά μειώνονται.

(Δασκαλάκης – Τσακίρης, και συνεργάτες)

### Δ.1.3. Φυσικοί πόροι

#### Δ.1.3.1 Υδάτινοι πόροι

##### *Επιφανειακά νερά*

Τα επιφανειακά νερά, προέρχονται κυρίως από τις βροχοπτώσεις. Στην περιοχή δεν υπάρχουν επιφανειακά νερά εκτός από τους ποταμούς Πηνειό και Τίταρο στα βόρεια της περιοχής, και τους χείμαρρους Κραυσίδωνα και Άναυρο νότια που διέρχονται από την πόλη του Βόλου.

##### *Υπόγεια νερά*

Στην περιοχή αναφοράς ο υπόγειος υδροφορέας ήταν πλούσιος σε ύδατα και σε μικρό βάθος μέχρι την δεκαετία του '80. Αυτό οφειλόταν είτε στην πρόσφατη αποξήρανση της λίμνης Κάρλας είτε στην μη εντατική μέχρι τότε άρδευση, είτε και στα δύο. Σήμερα το επίπεδο των υπόγειων υδάτων της περιοχής έχει πέσει σε πολύ χαμηλά επίπεδα και η ποιότητα επίσης του νερού είναι κατώτερη. Η κατάσταση αυτή δημιουργήθηκε λόγω της υπερβολικά εντατικής άρδευσης που προοριζόταν κυρίως για τις καλλιέργειες βαμβακιού και τη χρήση φυτοφαρμάκων. Το γεγονός της υπερβολικής άρδευσης της τελευταίας εικοσαετίας περίπου συνέβαλε και στην εμφάνιση ενός σοβαρού κινδύνου που είναι η υφαλμύρωση των υπόγειων υδάτων. Εξαιτίας αυτών των προβλημάτων άλλωστε δημιουργήθηκε η ανάγκη ανασύστασης ενός τμήματος της παλαιάς λίμνης Κάρλας.

#### Δ.1.3.2. Ακτές

Το τμήμα της περιοχής που συνορεύει με τη θάλασσα είναι αυτό του Παγασητικού Κόλπου. Οι αντίστοιχες ακτές που εμπίπτουν στα όρια της περιοχής είναι: Αγ.Γεώργιος – Πλατανίδια, Αγριάς, Σουτραλί, Αλυκές, Ν.Αγχιάλος, Αναυρος – Βόλος, Παραλία Αλμυρού.

#### Δ.1.3.3. Ορυκτός πλούτος

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα κοιτάσματα μαρμάρου που υπάρχουν στην περιοχή μεταξύ Λάρισας και Βόλου τα χρώματα των οποίων ποικίλουν ανάμεσα σε λευκό, γκρίζο, ροζ και μαύρο και η παραγωγή των οποίων είναι σημαντική (30.000m<sup>3</sup> το 1992).

#### Δ.1.4. Φυσικοί κίνδυνοι

##### Δ.1.4.1. Πλημμύρες

Πριν από την κατασκευή των βασικών αντιπλημμυρικών, αποξηραντικών και αποχετευτικών έργων, μεγάλα τμήματα της περιοχής ήταν σε μόνιμη ή ημι-μόνιμη κατάκλιση (λίμνη Κάρλα). Οι κύριες περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα πλημμύρων στη περιοχή είναι:

- α) Εκτάσεις της τέως λίμνης Κάρλας
- β) Λάρισα
- γ) Τύρναβος

##### *α) Εκτάσεις της τέως λίμνης Κάρλας*

Σήμερα κατά τις πολύ βροχερές περιόδους κατακλύζονται γεωργικές εκτάσεις στα βαθύτερα σημεία της παλαιάς λίμνης .Ο προβλεπόμενος ταμιευτήρας, σύμφωνα με σχετικές μελέτες, κατά τους πολύ βροχερούς μήνες είναι δυνατόν να γεμίσει και να υπερχειλίσει. Αν ο πλήρης προβλεπόμενος ταμιευτήρας εκκενωθεί απότομα ή καταστραφεί το ανάχωμα, τότε ποσότητες νερού θα καλύψουν τον κάμπο, όπως ακριβώς συνέβαινε και με την Παλαιά Λίμνη Κάρλα.

*β) Λάρισα*

Η περιοχή της πόλης της Λάρισας προστατεύεται από αναχώματα. Τυχόν υπέρβαση ή διάρρηξη τους είναι δυνατό να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα. Ήδη εκπονείται μελέτη αντιπλημμυρικής προστασίας της πόλης η οποία περιλαμβάνει και πρωτότυπη πολεοδομική επέμβαση στο τμήμα της κοίτης του Πηνειού που βρίσκεται μέσα στην πόλη της Λάρισας.

*γ) Τύρναβος*

Υπάρχουν μερικά προβλήματα λόγω των πλημμύρων του Τιταρήσιου

Δ.1.4.2. Σεισμικότητα

Η περιοχή μελέτης ανήκει στις περιοχές της Ελλάδας με υψηλή σεισμικότητα. Κατατάσσεται στην κατηγορία ΙΙΙ των ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας, σύμφωνα με τον Νέο Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό (ΝΕΑΚ, ΦΕΚ 613Β/12-10-92). Στον πίνακα Δ.1.4.2. (Παράρτημα) παρουσιάζονται συνοπτικά όλοι οι γνωστοί σεισμοί με επίκεντρα στην ευρύτερη περιοχή μελέτης και μέγεθος  $\geq 6,0$  βαθμών της κλίμακας Ρίχτερ.

**Δ.2. Περιβάλλον**

Όσον αφορά τη σπουδαιότητα και τη σημαντικότητα του περιβάλλοντος, η περιοχή έρευνας δεν έχει τίποτα σπουδαίο να επιδείξει. Ωστόσο υπάρχουν ορισμένες περιοχές που είναι περισσότερο ευαίσθητες και χρήζουν μεγαλύτερης προσοχής σε πιθανές παρεμβάσεις. Αυτές είναι οι εξής:

Ταμιευτήρας Κάρλας

Στην λεκάνη της αποξηραμένης λίμνης Κάρλας που κάλυπτε έκταση 65.000-130.000 στρεμμάτων, έχουν απομείνει μερικές εκτάσεις μόνιμα ή παροδικά κατακλυσμένες από νερό. Οι περιοχές αυτές θεωρούνται πολύ σημαντικές γιατί, παρά την υποβάθμιση και τη γεωργική ρύπανση που δέχονται, αποτελούν χώρο διαβίωσης, διατροφής και φωλιάσματος υδρόβιων πουλιών αλλά και ψαριών, αμφιβίων και λοιπών ειδών πανίδας. Διατηρούν επίσης αξιόλογη υδρόβια χλωρίδα. Ιδιαίτερα ο



σχεδιαζόμενος ταμιευτήρας έκτασης 42.000 στρεμμάτων κάτω από ορισμένες συνθήκες μπορεί να επαναφέρει την Κάρλα στη θέση που κατείχε παλιά (μέχρι και το 1962) ως υγροβιότοπος διεθνούς σημασίας στον οποίο ξεχειμώνιαζαν περισσότερα από 400.000 πουλιά ταυτοχρόνως που ανήκαν 140 τουλάχιστον είδη.

Επίσης στην περιοχή της Κάρλας υπάρχουν τοπία με αισθητικό ενδιαφέρον. Η περιοχή που παλαιότερα καταλάμβανε η λίμνη Κάρλα είναι διάσπαρτη από δείγματα κατοίκησης από διάφορες εποχές, μνημεία, βυζαντινά κάστρα, αρχαιοελληνικές ακροπόλεις, βυζαντινούς ναούς, σπήλαια καθώς και άλλα τοπία φυσικού κάλλους.

#### Περιοχές ειδικής προστασίας

Επίσης υπάρχουν περιοχές σε ολόκληρη την περιοχή έρευνας που εμπίπτουν σε κοινοτικές οδηγίες όπως είναι το NATURA 2000, CORINE ή περιοχές εθνικού ενδιαφέροντος. Ενδεικτικά μερικές από αυτές είναι: Δάσος Κουρί στον Αλμυρό (NATURA 2000), Ταμιευτήρας Κάρλας (Περιοχή εθνικής σημασίας), Στενό Ροδιάς Τυρνάβου (CORINE), Στενά Καλαμακίου (NATURA 2000).

#### Δ.2.2. Κυριότερες πηγές ρύπανσης στην περιοχή μελέτης

Οι πηγές ρύπανσης της περιοχής διαχωρίζονται στις αστικές, οι οποίες αναφέρονται στις δυο μεγάλες πόλεις της περιοχής και τις εξωαστικές που αναφέρονται στο υπόλοιπο τμήμα της περιοχής και αφορά κυρίως τον αγροτικό χώρο.

#### Εξωαστικές πηγές ρύπανσης

Απαντώνται κυρίως σε γεωργικές δραστηριότητες της πεδιάδας και οφείλονται κυρίως στην εκτεταμένη χρήση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων. Γι' αυτό έχει ξεκινήσει η εφαρμογή ορισμένων δράσεων από το κράτος με συμμετοχή της Ε.Ε. για την προστασία των καλλιεργούμενων εδαφών. Επίσης σημαντικοί είναι και οι αέριοι ρύποι που προέρχονται από τις γεωργικές δραστηριότητες. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ρύπανση του αέρα προκαλείται και από την διέλευση τόσο του ΠΑΘΕ, όσο και από της παλαιάς εθνικής οδού Λάρισας – Βόλου από την περιοχή, από τις οποίες διέρχεται ένας μεγάλος όγκος αυτοκινήτων και κυρίως φορτηγών, καθημερινά.

Επιπλέον μια άλλη πηγή ρύπανσης του εξωαστικού χώρου είναι αυτή των κτηνοτροφικών δραστηριοτήτων. Η ρύπανση οφείλεται κυρίως στην επιβάρυνση των υδάτινων αποδεκτών με βαρύ οργανικό φορτίο και η ρύπανση του αέρα από την έκλυση CH<sub>4</sub>. Από μετρήσεις όμως που έχουν γίνει, αυτή η μορφή ρύπανσης είναι σχετικά μικρή σε σχέση με τις προηγούμενες (Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1998). Επίσης δεν υπάρχει σημαντικός αριθμός οργανωμένων μονάδων στην περιοχή μελέτης, ωστόσο όμως παρατηρούνται υποτυπώδεις εγκαταστάσεις (στάβλοι) στο εσωτερικό πολλών οικισμών της περιοχής, δημιουργώντας προβλήματα κυρίως καθαριότητας του οικισμού, χωρίς να γίνεται αποτελεσματική διαχείριση των κοπαδιών. Επίσης η βόσκηση των κοπαδιών εμπλέκεται στις εκτάσεις υψηλής παραγωγικότητας.

Τέλος η ανεξέλεγκτη διάθεση των απορριμμάτων σε τοποθεσίες μακριά από τους αγροτικούς οικισμούς, λόγω της απουσίας ενός ΧΥΤΑ στην περιοχή, προκαλεί τον κίνδυνο μόλυνσης του υδροφορέα από τα διασταλλάζοντα και ενσταλλάζοντα νερά των απορριμμάτων, αλλά και μόλυνσης της ατμόσφαιρας από την έκλυση επιβλαβών ουσιών.

#### Αστικές πηγές ρύπανσης

Εδώ ο κύριος όγκος της ρύπανσης προέρχεται από αστικές και βιομηχανικές δραστηριότητες.

#### *A) Βιομηχανικές δραστηριότητες*

Η πιο βαριά βιομηχανική δραστηριότητα συγκεντρώνεται στους νομούς της Λάρισας και της Μαγνησίας, στο εσωτερικό κυρίως της περιοχής μελέτης. Ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου, η σημαντική μείωση της δευτερογενούς παραγωγής τα τελευταία χρόνια συνέβαλλε στη μείωση της παραγόμενης ρύπανσης. Ωστόσο σύμφωνα με τους αρμόδιους δεν υπάρχουν πλέον στη Θεσσαλία ιδιαίτερα σημαντικές σημειακές πηγές ρύπων καθώς τα τελευταία χρόνια έχουν ληφθεί επιτυχή μέτρα για τον περιορισμό των αποβλήτων των σημαντικότερων άλλοτε πηγών ρύπανσης. Στο Βόλο η σημαντικότερη ρυπαίνουσα δραστηριότητα είναι η Χαλυβουργία Θεσσαλίας, που με τα απόβλητά της ρυπαίνει σημαντικά τον αέρα, γεγονός που είναι φανερό από το κόκκινο χρώμα που έχει αποκτήσει η άμεση περιοχή της. Αντίθετα το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ, λέγεται από τους αρμόδιους ότι έχει σχετικά καθαρίσει τις εκπομπές του (σκόνη κ.λ.π.) και τώρα δεν υπερβαίνουν τα θεσμοθετημένα επιτρεπτά όρια. Σε

πρόσφατη δημοσίευση όμως στον τοπικό τύπο αναφέρθηκε ότι τα αιωρούμενα σωματίδια που προέρχονται από την ΑΓΕΤ είναι κατά πολύ πάνω από το θεσμοθετημένο όριο.

#### *B) Αστικές δραστηριότητες*

Οι κύριες πηγές αέριας ρύπανσης από αστικές δραστηριότητες εντοπίζονται στους οικισμούς και ιδιαίτερα στις δύο μεγάλες πόλεις. Οφείλονται κυρίως στις εκπομπές της κεντρικής θέρμανσης και στις εκπομπές από την κυκλοφορία των οχημάτων. Όσον αφορά τα καταναλωτικά απορρίμματα και τα απόβλητα των νοικοκυριών, διαχέονται μέσω ενός ικανοποιητικού συστήματος συλλογής απορριμμάτων των δύο πόλεων, στους ΧΥΤΑ και στις μονάδες Βιολογικού Καθαρισμού αντίστοιχα, που διαθέτουν και οι δύο πόλεις.

#### Δ.2.3 Ποιότητα υδάτινων αποδεκτών

Οι κύριοι υδάτινοι αποδέκτες της περιοχής είναι η κοίτη του Πηνειού, η λεκάνη της Κάρλας και ο Παγασητικός Κόλπος. Η ποιότητα των υδάτων του πρώτου έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια λόγω της λειτουργίας βιολογικού καθαρισμού στην πόλη της Λάρισας αλλά και λόγω λήψης περισσότερων μέτρων προστασίας γενικότερα. Ωστόσο έχει μακρύ δρόμο ακόμη για να καθαριστεί η κοίτη αφού δέχεται λύματα από το δίκτυο όμβριων και της πόλης των Τρικάλων που υπερχειλίζει στον ποταμό Ληθαίο, από τις παράνομες συνδέσεις με τα δίκτυα όμβριων των πιο μεγάλων πόλεων και από τους υπόλοιπους οικισμούς που γειτονεύουν με την κοίτη του ή τις κοίτες των παραποτάμων του και δεν διαθέτουν εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων.

Στην Κάρλα στην είσοδο και στην έξοδο της σήραγγας στράγγισής της οι τιμές του BOD, του COD και της  $\text{NH}_3$  ήταν αυξημένες, που οφείλεται στην χρήση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων. Επίσης εκτιμάται ότι οι συνθήκες στα επιφανειακά νερά της περιοχής της Κάρλας δεν ευνοούν τη διαβίωση των ψαριών, γεγονός που φανερώνει το βαθμό υποβάθμισης του υδάτινου οικοσυστήματος της περιοχής αυτής καθώς τα ψάρια αποτελούν δείκτες της ποιότητας των επιφανειακών νερών.

Όσον αφορά τον Παγασητικό Κόλπο η ποιότητα των νερών είναι ικανοποιητική αφού στο σύνολο των ακτών του από δειγματοληψία που είχε γίνει από το ΥΠΕΧΩΔΕ

μόνο δύο ακτές ήταν πάνω από το όριο που θέτει η κοινοτική οδηγία 76/160/ΕΟΚ βάσει της οποίας έγινε η αξιολόγηση. Αυτές οι ακτές είναι της Αγριάς και των Καλών Νερών. Ωστόσο, σε σύγκριση με παλαιότερα χρόνια η ποιότητα των νερών του Παγασητικού Κόλπου εμφανίζεται βελτιωμένη. Σε σύγκριση με το Σαρωνικό και το Θερμαϊκό, τους δύο άλλους ρυπαινόμενους μεγάλους κόλπους του ελληνικού χώρου, ο Παγασητικός έχει καλύτερη ποιότητα νερών.

#### Δ.2.4. Επιπτώσεις μεγάλων τεχνικών έργων στο ευρύτερο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον του διπόλου

##### Α) Κατασκευή ταμιευτήρα Κάρλας

Σύμφωνα με τη ΜΠΕ<sup>13</sup> του έργου θα υπάρξουν θετικές επιπτώσεις για το περιβάλλον όπως για παράδειγμα θα εμπλουτιστεί ο επιβαρημένος από τις πολυάριθμες γεωτρήσεις υδροφόρος ορίζοντας και θα δημιουργηθεί ένα σημαντικό οικοσύστημα με ενισχυμένη βιοποικιλότητα όπου θα βρίσκουν καταφύγιο και κατάλληλο χώρο φωλιάσματος και διατροφής δεκάδες είδη πουλιών και ζώων.

##### Β) Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ

Η λειτουργία του δεν επηρεάζει σημαντικά το περιβάλλον και το τοπίο. Οι κύριες αρνητικές επιπτώσεις<sup>14</sup> αφορούν το ιστορικό-αρχαιολογικό περιβάλλον, την αλλαγή τοπικά των χρήσεων γης, την οπτική ποιότητα του τοπίου, τον παραγόμενο θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση από τα αυτοκίνητα. Θετικές επιπτώσεις αφορούν στους τομείς των μεταφορών, του τουρισμού, και έμμεσα της οικιστικής και βιομηχανικής ανάπτυξης.

##### Γ) Σύστημα μεταφοράς Φυσικού Αερίου

Το έργο έχει σχεδόν ολοκληρωθεί σήμερα και θεωρείται ότι θα συμβάλλει θετικά στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης εφόσον το φυσικό αέριο αντικαταστήσει άλλες, πιο επιβαρυντικές για το περιβάλλον, μορφές ενέργειας. Στην περιοχή μελέτης

<sup>13</sup> ΤΟ.Π.Π.Ο.Σ.-Βαρδουλάκης Μ. και Συν. ΕΠΕ, Γκατζέλια Α., Γέμπτος Θ., Μπεζές Κ., και άλλοι, " ΜΠΕ και Επανορθωτικών Μέτρων από την κατασκευή και λειτουργία του Ταμιευτήρα Κάρλας και των συναφών έργων", Αθήνα, Δεκ. 1994.

<sup>14</sup> Χοντός, Σέμπρος, "ΜΠΕ για τον αυτοκινητόδρομο Ραψάνη – Σκοτίνα", ΥΠΕΧΩΔΕ;1994

εμφανίζεται με τη διακλάδωση του Βόλου και τα δίκτυα των πόλεων Λάρισας και Βόλου.

#### Δ) Ιχθυόσκαλα Βόλου

Το έργο οριοθετείται εντός οικόπεδου 13.512 μ<sup>2</sup>, δίπλα στις εκβολές του χείμαρρου Ξηριά. Η λειτουργία της ιχθυόσκαλας θα επιφέρει δυσάρεστες οσμές στη γειτονιά του έργου. Δεν προβλέπεται ωστόσο να προξενήσει ρύπανση των υδάτων του κόλπου του Βόλου λόγω του ότι τα λύματα θα διοχετεύονται για επεξεργασία στις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων της ΔΕΥΑΜΒ. Αναμένεται να προξενήσει μικρές αλλαγές στους υγρότοπους των εκβολών και κοιτών του ποταμού Ξηριά και του ρέματος Μπουρπουλήθρα., που παρουσιάζουν βλάστηση καλαμώνων (*Phragmites australis* και *Juncus spp.*) και ενδιαφέρουσα ορνιθοπανίδα.

(Τσακίρης, Δασκαλάκης, 1998)

### **Δ.3. Θεσμικό Πλαίσιο της περιοχής**

Στην παράγραφο αυτή θα γίνει μια σύντομη αναφορά στη θεσμοθέτηση των χρήσεων γης της περιοχής αναφοράς.

#### **1. Οικιστική χρήση**

Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια διαθέτουν όλοι οι οικισμοί 3<sup>ου</sup> επιπέδου καθώς και οι οικισμοί Γιάννουλης και Φαλάνης που είναι 5<sup>ου</sup> επιπέδου. Αναλυτικότερα οι οικισμοί της περιοχής που διαθέτουν ΓΠΣ είναι:

#### **Περιοχή αναφοράς**

Τύρναβος ΦΕΚ 316/Δ/90

Αμπελώνας ΦΕΚ 625/Δ/92 και ΦΕΚ 654/Δ/88

Φαλάνη ΦΕΚ 463/Δ/87

Γιάννουλη ΦΕΚ 655/Δ/87

Λάρισα ΦΕΚ 1042/Δ/86

Νίκαια ΦΕΚ 192/Δ/88

Βελεστίνο ΦΕΚ 371Δ/86, 1303Δ/92

Βόλος-Νέα Ιωνία – Αγριά ΦΕΚ 566/Δ/85, 718/Δ/87, 403Δ/93, 663Δ/94, 649/Δ/95.

Αλμυρός - Ευξεινούπολη ΦΕΚ 376/Δ/86, 1165Δ/93, 1001Δ/94

Νέα Αγχίαλος ΦΕΚ 373/Δ/86

#### **2. Ιδιωτικές Πολεοδομήσεις - Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί**

- ♦ Στο δ. Λάρισας τοποθεσία Αγ. Θωμάς ως Ιδιωτική Πολεοδόμηση έκταση 120 στρμ (Έχει εκδοθεί απόφαση Οικιστικής Καταλληλότητας)
- ♦ Στην Κ. Νίκαιας τοποθεσία Γαλατσίδα ως Ιδιωτική Πολεοδόμηση έκταση 10 στρμ (Έχει εκδοθεί απόφαση Οικιστικής Καταλληλότητας)
- ♦ Στην Κ. Νίκαιας τοποθεσία Συκιές ως Ιδιωτική Πολεοδόμηση έκταση 64 στρμ (Έχει γνωμοδοτήσει η δ/ση Χωροταξίας)
- ♦ Στην Κ. Σέσκλου ως Οικοδομικός Συνεταιρισμός Τραπεζοϋπαλλήλων Αγχιάλος έκταση 52 στρμ (ΦΕΚ 343/Δ/90)

### **3. Β' Κατοικία**

Προγραμματίζεται η δημιουργία παραθεριστικών οικισμών στην Κ. Σέσκλου ν. Μαγνησίας ως οικοδομικός συνεταιρισμός Τραπεζοϋπαλλήλων έκταση 52 στρμ (Απόφαση Οικιστικής Καταλληλότητας ΦΕΚ 343/Δ/90)

### **4. Πολεοδομικά οργανωμένες περιοχές για χρήσεις εκτός της κατοικίας**

Πολεοδομικά οργανωμένες περιοχές για την εξυπηρέτηση χρήσεων εκτός της κατοικίας υπάρχουν μόνο αυτές που αφορούν το δευτερογενή τομέα. Πρόκειται για τις Βιομηχανικές περιοχές της ΕΤΒΑ (ΒΙΠΕ Βόλου, παράρτημα ΒΙΠΕ Βόλου, ΒΙΠΕ Λάρισας) καθώς και για περιοχές εντός των ΓΠΣ των πόλεων Τύρναβος, Αμπελώνας, Φαλάνη, Γιάννουλη, Λάρισα, Νίκαια, Φάρσαλα, Βελεστίνο, Βόλος, Νέα Ιωνία, Αγριά, Αλμυρός, Ευξεινούπολη, Ν. Αγχιάλος, που έχουν χαρακτηριστεί σαν ζώνες βιομηχανίας/βιοτεχνίας/ χονδρεμπορίου, κ.λ.π.).

### **5. Εξόρυξη**

Με υπ. αποφάσεις ορίστηκαν οι εξής περιοχές:

- ♦ Περιοχή Ι. Αγίου Γεωργίου Φερρών. 2155 στρέμματα. Ενεργοποιημένη. Πρόβλημα ιδιοκτησιακού καθεστώτος.
- ♦ Περιοχή ΙΙ. Αγίου Γεωργίου Φερρών και Ριζομύλου. 528 στρέμματα. Ενεργοποιημένη.

### **6. Κέντρο Εντατικών Προγραμμάτων Αναπτύξεως Βόλου-Λάρισας (ΚΕΠΑ)**

Με το ΦΕΚ 551/Β/81 θεσμοθετείται το πλαίσιο οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής Βόλου και Λάρισας και των ρυθμιστικών σχεδίων γενικών κατευθύνσεων των

αντίστοιχων πόλεων ύστερα από την απόφαση 9610/23.3.79 του ΕΣΧΠ σύμφωνα με την οποία το Δίπολο Βόλος-Λάρισα έχει επιλεγεί ως Κέντρο Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης (ΚΕΠΑ)

#### **7. Περιαστική ΖΟΕ Βόλου – Νέας Ιωνίας**

Η ΖΟΕ αυτή θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 63/Δ/86 και τροποποιήθηκε με τα ΦΕΚ 228/Δ/89, 206/Δ/93, 475/Δ/96 και 702/Δ/97. Περιλαμβάνει την εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 περιοχή που εμπίπτει στα διοικητικά όρια των Δήμων Βόλου και Ν. Ιωνίας και των κοινοτήτων Διμηνίου, Αγριάς, Άλλης Μεριάς, Άνω Βόλου, Ανακασιάς και Αγ. Ονουφρίου του Νομού Μαγνησίας. (Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1998)

#### **Δ.4. Οικιστικό δίκτυο**

Στον πίνακα Δ.4.1 (Παράρτημα) φαίνεται η διάρθρωση και ιεράρχηση (επίπεδα οικισμών και αλληλεξαρτήσεις) του οικιστικού δικτύου της περιοχής του διπόλου σύμφωνα με τις προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης των Νομών του ΥΧΟΠ, 1984 καθώς και οι νέοι δήμοι στους οποίους ανήκουν οι οικισμοί 5<sup>ου</sup> επιπέδου. Η περιοχή έρευνας όπως φαίνεται και στον πίνακα περιλαμβάνει έναν οικισμό 1<sup>ου</sup> επιπέδου (Λάρισα), η οποία αποτελεί και την πρωτεύουσα του Ν. Λαρίσης και της περιφέρειας Θεσσαλίας, δύο οικισμούς 2<sup>ου</sup> επιπέδου (Βόλος, Ν.Ιωνία) οι οποίοι βρίσκονται στο ίδιο πολεοδομικό συγκρότημα (Π.Σ.Βόλου) και από τους οποίους ο Βόλος αποτελεί την πρωτεύουσα του Ν. Μαγνησίας. Η Λάρισα και το Π.Σ. Βόλου συγκεντρώνουν υπηρεσίες, σύμφωνα με την ιεράρχησή τους στο οικιστικό δίκτυο, περιφερειακού και νομαρχιακού επιπέδου αντίστοιχα.

Επίσης η περιοχή περιλαμβάνει 6 οικισμούς 3<sup>ου</sup> επιπέδου (Νίκαια, Τύρναβος, Βελεστίνο, Αλμυρός, Ευξεινούπολη, Αγριά) με τις αντίστοιχες υπηρεσίες, 5 οικισμούς 4<sup>ου</sup> επιπέδου (Κοιλιάδα, Κυψέλη, Αμπελώνας, Συκούριο, Ν. Αγχίαλος) και οι υπόλοιποι οικισμοί του πίνακα είναι 5<sup>ου</sup> επιπέδου με περιορισμένο ρόλο στην τοπική οικονομία.

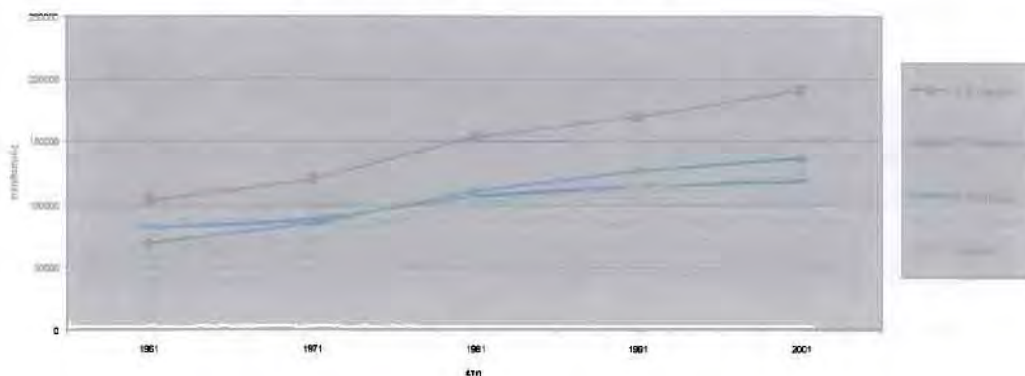
## Δ.5. Πληθυσμιακά - Δημογραφικά στοιχεία

### Λάρισα

Από τα στοιχεία των Πινάκων Δ.5.1. και Δ.5.2. (Παράρτημα) είναι προφανής ο κεντρικός ρόλος της πόλης της Λάρισας στο σύστημα αστικών κέντρων της χώρας, αλλά και ο κεντρικός της ρόλος ως αστικός σχηματισμός στην Περιφέρεια Θεσσαλίας. Η Λάρισα έχει σημαντικό πληθυσμιακό μέγεθος για τα ελληνικά δεδομένα μετά την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, την Πάτρα και το Ηράκλειο. Επίσης, φαίνεται ότι χαρακτηρίζεται από μία έντονη δυναμική, μιας και μέχρι και την απογραφή του 1991 τα στοιχεία παρουσίαζαν ως 5<sup>η</sup> ελληνική πόλη αυτή του Βόλου (ως Πολεοδομικό συγκρότημα στο σύνολο του), που την ίδια στιγμή κατείχε και εξέχουσα θέση στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και στην κεντρική Ελλάδα γενικότερα<sup>15</sup>. Επίσης η Λάρισα αναπτύσσει μια δυναμική παρουσία σε σχέση με τη φθίνουσα πορεία της Περιφέρειας Θεσσαλίας, αλλά και του ν. Λάρισας.

Από έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας η τάση συγκέντρωσης πληθυσμού στην πόλη της Λάρισας εκφράζεται δυναμικά με αποτέλεσμα να κατοικούν σε αυτή το 44,8% των κατοίκων του νομού Λάρισας, ενώ την ίδια στιγμή συγκεντρώνει και το 16,5% του συνολικού πληθυσμού της περιφέρειας (Πίνακας Δ.5.2.). Η τάση αστικοποίησης είναι έντονη και σε σχέση με το 1961 όπου η Λάρισα κατείχε το 1,53% του αστικού πληθυσμού της Ελλάδας, το ποσοστό αυτό αυξήθηκε σε 1,93% το 2001. Η πόλη αναγνωρίζεται ως παραγωγικό κέντρο και αποτελεί πόλο έλξης για την συγκέντρωση πληθυσμών και παραγωγικών δραστηριοτήτων.

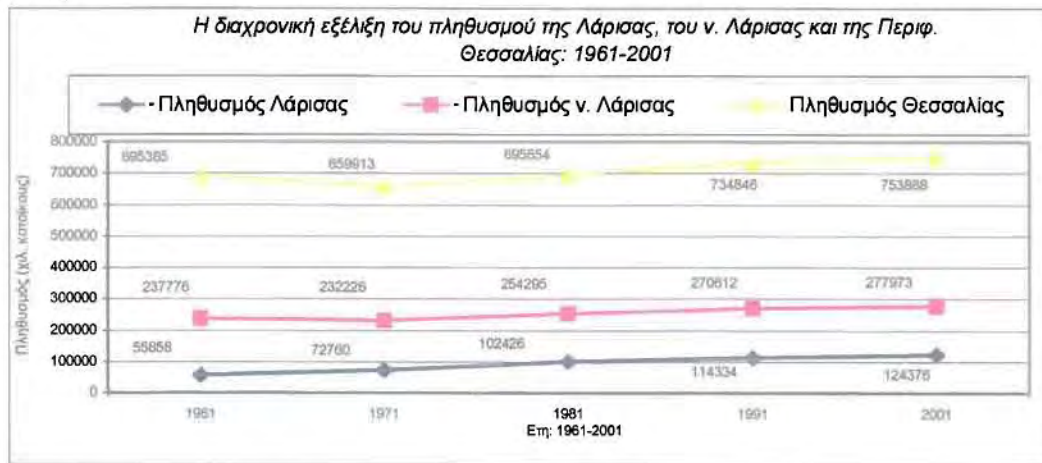
Δημογραφική εξέλιξη των τεσσάρων μεσαίων ελληνικών πόλεων



<sup>15</sup> Οι πραγματικοί πληθυσμοί των πόλεων είναι διαφορετικοί. Για το λόγο αυτό χρησιμοποιούμε σχετικά μεγέθη



Διάγραμμα Δ.5.1: Ο πληθυσμός της Λάρισας (σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή) διαχρονικά(περίοδος 1961-2001)

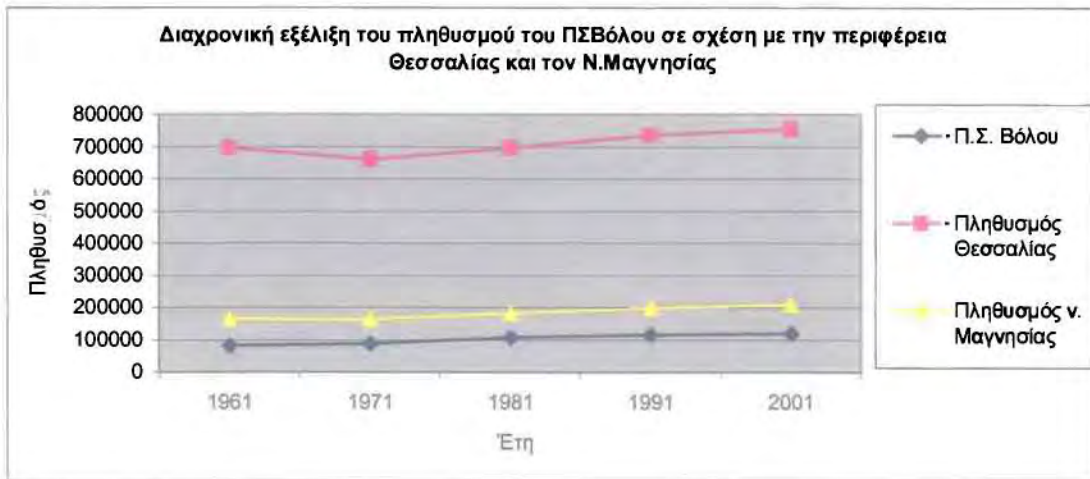


## Βόλος

Τα στοιχεία από τα οποία θα αντλήσουμε πληροφορίες για τον κοινωνικό – οικονομικό ρόλο της ευρύτερης περιοχής του Βόλου αναφέρονται σε ολόκληρο τον νομό Μαγνησίας του οποίου κύριος εκπρόσωπος αποτελεί το Πολεοδομικό Συγκρότημα (Π.Σ.) του Βόλου.

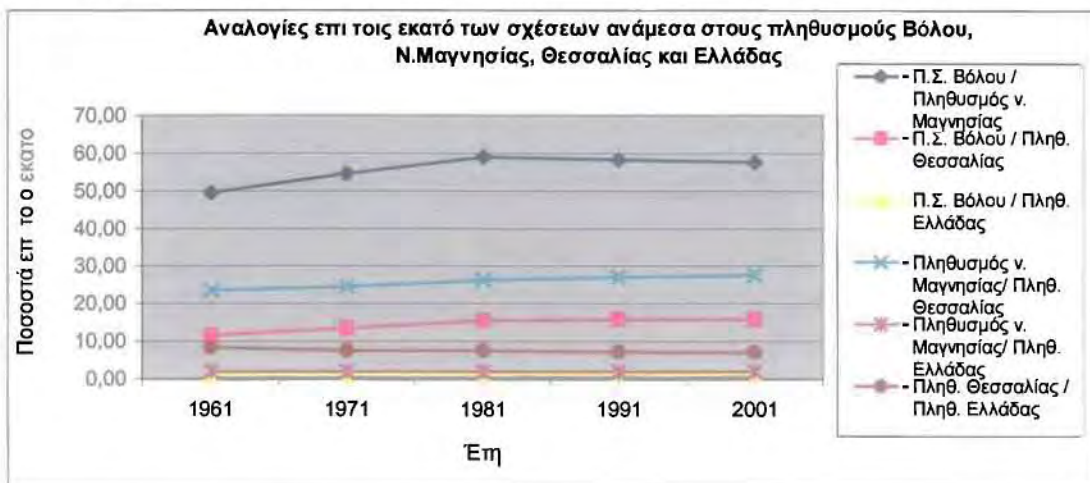
Από τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα (Δ.5.4. στο Παράρτημα) φαίνεται ο κεντρικός ρόλος του Π.Σ. Βόλου στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων. Παρόλο που ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού '61 – 2001 σε σχέση με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα είναι πολύ μικρότερος, συνεχίζει να καταλαμβάνει την 6<sup>η</sup> θέση από άποψη μεγέθους, ενώ το '61 βρισκόταν στην 3<sup>η</sup> θέση μετά το Π.Σ. Πατρών. Μέχρι το 1991 κατείχε εξέχουσα θέση στην περιφέρεια Θεσσαλίας, την οποία διαδέχθηκε η πόλη της Λάρισας κατά την απογραφή του 2001. Επίσης οι λόγοι του πίνακα δείχνουν την έντονη πτώση του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού την δεκαετία '61 – '71 σε σχέση με τα υπόλοιπα μεγάλα αστικά συγκροτήματα και την σταθερή πορεία του τις επόμενες δεκαετίες.

Διάγραμμα Δ.5.2.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα Δ.5.3.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Από το διάγραμμα Δ.5.3. φαίνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της Μαγνησίας συγκεντρώνεται στο ΠΣΒόλου, όπως θα ήταν αναμενόμενο άλλωστε. Σχετικά με την περιφέρεια Θεσσαλίας ο Βόλος συγκεντρώνει το μικρότερο ποσοστό το 1961. Αυτό και σε συνδυασμό το ότι τότε ο Βόλος ήταν το τρίτο σημαντικότερο αστικό κέντρο της χώρας, φανερώνει την παραμονή του πληθυσμού στην ύπαιθρο. Από το '61 και μετά ο Βόλος αρχίζει να καταλαμβάνει μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού της περιφέρειας, κάτι το οποίο δηλώνει την εγκατάλειψη της υπαίθρου και την έντονη τάση αστικοποίησης, σε συνδυασμό με την μείωση του πληθυσμού της περιφέρειας.

## **Δ.6. Οικονομικά στοιχεία – Διάρθρωση παραγωγικών τομέων**

Η περιοχή μελέτης αποτελείται από δύο μεσαίες πόλεις (Λάρισα – Βόλο), μικρότερα οικιστικά κέντρα (Αλμυρός, Τύρναβος, Βελεστίνο), μικρότερους οικισμούς και ύπαιθρο, η οποία χαρακτηρίζεται από την πεδινή της έκταση. Η οικονομική φυσιογνωμία της περιοχής αυτής (της οποίας τα όρια αναφέρονται παραπάνω) αποτυπώνεται από την ανάλυση των τριών παραγωγικών κλάδων της οικονομίας: του πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή τομέα.

### **Λάρισα**

Η οικονομική ανάπτυξη του ν.Λάρισας, με κύρια εκπρόσωπό του την πόλη της Λάρισας, εμφανίζει τη μεγαλύτερη συμμετοχή (36,33%) στο Ακαθάριστο Προϊόν της Περιφέρειας Θεσσαλίας, αν και η συμμετοχή του αυτή έχει ελαφρώς συρρικνωθεί λόγω της πτώσης της παραγωγικής δραστηριότητας του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα. Επίσης ο Νομός Λάρισας εμφανίζει το υψηλότερο ποσοστό (38,43%) συμμετοχής του οικονομικά ενεργού πληθυσμού επί του συνολικού πληθυσμού καθώς και το μικρότερο ποσοστό ανεργίας (7,11%) σε σύγκριση με τους υπόλοιπους Νομούς της Περιφέρειας Θεσσαλίας. (Στρατηγικό σχέδιο Λάρισας)

Επίσης όσον αφορά τα επίπεδα ευημερίας ο ν. Λάρισα υπερτερεί σε σχέση με την υπόλοιπη Περιφέρεια, όπως φαίνεται και στον πίνακα Γ.1.3. Αναλυτικότερα σχετικά με τα οικονομικά και δημογραφικά στοιχεία της πόλης θα αναφερθούμε παρακάτω.

Από τα παραπάνω φαίνεται μια δυναμική ανάπτυξη του ν.Λάρισας με κύρια εκπρόσωπό του φυσικά την πόλη της Λάρισας, τόσο σε ενδοπεριφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Το μεγαλύτερο πλήθος των οικονομικών δεικτών του νομού είναι πάνω από το μέσο όρο σε σχέση με την περιφέρεια και πάνω από 65% στο σύνολο της χώρας. Η δυναμική αυτή πορεία επίσης τείνει να συγκλίνει με τα αναπτυξιακά πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### **Βόλος**

Ο Ν. Μαγνησίας<sup>16</sup> είναι ο δεύτερος (μετά το Ν. Λάρισας) σε συμμετοχή στο συνολικό ακαθάριστο προϊόν της Περιφέρειας (Χάρτης Γ.1.1). Ο νομός χαρακτηρίζεται, από το 1981 και μετά, από έντονη μείωση του μεγέθους του

<sup>16</sup> Βρέθηκαν στοιχεία για το σύνολο του Ν.Μαγνησίας, που όμως υπερεκπροσωπείται από την πόλη του Βόλου

δευτερογενή τομέα, η οποία διαπιστώνεται τόσο από τη μείωση σε απόλυτα μεγέθη του ακαθάριστου προϊόντος του τομέα, όσο και από τη σημαντική υποχώρηση της συμμετοχής του στο αντίστοιχο σύνολο της Περιφέρειας. Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό είναι η αλματώδης αύξηση του προϊόντος του πρωτογενή τομέα κατά την πενταετία 1991 - 1994 σε ποσοστό 129% και της συμμετοχής του στο αντίστοιχο προϊόν της Περιφέρειας από 12% το 1981 σε 27,5% το 1994. (Τσακίρης – Δασκαλάκης: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας)

Το κατά κεφαλή ΑΕΠ της Μαγνησίας στην περίοδο 1981-1994 κυμαίνεται ως επί το πλείστον σε επίπεδα ελαφρά υψηλότερα από το μέσο όρο της χώρας και λίγο υψηλότερα από τον μέσο όρο της Θεσσαλίας. Σύμφωνα με το αναπτυξιακό σχέδιο Μαγνησίας<sup>17</sup> για την περίοδο 1981-1994, η εικόνα της Μαγνησίας σε σχέση με την Θεσσαλία εμφανίζεται ακόμη καλύτερη, αφού το κατά κεφαλή ΑΕΠ της υπερέρχει αυτού της Θεσσαλίας κατά 10% στην αρχή και κατά 15% στο τέλος της περιόδου. (Αναπτυξιακό Σχέδιο Μαγνησίας)

#### Δ.6.1. Πρωτογενής τομέας

Αρχικά πρέπει να αναφέρουμε ότι ο πρωτογενής τομέας ήταν και είναι ο κύριος τομέας απασχόλησης της περιοχής έρευνας, εκτός από τις δύο μεγάλες πόλεις, και χαρακτηρίζεται από πολύ χαμηλό ποσοστό αγρανάπαυσης, αροτραίων καλλιεργειών κυρίως, εκτός από το τμήμα του νομού Μαγνησίας που καλλιεργούνται δενδρώδεις εκτάσεις, και από τη μικρή σχετικά συνεισφορά των δασών καθώς το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής καλλιεργείται.

Ωστόσο ο τομέας εμφανίζει τάσεις συρρίκνωσης, σε όρους απασχόλησης, γεγονός που συνδυάζεται με την έντονη τάση τριτογενοποίησης της περιφερειακής αλλά και της εθνικής οικονομίας. Εξακολουθεί πάντως να αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος, αφού το 1991 προσέφερε εργασία στο 33% του συνολικά απασχολούμενου εργατικού δυναμικού της Θεσσαλίας και παρήγαγε επίσης το 26% του Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος (30.1% το 1994).

<sup>17</sup> Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας: τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης: Ερευνητικό πρόγραμμα: «Οι πρόσφατες εξελίξεις στην οικονομία του νομού Μαγνησίας»

Οι κυριότερες αδυναμίες της πρωτογενούς παραγωγής της περιοχής μελέτης είναι οι ίδιες που παρατηρούνται στις πεδινές – αγροτικές περιοχές στο σύνολο της περιφέρειας αλλά και της χώρας. Δηλαδή η πλήρης σχεδόν εξάρτηση από την καλλιέργεια του βαμβακιού, η απουσία ανταγωνιστικών αγροτικών προϊόντων στην Ευρωπαϊκή αγορά, αναποτελεσματική οργάνωση του συστήματος παραγωγής, κλπ. (Τσακίρης, Δασκαλάκης, 1998)

Στον πίνακα Δ.6.1 και Δ.6.2 φαίνεται αναλυτικά η συμμετοχή του κλάδου στο ακαθάριστο προϊόν στους νομούς Λάρισας και Βόλου. Έτσι στον νομό Λάρισας παράγεται το ένα τρίτο του ακαθάριστου προϊόντος του πρωτογενή τομέα της Περιφέρειας, έχοντας σημειώσει ωστόσο μείωση κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες σε σχέση με τη συμμετοχή του το 1981 (4,82% επί της συνολικής απασχόλησης στο Δήμο Λάρισας και 6,03% επί της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα του Νομού Λάρισας). Παρατηρείται επίσης και συρρίκνωση του τομέα και σε απόλυτα μεγέθη. Αντίθετα σημαντικό χαρακτηριστικό του νομού Μαγνησίας είναι η μείωση του δευτερογενούς και η αύξηση του πρωτογενή τομέα ιδιαίτερα την πενταετία 1991 – 1995 σε ποσοστό 129% και αύξηση της συμμετοχής του στο αντίστοιχο προϊόν της περιφέρειας από 12% το 1981 σε 27,5% το 1994.

#### Δ.6.2. Δευτερογενής τομέας

Ο δευτερογενής τομέας χαρακτηρίζεται από τη γεωγραφικά ανισομερή βιομηχανική ανάπτυξη και τη φθίνουσα συμμετοχή του στο ακαθάριστο προϊόν της Περιφέρειας. Η μεταποίηση αναπτύχθηκε κυρίως στις πόλεις της Λάρισας και του Βόλου, καθώς και κατά μήκος των σημαντικότερων οδικών αξόνων όπως είναι η εθνική οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης, η περιφερειακή οδός Λάρισας – Βόλου, σε ζώνες που ορίστηκαν από τα ΓΠΣ, ως βιοτεχνικές. Η επεξεργασία γεωργικών προϊόντων κατέχει σημαντική θέση στη μεταποίηση. Επίσης ιδιαίτερα αναπτύσσεται η επεξεργασία ξύλου, η υφαντουργία, η παραγωγή ενδυμάτων, τροφίμων, χάρτου, επεξεργασίας μετάλλων και μηχανολογικών και μηχανουργικών κατεργασιών. Οι μεγαλύτερες μονάδες (κυρίως οι μεταλλουργικές) αναπτύχθηκαν στην περιοχή του Βόλου. Οι μονάδες αυτές όμως επλήγησαν από την κρίση της δεκαετίας του 80 με αποτέλεσμα πολλές απ' αυτές να κλείσουν. Τα κυριότερα προβλήματα του δευτερογενούς τομέα

είναι η έλλειψη υποδομών, η απρογραμμάτιστη χωροθέτηση και η έλλειψη συγχρόνων μεθόδων παραγωγής.

#### Δ.6.3. Τριτογενής τομέας

Εδώ επικρατούν κυρίως η εμπορική δραστηριότητα και ο κλάδος των διαφόρων υπηρεσιών, με κυριότερες απ' αυτές τις υπηρεσίες τουριστικής εξυπηρέτησης. Το εμπόριο συγκεντρώνεται στις πρωτεύουσες των νομών και κυρίως στην Λάρισα και το Βόλο που αποτελούν εξάλλου τα σημαντικότερα εξαγωγικά κέντρα της Περιφέρειας. Κύρια εξαγωγικά προϊόντα για την Περιφέρεια είναι τα γεωργικά και τα κλωστοϋφαντουργικά. Ο τουρισμός είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος στο Ν. Μαγνησίας, λόγω των περιοχών ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς με διεθνή προβολή, όπως το Πήλιο και οι Σποράδες. Στο Ν. Λάρισας η τουριστική κίνηση συνδέεται στενά με τις εμπορικές και λοιπές τριτογενείς δραστηριότητες.

#### Δ.6.4. Τομεακή διάρθρωση της οικονομίας

Σε επίπεδο χώρας (πίνακας Δ.6.3), στην αρχή της δεκαετίας του 1970 ο πρωτογενής τομέας είχε συμμετοχή της τάξης του 19% στο ΑΕΠ, με σταθερή μείωση που παρουσίασε ιδιαίτερη ένταση λόγω των εξελίξεων στη γεωργία στη δεκαετία του 1990, τελικά το 1998 συμμετείχε μόλις κατά 7,8% στο ΑΕΠ. Ανάλογη αύξηση παρουσιάζει η συμμετοχή του τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ, η οποία από 58% το 1971 το 1998 ανήλθε στο 68,6%. Αντίθετα, ιδιαίτερες διακυμάνσεις παρουσίασε ο δευτερογενής τομέας παραγωγής. Ενώ σε όλο το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα ο δευτερογενής τομέας συμμετέχει κατά 23% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ, εντούτοις παρατηρείται σημαντική αύξηση του κατά το 1981. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι κατά την πρώτη μεταπολιτευτική περίοδο έγιναν προσπάθειες εκβιομηχανισμού της χώρας και αναδιάρθρωσης της οικονομίας με έμφαση την ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα. Παρά όμως, τα πρώτα ευοίωνα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής τελικά, και σε συνδυασμό και με τη διεθνή και ευρωπαϊκή συγκυρία, η προσπάθεια ατόνησε και από τη δεκαετία του 1990 και μετά η συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα στη διαμόρφωση του ΑΕΠ περιορίστηκε στις προ του 1981 τιμές του. (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας)

Την ίδια πορεία ακολούθησε και ο νομός Λάρισας μαζί με την πόλη της Λάρισας αφού ο δευτερογενής και τριτογενής τομέας βρίσκεται σε υψηλά ποσοστά τόσο στον νομό όσο και στον δήμο της πόλης. Σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας 27,9% επί της συνολικής απασχόλησης του δήμου καταλαμβάνει ο δευτερογενής τομέας και το 51,6% στο σύνολο του Νομού. Αντίστοιχα ο τριτογενής καταλαμβάνει το 61,6% του Δήμου 61,3% του Νομού Λάρισας. Αντίθετα ο πρωτογενής τομέας του νομού συρρικνώθηκε (4,82% επί της συνολικής απασχόλησης στο Δήμο Λάρισας και 6,03% επί της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα του Νομού Λάρισας) ακολουθώντας την φθίνουσα πορεία σε εθνικό επίπεδο. Έτσι μπορούμε να πούμε ότι ο νομός εξειδικεύεται περισσότερο στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα παραγωγής. Ωστόσο όμως ο νομός είναι η 1<sup>η</sup> παραγωγός περιοχή βαμβακιού με 18% της συνολικής παραγωγής, η 2<sup>η</sup> στην παραγωγή μήλων, σιταριού και γάλακτος με 20%, 10% και 8% αντίστοιχα, η 3<sup>η</sup> στην παραγωγή ροδάκινων με 3%, η 4<sup>η</sup> τομάτας και κρέατος με 9% και 6,4% της παραγωγής αντίστοιχα, η 5<sup>η</sup> τυριού με 5% και η 7<sup>η</sup> καπνού με 4,7% της παραγωγής το οικονομικό έτος 2001. (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας)

Όσον αφορά τον νομό Μαγνησίας<sup>18</sup>, ακολουθεί περίπου την ίδια πορεία με κάποια διαφοροποίηση. Η τελευταία έγκειται στο κύμα αποβιομηχάνισης που πλήττει τον νομό τη δεκαετία του '80. Έτσι σε όρους απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα την πρώτη δεκαετία 1971 – 1981 παρατηρείται μεγάλη αύξηση του εργατικού δυναμικού στον νομό (37,73%) ενώ τη δεύτερη '81 – '91 παρατηρείται μια γενική μείωση σε όλα τα επίπεδα (περιφερειακό, εθνικό) περίπου 10% που στον νομό όμως η μείωση είναι σχεδόν διπλάσια (19,11%). Στον τριτογενή τομέα ο νομός ακολουθεί μια αύξουσα πορεία της τάξης του 50% ανάλογη με αυτή της Θεσσαλίας 41,25%, αλλά και της χώρας 30%. Αντίθετα στη Μαγνησία, όπως και στον νομό Λάρισας ο πρωτογενής τομέας εμφανίζει μείωση των απασχολουμένων και στις δύο δεκαετίες. Συμπερασματικά την περίοδο αυτή της εικοσαετίας '71 – '91 στον νομό παρατηρείται σημαντική μείωση του πρωτογενή με αλματώδη αύξηση του τριτογενή τομέα, έχοντας υποστεί ένα ισχυρό πλήγμα του δευτερογενή τομέα. Η ίδια περίπου εικόνα<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Για περισσότερα βλέπε Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας: Αναπτυξιακή Μελέτη Μαγνησίας, 1995

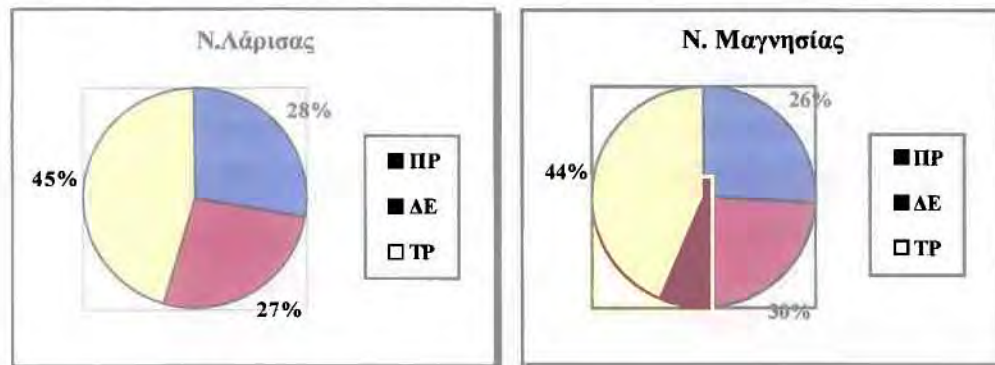
<sup>19</sup> Βλέπε «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λάρισας, 2002» και «Αναπτυξιακή Μελέτη Μαγνησίας, 1995»

παρατηρείται και στην τομεακή διάρθρωση του ΑΕΠ των δύο νομών καταλήγοντας σε παρόμοια συμπεράσματα.

Τέλος αξίζει να σταθούμε στην αλματώδη αύξηση του τριτογενή τομέα σε βάρος των υπολοίπων δύο στην περιοχή. Παρατηρείται λοιπόν μια σαφής και έντονη αύξηση του Τριτογενούς τομέα παραγωγής στους νομούς Λάρισας και Μαγνησίας σε σχέση με τον Πρωτογενή και Δευτερογενή τομέα, διαπίστωση που γίνεται φανερή τόσο στην Περιφέρεια Θεσσαλίας όσο και στο σύνολο της χώρας. Προς αυτή την κατεύθυνση της οικονομίας των δύο πόλεων συνέβαλαν, βάσει προσωπικής εμπειρίας, τρεις παράγοντες:

- ✓ Η κεντρική θέση των δύο πόλεων όσον αφορά τα οδικά δίκτυα της χώρας και η ικανοποιητική απόστασή τους από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα
- ✓ Η ανάδειξη της Λάρισας ως περιφερειακό κέντρο και η συγκέντρωση και στον Βόλο λειτουργιών περιφερειακού επιπέδου
- ✓ Η γενική τάση τριτογενοποίησης της οικονομίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο

**Διάγραμμα Δ.6.1: Ακαθάριστο Προϊόν των Νομών Λάρισας και Μαγνησίας ανά τομέα οικονομίας**



Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας

## Δ.7. Υποδομές

### Δ.7.1. Μεταφορική υποδομή

#### Δ.7.1.1. Εθνικό οδικό δίκτυο

Η κατάταξη του Εθνικού Οδικού Δικτύου της Περιφέρειας Θεσσαλίας, άρα και της περιοχής μελέτης, σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον (κατ' εφαρμογή των Προεδρικών Διαταγμάτων 347/93 και 401/93) καθορίζεται με το ΦΕΚ 30/Β/19-



1-96 και γίνεται σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρονται στα δύο παραπάνω Π.Δ., τη λειτουργική σημασία των δρόμων και τις προτάσεις των συναρμόδιων φορέων. Παρακάτω θα αναφερθούμε στην κατάταξη του οδικού δικτύου που εμπίπτει στην περιοχή έρευνας

1. Άξονας ΠΑΘΕ. Ο άξονας διέρχεται από τους νομούς Μαγνησίας και Λάρισας και σε κοντινή μάλιστα απόσταση από τα αντίστοιχα κέντρα τα οποία και ενώνονται μέσω αυτού του άξονα, ο οποίος εξυπηρετεί τον κύριο όγκο των υπεραστικών μετακινήσεων σε εθνική κλίμακα. Στο μεγαλύτερο τμήμα του ο άξονας έχει χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητοδρόμου με διαχωριστική νησίδα, τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση και βοηθητικές οδούς.
2. Το τμήμα της Ε.Ο. 13 (Λαμία - Δομοκός -Ν. Μοναστήρι - Φάρσαλα - Λάρισα - Τύρναβος - Ελασσόνα) Λάρισα – Τύρναβος – Ελασσόνα, αναβαθμίζεται με σκοπό να προσφέρει την ευκολότερη διαπεριφερειακή σύνδεση της περιοχής με τη Μακεδονία
3. Το τμήμα Λάρισα – Βόλος της Ε.Ο. 6 και 15 (Βόλος – Α.Κ. Βελεστίνο – Λάρισα – Τρίκαλα – Καλαμπάκα – Γέφυρα Μουργκάνι- Μέτσοβο –Γιάννενα – Ηγουμενίτσα και Γέφυρα Μουργκάνι-Γρεβενά) εξυπηρετεί τις ενδοπεριφερειακές συνδέσεις των δύο πόλεων μεταξύ τους και με τους υπόλοιπους οικισμούς της περιοχής έρευνας αλλά και των νομών γενικότερα. Το τμήμα του δρόμου αυτού όσον αφορά την ποιότητά του χωρίζεται σε δυο μέρη: Το ένα περιλαμβάνει τα τμήματα της οδού: από Βόλο μέχρι τον ανισόπεδο κόμβο Βελεστίνου με τον ΠΑΘΕ και από τη Λάρισα μέχρι τον ανισόπεδο κόμβο Αγιάς με τον ΠΑΘΕ. Τα τμήματα αυτά είναι αναβαθμισμένα με δυο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, με διαχωριστική νησίδα και βοηθητικές οδούς. Το υπόλοιπο μέρος της Ε.Ο. από Βελεστίνο έως τον ανισόπεδο Κόμβο της Αγιάς υπόκειται σε μικροβελτιώσεις του τύπου «μπαλώματα» διατηρώντας φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και μια σαφώς υποβαθμισμένη εικόνα σχετικά με το υπόλοιπο της οδού.
4. Το τμήμα Βόλος - Αγχίαλος - Μικροθήβες θεωρείται δευτερεύουσα σύνδεση Βόλου με την Π.Α.Θ.Ε. και αποτελεί την συντομότερη διαδρομή για σύνδεση του Βόλου με το διαμερισματικό κέντρο της Αθήνας. Η χάραξη του παρουσιάζει προβλήματα και τα γεωμετρικά του χαρακτηριστικά είναι πτωχά. Ωστόσο γίνονται κάποιες μικροβελτιώσεις.

5. Ο υπο κατασκευή περιφερειακός δρόμος του Π.Σ.Βόλου στον οποίο θα διοχετεύεται η κυκλοφορία από όλες τις εισόδους της πόλης, σε οχήματα με προορισμό το Πήλιο και τις ακτές του Παγασητικού παρακάμπτοντας το Π.Σ.Βόλου. Θα διαθέτει δυο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, με διαχωριστική νησίδα ανάμεσα στις δυο κατευθύνσεις και βοηθητικές οδούς.

#### **4.7.1.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο**

Το σιδηροδρομικό δίκτυο που εξυπηρετεί την περιοχή μελέτης τόσο στο εσωτερικό της όσο και με την Θεσσαλία αλλά και με την υπόλοιπη χώρα είναι το εξής:

1. Η κύρια σιδηροδρομική γραμμή που διατρέχει ένα τμήμα της περιοχή μελέτης είναι ο άξονας Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Ειδικότερα διέρχεται από τον νομό Λάρισας διαπερνώντας την ομώνυμη πόλη. Ο άξονας αυτός είναι υλοποιημένος με διπλή γραμμή για ταχύτητα 200χλμ/ώρα. Το έργο χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής με περίπου 38 δις.
2. Η Γραμμή Λάρισας – Βόλου, η οποία έχει διεθνές εύρος (1,44μ), λειτουργεί με πυκνά δρομολόγια προαστιακού τύπου καθώς εξυπηρετεί και όλους τους οικισμούς που βρίσκονται στην ενδιάμεση περιοχή και emπίπτουν στην περιοχή μελέτης. Η γραμμή αυτή συνδέει και την πόλη του Βόλου με τον κύριο σιδηροδρομικό άξονα Βορρά – Νότου (Αθήνας – Θεσσαλονίκης).
3. Η Γραμμή Βόλος – Καλαμπάκα της οποίας ένα τμήμα έχει διακοπεί (Βόλος – Παλαιοφάρσαλος) λόγω χαμηλής εξυπηρετήσεως τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Η σύνδεση τώρα του Βόλου με τις άλλες θεσσαλικές πόλεις γίνεται μέσω της γραμμής Λάρισας – Βόλου.
4. Η Σιδηροδρομική γραμμή Βόλου – Μηλεών. Πρόκειται για το παραδοσιακό τραινάκι του Πηλίου που επαναλειτουργεί στο τμήμα Λεχώνια-Μηλιές, εκτελώντας τουριστικά δρομολόγια μόνο το Σαββατοκύριακο. Σε ότι αφορά στο τμήμα Βόλος-Λεχώνια απομένει η ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων και των εργασιών διαπλάτυνσης στο τμήμα Αγριά- Άνω Λεχώνια.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι φόρτοι επιβατών και εμπορευμάτων του σιδηροδρομικού δικτύου για το έτος 1995

	ΤΜΗΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (τόνοι)
1	Λιανοκλάδι-Παλιοφάρσαλος	1.077.256	179.274
2	Παλιοφάρσαλος-Λάρισα	932.578	179.142
3	Παλιοφάρσαλος-Καλαμπάκα	229.246	456
4	Παλιοφάρσαλος-Βόλος	71.475	404
5	Λάρισα-Βόλος	377.339	3.221
6	Λάρισα-Πλατύ	1.066.964	271.240

Πήγη: Δ/ση Οργάνωσης και Προγραμματισμού ΟΣΕ

#### 4.7.1.3. Λιμάνια – Θαλάσσιες μεταφορές

##### 1. Λιμένας Βόλου

Το μοναδικό λιμάνι της περιοχής που εξετάζουμε και το κυριότερο της Θεσσαλίας είναι αυτό του Βόλου οι κύριες εγκαταστάσεις του οποίου είναι:

- ✓ Προσήνεμος μόλος (κυματοθραύστης). Ο προσήνεμος μόλος βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα του μυχού του όρμου.
- ✓ Κεντρική προβλήτα. Από την κεντρική προβλήτα εξυπηρετούνται κυρίως τα επιβατικά και τουριστικά σκάφη, τα Ο/Γ προς Β. Σποράδες, Α. & Ν. Αιγαίο και τα κρουαζιερόπλοια.
- ✓ Προβλήτα ΣΙΛΟ (No 1). Βρίσκεται δυτικότερα της προαναφερθείσας κεντρικής προβλήτας.
- ✓ Νηοδόχος παλαιού Λ/Χ. Εκτείνεται δυτικά της προβλήτας ΣΙΛΟ μέχρι την προβλήτα No 2.

Τα θετικά χαρακτηριστικά του λιμανιού του Βόλου είναι τα εξής:

- Η γεωγραφική του θέση είναι πλεονεκτική τόσο ως προς τον θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου όσο και ως προς τον χερσαίο Ελλαδικό χώρο (κεντροβαρική) και με τις προτεινόμενες οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις (άξονας Ηγουμενίτσας-Βόλου) η ενδοχώρα μπορεί να επεκτείνεται σε όλο το τρίγωνο Αθήνα-Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη
- Έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα να έχει σαν φυσικό προλιμένα του τον Παγασητικό κόλπο και να δημιουργεί κατάλληλες συνθήκες για την προσέλευση των πλοίων.

- Εξυπηρετεί την ευρύτερη ενδοχώρα της Θεσσαλίας η οποία παρουσιάζει μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον (Πήλιο, Μετέωρα, Σποράδες)
- Η προβλεπόμενη δημιουργία Ελεύθερης Αποθήκης με προοπτική να επεκταθεί σε Ελεύθερη Εμπορευματική Ζώνη αποτελεί ένα πρόσθετο συγκριτικό πλεονέκτημα για την προσέλκυση νέων γραμμών ναυσιπλοΐας (κυρίως μικρών αποστάσεων για προορισμούς τρίτων μη Κοινοτικών χωρών)

Υπάρχουν όμως και αρκετοί παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την λειτουργία και ελκυστικότητα του λιμένα όπως:

- Η ύπαρξη σε σχετικά μικρή απόσταση των δύο μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας (Πειραιά, Θεσσαλονίκη) που είναι και ο τελικός προορισμός του 75% των φορτίων.
- Η μείωση της οικονομικότητας της ενδοχώρας (φθίνουσα) λόγω μείωσης των βιομηχανικών μονάδων στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Παράλληλα παρατηρείται τάση αυτονόμησης αρκετών βιομηχανιών και επιχειρήσεων που διαθέτουν θαλάσσιο μέτωπο στις εγκαταστάσεις τους και τείνουν να διακινούν τα φορτία τους από ιδιωτικές εγκαταστάσεις (π.χ. ΑΓΕΤ).

Όσον αφορά στο δίκτυο των ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων (πίνακας Δ.7.1.3, Παράρτημα) του Νομού Μαγνησίας υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια με οχηματαγωγά πλοία (F/B) στη γραμμή Βόλου-Β.Σποράδων με εποχιακή διακύμανση. Υπάρχουν τέλος και τα υδροπτέρυγα (ιπτάμενα δελφίνια) στις ίδιες διαδρομές (επιπλέον συνδέσεις με Εύβοια, Αγ. Κων/νο, Θεσ/νίκη - Αγ. Ιωάννης)τα οποία εμφανίζουν αυξανόμενη κίνηση τα τελευταία χρόνια, λόγω μεγάλης ταχύτητας κίνησης και μειωμένων χρόνων διαδρομής.

#### **4.7.1.4 Αεροδρόμια**

Στην περιοχή έρευνας λειτουργούν 3 αεροδρόμια:

- Αεροδρόμιο Ν.Αγχιάλου: Είναι στρατιωτικό κατά κύριο λόγο αλλά εξυπηρετεί και πολιτικές πτήσεις. Πρόκειται για την ΙΙΙΠ.Μ το οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί από το ΓΕΑ για την εξυπηρέτηση πολιτικών πτήσεων. Περιλαμβάνει κτίρια για την εξυπηρέτηση των πελατών αλλά έχει κοινό

διάδρομο προσγείωσης. Παρουσιάζει μεγάλη κίνηση τους μήνες Μάιο με Οκτώβριο για την εξυπηρέτηση τουριστών και τον υπόλοιπο καιρό εξυπηρετεί νοσοκομειακές και ιδιωτικές πτήσεις. Μπορεί να εξυπηρετήσει αεροσκάφη μέχρι του μεγέθους Boeing 757. Βρίσκεται σε απόσταση 20χλμ από το Βόλο.

- Αεροδρόμιο Λάρισας. Πρόκειται για στρατιωτικό αεροδρόμιο που κατά το παρελθόν εξυπηρετούσε πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας (γραμμές Εσωτερικού της Ολυμπιακής). Η ΥΠΑ το θεωρεί σαν υπάρχον πολιτικό του οποίου έχει ανασταλεί η λειτουργία λόγω περιορισμένης ζήτησης.
- Αεροδρόμιο Στεφανοβικείου: Πρόκειται για αεροδρόμιο της αεροπορίας στρατού (ελικόπτερα)

## Δ.7.2. Αστικές υποδομές

### Δ.7.2.1. Οδικό δίκτυο

#### Λάρισα

Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού κατά τις δεκαετίες του '60 και '70 σε συνδυασμό με την άναρχη δόμηση, την μεγάλη ανοικοδόμηση και την έλλειψη χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού οδήγησαν στην δημιουργία ενός συστήματος δρόμων στενών με κυμαινόμενα πλάτη καθιστώντας το μη λειτουργικό. Αυτό αποτελούσε και αποτελεί ένα σημαντικό μειονέκτημα της πόλης σε συνδυασμό με το ακτινωτό σύστημα των δρόμων που εμποδίζει τις διαμπερείς κινήσεις μέσα στην πόλη. Η μεγάλη αύξηση του πληθυσμού και η μεγάλη ζήτηση των υπηρεσιών του κέντρου, σε συνδυασμό με την έλλειψη ολοκληρωμένης περιφερειακής οδού και ενός δακτυλίου ώστε να αποφεύγεται ο κυκλοφοριακός φόρτος στο κέντρο, καθιστούν το κυκλοφοριακό ένα από τα κυριότερα και δυσεπίλυτα προβλήματα της πόλης. Επίσης η στενή διατομή των δρόμων της πόλης εμποδίζουν στον σχεδιασμό ενός εκτεταμένου συστήματος ποδηλατοδρόμων με τα απαραίτητα πλάτη και σηματοδοτούμενους κόμβους για ποδηλάτες. (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας)

#### Βόλος

Το κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης του Βόλου χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι η πόλη έχει μόνο μια είσοδο επικοινωνίας με την υπόλοιπη Ελλάδα, σε αντίθεση με

την πόλη της Λάρισας, η οποία έχει πολλές. Δηλαδή η εθνική οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης, η περιφερειακή οδός Λάρισας – Βόλου και η οδός Αθηνών καταλήγουν σε μία μόνο είσοδο (Πανταζής, Παπαδόπουλος, 1995). Αυτό σημαίνει ότι η συγκεκριμένη οδός επωμίζεται το σύνολο της οδικής κίνησης από άλλες περιοχές της Ελλάδας, γεγονός που δημιουργεί πολλά προβλήματα όσον αφορά τον κυκλοφοριακό φόρτο της περιοχής και την ευκολία μετακίνησης στην πόλη. Μόνο η περιοχή του Πηλίου πραγματοποιείται από δύο άλλες εισόδους (Ιωλκού, οδό Βόλου – Αγριάς) που διαπερνούν κάθετα και οριζόντια, αντίστοιχα, τον ιστό της πόλης.

Εξαιτίας του υποδάμειου συστήματος στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου του δήμου Βόλου παρατηρείται μια διάχυση των κεντρικών λειτουργιών σε μια εκτεταμένη περιοχή κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων της πόλης (Δημητριάδος, Ιάσονος, Κ.Καρτάλη, Βενιζέλου) (Πανταζής, Παπαδόπουλος, 1995). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπερτονίζεται ο οδικός διάδρομος που διατρέχει κατά μήκος την πόλη, να αυξάνεται το μέσο μήκος αστικής μετακίνησης και να αυξάνεται επομένως κατά πολύ ο μέσος κυκλοφοριακός φόρτος της πόλης. Το πρόβλημα αυτό της ταινιοειδούς διάταξης γίνεται περισσότερο εμφανές αν επισημάνουμε το γεγονός ότι ο διάδρομος αυτός τροφοδοτείται από το δυτικό του άκρο από όλη την κεντρική και ηπειρωτική Ελλάδα και από τα ανατολικό άκρο, από και προς τις ακτές του Πηλίου. Αυτό σημαίνει ότι επιβαρύνεται σε μεγάλο βαθμό ο κυκλοφοριακός φόρτος στο κέντρο λόγω διερχόμενων μετακινήσεων. (Ε.Π.Α.: Γ.Π.Σ Π.Σ. Βόλου, Α' Φάση, 1984)

Στο σημείο αυτό είναι έντονη η απουσία μιας περιφερειακής οδού, έτσι ώστε ο διερχόμενος κυκλοφοριακός φόρτος που κατευθύνεται προς το Πήλιο, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες αλλά και τους χειμερινούς κυκλοφοριακής αιχμής, να μην διοχετεύεται από τους παραπάνω άξονες. Τη λειτουργία του περιφερειακού δρόμου εν μέρει εξυπηρετούν μέχρι σήμερα οι οδοί Παγασών και Αναλήψεως από τις οποίες εκτός από τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα, διέρχονται φορτηγά κάθε είδους με αποτέλεσμα να κρίνονται αναποτελεσματικές αν λάβουμε υπ' όψη μας και την στενότητα του δρόμου, δεδομένης της παράνομης παράδιας στάσης και στάθμευσης κατά τη διάρκεια της μέρας, λόγω αστικών λειτουργιών που αναπτύσσονται κατά μήκος των παραπάνω οδών. Ωστόσο είναι υπό κατασκευή ο Περιφερειακός δρόμος του Βόλου, τα χαρακτηριστικά του οποίου αναφέρθηκαν συνοπτικά παραπάνω, και

αναμένεται να ολοκληρωθεί το τμήμα μέχρι τον λόφο της Γορίτσας έως τις αρχές του 2005, σύμφωνα με δηλώσεις του γ.γ. της Περιφέρειας στον τοπικό Τύπο.

#### ***4.7.2.2. Τηλεπικοινωνίες***

Σύμφωνα με στοιχεία του Περιφερειακού Γραφείου του ΟΤΕ στη Λάρισα, η πόλη καλύπτεται πλήρως με αναλογικές τηλεφωνικές συνδέσεις, ενώ αλματώδη αύξηση παρουσιάζουν οι συνδέσεις ISDN. Υπάρχει επίσης μια αυξανόμενη τάση χρησιμοποίησης νέων τεχνολογιών. Η ίδια εικόνα παρατηρείται και για την πόλη του Βόλου, όπου το παράρτημα του ΟΤΕ στον νομό δραστηριοποιείται για την προώθηση νέων υπηρεσιών που παρέχει ο Οργανισμός (Hellaspack, Hellascom). Ήδη παρέχονται πολλαπλές υπηρεσίες με υψηλές ταχύτητες μετάδοσης και χαμηλό κόστος μέσω μίσθωσης κυκλώματος ISDN (ψηφιακού δικτύου ολοκληρωμένων υπηρεσιών). Στις δυνατότητες που παρέχονται περιλαμβάνεται και αυτή των τηλεδιασκέψεων (Videoconference). Η Τηλεδιάσκεψη δίνει τη δυνατότητα στους χρήστες της να επικοινωνούν μεταξύ τους ζωντανά μέσω ήχου και εικόνας ανεξάρτητα από τη μεταξύ τους απόσταση. Στο τομέα της κινητής τηλεφωνίας σε όλη την περιοχή μελέτης καλύπτεται από τις τρεις εταιρείες που λειτουργούν στη Χώρα (TIM, VODAFON, COSMOTE) ενώ ο ΟΤΕ έχει εγκαταστήσει το σύστημα DCS-1800 που θεωρείται από τα πλέον προηγμένα.

#### ***4.7.2.3. Ενεργειακά δίκτυα***

Όσον αφορά στα δίκτυα ενέργειας, η Λάρισα διατρέχεται από το δίκτυο υψηλής τάσης της ΔΕΗ, η οποία διατηρεί και υποσταθμό μέσα στην πόλη. Επίσης, ο κεντρικός αγωγός φυσικού αερίου περνάει στα όρια του Δήμου Λάρισας, ενώ εδώ εδρεύει και η Εταιρεία Παροχής Αερίου Θεσσαλίας. Έχουν ολοκληρωθεί τα έργα υποδομής του δικτύου μέσης πίεσης εντός της πόλης, ενώ οι πυκνώσεις του δικτύου σε επίπεδο καταναλωτών γίνονται σύμφωνα με τις αιτήσεις που κατατίθενται στην εταιρεία. Ο Δήμος συμμετέχει στην ΕΠΑ Θεσσαλίας με τη Δημοτική Επιχείρηση Φυσικού Αερίου Λάρισας (ΔΕΦΑΛ), η οποία ιδρύθηκε το 1994, με σκοπό τη διαχείριση του φυσικού αερίου για την πόλη της Λάρισας. (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας).

Ο Βόλος τροφοδοτείται από δύο υποσταθμούς που βρίσκονται στην Ν.Ιωνία και στην Άλλη Μεριά από τους οποίους διέρχονται γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας 150 KV. Η ηλεκτρική ενέργεια προέρχεται από το δίκτυο υψηλής τάσης (400KV) που διέρχεται από κεντρικό υποσταθμό της Λάρισας. Όσον αφορά το δίκτυο φυσικού αερίου μέσα στην πόλη του Βόλου, η κατάσταση είναι ανάλογη με αυτή της Λάρισας. Ο Βόλος τροφοδοτείται με φυσικό αέριο μέσω μιας διακλάδωσης του αγωγού υψηλής πίεσης που διέρχεται από τη Λάρισα. Έχει ολοκληρωθεί το δίκτυο μέσης πίεσης και στην πόλη του Βόλου. Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας δεν έχουν εκμεταλλευτεί ακόμη στην περιοχή.

#### **4.7.2.4 Ύδρευση - Αποχέτευση**

##### Λάρισα

Η ευρύτερη περιοχή της Λάρισας υδρεύεται από τον ποταμό Πηνειό, από γεωτρήσεις και από πηγές. Ειδικότερα οι οικισμοί που υδρεύονται από τον Πηνειό (Λάρισα, Κουλούρι, Μελισσοχώρι), φτάνει στους τελευταίους μέσω εσωτερικού δικτύου της Λάρισας και αφού έχει περάσει τη διαδικασία καθαρισμού από τις εγκαταστάσεις των διωλιστηρίων. Η πόλη της Λάρισας έχει εσωτερικό δίκτυο το οποίο χρονολογείται από το 1930 το οποίο συνεχώς επεκτείνεται<sup>20</sup>, ανάλογα με τις ανάγκες και την ζήτηση των πολιτών. Έτσι το δίκτυο ύδρευσης της πόλης είναι ικανοποιητικό. Το ποσοστό εξυπηρέτησης αγγίζει το 100%. Οι υπόλοιποι οικισμοί της ευρύτερης περιοχής της Λάρισας υδρεύονται μέσω πηγών και γεωτρήσεων. (Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1984)

Μέχρι πρόσφατα οι τελευταίοι δεν αντιμετώπιζαν ιδιαίτερα προβλήματα σχετικά με την ύδρευση αλλά και την ποιότητα του νερού. Το πρόβλημα όμως της εξαντλητικής άρδευσης και της επίσης υπερβολικής χρήσης λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων στους οικισμούς της πεδιάδας, έχει εμφανιστεί σε πολλούς οικισμούς με τη μορφή μόλυνσης του νερού (π.χ. δ.δ.Πλατυκάμπου).

<sup>20</sup> Η έλλειψη αρχικού προγραμματισμού και σχεδιασμού προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της πόλης για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα στο μέλλον, έχει ως αποτέλεσμα μια αέναη διαδικασία ανανέωσης του δικτύου επιβαρύνοντας ακόμη περισσότερο την κίνηση στην πόλη υποβαθμίζοντας συνεχώς τους ήδη υπάρχοντες δρόμους.



Η ευρύτερη περιοχή της Λάρισας παρουσιάζει προβλήματα όσον αφορά την αποχέτευση των ομβρίων λόγω της επιπεδότητας του εδάφους της. Οι μικρές κλίσεις των διαφόρων υδατορεμάτων και ποταμών συντελούν στην αργή απαγωγή των υδάτων σε περιόδους υψηλών βροχοπτώσεων. Για την αποφυγή πλημμύρων έχουν δημιουργηθεί αναχώματα στα υδατορέματα καθώς και στην κοίτη του Πηνειού. Οι διάφοροι αγροτικοί οικισμοί της περιοχής δεν έχουν υδατορέματα και όσοι έχουν αυτά είναι υποτυπώδη με εμπειρικές κατασκευές, ώστε να ανταποκρίνονται στις συνήθεις βροχοπτώσεις. Ωστόσο στην πόλη της Λάρισας ελάχιστα προβλήματα υπάρχουν στην αποχέτευση των ομβρίων αλλά και των ακαθάρτων αφού το ολοκληρωμένο δίκτυο ομβρίων και ακαθάρτων καλύπτει το 70% της πόλης, ενώ τα έργα για την πλήρη κάλυψη της πόλης βρίσκονται σε διαδικασία υλοποίησης. Αποχετευτικό δίκτυο επίσης διαθέτει και ο Τύρναβος. Η αποχέτευση των ακαθάρτων στους υπόλοιπους οικισμούς της ευρύτερης περιοχής της πόλης γίνεται με βόθρους, χωρίς σημαντικά προβλήματα μέχρι στιγμής, απειλώντας όμως τον υπόγειο υδροφόρο.

Στη Λάρισα λειτουργεί τριτοβάθμια Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων από το 1989, σε θέση που βρίσκεται βόρεια της πόλης παραπλεύρως της κοίτης του Πηνειού και εντός σχεδίου πόλης. Η μονάδα δέχεται και επεξεργάζεται, εκτός από τα αστικά λύματα και ένα ποσοστό των βιομηχανικών λυμάτων της περιοχής. Ο τελικός αποδέκτης των επεξεργασμένων λυμάτων είναι ο ποταμός Πηνειός ενώ της παραγόμενης και επεξεργασμένης ιλύος ο χώρος διάθεσης απορριμμάτων Λάρισας.

### Βόλος

Η ευρύτερη περιοχή του Βόλου όσον αφορά την ύδρευση είναι περισσότερο ευαίσθητη λόγω της μείωσης της πίεσης του γλυκού νερού έναντι του θαλασσινού, εξαιτίας των πολλών γεωτρήσεων στο πεδινό κυρίως τμήμα, με αποτέλεσμα την σταδιακή υφαλμύρωση των υπόγειων υδάτων. Από χημικές αναλύσεις των νερών προέκυψε ότι σε ορισμένες περιοχές υπάρχει αυξημένη συγκέντρωση αλάτων και χλωριόντων. Ωστόσο παρά τα παραπάνω προβλήματα που παρατηρούνται στην ευρύτερη περιοχή το δίκτυο ύδρευσης ικανοποιεί τις υπάρχουσες ανάγκες των κατοίκων, δεδομένου ότι υπάρχουν και τα άφθονα νερά του Πηλίου και μπορούν να αντληθούν ορισμένες ποσότητες νερού για τις ανάγκες της ύδρευσης τόσο της πόλης του Βόλου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής του.

Στο Π.Σ. Βόλου λειτουργεί ολοκληρωμένο σύστημα αποχέτευσης στο οποίο διοχετεύονται όλα τα οικιακά και βιομηχανικά απόβλητα και το οποίο θα διέρχεται από τον βιολογικό καθαρισμό στην τοποθεσία Μπουρμπουλήθρα. Οι υπόλοιποι οικισμοί της περιοχής εξυπηρετούνται ακόμη με βόθρους, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις είναι απορροφητικοί και αποτελούν κίνδυνο για την μόλυνση των υπόγειων υδάτων.

#### **4.7.2.5. Διαχείριση Απορριμμάτων**

Στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής μελέτης τα απορρίμματα καταλήγουν σε χωματερές ενώ Χώροι Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) υπάρχουν μόνο στις πόλεις Βόλου και Λάρισας. Στη Λάρισα ο ΧΥΤΑ βρίσκεται στην τοποθεσία Μαυρότοπο μεταξύ Μαυρόλιθου και Γυρτώνης και τέθηκε σε λειτουργία το Φεβρουάριο του 1998. Με το προτεινόμενο σύστημα διαχείρισης γίνεται ολοκληρωμένη ανάκτηση υλικών και ενέργειας από τα αστικά απορρίμματα. Στο Βόλο, βόρεια της Βιομηχανικής Περιοχής, λειτουργούσε εδώ και 18 περίπου χρόνια οργανωμένος Χώρος Διάθεσης Απορριμμάτων (ΧΔΑ), έκτασης περίπου 40 στεμμάτων, που εξυπηρετούσε την πλειοψηφία των οικισμών του ηπειρωτικού τμήματος του νομού Μαγνησίας. Ο παλιός αυτός ΧΔΑ δεν διέθετε στεγάνωση για την προστασία από ρύπανση του υπόγειου ορίζοντα. Σήμερα λειτουργεί ΧΥΤΑ παραπλεύρως του παλαιού ΧΔΑ, ο οποίος λειτουργεί ικανοποιητικά.

#### **Δ.7.3. Άλλες Υποδομές**

##### Έργα γεωργικής υποδομής

##### **1. Δημιουργία ταμιευτήρα Κάρλας**

Ο ταμιευτήρας Κάρλας, σύμφωνα με την μελέτη των έργων θα συμβάλλει:

- Στην αποκατάσταση του οικοσυστήματος της αποξηραθείσας λίμνης Κάρλας
- Στην ανάσχεση των πλημμυρικών φαινομένων
- Στην εξυγίανση των εδαφών της περιοχής
- Στην εξασφάλιση υδατικών πόρων για τις ανάγκες άρδευσης. Της πεδιάδος.

- Στην βελτίωση της ποιότητας των νερών που στραγγίζουν από τις καλλιεργούμενες εκτάσεις και καταλήγουν στον Παγασητικό.

Για την τροφοδότηση του Ταμιευτήρα Κάρλας εκτός από τα νερά της λεκάνης απορροής θα ανυψώνονται ποσότητες νερών από τον ποταμό Πηνειό, κυρίως από τις χειμερινές παροχές του.

## 2. Αρδευτικό δίκτυο Πλατύκαμπου – Κάρλας

Υδροδοτείται από τον ποταμό Πηνειό, του οποίου η παροχή μηδενίζεται πολλές φορές το καλοκαίρι, οπότε καταβάλλονται τεράστιες προσπάθειες εξεύρεσης αρδευτικού νερού, είτε από το φράγμα Ταυρωπού είτε από πρόχειρα χωμάτινα φράγματα στην κοίτη του ποταμού και σε κύριους συλλεκτήρες του έργου, είτε τέλος από μικρούς χωμάτινους ταμιευτήρες εκτός της κοίτης Πηνειού και Συλλεκτήρων, που γεμίζουν τη χειμερινή περίοδο από τα πλημμυρικά νερά του Πηνειού.

## 3. Ιδιωτικές γεωτρήσεις

Λειτουργεί μεγάλος αριθμός ιδιωτικών γεωτρήσεων διαφόρων διαμέτρων, βάθους και παροχής. Είναι διασκορπισμένες σε όλη την αρδεύσιμη έκταση.

## 4. Πρόχειρες αντλήσεις επιφανειακών νερών

Στην κατηγορία αυτή μπορούν να συμπεριληφθούν οι αντλήσεις που γίνονται από τους μικρούς ταμιευτήρες, που κατασκεύασαν οι τοπικές ΥΕΒ, κοντά σε κύριες τάφρους ή κατακλυζόμενες περιοχές στους νομούς Λάρισας και Μαγνησίας.

## **Δ.8. Πολεοδομικοί χώροι – Πολεοδομικές ενότητες**

### Λάρισα

Τα κύρια χαρακτηριστικά του σημερινού πολεοδομικού ιστού της Λάρισας, όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο είναι τα εξής:

- Ο αστικός χώρος της πόλης προήλθε κυρίως από την αυθαίρετη δόμηση, εξαιτίας της ραγδαίας αύξησης του πληθυσμού σε συνδυασμό με την

απουσία πολεοδομικού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα την άναρχη επέκταση της πόλης

- Μη ορθολογική οργάνωση του πολεοδομικού ιστού λόγω της προϋπάρχουσας ρυμοτομίας του οθωμανικού αστικού ιστού σε συνδυασμό με την έλλειψη αναμορφώσεων για την αντιμετώπιση νέων αναγκών
- Ελάχιστα παραδοσιακά χαρακτηριστικά, λόγω της εξάλειψης παλαιότερων μνημείων ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής
- Η οργάνωση των χρήσεων γης ακολουθεί το πρότυπο των περισσότερων ελληνικών πόλεων όπου στον κεντρικό πυρήνα του ιστού της πόλης βρίσκονται οι κεντρικές λειτουργίες και υπηρεσίες και στην περίμετρο αυτών ξεκινούν οι περιοχές κατοικίας
- Ως αποτέλεσμα των παραπάνω είναι οι βασικές αρτηρίες του αστικού ιστού της πόλης να ακολουθούν το ακτινωτό πρότυπο δημιουργώντας προβλήματα στη διαμπερή κίνηση των οχημάτων

Όσον αφορά την υποδιαίρεση της πόλης σε συνοικίες προκύπτει από τους υφιστάμενους ισχυρούς φραγμούς (παλαιά κοίτη Πηνειού, σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, κύριες αρτηρίες, στρατόπεδα κ.α.) και από τα όρια των ενοριών και τα όρια των σχολικών τομέων δημοτικής και μέσης εκπαίδευσης. Έτσι στις κεντρικές συνοικίες της πόλης (συνοικίες Αγίου Αχιλλείου και Αγίου Νικολάου) βρίσκεται το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης (ΝΑΛ, Δημαρχείο, Δικαστικό Μέγαρο, κλπ), καθώς και μεγάλο μέρος του πληθυσμού της. Περιμετρικά αυτού του ‘πυρήνα’ της πόλης βρίσκονται οι συνοικίες Αγίου Αθανασίου, Αγίου Κωνσταντίνου και Αγίων Σαράντα, που αποτελούν τον ευρύτερο κεντρικό τομέα της πόλης.

Απέναντι από τη συνοικία του Αγίου Αχιλλείου, βρίσκονται οι συνοικίες Αμπελοκήπων, Ιπποκράτη και Παπασταύρου. Η περιοχή ορίζεται τόσο από φυσικά όσο και από ‘τεχνητά’ όρια. Αυτά είναι το ποτάμι και τα αναχώματα. Η περιοχή διασχίζεται από την Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης, ενώ εδώ βρίσκεται το γήπεδο Αλκαζάρ της τοπικής ποδοσφαιρικής ομάδας.

Στο βόρειο άκρο της πόλης βρίσκεται η συνοικία της Νέας Σμύρνης, που είναι μια από τις μεγαλύτερες σε έκταση συνοικίες και η κύρια αρτηρία της, η οδός

Σωκράτους, αποτελεί μια από τις κύριες εισόδους της πόλης. Στο βόρειο άκρο της συνοικίας, κοντά στο όριο του σχεδίου πόλης, στεγάζεται η Περιφέρεια Θεσσαλίας.

Στο ανατολικό τμήμα της Λάρισας βρίσκονται οι συνοικίες Αγίου Γεωργίου, Λαχανοκήπων, Σταθμού και Χαραυγής. Στη συνοικία Σταθμού βρίσκεται ο επιβατικός σταθμός του Ο.Σ.Ε. και μεγάλη έκταση του Οργανισμού, ενώ στη Χαραυγή υπάρχουν σημαντικής έκτασης στρατιωτικές εγκαταστάσεις (Π.Ε.Β.).

Στο νότιο μέρος της πόλης βρίσκονται οι συνοικίες Πυροβολικών και Αβέρωφ, σε γειτνίαση με το στρατόπεδο Μπουγά. Στις συνοικίες αυτές βρίσκονται σημαντικές εκτάσεις του Υπουργείου Γεωργίας (Ι.Κ.Φ.Β., ΕΘ.Ι.Α.Γ.Ε.), οι οποίες χρησιμοποιούνται σε πολύ μικρό ποσοστό από τις υπηρεσίες αυτές.

Στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης βρίσκονται οι συνοικίες Ανθούπολης, Ηπειρώτικων, Νέας Πολιτείας και Νεράιδας. Ο ΟΣΕ καταλαμβάνει σημαντική έκταση στην περιοχή, λόγω των σιδηροδρομικών γραμμών που εκτείνονται κατά μήκος των συνοικιών, καθώς και των χώρων του μηχανοστασίου και του εμπορευματικού σταθμού. Στη συνοικία της Ανθούπολης βρίσκονται το παλιό (χριστιανικό) νεκροταφείο της Λάρισας, το στρατιωτικό νεκροταφείο και το εβραϊκό νεκροταφείο, ενώ στη Νέα Πολιτεία υπάρχει συγκρότημα αποθηκών με σημαντική έκταση, ιδιοκτησίας της Αγροτικής Τράπεζας.

Στο δυτικό μέρος της Λάρισας βρίσκονται οι συνοικίες Αγίου Θωμά, Λιβαδακίου, Νεάπολης και Φιλιππούπολης. Στη συνοικία Λιβαδακίου βρίσκεται ο υποσταθμός της ΔΕΗ, ενώ το δυτικό τμήμα της πόλης διασχίζει το δίκτυο μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος υψηλής τάσης.

Τέλος, στην περιοχή του Μεζούρλου βρίσκονται σημαντικές υποδομές υγείας, εκπαίδευσης, πολιτισμού και διοίκησης. Συγκεκριμένα, εκεί βρίσκεται το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας, οι εγκαταστάσεις του Τ.Ε.Ι. και του Ι.Ε.Κ., το υπό κατασκευή Αρχαιολογικό – Βυζαντινό Μουσείο Λάρισας και οι Φυλακές Λάρισας. Είναι φανερό πώς οι Φυλακές είναι σε απόλυτη ασυμβατότητα με τις υπόλοιπες χρήσεις και ειδικότερα με τις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις των Ι.Ε.Κ. και Τ.Ε.Ι., με τις οποίες είναι σε άμεση γειτνίαση.

## Βόλος

Τα κύρια πολεοδομικά προβλήματα που παρατηρούνται στο Π.Σ.Βόλου είναι τα εξής:

- Διάχυση του οικισμού, σχετική διασπορά βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων και έλλειψη ιεραρχικού δικτύου της πόλης
- Οι υψηλές πυκνότητες στο κέντρο της πόλης σε συνδυασμό με την συνεχόμενη αύξηση των Ι.Χ, δημιουργούν έντονα προβλήματα στάθμευσης.
- Η ασυνέχεια του πολεοδομικού ιστού που προκαλείται από την ύπαρξη της σιδηροδρομικής γραμμής και τους χείμαρρους της πόλης.
- Περιβαλλοντικά προβλήματα στην περιοχή του Π.Σ. λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης των εργοστασίων στη ΒΙ.ΠΕ. και κυρίως των εγκαταστάσεων της ΑΓΕΤ.
- Οχλήσεις επίσης προκαλούνται από τη διέλευση μέσα από την πόλη διερχομένων τροχοφόρων από και προς το Πήλιο και ιδίως φορτηγών οχημάτων, που οφείλεται στην έλλειψη της ήδη υπο κατασκευή, περιφερειακής οδού
- Αισθητική ρύπανση που προκαλείται από τα εγκαταλειμμένα εργοστάσια και τις παλιές αποθήκες μέσα στον ιστό της πόλης

Το Π.Σ.Βόλου αποτελείται, όπως έχει ήδη αναφερθεί από τους δήμους Βόλου, Ν.Ιωνίας, Ιωλκού. Το Π.Σ.Βόλου είναι ένα από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα αστικά και βιομηχανικά κέντρα της Ελλάδας. Λόγω της κεντρικής θέσης του στο δίκτυο της χώρας, το υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον, την ΒΙ.ΠΕ και την έξοδο προς τον Παγασητικό Κόλπο η ανάπτυξή του είναι σημαντική για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής. (Αναπτυξιακό Σχέδιο Μαγνησίας)

Στο Π.Σ. περιλαμβάνονται τρεις δήμοι: Βόλου μαζί με τους οικισμούς Αγ.Παρασκευής, Αγ. Γεωργίου, Ν.Παγασών, Δημητριάδας, τον δήμο Ν.Ιωνίας μαζί με τους οικισμούς Μελισσιάτικα και Φυτόκο και τον δήμο Ιωλκού που δημιουργήθηκε από την συνένωση των κοινοτήτων Αγ.Ονούφριου, Ανακασιάς και Άνω Βόλου.

Στις κεντρικές συνοικίες της πόλης (Μεταμόρφωση, Αγ.Νικολάου) στο τμήμα που βρίσκεται κοντά στο παραλιακό μέτωπο και κοντά στις κεντρικές οδούς τη πόλης (Ιάσονος, Δημητριάδος, Βενιζέλου, Καρτάλη) συγκεντρώνονται όλες οι κεντρικές

λειτουργίες και υπηρεσίες της πόλης. Στις συνοικίες αυτές βρίσκεται ο κύριος όγκος εμπορικών καταστημάτων, των καταστημάτων διασκέδασης και ψυχαγωγίας. Επίσης εδώ βρίσκεται το κεντρικό κατάστημα του ΟΤΕ, ΕΛΤΑ καθώς και η διοίκηση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας μαζί με τα τμήματα ανθρωπιστικών και οικονομικών επιστημών. Βόρεια της περιοχής του Αγ.Νικολάου βρίσκεται η συνοικία της Ανάλυσης. Στην περιοχή υπάρχουν καταστήματα αλλά κυριαρχεί η κατοικία. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια έχουν επεκταθεί προς την περιοχή κεντρικές λειτουργίες της πόλης.

Εκατέρωθεν αυτών των συνοικιών βρίσκονται οι συνοικίες Επτά Πλατάνια – Οξυγόνο δυτικά και η συνοικία του Αγ. Κωνσταντίνου ανατολικά. Στην πρώτη βρίσκεται ο Σταθμός του ΟΣΕ, το αναπαλαιωμένο συγκρότημα Μουρτζούκου το οποίο φιλοξενεί τώρα τα γραφεία της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και το κτίριο Σπίρερ. Στη συνοικία του Αγ. Κωνσταντίνου. Εδώ χωροθετείται το Αχιλοπούλλειο νοσοκομείο του Βόλου, το υψηλής ποιότητας ξενοδοχείο «Ξενία», το πάρκο του Αναύρου που εκτείνεται από τον Ναό του Αγ. Κωνσταντίνου έως τον Άναυρο. Την περιοχή διασχίζει η οδός Πολυμέρη, η οποία αποτελεί ο κεντρικός άξονας εισόδου και εξόδου από την πόλη προς τα παράλια του Πηλίου εντός του Παγασητικού.

Βόρεια της προαναφερθείσας περιοχής, η οποία θεωρείται ως η κεντρική περιοχή του Π.Σ.Βόλου, βρίσκονται οι συνοικίες Χιλιάδου, Αγ. Βασίλειος και Αγ. Γεώργιος, οι οποίες περικλείονται ανατολικά και δυτικά από τους χείμαρρους Άναυρο και Κραυσίδωνα αντίστοιχα και νότια από την οδό Αναλήψεως σε όλο το μήκος της. Η περιοχή καλύπτεται κυρίως από κατοικία. Επίσης διέρχονται από την περιοχή του Αγ. Βασιλείου οι δύο κεντρικοί άξονες εισόδου και εξόδου της πόλης προς τα ορεινά χωριά του Πηλίου (Βενιζέλου, Καρτάλη).

Εκατέρωθεν των δύο χειμάρρων της πόλης βρίσκονται δυτικά ο δήμος Ν. Ιωνίας και οι συνοικίες Αγ. Ανάργυροι και Νεάπολη και ανατολικά η συνοικία της Ν.Δημητριάδας. Ο δήμος Ν.Ιωνίας διαχωρίζεται από το υπόλοιπο Π.Σ.Βόλου από τον χείμαρρο Κραυσίδωνα και από τις σιδηροδρομικές γραμμές που διασχίζουν το Π.Σ. Βόλου. Οι κύριες οδοί του δήμου είναι η λεωφόρος Ειρήνης, η οδός Αναπαύσεως, οι οποίες συνδέουν τη Ν.Ιωνία με το κέντρο του Βόλου και η οδός Μαιάνδρου και Μπότσαρη οι οποίες αποτελούν την είσοδο και την έξοδο του δήμου από το Π.Σ.

μέσω της οδού Λαρίσης. Στη Ν.Ιωνία βρίσκεται το Στρατόπεδο Γεωργούλα, το οποίο συνορεύει με τις αθλητικές εγκαταστάσεις και το ανοιχτό θέατρο του δήμου. Στο τέλος της οδού Αναπαύσεως βρίσκεται το εβραϊκό και το δημοτικό νεκροταφείο και γύρω από την περιοχή αναπτύσσεται κατοικία χρήσεις οι οποίες είναι ασύμβατες μεταξύ τους. Οι εμπορικές δραστηριότητες και υπηρεσίες του δήμου είναι εγκατεστημένες κυρίως επάνω στις βασικές οδούς που προαναφέρθηκαν. Η Ν.Ιωνία κατοικείται κυρίως από πρόσφυγες, κάτι το οποίο φαίνεται από την ρυμοτομία, την αρχιτεκτονική και το μέγεθος των κατοικιών, αλλά και των οικοδομικών τετραγώνων. Η μορφή αυτή σήμερα είναι περιορισμένη σε μια περιοχή που περικλείεται από τις βασικές οδούς και τον Κραυσίδωνα.

Νοτιότερα εκατέρωθεν της σιδηροδρομικής γραμμής αναπτύσσονται οι συνοικίες Αγ.Ανάργυροι και Νεάπολη, οι οποίες καλύπτονται κυρίως από κατοικία. Στην συνοικία της Νεάπολης βρίσκεται και ο Βιολογικός καθαρισμός του Π.Σ.Βόλου, στη θέση Μπουρμπουλίθρα. Από τις συνοικίες αυτές διέρχονται οι δύο οδοί που αποτελούν τις εισόδους και εξόδους του Π.Σ. προς την υπόλοιπη Ελλάδα (οδός Λαρίσης, Λεωφόρος Αθηνών).

Στην ανατολική πλευρά του πολεοδομικού συγκροτήματος και ανατολικά του Αναύρου βρίσκεται η συνοικία της Ν.Δημητριάδας. Η συνοικία αυτή αποτελείται κυρίως από νέες και πολυτελείς κατοικίες. Εκεί είναι εγκατεστημένες αθλητικές εγκαταστάσεις του δήμου Βόλου που περιλαμβάνει γήπεδο ποδοσφαίρου, Μπάσκετ, κολυμβητήριο. Από την περιοχή διέρχονται οι οδοί Αγ. Δημητρίου, Θησέως και Σταδίου από τις οποίες διοχετεύεται η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων που κατευθύνονται κυρίως από και προς το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ.

### Αλμυρός

Ο δήμος Αλμυρού βρίσκεται πάνω στον άξονα της Εθνικής οδού Αθήνας – Θεσσαλονίκης και είναι το δεύτερο μεγαλύτερο κέντρο του Νομού Μαγνησίας. Η πυκνότητα του οικισμού είναι 40 άτομα /εκτάριο. Υπάρχουν πολλές αδόμητες ή αραιοκατοικημένες περιοχές. Ο Αλμυρός διαθέτει διοικητικές, κοινωνικές και εμπορικές υπηρεσίες που εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή και βρίσκονται στο κέντρο της πόλης. Χαρακτηριστικό της πόλης είναι η αραιή δόμηση. Στο βόρειο τμήμα έντονη είναι η σύγκρουση βιομηχανικών χρήσεων με την κατοικία. Επίσης



πλησίον του οικισμού βρίσκεται το αεροδρόμιο της Αγχιάλου το οποίο απέχει 8 χλμ από τον οικισμό. Η συνύπαρξη αυτή έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται αερολύματα και ηχορύπανση από τις βιομηχανίες, βιοτεχνίες και το αεροδρόμιο και ενοχλούν την κατοικημένη περιοχή.

## **Δ.9. Χρήσεις γης**

Εδώ θα αναφερθούμε αναλυτικότερα στις χρήσεις γης που καλύπτουν ολόκληρη την περιοχή μελέτης ξεκινώντας από τις χρήσεις που καλύπτουν τις δύο μεγάλες πόλεις, λόγω της μεγαλύτερης πολυπλοκότητας που παρουσιάζουν σχετικά με την υπόλοιπη περιοχή.

### Κεντρικές λειτουργίες

#### Λάρισα

Όσον αφορά την διοίκηση η μεγαλύτερη συγκέντρωση παρατηρείται στο κέντρο (περιοχή νοτιοανατολικά του Φρουρίου), ενώ στην περίμετρό του κυριαρχεί κατοικία. Συγκεκριμένα, στην κεντρική περιοχή της πόλης συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό των δημόσιων υπηρεσιών (Δημαρχείο, Νομαρχία, Εφορίες, υπηρεσίες της Περιφέρειας Θεσσαλίας, Δικαστικό Μέγαρο, Αστυνομία, ΟΤΕ).

Στο μεγαλύτερο τμήμα της κεντρικής περιοχής της Λάρισας έχει αναπτυχθεί δίκτυο πεζοδρόμων. Κατά μήκος των πεζοδρόμων αυτών, καθώς και στις γειτονικές τους οδούς, έχει αναπτυχθεί η αγορά της πόλης. Τα τελευταία χρόνια, μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων (κυρίως ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών ειδών) έχουν ανοίξει υποκαταστήματα ή έχουν αναπτύξει συνεργασίες (franchise), ενώ έχουν εγκατασταθεί πολυκαταστήματα περιφερειακής εμβέλειας στην περίμετρο της πόλης και σε περιοχές εκτός σχεδίου (κυρίως στον περιφερειακό Τρικάλων, στην Π.Ε.Ο. Λάρισας – Βόλου και στην Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης). Παραδείγματα τέτοιων καταστημάτων είναι Praktiker, Carrefour, Metro, Jumbo, Smart Outlet, κ.λπ., έλκοντας ροές επισκεπτών προς τη Λάρισα και από άλλες πόλεις της περιφέρειας.

Η αναψυχή μέσα στον ιστό της πόλης έχει δημιουργήσει τρεις πυρήνες, όπου παρατηρείται ο μεγαλύτερος όγκος καταστημάτων αναψυχής (κυρίως καφετέριες -

bar). Ο πρώτος βρίσκεται στην περιοχή της πλατείας ταχυδρομείου που αποτελεί και τον κυριότερο από τους τρεις πόλους ανάπτυξης των καταστημάτων αναψυχής, ενώ χρησιμοποιείται και ως χώρος συγκέντρωσης, παιχνιδιού και περιπάτου. Ο δεύτερος πυρήνας καταστημάτων αναψυχής βρίσκεται στην πλατεία της Νεάπολης, που αποτελεί και σημαντικό χώρο πρασίνου της περιοχής. Επίσης μετά την έναρξη της κατασκευής δικτύου πεζοδρόμων, καταστήματα αναψυχής έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται και στον λόφο του Φρουρίου. Τέλος, στην οδό Φαρσάλων και εκτός σχεδίου πόλεως παρατηρείται συγκέντρωση νυχτερινών κυρίως κέντρων, που λειτουργούν κατά κύριο λόγο τους θερινούς μήνες.

Οι ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι της πόλης σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας είναι 3000τ.μ. περίπου σε σύνολο 15000τ.μ. που καταλαμβάνει το Γ.Π.Σ. Λάρισας, δηλαδή το 20%. Σημαντικοί κοινόχρηστοι χώροι του κέντρου της πόλης, είναι το πάρκο του Αλκαζάρ, το πάρκο του Αγίου Αντωνίου και ο λόφος του Φρουρίου. Ο μεγαλύτερος εν δυνάμει κοινόχρηστος χώρος είναι η περιοχή του Πηνειού (παλαιά κοίτη), ενώ μεγάλες πλατείες υπάρχουν στις συνοικίες Νεάπολης και Νεράιδας (πλατεία Πρωτομαγιάς). Οι κυριότερες πλατείες του κέντρου είναι η ‘Κεντρική πλατεία’ και η ‘Πλατεία Ταχυδρομείου’ των οποίων η απόσταση μεταξύ τους είναι μικρή και συνδέονται με ένα δίκτυο πεζοδρόμων. Επίσης σημαντικός κοινόχρηστος χώρος είναι και η ‘Πλατεία Λαού’ κάτω από την οποία θα γίνει υπόγειος χώρος στάθμευσης Ι.Χ., ο οποίος είναι ήδη υπό κατασκευή. Οι περιοχές επέκτασης της πόλης διαθέτουν ελάχιστους κοινόχρηστους χώρους σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. της πόλης και δεν υπάρχει ένας πόλος έλξης αναψυχής για τους κατοίκους των περιοχών επέκτασης, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να πηγαίνουν σε άλλες περιοχές και να επιβαρύνουν τους ήδη υπάρχοντες οργανωμένους κοινόχρηστους χώρους. Εκτάσεις οι οποίες θα μπορούσαν να λύσουν το πρόβλημα της έλλειψης κοινόχρηστων χώρων είναι τα στρατόπεδα που καταλαμβάνουν μεγάλες εκτάσεις στον ιστό της πόλης, αν μεταφερθούν σε άλλες τοποθεσίες εκτός της πόλης.

### Βόλος

Οι κεντρικές λειτουργίες της πόλης αναπτύσσονται κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων που διαπερνούν την πόλη, από τους οποίους διέρχεται ο μεγαλύτερος όγκος των αστικών μετακινήσεων. Αυτοί είναι οι οδοί Ιάσονος και Δημητριάδος, οι οποίες αποτελούν οδοί εισόδου και εξόδου από το κέντρο της πόλης με την υπόλοιπη

Ελλάδα αντίστοιχα και οι οδοί Καρτάλη και Βενιζέλου οι οποίες αποτελούν κύριες οδοί επικοινωνίας με τον ορεινό όγκο του Πηλίου και είναι κάθετες προς τις οδούς Ιάσονος και Δημητριάδος και κατ' επέκταση με το παραλιακό μέτωπο. Σε αντίθεση με τα περισσότερα αστικοβιομηχανικά κέντρα όπου οι κεντρικές λειτουργίες αναπτύσσονται γύρω από ένα κεντρικό σημείο της πόλης ακτινωτά, η πόλη του Βόλου σημειώνει μια ταινιακή ανάπτυξη του κέντρου της παράλληλη προς το παραλιακό μέτωπο.

Στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου οι κατοικίες των μόνιμων κατοίκων είναι ελάχιστες αφού οι τελευταίοι εγκαθίστανται κυρίως σε περιοχές αμιγούς κατοικίας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το κέντρο της πόλης να παρουσιάζει μειωμένη δυναμικότητα, διατηρώντας όμως τις τιμές των ακινήτων της περιοχής σε χαμηλά σχετικά επίπεδα. Ωστόσο με την έλευση στην πόλη του Βόλου όλο και μεγαλύτερου αριθμού φοιτητών τα τελευταία χρόνια και οι οποίοι εγκαθίστανται ως επί το πλείστον στην περιοχή του κέντρου, οι τιμές των ακινήτων έχουν αυξηθεί κατακόρυφα.

## Κατοικία

### Λάρισα

Γύρω από την περιοχή του κέντρου συνυπάρχει η κατοικία μαζί με κεντρικές λειτουργίες (εμπόριο, αναψυχή, κλπ) με αποτέλεσμα να αποκτά το κέντρο μια δυναμικότητα κατά τη διάρκεια τόσο των εργάσιμων ημερών όσο και κατά τη διάρκεια των αργιών. Το αρνητικό σημείο αυτής της συνύπαρξης είναι από τη μια ότι δημιουργούνται συγκρούσεις χρήσεων (κατοικία – αναψυχή) και από την άλλη υπάρχει αύξηση των τιμών (ενοικίου, αγοράς) στις κεντρικές περιοχές.

Οι κύριες περιοχές κατοικίας βρίσκονται στις επεκτάσεις του σχεδίου πόλης που προτείνεται από το Γ.Π.Σ.. Σ' αυτές τις περιοχές η κατοικία είναι σαφώς διαχωρισμένη από τους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους θα μπορούσαν να αναπτυχθούν άλλες δραστηριότητες. Ωστόσο σε μερικές περιοχές όπως είναι η Νεάπολη, η Νεράιδα, σε ορισμένα σημεία (π.χ. στην περίμετρο της πλατείας) η κατοικία συνυπάρχει με την αναψυχή.

Μια άλλη κατηγορία συνοικιών με αμιγή κατοικία είναι οι ενότητες που δημιουργούνται από τον Ο.Ε.Κ. με το σύστημα της οργανωμένης δόμησης. Ο Ο.Ε.Κ. έχει κατασκευάσει κατοικίες για τους δικαιούχους του, σε διάφορες χρονικές περιόδους, σε διάφορες περιοχές της Λάρισας, όπως για παράδειγμα στην περιοχή του Αγίου Θωμά, στη Νεάπολη και στα Πυροβολικά, ενώ πριν από μερικά χρόνια ολοκληρώθηκε και ο οικισμός εργατικών κατοικιών στη Γιάννουλη, σε πολύ μικρή απόσταση από τα όρια της Λάρισας. (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, Μελέτη Γ.Π.Σ. Λάρισας). Παρόμοιες παρεμβάσεις οργανωμένης δόμησης έχουν υλοποιήσει και στρατιωτικές υπηρεσίες, κυρίως για τις ανάγκες στέγασης των αξιωματικών των στρατιωτικών μονάδων. Τέτοιες επεμβάσεις έχουν γίνει μέσα στο χώρο της 1ης Στρατιάς, στο χώρο της 110 Π.Μ., αλλά και μέσα στον ιστό της πόλης, όπως στην περιοχή των Αγίων Σαράντα (που αργότερα περιήλθε σε πολίτες δικαιούχους ως Λαϊκές Πολυκατοικίες). (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, Μελέτη Γ.Π.Σ. Λάρισας)

### Βόλος

Υπάρχει σχεδόν αποκλειστικά εντός των σχεδίων πόλεων και των ορίων των οικισμών της Περιοχής Έρευνας. Η κυρίως κατοικία εμφανίζεται στις περιοχές περιμετρικά του κέντρου όπως για παράδειγμα βόρεια της συνοικίας Μεταμόρφωση, Αγ. Βασίλειος, Χιλιαδού, Αγ. Γεώργιος, Ν.Δημητριάδα. Επίσης Α΄ κατοικία εμφανίζεται και στην περιαστική ζώνη του Βόλου (Μελισσιάτικα), ώστε η περιοχή να θεωρείται ότι πρέπει να πολεοδομηθεί.

### Βιοτεχνία – Βιομηχανία

#### Λάρισα

Βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις υπάρχουν τόσο μέσα στη πόλη όσο και στις παρυφές της, κατά μήκος των βασικών αρτηριών. Κυρίως βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις βρίσκονται στις οδούς Φαρσάλων (Πυροβολικά – Αβέρωφ), Σωκράτους (Ν.Σμύρνη), Ιωαννίνων (Φιλιπούπολη, Αγ.Θωμάς) και στο τμήμα της παλιάς Ε.Ο. Αθήνας – Θεσσαλονίκης που διασχίζει την πόλη (και που χαρακτηρίζεται πλέον ως αστική) υπάρχουν συγκεντρώσεις οχλουσών χρήσεων (όπως μικρές βιοτεχνίες, συνεργεία, κ.λπ.). Οι συγκεντρώσεις αυτές βρίσκονται είτε σε αναπτυσσόμενες περιοχές κατοικίας είτε σε εισόδους της πόλης είτε σε περιοχές όπου δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης (π.χ., παλιά Ε.Ο.) (Στρατηγικό

Σχέδιο Λάρισας). Επίσης βιοτεχνίες και εμπορικές δραστηριότητες αναπτύσσονται και κατά μήκος της παλαιάς οδού Λάρισας – Βόλου, όπου βρίσκεται καθορισμένη βιομηχανική ζώνη εντός Γ.Π.Σ., καθώς και στην οδό Λάρισα – Βόλος (ΠΑΘΕ) σε καθορισμένη βιομηχανική ζώνη εντός Γ.Π.Σ.. (Χωροταξικό Σχέδιο). Ωστόσο πολλές βιοτεχνικές και μεταποιητικές δραστηριότητες αναπτύσσονται κατά μήκος των παραπάνω αξόνων, διαθέτοντας στοιχειώδη υποδομή με πολλές αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον αλλά και στην ποιότητα ζωής στην πόλη. Αιτία κατά την οποία οι βιομηχανικές μονάδες δεν εγκαθίστανται στην ΒΙ.ΠΕ. Λάρισας είναι η υψηλή τιμή σε σχέση με τις υπόλοιπες τοποθεσίες και η έλλειψη κινήτρων στις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν εκεί.

### Βόλος

Ο κύριος όγκος των βιομηχανικών – βιοτεχνικών μονάδων είναι εγκατεστημένος κατά μήκος του οδικού άξονα Βόλου – Βελεστίνου όπου βρίσκονται οι δύο ΒΙΠΕ (ΕΤΒΑ) καθώς και οι βιομηχανικές ζώνες που ορίστηκαν από το ΓΠΣ. Σε επέκταση της Α΄ ΒΙΠΕ Βόλου και εκατέρωθεν του οδικού αυτού άξονα δημιουργείται ΒΙΟΠΑ από την ΕΤΒΑ. Εντός της Α΄ ΒΙΠΕ δημιουργείται τεχνολογικό πάρκο. Σημαντική βιομηχανική δραστηριότητα εντοπίζεται επίσης στον παραλιακό δρόμο προς το Πήλιο κυρίως λόγω ΑΓΕΤ και στον οδικό άξονα Ν. Αγκιάλος – Μικροθήβες.

### Αρχαιολογικοί χώροι

#### Λάρισα

Οι κυριότεροι αρχαιολογικοί χώροι που έχουν αποκαλυφθεί ολικώς ή μερικώς βρίσκονται στην κεντρική περιοχή της Λάρισας. Συγκεκριμένα, στο λόφο του Φρουρίου βρίσκονται το μεγάλο αρχαίο θέατρο, μνημεία της οθωμανικής περιόδου της πόλης, καθώς και βυζαντινός ναός (παλαιοχριστιανική βασιλική). Επίσης, σε κοντινή απόσταση από το λόφο του Φρουρίου βρίσκεται το μικρό αρχαίο θέατρο, καθώς και το Γενί Τζαμί, όπου λειτουργεί σήμερα το Αρχαιολογικό Μουσείο Λάρισας. Τέλος, τόσο στην κεντρική όσο και στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου υπάρχουν διάσπαρτα κτίσματα διαφόρων ιστορικών περιόδων της πόλης. Επίσης λέγεται ότι στο μεγαλύτερο τμήμα της πόλης υπάρχουν αρχαία ευρήματα κάτω από την επιφάνεια του εδάφους, τα οποία είναι δύσκολο να αποκαλυφθούν λόγω της υπάρχουσας υποδομής.

### Βόλος

Οι σημαντικότεροι προϊστορικοί οικισμοί που έχουν βρεθεί είναι το Σέσκλο και το Διμήνι. Άλλοι σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι είναι η Δημητριάδα, η Γορίτσα, οι Παγασαί, η Ιωλκός στο πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου και οι Φεραί στο Βελεστίνο και Πύρασος στη Ν. Αγχιάλο. Οι σημαντικότεροι οικισμοί κατά τη Βυζαντινή περίοδο ήταν η Δημητριάδα και οι Φθιώτιδες Θήβες στην ευρύτερη περιοχή Νέας Αγχιάλου. Επίσης πρόσφατα, βόρεια της περιοχής της πόλης του Βόλου στην συνοικία Αγ.Παρασκευή κατά τη διάρκεια εργασιών για την κατασκευή του Περιφερειακού, ανακαλύφθηκε μυκηναϊκός τάφος με πληθώρα ευρημάτων (κοσμήματα, σκεύη, κλπ) στο εσωτερικό του. Στην περιοχή θα γίνουν οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις προκειμένου να αποκαλυφθεί στο σύνολό του όλος ο αρχαιολογικός χώρος που αναμένεται να υπάρχει.

### Εκπαίδευση – Πρόνοια – Περίθαλψη

#### Λάρισα

Οι εγκαταστάσεις πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης κατανέμονται ικανοποιητικά στο χώρο μέχρι σήμερα και προβλέπεται να καλύπτει τις ανάγκες για αρκετά χρόνια ακόμη. Όσον αφορά την τριτοβάθμια εκπαίδευση έχει ως εξής: Στο κέντρο της πόλης (Πλατεία Ταχυδρομείου) είναι εγκαταστημένο το τμήμα Ιατρικής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και το κτίριο στο οποίο στεγάζεται αποτελούσε παλιά ιδιωτική κλινική. Το Τ.Ε.Ι. της Λάρισας είναι χωροθετημένο έξω από την πόλη πλησίον της συνοικίας Μεζούρλο.

Επίσης λειτουργούν δύο Νοσοκομειακά Ιδρύματα. Το παλιότερο είναι το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας που λειτουργεί επί της οδού Γεωργιάδου, ενώ τα τελευταία χρόνια λειτουργεί (αν κι όχι με όλο το δυναμικό του) το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας, το οποίο βρίσκεται ΝΔ της πόλης – στην περιοχή Μεζούρλου, με τεράστιους ελεύθερους χώρους και χώρους στάθμευσης.

(Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας)

### Βόλος

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στην πόλη δεν παρατηρήθηκαν προβλήματα καλύπτοντας ικανοποιητικά τις ανάγκες της πόλης μέχρι σήμερα. Η τριτοβάθμια εκπαίδευση χωροθετείται διάσπαρτα μέσα στην πόλη. Η διοίκηση του ΠΘ και οι σχολές ανθρωπιστικών επιστημών χωροθετούνται στο κτίριο της παλαιάς καπνοβιομηχανίας Παπαστράτο, ενώ οι πολυτεχνικές σχολές χωροθετούνται στην περιοχή του Πεδίου του Άρεως δίπλα στα ΚΤΕΛ Βόλου.

Όσον αφορά την περίθαλψη και εδώ λειτουργεί ένα νοσοκομειακό ίδρυμα ενώ έχει κατασκευαστεί και το νέο νοσοκομείο του Βόλου το οποίο όμως ακόμα δεν λειτουργεί. Τα δύο ιδρύματα βρίσκονται στην περιοχή του Αγ.Κωνσταντίνου, στην έξοδο της πόλης προς το νότιο Πήλιο.

### Εξόρυξη

Υπάρχουν δύο περιοχές (2155 και 528 στρέμματα) στο δήμο Φερών στην κοινότητα Αγίου Γεωργίου.

### Υπόλοιπη περιοχή μελέτης

#### *1. Γεωργία - Κτηνοτροφία*

Στην περιοχή έρευνας γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας περιλαμβάνεται στην κοινότητα Ν. Αγχιάλου στον Ν.Μαγνησίας και στο νομό Λάρισας η γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας περιλαμβάνει κυρίως το σύνολο της πεδινής έκτασης που εν γένει αρδεύεται και που εμπίπτει κυρίως στην περιοχή μελέτης. Κτηνοτροφικές ζώνες με βοοειδή και αιγοπρόβατα του ν.Μαγνησίας εντοπίζονται στους δήμους Βελεστίνου και Αισωνίας. Μεγάλες μονάδες με αιγοπρόβατα εμφανίζονται στους προηγούμενους δήμους καθώς και στην κοινότητα της Ν. Αγχιάλου. Μονάδες με χοιροειδή στο Αερινό (800), στο Σέσκλο (250), στις Μικροθήβες (350) και στα Μελισσάτικα (50). Στον ν.Λάρισας ιδιαίτερα μεγάλες συγκεντρώσεις του ζωικού πληθυσμού υπάρχουν σε τμήμα της επαρχίας Τυρνάβου όπου μαζί με τα καπνά αποτελούν τη βασική πηγή εισοδήματος των κατοίκων. Η ζώνη αυτή συγκεντρώνει το μεγαλύτερο πληθυσμό αιγοπροβάτων καθώς και βοοειδών κρεατοπαραγωγής (ελεύθερης βοσκής). Στον υπόλοιπο νομό η κτηνοτροφία συνυπάρχει με τη γεωργία που όμως κυριαρχεί στην τοπική αγροτική οικονομία. Στις πεδινές εκτάσεις

συγκεντρώνονται οι μονάδες με αγελάδες γαλακτοπαραγωγής. Προβλήματα όχλησης από την κτηνοτροφία δημιουργούν μεμονωμένες περιπτώσεις μονάδων με βοοειδή ή αιγοπρόβατα, που λειτουργούν χωρίς άδεια εντός ή στις παρυφές των οικισμών και πρέπει να απομακρυνθούν όπως ορίζει η σχετική νομοθεσία. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998, Σολιδάκης, 2002)

### 2. Βιομηχανία – Βιοτεχνία

Στην υπόλοιπη περιοχή του διπόλου αναπτύσσεται βιοτεχνία – βιομηχανία μόνο κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων και κυρίως στην περιφερειακή οδό Λάρισας – Βόλου. Η μεγαλύτερη πυκνότητα αυτού του είδους της δραστηριότητας παρατηρείται στις παρυφές των δύο πόλεων

### 3. Άλλες χρήσεις

Όσον αφορά τις άλλες χρήσεις, δεν παρατηρούνται στην περιοχή λόγω της ύπαρξης γης υψηλής παραγωγικότητας. Επίσης λόγω της ύπαρξης γης υψηλής παραγωγικότητας στην περιοχή δεν γίνονται επεκτάσεις στους αντίστοιχους οικισμούς και αποφεύγεται και το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης. Ωστόσο κατά μήκος των Δυτικών ακτών του Παγασητικού Κόλπου έχει αναπτυχθεί δόμηση για β' κατοικία των κατοίκων κυρίως του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου - Ν. Ιωνίας.. Η δόμηση αυτή συγκεντρώνεται ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή της Αμαλιάπολης, στην παραλιακή ζώνη Αμαλιάπολη - Νηές καθώς και σε παραθαλάσσια περιοχή βόρεια της Ν. Αγχιάλου. Η τελευταία αποτελεί τη σημαντικότερη συγκέντρωση παραθεριστικών κατοικιών πολλά των οποίων δομήθηκαν αυθαίρετα τα τελευταία χρόνια (Δασκαλάκης, Τσακίρης, 1998).

## Δ.10. Κοινωνιολογική προσέγγιση

Στην παράγραφο αυτή θα γίνει μια προσπάθεια απεικόνισης της γνώμης των πολιτών των δύο πόλεων όσον αφορά την προθυμία τους για την συνεργασία των τελευταίων μεταξύ τους, αρχικά και την δημιουργία ενός ενιαίου μητροπολιτικού συστήματος στη συνέχεια. Η απεικόνιση αυτή προκύπτει από έρευνα του ΠΘ με ερωτηματολόγια και στις δύο πόλεις. Σύμφωνα λοιπόν με τα τελευταία, οι πολίτες της πόλης της Λάρισας θεωρούν σημαντικό πλεονέκτημα την κεντρική θέση της πόλης στον



Ελλαδικό χώρο και σε ερώτημα σχετικά με την συνεργασία Βόλου – Λάρισας εξέφρασαν παραδόξως<sup>21</sup> πολύ θετικές απόψεις, και αυτός είναι ένας ακόμη σημαντικός λόγος για την προώθηση πολιτικών στενής συνεργασίας μεταξύ των δύο πόλεων. Ωστόσο υπήρξαν και αναμενόμενες αρνητικές αντιδράσεις σε μικρό ποσοστό του δείγματος. Η ίδια άποψη επικρατεί και για τους πολίτες του Βόλου αφού το 76% του δείγματος συμφωνεί με την πολιτική της στενής συνεργασίας των δύο πόλεων, προκειμένου να αναπτυχθούν γρηγορότερα αμφότερες.

---

<sup>21</sup> Λόγω της πολύχρονης αντιπαλότητας των δυο πόλεων

## **E. SWOT Ανάλυση (Πλεονεκτήματα, Μειονεκτήματα, Ευκαιρίες, Απειλές)**

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Κεντροβαρική γεωγραφικά θέση σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα</li> <li>❖ Άμεση επαφή με τον βασικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας (ΠΑΘΕ)</li> <li>❖ Πόλεις μεσαίου μεγέθους</li> <li>❖ Επίπεδες πόλεις</li> <li>❖ Συγκέντρωση λειτουργιών 1<sup>ου</sup> επιπέδου και στις δύο πόλεις</li> <li>❖ Μικρή απόσταση Λάρισα – Βόλος</li> <li>❖ Ύπαρξη Πανεπιστημίου Θεσσαλίας</li> <li>❖ Πλούσια πολιτιστική και ιστορική κληρονομιά</li> <li>❖ Γειτνίαση της περιοχής με τα νησιά των Σποράδων και το Πήλιο: Ανάπτυξη τουρισμού</li> <li>❖ Αναπτυγμένος πρωτογενής τομέας</li> <li>❖ Κυριαρχία πεδιάδας σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης – Ύπαρξη εύφορων πεδινών εκτάσεων</li> <li>❖ Ύπαρξη δευτερευόντων οικιστικών κέντρων στην περιοχή (Αλμυρός, Τύρναβος, Βελεστίνο)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Δεν υπάρχει άμεση σύνδεση με τους νεότερους άξονες ανάπτυξης (π.χ. Εγνατία οδός)</li> <li>❖ Εκτός του βασικού αναπτυξιακού άξονα της Ευρώπης Λονδίνο-Μιλάνο</li> <li>❖ Χρόνια αντιπαλότητα μεταξύ Λάρισας και Βόλου</li> <li>❖ Έλλειψη σύγχρονων δικτύων μεταφορών Βόλου – Λάρισας</li> <li>❖ Έλλειψη πολιτικού Αεροδρομίου</li> <li>❖ Υποβαθμισμένο αστικό τοπίο</li> <li>❖ Κυκλοφοριακό πρόβλημα στο εσωτερικό των δύο πόλεων</li> <li>❖ Κατάληψη ωφέλιμου αστικού χώρου από μη παραγωγικές δραστηριότητες</li> <li>❖ Έλλειψη ποικιλίας αγροτικών προϊόντων</li> <li>❖ Απουσία συμβόλων για τις δύο πόλεις ή ενός κοινού, που να χαρακτηρίζει την ταυτότητά τους</li> <li>❖ Ελλιπής προβολή (promotion) της περιοχής σε εθνική και διεθνή κλίμακα (Marketing)</li> <li>❖ Προβληματική σύνδεση της περιοχής με βασικούς αναπτυξιακούς άξονες κυρίως του εξωτερικού</li> <li>❖ Ύπαρξη έντονου κοινωνικού διαχωρισμού</li> <li>❖ Ύπαρξη πολλών μικρών οικισμών στην περιοχή</li> </ul>

Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Αναδυόμενες αγορές στα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη (εν όψει και της διεύρυνσης της Ε.Ε.)</li> <li>❖ Αυξημένες δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ Λάρισας και Βόλου</li> <li>❖ Ανάδειξη της περιοχής σε τρίτο πόλο ανάπτυξης της χώρας</li> <li>❖ Ενιαία περιφέρεια μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης με κέντρο το Θεσσαλικό δίπολο</li> <li>❖ Κεντρική θέση της περιοχής</li> <li>❖ Ανάπτυξη του Π.Θ.</li> <li>❖ Σύνδεση της έρευνας του Π.Θ. με την παραγωγικότητα</li> <li>❖ Σύνδεση της περιοχής με την Εγνατία μέσω του προγραμματισμένου άξονα Βόλου – Ηγουμενίτσας</li> <li>❖ Ύπαρξη 2 Αεροδρομίων</li> <li>❖ Ανάπτυξη σχέσεων με Ευρωπαϊκές μητροπόλεις</li> <li>❖ Διεξαγωγή Ολυμπιακών Αγώνων: προβολή της περιοχής</li> <li>❖ Ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς: προσέλκυση τουρισμού</li> <li>❖ Ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου με την απομάκρυνση του εμπορικού λιμένα εκτός Βόλου (π.χ. Αλμυρός)</li> <li>❖ Προγράμματα ανάπλασης (π.χ. URBAN)</li> <li>❖ Καλλιέργεια επώνυμων αγροτικών προϊόντων</li> <li>❖ Προώθηση αστικού τουρισμού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Ενδεχόμενο πλήγμα στην οικονομία της περιοχής από την ενίσχυση του ανταγωνισμού στις χώρες της ΕΕ, αλλά και διεθνώς</li> <li>❖ Εξάρτηση της Λάρισας και του Βόλου από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη</li> <li>❖ Μετανάστευση του πληθυσμού στα δύο μητροπολιτικά κέντρα</li> <li>❖ Αδυναμία του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των νέων δεδομένων</li> <li>❖ Εξάρτηση της τοπικής οικονομίας από τον πρωτογενή τομέα</li> <li>❖ Μείωση του εισοδήματος των αγροτών λόγω μεταβολών της ΚΑΠ</li> <li>❖ Αδυναμία βελτίωσης του προϊόντος</li> <li>❖ Μείωση των οικονομικών ενισχύσεων από τα χρηματοδοτικά ταμεία, λόγω διεύρυνσης της Ε.Ε.</li> <li>❖ Υφαλμύρωση εδαφών</li> <li>❖ Ανεξέλεγκτη οικιστική ανάπτυξη</li> <li>❖ Ενίσχυση του συγκεντρωτισμού στην οικονομία και η αύξηση των κοινωνικών ανισοτήτων</li> <li>❖ Συνέχιση διαμάχης Βόλου - Λάρισας</li> <li>❖ Διατήρηση του εμπορικού Λιμένα της πόλης του Βόλου</li> </ul>

## E.1. Τα πλεονεκτήματα και τα δυνατά σημεία της περιοχής

### A) Γενικά

#### 1. Κεντροβαρική θέση σε σχέση με τη χώρα

Η στρατηγική θέση της περιοχής σε σχέση με τη χώρα είναι ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα που διαθέτουν και οι δύο πόλεις. Αυτό και σε συνδυασμό ότι διασχίζει κατά μήκος την περιοχή μελέτης ο αναπτυξιακός άξονας ΠΑΘΕ, λειτουργεί πολλαπλασιαστικά όσον αφορά την ανάπτυξη της περιοχής. Επίσης οι δύο πόλεις ευρισκόμενες στο μέσο σχεδόν του αναπτυξιακού άξονα που συνδέει τα δύο μητροπολιτικά κέντρα και συνάμα ευρισκόμενα σε αρκετή απόσταση από αυτά, μπορούν να αναδειχθούν σε δυναμικό πόλο εγκατάστασης επενδυτικών δραστηριοτήτων. Εξάλλου η σημαντικότητα αυτού του πλεονεκτήματος, σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας<sup>22</sup>, εκφράζεται τόσο από τους ίδιους τους κατοίκους των δύο πόλεων όσο και από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκεί.

#### 2. Άμεση εγγύτητα των δύο πόλεων (Βόλος – Λάρισα)

Η άμεση εγγύτητα των δύο πόλεων, προσδίδει την μοναδική για τα ελληνικά δεδομένα δυνατότητα συνεργασίας δύο μεγάλων πόλεων της περιφέρειας με συνολικό αστικό πληθυσμό που πλησιάζει τις 350 χιλιάδες και άμεση πληθυσμιακή ενδοχώρα που υπερβαίνει τις 400 χιλιάδες κατοίκους. Αυτό σημαίνει ότι οι δύο πόλεις συνεργαζόμενες μεταξύ τους, μπορούν να αποτελέσουν έναν τρίτο πόλο ανάπτυξης της χώρας, χωρίς να είναι απαραίτητο να λειτουργούν συμπληρωματικά ως δορυφόροι των δύο μητροπολιτικών κέντρων της χώρας. Έτσι μπορούν να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά με τα τελευταία, συμβάλλοντας έτσι σε μεγάλο βαθμό, ώστε να επιτευχθεί στην πράξη η γνωστή σε όλους μας αποκέντρωση. Η επιθυμία συνεργασίας άλλωστε εκφράζεται παραδόξως<sup>23</sup> έντονα και από τους ίδιους τους κατοίκους των δύο πόλεων, σύμφωνα με την έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

#### 3. Μεσαίες πόλεις

Το μέγεθος της πόλης παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, στην αύξηση της ζήτησης και στην προσφορά εργασίας. Η Λάρισα και ο Βόλος

<sup>22</sup> Για περισσότερα βλέπε Πετράκος: Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002, και Κρητικού Χ., 2003

<sup>23</sup> Δεδομένης της χρόνιας διαμάχης των δύο πόλεων

καταλαμβάνουν την 5<sup>η</sup> και 6<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα, στο σύνολο της χώρας. Το ζήτημα του μεγέθους των πόλεων έχει να κάνει με τη μεγέθυνση των οικονομιών συγκέντρωσης. Το μέγεθος των τοπικών αγορών των δύο πόλεων ενισχύει την ανάπτυξη και συμβάλλει στην αξιοποίηση οικονομιών κλίμακας στην παραγωγή και διάθεση αγαθών και υπηρεσιών καθώς και τη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων, προσφέροντας έτσι δυνατότητες προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων (Πετράκος, 2002).

#### 4. Συγκέντρωση λειτουργιών 1<sup>ου</sup> επιπέδου

Η Λάρισα και ο Βόλος εκτός από την συγκέντρωση σημαντικού πληθυσμού, συγκεντρώνουν και τις περισσότερες λειτουργίες 1<sup>ου</sup> επιπέδου, σε σχέση με τις υπόλοιπες πόλεις της περιφέρειας. Αυτό συμβάλει στην επιπλέον ελκυστική δύναμη των δύο πόλεων για εγκατάσταση κυρίως επιχειρήσεων, οι οποίες επωφελούνται από την άμεση γειννίαση με διοικητικές λειτουργίες και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, καθώς απολαμβάνουν μεταξύ άλλων τόσο οι πολίτες, όσο και οι επιχειρήσεις ταχύτερης και λιγότερο δαπανηρής εξυπηρέτησης.

#### 5. Ύπαρξη εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας – Τ.Ε.Ι.)

Το γεγονός της ύπαρξης επιστημονικών ιδρυμάτων στις δύο πόλεις συμβάλει σημαντικά στην αύξηση της ελκυστικότητας τόσο των κατοίκων όσο και των επιχειρήσεων. Με την ανάπτυξη της έρευνας που συνεπάγεται από την παρουσία ενός εκπαιδευτικού ιδρύματος συμβάλει στην αύξηση της απασχόλησης, στη συγκέντρωση των επιχειρήσεων κοντά στα ιδρύματα δημιουργώντας έτσι οικονομίες συγκέντρωσης. Τα πολυάριθμα ερευνητικά εργαστήρια τους μπορούν να υποστηρίξουν με υπηρεσίες την διοίκηση και την οικονομία της πόλης. Στην παραπάνω άποψη επίσης συμφωνεί ένα μεγάλο ποσοστό κατοίκων και των δύο πόλεων (περίπου το 50%).

#### 6. Υγεία – Πρόνοια

Το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο με το υψηλού επιπέδου προσωπικό του και τις συνεχώς αυξανόμενες κλινικές και εργαστήρια του, το Νομαρχιακό Νοσοκομείο και οι ιδιωτικές κλινικές και τα διάφορα ιατρεία προσφέρουν στους κατοίκους της πόλης της Λάρισας τις αναγκαίες υπηρεσίες υγείας, διασφαλίζοντας τους ταυτόχρονα ένα σημαντικό στοιχείο της ποιότητας ζωής και καθιστούν την πόλη περισσότερο

ελκυστική (Πετράκος, 2002). Το πλεονέκτημα αυτό μπορούν να εκμεταλλευτούν και οι κάτοικοι της πόλης του Βόλου σε συνδυασμό με την δημιουργία ενός ταχύτερου και αποτελεσματικότερου μεταφορικού συστήματος μεταξύ των δύο πόλεων (π.χ. τραίνο υψηλής ταχύτητας). Ωστόσο και στην πόλη του Βόλου άρχισε πρόσφατα να λειτουργεί ένα τμήμα του νέου νοσοκομείου του Βόλου (εν όψει Ολυμπιακών Αγώνων), εξοπλισμένο με όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό.

### 7. Βιομηχανία

Η ΒΙ.ΠΕ. και των δύο πόλεων συμβάλει στην προσέλκυση μεταποιητικών επιχειρήσεων και στη χωροθέτηση οχλουσών δραστηριοτήτων μακριά από τον πολεοδομικό ιστό. Οι νέες επιχειρήσεις και οι νέες επενδύσεις έλκονται, λόγω του οργανωμένου περιβάλλοντος που προσφέρει μια ΒΙ.ΠΕ. ή ένα ΒΙΟ.ΠΑ., για την ανάπτυξη βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

### 8. Παραλιακό Μέτωπο

Το λιμάνι του Βόλου είναι η μοναδική διέξοδος της περιοχής μελέτη προς τη θάλασσα και μπορεί να συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση του τουρισμού στην περιοχή.

## **E.2. Μειονεκτήματα και τα αδύνατα σημεία της περιοχής**

Τα κυριότερα και τα πιο εμφανή μειονεκτήματα που εμποδίζουν την ανάπτυξη της περιοχής είναι τα εξής:

### 1. Υποβαθμισμένο αστικό τοπίο

Κύρια αδυναμία των δύο πόλεων και κυρίως της Λάρισας είναι η έλλειψη ελκυστικότητας όσον αφορά το αστικό τοπίο και την λειτουργικότητα του αστικού ιστού για λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω στην ανάλυση. Ωστόσο κι ένα σημαντικό ποσοστό κατοίκων του Βόλου (15%) θεωρεί ότι υπάρχει περιορισμένη αισθητική. Η μειωμένη αισθητική στηρίζεται κυρίως στα εξής χαρακτηριστικά: τσιμεντοποίηση, πυκνοκατοίκηση, ασχεδιάστη οικιστική ανάπτυξη, αρχιτεκτονική υποβάθμιση και μειωμένη αισθητική των κτιρίων, έλλειψη αρχιτεκτονικών μνημείων, έλλειψη επαρκών ελεύθερων χώρων για τους πολίτες, απουσία ιστορικών κτιρίων, μη ορθολογική χωροθέτηση λειτουργιών (Πετράκος, 2002). Τα χαρακτηριστικά αυτά

είναι ανασταλτικός παράγοντας για την προσέλκυση στην πόλη επενδύσεων και κατοίκων.

## 2. Κυκλοφοριακό Πρόβλημα

Η ραγδαία αύξηση των Ι.Χ. τα τελευταία χρόνια, όπου τα περισσότερα νοικοκυριά έχουν τουλάχιστον ένα Ι.Χ., σε συνδυασμό με την αδυναμία των οδικών διατομών των πόλεων να αντεπεξέλθουν τόσο στους αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους, όσο και στη μεγάλη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης, καθιστούν το κυκλοφοριακό ένα από τα πιο δυσεπίλυτα προβλήματα των σημερινών ελληνικών μεγαλουπόλεων. Άλλοι παράγοντες που εντείνουν το πρόβλημα είναι η έλλειψη άρτιας κυκλοφοριακής εκπαίδευσης, η ύπαρξη στενών δρόμων (χαρακτηριστικό της ελληνικής πόλης) έλλειψη συστήματος ποδηλατοδρόμων, έλλειψη μέτρων – αντικινήτρων για την αποτροπή της κυκλοφοριακής συμφόρησης, απουσία μιας ολοκληρωμένης περιφερειακής οδού που να αποτρέπει την διερχόμενη κίνηση από το εσωτερικό των πόλεων.

## 3. Έλλειψη πολιτικού αεροδρομίου

Αν και το δίπολο Βόλου - Λάρισας βρίσκεται στον κεντρικό χώρο της Ελλάδας, πάνω στον αναπτυξιακό άξονα Βορρά-Νότου και πάνω στα πιο σημαντικά δίκτυα μεταφορών της χώρας, η έλλειψη αποτελεσματικών διεθνών διασυνδέσεων, όπως ένα διεθνές οργανωμένο Θεσσαλικό αεροδρόμιο, σχεδόν εξαιρούν την περιοχή από τις λίστες επιλογής ως τοποθεσίας εγκατάστασης μεγάλων Ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, αλλά και εμποδίζουν τη διεθνοποίηση της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας (Πετράκος, 2002). Την άποψη αυτή άλλωστε συμμερίζονται και οι κάτοικοι της Λάρισας και του Βόλου σε ποσοστά 54% και 46% αντίστοιχα.

## 4. Έλλειψη αστικών τουριστικών υποδομών και πόρων

Αδυναμία των δύο πόλεων και ιδιαίτερα της Λάρισας είναι η έλλειψη σημαντικών τουριστικών πόρων εντός του αστικού ιστού (π.χ. κλασσικά ή νεότερα μνημεία, ιστορικά κτίρια, αρχιτεκτονική κληρονομιά, φυσικό περιβάλλον<sup>24</sup>, ανταγωνιστικές αθλητικές υποδομές, σύγχρονες πολιτιστικές υποδομές). Αυτό συνεπάγεται μειωμένες δυνατότητες ανάπτυξης αστικού τουρισμού. Ακόμη, χαρακτηριστική αδυναμία

<sup>24</sup> Η πόλη του Βόλου βρίσκεται σε ευνοϊκότερη θέση, λόγω της γειτνίασής της με τον κόλπο του Παγασητικού, αλλά και με το Πήλιο

συνιστά η έλλειψη ξενοδοχειακής υποδομής υψηλής ποιότητας<sup>25</sup> (4 και 5 αστέρων) καθώς και η έλλειψη άλλων τουριστικών υποδομών, η οποία δημιουργεί προβλήματα στις προσπάθειες για προσέλκυση συνεδριακού ή εμπορικού τουρισμού και την αξιοποίηση της κεντρικής θέσης της πόλης για την διοργάνωση και ανάληψη τουριστικών πακέτων που θα συνδυάζουν μια σειρά προορισμούς όπως Πήλιο, Β.Σποράδες, Όλυμπο, Αμπελάκια, Περούλι, Ελάτη, Λίμνη Πλαστήρα, κλπ.

##### 5. Εξάρτηση της περιοχής από τον πρωτογενή τομέα

Το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής είναι εξαρτημένο οικονομικά από τον πρωτογενή τομέα λόγω της εύφορης πεδιάδας που περιέχει και του γεγονότος ότι ανήκει σε ζώνη υψηλής παραγωγικότητας. Η εξάρτηση αυτή έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία ανέλιξης σε άλλους κλάδους νεότερους και πιο προσοδοφόρους. Η ολοκληρωτική ενασχόληση πολλών κατοίκων της περιοχής με τον φθίνοντα πλέον πρωτογενή τομέα περιορίζει την δυνατότητα κατάρτισης σε τομείς νέων τεχνολογιών με αποτέλεσμα την απουσία εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, το οποίο αποτελεί σημαντικό συστατικό στοιχείο για την προσέλκυση νέων επενδύσεων και καινοτομιών.

##### 6. Κατάληψη από μη παραγωγικές δραστηριότητες ωφέλιμων εκτάσεων στο εσωτερικό των πόλεων

Υπάρχουν στο εσωτερικό των πόλεων μεγάλες εκτάσεις οι οποίες καταλαμβάνονται από αντικοινωνικές δραστηριότητες και συμβάλουν μεταξύ άλλων στην ασυνέχεια του αστικού ιστού των πόλεων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων εκτάσεων είναι τα στρατόπεδα (1<sup>η</sup> Στρατιά και Μπουγά στη Λάρισα, Γεωργούλα στη Ν.Ιωνία) και οι σιδηροδρομικές γραμμές και στις δύο πόλεις. Η απομάκρυνση αυτών των χρήσεων έξω από τον αστικό ιστό, θα σήμαινε τόσο σημαντική πνοή για τις τελευταίες, δεδομένου του πυκνοδομημένου πολεοδομικού ιστού τους, όσο και αναβάθμιση του πολεοδομημένου χώρου. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η κατάληψη του παραλιακού μετώπου της πόλης του Βόλου από το μη παραγωγικό πλέον εμπορικό λιμάνι, κάτι το οποίο συμβάλει όχι μόνο στην συνολική υποβάθμιση της εικόνας της πόλης, αλλά μειώνει ένα «δυνατό» - ελκυστικό τμήμα της τελευταίας που είναι το παραλιακό μέτωπο.

<sup>25</sup> Στο Βόλο πολύ πρόσφατα (εν όψει Ολυμπιακών Αγώνων) ολοκληρώθηκε η κατασκευή ενός ξενοδοχείου 5 αστέρων «Volos Palace», το οποίο αναμένεται να συμβάλει θετικά στην τουριστική κίνηση της περιοχής



### **E.3. Ευκαιρίες που προκύπτουν**

Οι σημαντικότερες ευκαιρίες που προκύπτουν και μπορούν να αξιοποιηθούν για την ανάπτυξη της περιοχής έρευνας είναι οι εξής:

#### 1. Αναδυόμενες αγορές στα Βαλκάνια και στην Ανατολική Ευρώπη

Το άνοιγμα και η ανάπτυξη των αγορών στις χώρες της Νοτιοανατολικής, Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης προσφέρουν στις ελληνικές επιχειρήσεις νέες δυνατότητες αύξησης των εξαγωγών τους, αλλά και της εύρεσης νέων πηγών προμήθειας και επενδυτικών τόπων. Η ραγδαία αύξηση των Ελληνικών εξαγωγών στα Βαλκάνια σε μια σειρά από προϊόντα τα οποία δύσκολα εξάγονται στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης αναμένεται, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας του οικονομικού και πολιτικού μετασχηματισμού αλλά και τη σταθεροποίηση της περιοχής, να συνεχιστεί. Αυτές οι νέες αγορές αποτελούν μια θετική πρόκληση για τις επιχειρήσεις της περιοχής, η οποία μέχρι τώρα δεν έχουν αξιοποιηθεί. (Πετράκος, 2002)

#### 2. Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση

Η εμβάθυνση της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης με τη δημιουργία μιας πραγματικά ενιαίας αγοράς και με την υιοθέτηση ενός κοινού νομίματος από όλες τις χώρες, αλλά και η επικείμενη οριζόντια επέκταση της Ένωσης με τη διεύρυνση προς ανατολάς δημιουργεί μια τεράστια, σταθερή και αναπτυγμένη αγορά ικανή να απορροφήσει επιπλέον εξαγωγές από τη χώρα μας και συνεπώς και από την οικονομία του διπλόλου. Πέραν τούτου, η ολοκλήρωση της τοπικής οικονομίας στην Ευρωπαϊκή Αγορά δύναται να σημάνει περισσότερες επιχειρηματικές συνεργασίες, συγχωνεύσεις, άμεσες ξένες επενδύσεις, περισσότερη διάχυση γνώσης, πρακτικών και τεχνολογίας με θετικά αποτελέσματα για την ανάπτυξη της περιοχής αναφοράς. Το ίδιο ισχύει και από την παρατηρούμενη διεθνοποίηση (παγκοσμιοποίηση) των οικονομικών δραστηριοτήτων με τη συμμετοχή σχεδόν του συνόλου των χωρών του κόσμου. (Πετράκος, 2002)

#### 3. Αξιοποίηση του Γ' Κ.Π.Σ.

Το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, προσφέρει σημαντικούς πόρους για την ανάπτυξη των υποδομών και δικτύων της πόλης, για τη δημιουργία νέων μηχανισμών στήριξης της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας, για τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων, για τη βελτίωση του ανθρώπινου δυναμικού, για νέες επενδύσεις, για τον εκσυγχρονισμό της διοίκησης, για την ανάπτυξη του Πανεπιστημίου, κ.α.

Επίσης, τα επιχειρησιακά προγράμματα των Υπουργείων, το ΠΕΠ Θεσσαλίας αλλά και οι Κοινοτικές πρωτοβουλίες προσφέρουν δυνατότητες χρηματοδότησης όλων των τομέων της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Η αξιοποίησή τους όμως δεν είναι δεδομένη, αλλά απαιτεί έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση, συνεχή παρακολούθηση, συνεπή υλοποίηση, αξιολόγηση και ενεργοποίηση όλων των ενδιαφερομένων. (Πετράκος, 2002)

#### 4. Ανάπτυξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Τα ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και έρευνας της περιοχής βρίσκονται σε φάση ανάπτυξης. Το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας αναπτυσσόμενο διαρκώς καταλαμβάνει ήδη σημαντική θέση στο χώρο των Ελληνικών Πανεπιστημίων, ενώ αναπτύσσει παράλληλα ολοένα και περισσότερο διεθνείς σχέσεις και συνεργασίες. Οι 600 περίπου διδάσκοντες, οι ερευνητές και μεταπτυχιακοί φοιτητές, οι 700 εργαζόμενοι, οι 5.500 φοιτητές και τα εργαστήριά του αναμένεται στο μέλλον να αυξηθούν. Το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας αποτελεί βασικό πλεονέκτημα και των δυο πόλεων, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, συμβάλλοντας στην απασχόληση, στην αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής, στην επίλυση προβλημάτων, στην μεταφορά και διάχυση γνώσεων, διαδικασιών και τεχνολογιών, κ.α. Συνεπώς, οι πόλεις έχουν κάθε λόγο να αναπτύξουν στενή συνεργασία μαζί του και να στηρίζουν την περαιτέρω ανάπτυξή του. Το ίδιο ισχύει και για το ΤΕΙ Λάρισας. Η πρόσφατη αναβάθμιση των ΤΕΙ σε θεσμικό επίπεδο αναμένεται να συνοδευτεί από την αναβάθμιση του προσωπικού και των ερευνητικών υποδομών του, με θετικά αποτελέσματα για την τοπική οικονομία και κοινωνία.

#### 5. Ανάδειξη της περιοχής σε τρίτο πόλο ανάπτυξης της χώρας

Τόσο η πόλη της Λάρισας όσο και του Βόλου βρίσκονται σε ικανοποιητική απόσταση από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα ώστε να μην εξαρτώνται απ' αυτά. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το μεγάλο για τα ελληνικά δεδομένα μέγεθος των εν λόγω πόλεων, την κοντινή μεταξύ τους απόσταση, αλλά και την διέλευση του ΠΑΘΕ από την περιοχή, είναι ένας σημαντικός παράγοντας που μπορεί να συμβάλει στην υιοθέτηση μιας στρατηγικής ενδογενούς ανάπτυξης που να στηρίζεται στην οικονομική ολοκλήρωση σε περιφερειακό και διαπεριφερειακό επίπεδο. Αυτό σημαίνει, ότι οι δύο πόλεις δεν χρειάζεται να επιδιώξουν μια στρατηγική δορυφορικής ανάπτυξης σε σχέση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, η οποία ενέχει

τον κίνδυνο της εξάρτησης από οικονομικές διακυμάνσεις στις εν λόγω περιοχές καθώς και τον κίνδυνο αφαίμαξης σημαντικών οικονομικών δραστηριοτήτων (Πετράκος, 2002). Ωστόσο ορισμένες συμπληρωματικές δραστηριότητες και δομές ως προς τα δύο μητροπολιτικά κέντρα είναι τόσο αναπόφευκτες, όσο και επιθυμητές.

#### 6. Ανάπτυξη σχέσεων με Ευρωπαϊκές μητροπόλεις

Η σύνδεση της περιοχής με άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, συμβάλει στην διάχυση της γνώσης, των καινοτομιών, αλλά και στην προβολή της περιοχής διεθνώς. Τέτοιου είδους συνδέσεις συμβάλουν στην επαγρύπνηση και στην ανάληψη ευκαιριών που προκύπτουν σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, καθιστώντας ευκολότερη την πρόοδο και την εξέλιξη με στόχο την ανάπτυξη.

#### 7. Διεξαγωγή Ολυμπιακών Αγώνων: προβολή της περιοχής

Το γεγονός της τέλεσης των Ολυμπιακών αγώνων αποτελεί σημαντική ευκαιρία για να προβληθεί η περιοχή στον παγκόσμιο χάρτη και να διατηρηθεί εκεί. Το ότι θα καταστεί σημείο Ευρωπαϊκού και παγκόσμιου ενδιαφέροντος θα συμβάλει στην ανάπτυξη του τουρισμού τα επόμενα χρόνια. Προς τον στόχο αυτό θα συμβάλει και η αποτελεσματική και επιτυχημένη αξιοποίηση των εισροών και των εγκαταστάσεων, που οφείλονται στην διεξαγωγή αυτής της διοργάνωσης, μετά το πέρας των αγώνων.

### **E.4. Απειλές**

#### 1. Ενδεχόμενο πλήγμα στην οικονομία της περιοχής από την ενίσχυση του ανταγωνισμού στις χώρες της ΕΕ, αλλά και διεθνώς

Με το άνοιγμα των αγορών προς τις χώρες της Ε.Ε. αλλά και διεθνώς, καταρρίπτεται συνεχώς το τείχος του προστατευτισμού των τοπικών αγορών οι οποίες εκτίθενται ολοένα και περισσότερο στον αυξανόμενο ανταγωνισμό χωρών της Ε.Ε. αλλά και διεθνώς. Η περιοχή για παράδειγμα, όπως και το σύνολο της χώρας, παλαιότερα ήταν ανταγωνιστική στο φθινό εργατικό δυναμικό. Με το άνοιγμα των συνόρων και την αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η χώρα έπαψε να είναι ανταγωνιστική αφού υπήρξαν άλλες περιοχές περισσότερο ανταγωνιστικές. Αυτό και σε συνδυασμό με την αδυναμία ανέλιξης και γρήγορης ανταπόκρισης των επιχειρήσεων στα νέα δεδομένα, οδήγησε την περιοχή στην βιομηχανική κρίση της δεκαετίας του 80.

2. Εξάρτηση της Λάρισας και του Βόλου από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη

Το πλεονέκτημα της ύπαρξης του ΠΑΘΕ από την περιοχή μελέτης μπορεί να μετατραπεί σε κίνδυνο αφού με την αναβάθμιση που έχει υποστεί (και η οποία συνεχίζεται) μειώνει την χρονοαπόσταση της περιοχής από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα. Το γεγονός αυτό εγκυμονεί τον κίνδυνο αφαίμαξης σημαντικών οικονομικών δραστηριοτήτων και τη λειτουργία των δύο πόλεων ως δορυφόροι των μητροπολιτικών κέντρων της χώρας, μειώνοντας κάθε δυνατότητα αυτόνομης ανάπτυξης της περιοχής.

3. Μείωση του εισοδήματος των αγροτών λόγω μεταβολών της ΚΑΠ

Μέχρι σήμερα η Ε.Ε. είχε ανορθώσει τείχη προστατευτισμού στην αγορά αγροτικών προϊόντων μεταξύ όλων των κρατών μελών των 15 με τρίτες χώρες και ανάλογα είχε διαμορφωθεί η ΚΑΠ. Με την διεύρυνση της Ένωσης, και με την ένταξη νέων χωρών και οι οποίες μάλιστα έχουν σημαντικό πρωτογενή τομέα, επιβάλλεται η ανάλογη μεταβολή της ΚΑΠ, εντάσσοντας στην Ευρωπαϊκή Αγορά πιο ανταγωνιστικά προϊόντα και ενισχύοντας τις νέες χώρες, κάνοντας ενδεχομένως περικοπές σε άλλα κράτη μέλη ανάμεσα στα οποία θα είναι και η Ελλάδα.

## 4<sup>η</sup> Ενότητα: Πρόταση<sup>26</sup>

### A. Εναλλακτικά Σενάρια – Επιλογή

Το σενάριο που θα ακολουθηθεί στην παρούσα εργασία οφείλει να εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις και τα σενάρια που επιλέχθηκαν από το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας. Έτσι τα κύρια σενάρια είναι τα εξής:

1<sup>ο</sup> Σενάριο: Είναι το μηδενικό σενάριο, δηλαδή αυτό των τάσεων με την υπόθεση αποτυχίας ορισμένων στοιχημάτων<sup>27</sup>

2<sup>ο</sup> Σενάριο: Ήπια παρέμβαση από την πολιτεία με την παραδοχή επιτυχίας των βασικών σημερινών στοιχημάτων, επιτυγχάνοντας έναν συνδυασμό τάσεων και ανάκαμψης

3<sup>ο</sup> Σενάριο: Έντονη παρέμβαση και επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης με επιτυχία των σημερινών στοιχημάτων συνοδευόμενα από μείζονες θετικές εξελίξεις

	Εξωτερικό Πλαίσιο		Ανάπτυξη της περιοχής μελέτης
	Ευρωπαϊκές και Εθνικές εξελίξεις	Περιφέρεια Θεσσαλίας	
1 <sup>ο</sup> Σενάριο	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Μείωση των πόρων για τον πρωτογενή για την Ελλάδα με την αναθεώρηση της ΚΑΠ</li> <li>- Συνέχεια των προβλημάτων στα Βαλκάνια και στον μεσογειακό χώρο</li> <li>- Έλλειψη πόρων για χρηματοδότηση της ανάπτυξης</li> <li>- Προσανατολισμός της ΕΕ προς τις νέες χώρες με ταυτόχρονη παραμέληση της μεσογειακής ζώνης</li> <li>- Συνέχιση της διοικητικής και θεσμικής ακαμψίας</li> <li>- Μη ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Μείωση της απασχόλησης στη γεωργία χωρίς εκσυγχρονισμό του τομέα</li> <li>- Αδυναμία ανάπτυξης σχέσεων της περιφέρειας με βαλκανικές χώρες</li> <li>- Περιορισμός των επενδύσεων και των υποδομών γενικότερα</li> <li>- Αύξηση των οικονομικών μεταναστών</li> <li>- Μείωση βελτίωσης μεταφορικής υποδομής</li> <li>- Συνεχιζόμενη υποβάθμιση του περιβάλλοντος</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Μη ενίσχυση του διπόλου Βόλου – Λάρισας</li> <li>- Εξάρτηση των δύο πόλεων από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα</li> <li>- Εξακολούθηση του περιφερειακού ρόλου των δύο πόλεων</li> <li>- Καμία βελτίωση του προϊόντος του πρωτογενή τομέα</li> <li>- Συνέχιση της εντατικής άρδευσης και της ρήψης φαρμάκων:</li> <li>- υφαμύρωση του εδάφους και υποβάθμιση περιβάλλοντος</li> </ul>

<sup>26</sup> Οι προτάσεις που έχουν χωρική διάσταση, απεικονίζονται στον χάρτη της πρότασης στο Παράρτημα

<sup>27</sup> Απρόβλεπτες εξελίξεις που θα λάβουν ή όχι χώρα στο σύνολο της ΕΕ αλλά και της χώρας

2 <sup>ο</sup> Σενάριο	<p>διάστασης στις πολιτικές</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Θετικά αποτελέσματα της αναθεώρησης της ΚΑΠ για την ελληνική γεωργία</li> <li>- Μικρή μείωση των σημερινών πόρων της ΕΕ ως το 2012</li> <li>- Ηρεμία στον Βαλκανικό χώρο και άνοιγμα των βαλκανικών αγορών</li> <li>- Μεγαλύτερο ενδιαφέρον της ΕΕ προς τον μεσογειακό χώρο</li> <li>- Προοπτική ένταξης βαλκανικών χωρών σε ορατό χρόνο</li> <li>- Σχετικά επαρκής δημόσια χρηματοδότηση για την ανάπτυξη</li> <li>- Βελτίωση περιβαλλοντικών πολιτικών και αποτελεσματικότερη ενσωμάτωση του περιβάλλοντος στο σύνολο των πολιτικών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Γρήγορη μείωση της απασχόλησης στη γεωργία και καλύτερη προσαρμογή στην αγορά</li> <li>- Μερική ανάκαμψη μεταποίησης</li> <li>- Εξέλιξη του τριτογενή τομέα και διατήρηση της δυαδικής του μορφής (παραδοσιακή και σύγχρονη)</li> <li>- Εξέλιξη των υποδομών για προσέλκυση επενδύσεων</li> <li>- Δημογραφική αδυναμία</li> <li>- Σταθεροποίηση της ανεργίας περί του 2011</li> <li>- Μείωση και ανακοπή υποβάθμισης του περιβάλλοντος και τοπικές βελτιώσεις</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Μερικός εκσυγχρονισμός του πρωτογενή τομέα: δυναμικό τμήμα της οικονομίας</li> <li>- Μερική ανάκαμψη δευτερογενούς</li> <li>- Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός των ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ. Βόλου – Λάρισας</li> <li>- Ενίσχυση συνεργασίας Λάρισας και Βόλου προς ένα ενιαίο σύστημα</li> <li>- Ενίσχυση διπόλου</li> <li>- Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού</li> <li>- Αύξηση του πληθυσμού της περιοχής</li> <li>- Σύνδεση της περιοχής με βασικούς αναπτυξιακούς άξονες</li> </ul>
3 <sup>ο</sup> Σενάριο	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Αύξηση εισερχόμενων επενδύσεων και FDI</li> <li>- Τέλος της αστάθειας στην περιοχή των Βαλκανίων</li> <li>- Άνοιγμα των αγορών στα Βαλκάνια και σύσφιξη σχέσεων με Ελλάδα</li> <li>- Ένταξη της Μεσογειακής διάστασης ως σημαντικού στοιχείου της εξωτερικής πολιτικής</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Σημαντική θέση της περιφέρειας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο</li> <li>- Πραγματική σύγκλιση με αναπτυγμένες περιοχές της ΕΕ</li> <li>- Μεγέθυνση του τριτογενή με έμφαση στις σύγχρονου τύπου υπηρεσίες</li> <li>- Γρήγορη πτώση στην ανεργία από το 2006</li> <li>- Επαρκής χρηματοδότηση ανάπτυξης</li> <li>- Σημαντική βελτίωση της διεθνούς και διαπεριφερειακής προσπελασιμότητας</li> <li>- Επιταχυνόμενη βελτίωση περιβάλλοντος, τάση αλλαγής μοντέλου ανάπτυξης με ουσιαστικά στοιχεία αειφορίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Δημιουργία του διπολικού συστήματος και λειτουργία του ως τρίτος πόλος ανάπτυξης της χώρας</li> <li>- Πλήρης προσαρμογή της γεωργίας της περιοχής στην Ευρωπαϊκή και διεθνή αγορά</li> <li>- Μείωση της ανεργίας στην περιοχή</li> <li>- Ανάπτυξη υποδομών και δικτύων στην περιοχή</li> <li>- Αύξηση ανταγωνισμού με τα δύο μητροπολιτικά κέντρα</li> <li>- Προσέλκυση πληθυσμού από τα μητροπολιτικά κέντρα: Σημαντική συμβολή στην αποκέντρωση</li> </ul>

Η πολιτική και οι προτάσεις που θα ακολουθήσουν θα βασιστούν στο 2<sup>ο</sup> σενάριο και θα δανειστούν και στοιχεία από το πρώτο και το τρίτο σενάριο, όπου είναι απαραίτητο.

## **B. Στόχοι και κατευθύνσεις – Προτάσεις**

### **B.1. Γενικότεροι στόχοι για την εξέλιξη του διπόλου ως τρίτος πόλος ανάπτυξης της χώρας, αλλά και ο ρόλος του σε διεθνές επίπεδο**

1. Ενίσχυση του κεντρικού ρόλου του διπόλου ως σύστημα, τόσο στον ελλαδικό όσο και στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο, σε συνδυασμό με την ανάδειξή του σε τρίτο πόλο ανάπτυξης της χώρας. Ταυτόχρονα να αναπτυχθεί η ελκυστικότητα της περιοχής με προσέλκυση νέων τεχνολογιών και η ανάδειξή της σε σημαντικό μεσογειακό κέντρο.
2. Προσέλκυση επιτελικών και διοικητικών υπηρεσιών στο πλαίσιο της νέας διοικητικής γεωγραφίας της χώρας. Προσέλκυση και χωροθέτηση στην περιοχή, οικονομικών δραστηριοτήτων αιχμής με περιφερειακή αλλά και εθνική εμβέλεια, συμβάλλοντας, σε συνδυασμό με το πρώτο, και στην αποκέντρωση των υπηρεσιών των δύο μητροπολιτικών κέντρων.
3. Αύξηση του πληθυσμού με στόχο την προσέλκυση επενδύσεων, την αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, των θέσεων απασχόλησης, την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, κλπ.

Παρακάτω θα γίνει μια προβολή του πληθυσμού της περιοχής για το έτος 2011 βάσει του ΜΕΡΜ<sub>1991-2001</sub>. Ο Μ.Ε.Ρ.Μ.<sup>28</sup> (Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής) είναι μια μέθοδος, με την οποία γίνονται οι προβολές ενός πληθυσμού για μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή στο μέλλον. Έτσι λοιπόν, με αφετηρία ένα μέγεθος 330383 κατοίκων το 1991 εκτιμάται ότι ο πληθυσμός θα φθάσει τους 350618 κατ. το 2011 (+3,0%) βάσει του ΜΕΡΜ '91 – '01. Η ενδογενής δημογραφική δυναμική είναι σχετικά περιορισμένη (όπως γενικότερα στον ελληνικό χώρο) αλλά η περιοχή παρουσιάζει αυξημένη δυναμικότητα με αυξανόμενο ρόλο τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές

<sup>28</sup> Ο μαθηματικός τύπος του Μ.Ε.Ρ.Μ. είναι:  $P_{t+n} = P_t(1 + r)^n$ , όπου  $P_{t+n}$  ο πληθυσμός στο τέλος των χρονικών περιόδων που παρήλθαν (συνήθως ετών),  $P_t$  ο πληθυσμός σε μια δεδομένη χρονική στιγμή  $t$ ,  $n$  ο αριθμός των ετών που παρήλθαν,  $r$  ο ΜΕΡΜ του πληθυσμού

2. Προστασία και αναβάθμιση του ανθρώπινου και φυσικού περιβάλλοντος. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω της προστασίας και αξιοποίησης του φυσικού αποθέματος, μέσω της αποφυγής της διάχυσης της αστικοποίησης σε εκτός σχεδίου περιοχές, αλλά και μέσω της αναβάθμισης του υπάρχοντος οικιστικού χώρου
3. Ενίσχυση της συνοχής του περιφερειακού χώρου, μέσω της ανάπτυξης της εξωτερικής δικτύωσης της περιφέρειας, της ενίσχυσης του αναπτυξιακού ρόλου σε όλες τις βαθμίδες του οικιστικού δικτύου με κέντρο βάρους το δίπολο Βόλου – Λάρισας. Επίσης ενεργητικές και αποτελεσματικές πολιτικές σε ορισμένους προβληματικούς τομείς ή περιοχές, μπορούν συμβάλουν προς την επίτευξη αυτού του σκοπού.

### **B.3. Ειδικότεροι στόχοι για τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη της περιοχής του διπόλου**

#### **B.3.1. Χωροταξικές υποενότητες και εσωτερική οργάνωση**

Οι χωροταξικές ενότητες ανάλογα με τη σχετική λειτουργική τους αυτοτέλεια, τις κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας και με βάση την προσωπική εμπειρία, μπορούν να καταταχθούν σε τρεις κατηγορίες:

*1<sup>η</sup> κατηγορία:* Οι χωροταξικές ενότητες που περιλαμβάνονται στα όρια των ΓΠΣ των Π.Σ.Βόλου και της πόλης της Λάρισας, θεωρούμενων ως δίπολο με στόχο τη δημιουργία ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης περιφερειακής και διαπεριφερειακής εμβέλειας, ιδιαίτερα σημαντικού σε εθνικό επίπεδο και με προοπτική να διεκδικήσει μελλοντικά ρόλο στον διεθνή χώρο.

*2<sup>η</sup> Κατηγορία:* Οι οικισμοί Αλμυρός, Βελεστίνο, Τύρναβος, ως δευτερεύοντα αναπτυξιακά κέντρα εξαρτώμενα από τον Βόλο και τη Λάρισα.

*3<sup>η</sup> Κατηγορία:* Οι υπόλοιποι οικισμοί της περιοχής μελέτης, με κέντρο τον οικισμό του Αρμενίου λόγω της ίσης απόστασής του από τις δύο πόλεις και λόγω της θέσης του καθώς βρίσκεται επάνω στον παλαιό οδικό άξονα Λάρισας – Βόλου.



### B.3.2. Προστασία, δικτύωση και ανάδειξη όλων των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος

Κυρίως οι περιοχές με σημαντική οικολογική αξία βρίσκονται στην περίμετρο της περιοχής μελέτης και ειδικότερα στους ορεινούς όγκους που περικλείουν την περιοχή. Στο εσωτερικό της περιοχής δεν υπάρχουν εκτάσεις ιδιαίτερης περιβαλλοντικής σημαντικότητας, πέραν του γεγονότος ότι το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής είναι γη υψηλής παραγωγικότητας. Επίσης πρέπει να επισημάνουμε ότι η προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής είναι στενά συνυφασμένη με την παρουσία της ανθρώπινης δραστηριότητας, καθώς η αντίθετη περίπτωση θα είχε δυσμενείς επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον. Ωστόσο όμως η παρουσία του ανθρώπινου παράγοντα στην περιοχή σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η τελευταία αποτελεί γη υψηλής παραγωγικότητας, συμβάλει στην υπερεκμετάλλευση των εδαφών με εξαντλητική άρδευση και υπερβολική χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων, με αποτέλεσμα την υφαλμύρωση και την μόλυνση αντίστοιχα, του υπόγειου υδροφορέα.

Οι περιοχές υψηλής προστασίας για τις οποίες εφαρμόζεται η οδηγία 92/43/ΕΟΚ (NATURA 2000) βρίσκονται κυρίως στην ευρύτερη περιοχή της περιοχής μελέτης στο εσωτερικό της περιφέρειας Θεσσαλίας. Ορισμένοι οικισμοί της περιοχής αναφοράς, ωστόσο φιλοξενούν ένα σπάνιο και παγκόσμια απειλούμενο είδος γερακιού, γνωστό ως «κιρκινέζι» ή «κιρκινέκα», το οποίο αναφέρεται στο Παράρτημα Ι της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ. Το κιρκινέζι τρέφεται κυρίως με ακρίδες και άλλα μεγάλα έντομα συμβάλλοντας έτσι στην εξυγίανση των καλλιεργειών της περιοχής από βλαβερά για την καλλιέργεια έντομα. Οικισμοί όπως ο Τύρναβος, η Κυψέλη, το Μέγα Μοναστήρι, το Αχίλλειο, η Νίκαια, η Τερψιθέα, το Ζάππειο, το Στεφανοβίκειο, και άλλοι μικρότεροι οικισμοί σχηματίζουν ένα δίκτυο χώρων φωλιάσματος ικανού αριθμού κιρκινεζιών, προσδίδοντας στους οικισμούς αυτούς διεθνή σημασία (Δασκαλάκης και Τσακίρης). Τίθεται λοιπόν το ζήτημα της προβολής αυτών των οικισμών εξαιτίας αυτής της ιδιαιτερότητας. Προκύπτει λοιπόν το συμπέρασμα ότι είναι απαραίτητη η αύξηση των θεσμικά προστατευόμενων περιοχών, αλλά και της έκτασης που καταλαμβάνει η κάθε περιοχή, τόσο για λόγους περιβαλλοντικής προστασίας αλλά και για λόγους προβολής αυτών των περιοχών.

Ωστόσο παρατηρείται ελλιπή διαχείριση των περιοχών προστασίας και αυτό οφείλεται κυρίως στην ασαφή οριοθέτηση, την εσφαλμένη διαχείριση των

προστατευόμενων περιοχών, καθώς και του ελλιπούς προσωπικού φύλαξης. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι η λειτουργία της λίμνης Κάρλας στο μέλλον θα αυξήσει κατά πολύ την οικολογική σημαντικότητα και αξία της περιοχής δημιουργώντας ένα οικοσύστημα που θα καθιστά αναγκαία την προστασία και την διατήρησή του, τόσο από εθνικές αλλά και ευρωπαϊκές πολιτικές.

### B.3.3 Μείωση της ρύπανσης στην περιοχή

Μέτρα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης των αστικών κέντρων της περιοχής μπορεί να είναι τα εξής:

- Περιορισμός της κυκλοφορίας στα κέντρα των δύο πόλεων για την μείωση των αέριων ρύπων που προέρχονται από τα διερχόμενα οχήματα: ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία περιφερειακών οδών, στις οποίες θα διοχετεύεται η διερχόμενη κυκλοφορία που δεν έχει ως προορισμό τις δύο πόλεις. Σε διαφορετική περίπτωση σημαντικός είναι ο ρόλος ενός οδικού δακτυλίου γύρο από τα κέντρα των πόλεων, κατά μήκος του οποίου θα υπάρχουν εγκαταστάσεις υπηρεσιών που θα διευκολύνουν την κίνηση στα κέντρα των πόλεων, όπως για παράδειγμα σταθμοί μεταφόρτωσης επιβατών σε αστικές συγκοινωνίες ή γενικότερα MMM, εγκαταστάσεις στάθμευσης (parking), περίπτερα ενοικίασης ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων εναλλακτικών μορφών ενέργειας (ηλεκτρική, ηλιακή), δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων στα κέντρα των πόλεων, φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων σε εμπορικά καταστήματα του κέντρου, σε ώρες με τη χαμηλότερη δυνατή κίνηση στην πόλη, κλπ. Σε συνδυασμό με τα παραπάνω σημαντική μπορεί να είναι και η συμβολή των κινήτρων ή αντικινήτρων (κυρώσεις) προκειμένου να διατηρηθεί κατά το μέγιστο δυνατό, η κίνηση των οχημάτων στην περίμετρο των πόλεων.
- Μείωση των εκπομπών ρύπων από εγκαταστάσεις κεντρικής θέρμανσης(Τσακίρης – Δασκαλάκης): Χρησιμοποίηση εναλλακτικών, πιο ήπιων αλλά ταυτόχρονα αποδοτικών μορφών ενέργειας για θέρμανση πέραν του πετρελαίου, όπως για παράδειγμα φυσικό αέριο, του οποίου μάλιστα ο κεντρικός αγωγός της χώρας διέρχεται από την περιοχή, ηλιακή ενέργεια, αιολική ενέργεια η οποία θα προέρχεται από σταθμούς παραγωγής που θα είναι εγκατεστημένοι σε σημεία της περιοχής με τους δυνατότερους ανέμους

ετησίως (π.χ. Όλυμπος, Πήλιο). Όσον αφορά τις βιομηχανίες θα ήταν εξαιρετικά χρήσιμο προς την προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής, να αναζητηθούν μορφές ενέργειας όπως οι παραπάνω. Για το κοντινό μέλλον είναι δύσκολο και δαπανηρό να χρησιμοποιηθούν εξολοκλήρου οι παραπάνω μορφές ενέργειας για την βιομηχανία, ωστόσο θα ήταν χρήσιμο να λειτουργήσουν οι τελευταίες συμπληρωματικά. Αναγκαία επίσης είναι η εγκατάσταση διαφόρων τύπου φίλτρων στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις με αυστηρές προδιαγραφές για την μέγιστη δυνατή κατακράτηση των βλαβερών ρύπων για το περιβάλλον αλλά και για την ποιότητα ζωής στην πόλη. Επιπλέον χρήσιμο θα ήταν να χωροθετηθούν σε κάθε οργανωμένη ΒΙ.ΠΕ. της περιοχής, εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού για πρωτογενή επεξεργασία των βιομηχανικών αποβλήτων, τα οποία στη συνέχεια θα διέρχονται από τον βιολογικό καθαρισμό αστικών αποβλήτων των πόλεων για δευτερογενή επεξεργασία μέχρι τη διάθεσή τους στον τελικό αποδέκτη (Παγασητικός, Πηνειός).

Όσον αφορά την υπόλοιπη περιοχή μελέτης η κυριότερες πηγές ρύπανσης είναι αυτές που προκύπτουν από την έντονη γεωργική δραστηριότητα, μέσω ρήψης λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων. Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων θα πρέπει να επιτευχθεί:

- Μείωση έως κατάργηση της ρήψης φυτοφαρμάκων στην περιοχή, με σκοπό την μείωση του κινδύνου μόλυνσης των εδαφών και του υδροφόρου ορίζοντα της περιοχής: Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με την παροχή κινήτρων ή αντικινήτρων προς τους αγρότες για την καλλιέργεια βιολογικών, ανταγωνιστικών προϊόντων στο εσωτερικό, αλλά και εκτός της ΕΕ, για την χρόνια ή μερική αγρανάπαυση, αλλά και για την δάσωση ορισμένων περιοχών που κρίνεται αναγκαία. Ορισμένα αντικίνητρα προκύπτουν από το νέο οικονομικό περιβάλλον για τον πρωτογενή τομέα της Ευρώπης. Ο λόγος γίνεται για την ένταξη των νέων χωρών στην οικογένεια της ΕΕ, με την παρεπόμενη αναδιάρθρωση της ΚΑΠ και για την βαθμιαία συρρίκνωση των προστατευτικών τειχών στις διεθνείς ανταγωνιστικές αγορές αγροτικών προϊόντων. Εκτός όμως από τις συνθήκες που επιβάλλουν οι διεθνείς εξελίξεις μπορούν να παρθούν ορισμένα μέτρα και ρυθμίσεις σε τοπικό ή και εθνικό επίπεδο. Τέτοια παραδείγματα μπορεί να είναι

- αυξημένες επιδοτήσεις στους αγρότες που καλλιεργούν χωρίς τη χρήση φαρμάκων και λιπασμάτων,
  - ενημέρωση με ταυτόχρονη κατάρτιση των νέων αγροτών στην καλλιέργεια βιολογικών και φιλικών προς το περιβάλλον προϊόντων με την υποστήριξη της τεχνολογίας,
  - ενθάρρυνση της δημιουργίας οικοσυστήματος (εν όψει της ανακατασκευής της Κάρλας) για την προσέλκυση παρασιτοκτόνων πουλιών (π.χ. Κιρκινέζι) που συμβάλουν στην εξυγίανση των καλλιεργειών από καταστροφικά έντομα και άλλες παθήσεις,
  - κυρώσεις και απαγορευτικές ρυθμίσεις στην έντονη χρήση φυτοφαρμάκων.
  - Εγκατάσταση σταθμών μέτρησης της ποιότητας των υπόγειων υδάτων, από τα οποία υδρεύονται οι οικισμοί της περιοχής με ταυτόχρονη επέμβαση, όπου το νερό κρίνεται ακατάλληλο για ύδρευση.
- Ελάττωση των γεωτρήσεων στην περιοχή η οποία κινδυνεύει άμεσα από την υφαλμύρωση των υπόγειων υδάτων, η στάθμη των οποίων έχει μειωθεί σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Τον ίδιο στόχο άλλωστε, συν τοις άλλοις, καλούνται να απαντήσουν τα υπό κατασκευή έργα ανακατασκευής της Κάρλας και της εκτροπής του Αχελώου προς την Θεσσαλική πεδιάδα. Έτσι οι πολυάριθμες αρδευόμενες εκτάσεις θα υδρεύονται κυρίως από τους εν λόγω επιφανειακούς αποδέκτες, ανακουφίζοντας τον υπόγειο υδροφορέα από τις πολυάριθμες γεωτρήσεις, συμβάλλοντας έτσι ώστε να ανέβει η στάθμη του τελευταίου στο ανώτερο δυνατό επίπεδο<sup>29</sup>. Ωστόσο η αλόγιστη άντληση του νερού από τους επιφανειακούς αποδέκτες, ενδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα έλλειψης νερού στο μέλλον, αλλά και σημαντικές βλάβες στα οικοσυστήματα που έχουν δημιουργηθεί στην ευρύτερη περιοχή των τελευταίων.

<sup>29</sup> Σύμφωνα με μελέτες, η βλάβη του υπόγειου υδροφορέα της περιοχής εξαιτίας της εξαντλητικής άρδευσης είναι πλέον μη αναστρέψιμη

#### B.3.4. Προστασία και ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς

Η περιοχή μελέτης εξαιτίας της τοποθεσίας της αλλά και εξαιτίας της μεγάλης κλίμακας που εξετάζουμε διαθέτει πληθώρα πολιτισμικών και αρχαίων ευρημάτων, κυρίως στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου.

##### *Ευρύτερη περιοχή Λάρισας*

Η περιοχή της Λάρισας, όπως αναφέρεται και πιο αναλυτικά στην ανάλυση παραπάνω, κατοικείται εδώ και 8000 χρόνια, όπου για την πόλη της Λάρισας σημαντικό σημείο αποτέλεσε ο λόφος του φρουρίου μιας και γύρω από αυτό αναπτύχθηκε η πόλη κατά τη διάρκεια των χρόνων. Σήμερα έχουν αποκαλυφθεί αρκετά ευρήματα στο χώρο του Φρουρίου, μαζί με το μεγάλο αρχαίο θέατρο. Επίσης διατηρείται το παλαιό τζαμί της πόλης «Γενί Τζαμί», όπου σήμερα στεγάζεται το μουσείο της πόλης. Κοντά στον λόφο του Φρουρίου βρίσκεται και το μικρό αρχαίο θέατρο καθώς και ευρήματα της οθωμανικής περιόδου. Στον ιστό της πόλης βρίσκονται διάσπαρτα κτίσματα διαφόρων ιστορικών περιόδων. Για την προβολή των ιστορικών αυτών στοιχείων στον ιστό της πόλης προτείνεται η ενοποίησή τους με ειδικές διαδρομές, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων (πολιτισμικών, εμπορικών, εκδηλώσεις) που θα προσελκύουν το ενδιαφέρον του κοινού, αλλά και ενημέρωση του τελευταίου (με ενημερωτικά booklets, κλπ) για την ιστορική αξία των αρχαιολογικών χώρων.

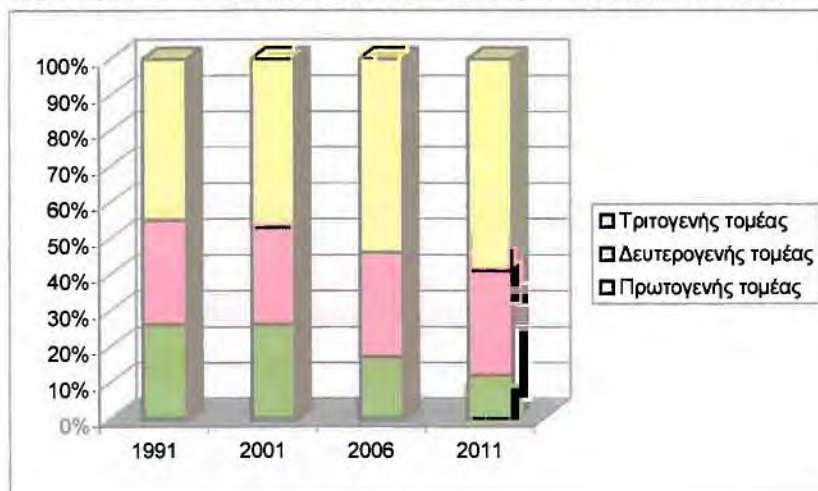
##### *Ευρύτερη περιοχή Βόλου*

Θα ήταν χρήσιμο και για τις δύο πόλεις να αναδείξουν τα ιστορικά τους μνημεία και ευρήματα, με ταυτόχρονη προβολή τους τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνικό επίπεδο, με σκοπό την προσέλκυση και την αύξηση του τουρισμού. Επίσης η επιτυχημένη προβολή τους και η επιτυχώς σχεδιασμένη ενοποίηση τους δημιουργώντας ένα δίκτυο αρχαιολογικών χώρων, σε συνδυασμό με την διατήρηση ή αναπαλαίωση των ιστορικών κτισμάτων της πόλης, μπορεί να συμβάλει στην ελκυστικότητα των πόλεων, σημαντικό στοιχείο για την προσέλκυση πληθυσμού αλλά και επιχειρήσεων. Όσον αφορά τους υπόλοιπους αρχαίους και παλαιότερους οικισμούς της ευρύτερης περιοχής μελέτης, θα ήταν σκόπιμο να ενταχθούν στο δίκτυο αρχαιολογικών χώρων της περιοχής, συμβάλλοντας έτσι στην προβολή της ευρύτερης περιοχής της πόλης και στην σημαντική προσέλκυση τουριστών.

### Β.3.5. Ενίσχυση της οικονομικής αναδιάρθρωσης και του εκσυγχρονισμού της περιοχής

Σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας, η τομεακή δομή της οικονομίας της περιφέρειας, άρα και της περιοχής μελέτης, ακολουθεί τις προϋπάρχουσες τάσεις, βελτιώνοντας ορισμένα αρνητικά δεδομένα (Διάγραμμα Ε.3.5). Ο πρωτογενής μειώνεται, αναπόφευκτα, αλλά όχι με ραγδαίους ρυθμούς· επιπλέον, μέρος του γεωργικού πληθυσμού που μετατοπίζεται σε άλλο τομέα το κάνει με όρους πολυαπασχόλησης (διατήρηση και μερικής γεωργικής απασχόλησης) και χωρίς μετακίνηση στις πόλεις αλλά με παραμονή στον αγροτικό χώρο ο οποίος αναπτύσσεται ολοκληρωμένα. Ο δευτερογενής παραμένει ουσιαστικά σταθερός, αλλά με εσωτερική βελτίωση υπέρ της μεταποίησης, και ταυτόχρονα με βελτίωση του δυναμισμού και της μακροχρόνιας βιωσιμότητας των μεγάλων επιχειρήσεων καθώς και των ΜΜΕ. Τέλος, ο τριτογενής αυξάνει το βάρος του, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνεται η εσωτερική του διάρθρωση με αύξηση μεγαλύτερη της μέσης στους δυναμικούς κλάδους (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις, τουρισμός).

Διάγραμμα Ε.3.5.: Εξελίξεις στην τομεακή διάρθρωση της οικονομίας



Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας, Γ Φάση

#### **Πρωτογενής τομέας**

Όπως φαίνεται και από το διάγραμμα παραπάνω ο πρωτογενής τομέας της περιφέρειας, και συνεπώς και της περιοχής μελέτης, έχει μια φθίνουσα δυναμική η οποία οφείλεται κυρίως σε διαρθρωτικά προβλήματα που εμφανίζονται κυρίως στις πεδινές περιοχές. Ορισμένες από τις πολιτικές που πρέπει να ακολουθηθούν και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΠΕΠ Θεσσαλίας είναι οι εξής:

- ❖ Άρση των διαρθρωτικών προβλημάτων. Τέτοιου είδους προβλήματα είναι η μεγέθυνση σε ποσοστά του ΑΕΠ και της απασχόλησης, παραγωγή προϊόντων με γνώμονα την ποσοτική παραγωγή και την εισοδηματική στήριξη, χωρίς προσανατολισμό προς την αγορά και την ποιότητα. Επίσης η έλλειψη φορέων συλλογικής οργάνωσης της αγροτικής παραγωγής και εμπορίας, η χαμηλή ανταγωνιστικότητα, η ανορθολογική εκμετάλλευση και η εξάντληση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα, καθώς και η επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος. Προς αυτή την κατεύθυνση στρέφεται και η ανακατασκευή της λίμνης Κάρλας αντιμετωπίζοντας κατά κύριο λόγο το κύριο πρόβλημα των υπερβολικών γεωτρήσεων, ώστε να ανορθωθεί και η στάθμη των υπόγειων υδάτων
- ❖ Θεσμική και διαρθρωτική προετοιμασία του αγροτικού τομέα, ώστε να αναπροσαρμόσει την παραγωγική ικανότητά του στο νέο περιβάλλον της διεθνούς απελευθέρωσης των αγορών, των αλλαγών της ΚΑΠ και των κατευθύνσεων της AGENDA 2000
- ❖ Ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του πρωτογενή τομέα της περιοχής. Για παράδειγμα οι μεγάλες συνεχείς καλλιεργήσιμες εκτάσεις που βρίσκονται στην περιοχή, η αξιοποίηση με τον καλύτερο δυνατό τρόπο της ανασύστασης της λίμνης Κάρλας, δυνατότητες παραγωγής ανταγωνιστικών προϊόντων και πρόσβασης σε μεγάλες αγορές του εσωτερικού και του εξωτερικού
- ❖ Ενημέρωση και κατάρτιση των αγροτών για τις νέες μεθόδους καλλιέργειας, φιλικές προς το περιβάλλον, με τη βοήθεια της τεχνολογίας και προώθηση νέων ανταγωνιστικών προϊόντων
- ❖ Δυνατότητα παραγωγής προϊόντων υψηλής ποιότητας ή προϊόντων ονομασίας προέλευσης, όπως για παράδειγμα βιολογικά προϊόντα, ελιά, αμύγδαλο, μήλο, κρασί Ν.Αγχιάλου, Τυρνάβου, Αμπελώνα, κλπ.
- ❖ Ενθάρρυνση των αγροτών για αγρανάπαυση των μέχρι σήμερα εξαντλημένων από την καλλιέργεια εδαφών και επιπλέον επιδότησή τους για την μη εγκατάλειψη της υπαίθρου
- ❖ Εκσυγχρονισμός του ήδη υπάρχοντος δικτύου πληροφόρησης και ενημέρωσης των αγροτών της υπαίθρου, με στόχο την επιστημονική ενημέρωση και υποστήριξη συλλογικών και καινοτόμων πρωτοβουλιών των αγροτών και κατοίκων της θεσσαλικής υπαίθρου.

- ❖ Εκσυγχρονισμός του γεωργικού τομέα με την αξιοποίηση των ορθών γεωργικών πρακτικών και την ανταλλαγή εμπειριών και επιτυχημένων επιχειρησιακών εγχειρημάτων της υπαίθρου
- ❖ Σχεδιασμός τοπικών μηχανισμών υποστήριξης των αγροτικών δραστηριοτήτων

### **Δευτερογενής τομέας**

Ο δευτερογενής τομέας όπως φαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζει τάση σταθερής πορείας. Ωστόσο θα πρέπει να επιλεγούν πολιτικές για την βιομηχανία, τέτοιες που να μην εγκυμονούν τον κίνδυνο μιας νέας ενδεχόμενης κρίσης στον τομέα. Αυτές θα πρέπει να αναζητηθούν σε συνδυασμό τόσο με τις σύγχρονες απαιτήσεις του τομέα, όσο και με τα αίτια που προκάλεσαν την κρίση στο παρελθόν: Προβλήματα διάρθρωσης της τοπικής βιομηχανίας, εξάλειψη του προστατευτισμού της ελληνικής βιομηχανίας, αρνητικό επενδυτικό περιβάλλον που επικράτησε στη χώρα, κρίση ρυθμιστικών μηχανισμών της οικονομίας όπως ο δημόσιος τομέας, υπερβολική προσφυγή μιας σειράς επιχειρήσεων στο δανεισμό, έλλειψη management, ευελιξίας, κλπ. Έτσι μερικές από τις πολιτικές για την ανόρθωση του τομέα και σύμφωνα με το ΠΕΠ Θεσσαλίας είναι οι εξής:

- ❖ Προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων στην περιοχή, κάτι το οποίο θα ανανεώσει και θα ενισχύσει την ήδη υπάρχουσα παραγωγική βάση. Για να επιτευχθεί αυτός ο σκοπός προϋποθέτει ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον, ευνοϊκή θέση, εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, αλλά κυρίως προϋποθέτει την ύπαρξη ειδικών κινήτρων, τα οποία είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τα πλεονεκτήματα εγκατάστασης επιχειρήσεων στις ευρύτερες περιοχές των δύο μητροπολιτικών κέντρων της χώρας
- ❖ Στα πλαίσια της παραπάνω πολιτικής σκόπιμη είναι η δημιουργία ενός αστικό – βιομηχανικού και κυρίως διαχειριστικού κέντρου που θα στηρίξει και θα διευθύνει την πορεία και τις ευκαιρίες της τοπικής βιομηχανίας και θα επωφεληθεί από την ανάπτυξη του βόρειου ελληνικού τόξου (περιφέρειες Μακεδονίας – Θράκης). Το κέντρο αυτό είναι σκόπιμο να χωροθετηθεί στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου εξαιτίας της ισχυρής βιομηχανικής παράδοσης της πόλης. Στόχος αυτής της ενέργειας είναι η προσέλκυση επενδύσεων στην περιοχή που θα συμβάλει στην ανάπτυξη τόσο της περιοχής του διπολικού



συστήματος, όσο και της υπόλοιπης περιφέρειας. Επίσης η επίτευξη αυτού του στόχου θα συμβάλει στην δικτύωση της περιοχής τόσο στο εσωτερικό της χώρας, όσο και σε διακρατικό επίπεδο.

- ❖ Δημιουργία προγράμματος προβολής του δυναμικού και των πλεονεκτημάτων της περιοχής μελέτης και των δύο πόλεων (Promotion Plan), με σκοπό την αύξηση της ελκυστικότητας
- ❖ Συγκέντρωση των βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων σε οργανωμένους υποδοχείς, αποτρέποντας την διάσπαρτη χωροθέτησή τους. Ωστόσο στην περίπτωση των βιομηχανιών με πρώτες ύλες που προέρχονται από τον αγροτικό τομέα θα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα εγκατάστασής τους κατ' αντιστοιχία.
- ❖ Ολοκλήρωση των έργων υποδομής του ΒΙΟ.ΠΑ. Βόλου και δημιουργία ΒΙΟ.ΠΑ. στην πόλη της Λάρισας, με υποχρεωτική μετεγκατάσταση των οχλουσών βιοτεχνικών μονάδων από τα κέντρα των πόλεων, με σκοπό την αύξηση της παραγωγικότητας του τομέα και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων
- ❖ Επίσης εκτιμάται ότι τόσο η Β.Ε.ΠΕ Βόλου όσο και η ΒΙ.ΠΕ. Λάρισας, αν και η τελευταία καλύπτεται προς το παρόν μόνο το 50% της έκτασής της, θα χρειαστούν περί των 5000 στεμμάτων επέκταση για την μετεγκατάσταση υφιστάμενων διάσπαρτων μονάδων και για την εγκατάσταση νέων. Σε συνδυασμό με την ύπαρξη του αναπτυξιακού άξονα Λάρισας – Βόλου, αλλά και εν όψει της λειτουργίας ενός διπολικού συστήματος, οι υπάρχουσες ΒΙ.ΠΕ. αναμένεται να ενισχυθούν με επιπλέον συγκριτικά πλεονεκτήματα και επιπλέον κίνητρα μετεγκατάστασης των διάσπαρτων βιομηχανικών μονάδων. Η σύνδεση και η συνεργασία των δύο ΒΙ.ΠΕ. μέσω ορισμένων δράσεων του συνδέσμου βιομηχανιών Θεσσαλίας, αλλά και των τοπικών φορέων, θα συμβάλει τόσο στην συνεργασία των δύο πόλεων με την δημιουργία ενός κοινού παραγωγικού διπόλου με ενιαία βιομηχανική και επιχειρηματική δραστηριότητα, όσο και στην πιο εύκολη αποκέντρωση των βιομηχανικών μονάδων της πόλης, αφού τα κίνητρα μετεγκατάστασής τους θα είναι αυξημένα
- ❖ Επιπλέον χρήσιμη θα ήταν και η επαναχρησιμοποίηση των κελυφών ορισμένων βιομηχανικών μονάδων που έχουν απομακρυνθεί από την περιοχή,

ώστε να επιτευχθεί η πλήρης απομάκρυνση των βιοτεχνικών μονάδων από τα κέντρα των πόλεων και την επίτευξη καλύτερης ποιότητας ζωής

### **Τριτογενής τομέας**

Ο τριτογενής τομέας όσο αφορά τις υπηρεσίες ευνοήθηκε ιδιαίτερα από την κεντροβαρή γεωγραφική θέση της περιοχής όσο και των αστικών κέντρων Λάρισας και Βόλου που μεγεθύνθηκαν και εξελίχθηκαν σε σημαντικά Διοικητικά Κέντρα. Έτσι ο τριτογενής αυξάνει το βάρος του, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνεται η εσωτερική του διάρθρωση με αύξηση μεγαλύτερη της μέσης στους δυναμικούς κλάδους (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις, τουρισμός). Ο τουρισμός ωστόσο είναι περιορισμένος στα νησιά των Β. Σποράδων και το Πήλιο σε αντίθεση με άλλες περιοχές που η ανάπτυξη του τουρισμού, είναι από μικρή έως μηδενική. Ωστόσο επειδή ο νέος τριτογενής τομέας στην περιοχή βρίσκεται ακόμα σε εμβρυακό στάδιο, και ο ήδη υφιστάμενος τριτογενής παρουσιάζει διαρθρωτικά προβλήματα θα πρέπει:

- ❖ Αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος μέσω του εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων καταλυμάτων
- ❖ Ενίσχυση πλεονεκτημάτων για την ανάπτυξη νέων εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Μερικά παραδείγματα είναι τα εξής:
  - Ο *αγροτουρισμός*, μια μορφή που ενδείκνυται η ανάπτυξη του στην περιοχή λόγω του κατεξοχήν αγροτικού χαρακτήρα της, συνδυάζει τις αγροτικές και τις τουριστικές δραστηριότητες και μέσω αυτού δίνεται η δυνατότητα στον επισκέπτη να συνδυάσει τη ψυχαγωγία του με την γνωριμία της αγροτικής ζωής.
  - Ο *οικοτουρισμός* στα πλαίσια της περιοχής μελέτης έτσι όπως η τελευταία υφίσταται σήμερα, δεν έχει περιθώρια ανάπτυξης. Με την ανασύσταση όμως της λίμνης Κάρλας και την ενδεχόμενη δημιουργία ενός νέου, πλουσιότερου οικοσυστήματος να συμβάλει στη μεγέθυνση τόσο του απλού τουρισμού, όσο και του οικοτουρισμού.
  - *Πολιτιστικός – συνεδριακός τουρισμός*, ο οποίος συνδυάζει επαγγελματικούς με ψυχαγωγικούς σκοπούς. Αποτελεί μια νέα μορφή τουρισμού, κινητήριες δυνάμεις του οποίου είναι φορείς όπως Πανεπιστήμια, Δημοτικοί φορείς, πολιτιστικοί οργανισμοί, κλπ.

Μέσω αυτής της μορφής τουρισμού επιτυγχάνεται η προβολή και η διαφήμιση της περιοχής τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο.

- *Αθλητικός τουρισμός* σχετίζεται με τη διοργάνωση αθλητικών γεγονότων σε μια περιοχή και εισρέουν σ'αυτήν, τόσο οι άμεσα εμπλεκόμενοι αθλητές, όσο και οι διάφοροι φίλαθλοι, από την άμεση ευρύτερη περιοχή όσο και από άλλες περιοχές της χώρας αλλά και διεθνώς. Ένα τέτοιο παράδειγμα στην περιοχή μελέτης αποτελεί η πρόσφατη δημιουργία του Πανθεσσαλικού Σταδίου στην Ν.Ιωνία για να στεγάσει τους προκριματικούς αγώνες του Ολυμπιακού Τουρνουά ποδοσφαίρου. Επίσης με την ανασύσταση της λίμνης Κάρλας δίδεται η δυνατότητα στην περιοχή, της δημιουργίας ενός κωπηλατοδρομίου<sup>30</sup> εθνικής εμβέλειας. Η ύπαρξη πλέον των υποδομών αυτών στην περιοχή αποτελεί μεγάλη ευκαιρία για την ανάπτυξη του αθλητικού τουρισμού
- ❖ Ανάδειξη, προστασία και σύνδεση των διαφόρων αρχαιολογικών χώρων της περιοχής, με ταυτόχρονη προβολή τους, ώστε να αποτελέσουν άλλον ένα πόλο έλξης τουριστών στην περιοχή. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι αρχαιολογικοί χώροι της περιοχής Διμηνίου, Ν.Αγχιάλου, Ν.Παγασές στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου, η περιοχή του φρουρίου μαζί με το αρχαίο Θέατρο στην πόλη της Λάρισας, οι αρχαίες Φέρες στην περιοχή του σημερινού οικισμού Βελεστίνου.
- ❖ Στήριξη και αναβάθμιση του εμπορίου της περιοχής. Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας η προγραμματισμένη δημιουργία του «Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλίας», στον άξονα ανάπτυξης Λάρισας – Βόλου, θα φέρει σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη του τομέα, αλλά και της περιοχής καθώς θα δημιουργηθούν προϋποθέσεις για την δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης, συμβάλλοντας έτσι και στην περαιτέρω ενίσχυση του διπολικού συστήματος
- ❖ Δημιουργία Κοινοπραξίας<sup>31</sup> ως ένας οργανισμός στον οποίο θα μετέχουν δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς (π.χ. Δήμος, Εμπορικό Επιμελητήριο), μέσω του οποίου θα προσφέρονται διάφορες υπηρεσίες (προώθηση της περιοχής

<sup>30</sup> Έχει προταθεί πρόσφατα στη Βουλή

<sup>31</sup> Προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να στοχεύει και η πρόσφατη δημιουργία του Κέντρου Εξυπηρέτησης Τουριστών (ΚΕΤ), που βρίσκεται στην είσοδο της πόλης του Βόλου

ως τόπος Συνεδρίων, οργάνωση ταξιδιών αναψυχής, προώθηση πολιτιστικού τουρισμού, κλπ) και βοήθεια στους τουρίστες όταν θα επισκέπτονται την περιοχή

### ***Ανάπτυξη σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μητροπολιτικού χαρακτήρα***

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η ανάπτυξη του τριτογενή τομέα της περιοχής βασίζεται κυρίως στον «παραδοσιακό» τριτογενή<sup>32</sup>, καθώς ο ‘νέος’ τριτογενής τομέας, για τον οποίο ουσιαστικά θα αναφερθούμε σ’ αυτή την υποενότητα, βρίσκεται σε πολύ χαμηλό επίπεδο. Ορισμένες από τις πολιτικές που είναι ικανές να συμβάλουν στην ώθηση του νέου τριτογενή τομέα και στην ανάπτυξη σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων είναι οι εξής:

- ❖ Δημιουργία ενός μηχανισμού υποστήριξης των ΜΜΕ, που θα εγκαθίστανται στην περιοχή, ο οποίος θα παρέχει στους επιχειρηματίες ουσιαστική υποστήριξη σε θέματα προετοιμασίας επιχειρηματικών πλάνων και τεχνοοικονομικών μελετών, αξιοποίηση επενδυτικών κινήτρων, πρόσβασης σε δίκτυα εμπειρογνομόνων, πρόσβασης σε πηγές χρηματοδότησης, ενημέρωσης και βραχυχρόνιας κατάρτισης σε ειδικά θέματα διοίκησης και οργάνωσης, οικονομικής, φορολογικής αστικής, τραπεζικής, κλπ νομοθεσίας
- ❖ Δημιουργία ενός μηχανισμού, ο οποίος θα στηρίζεται σε μια κοινοπραξία παραγωγικών φορέων (των Επιμελητηρίων, των Συνδέσμων, του ΤΕΙ και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας), και ο οποίος θα μπορούσε να αναλάβει δράσεις οργάνωσης, εξυγίανσης, ενημέρωσης, κατάρτισης, συντονισμού και πιστοποίησης των τοπικών εταιρειών συμβούλων επιχειρήσεων, ώστε σταδιακά να αποκτήσουν τα χαρακτηριστικά που απαιτούνται για την εκπλήρωση του αναπτυξιακού τους ρόλου
- ❖ Δημιουργία μηχανισμού που θα αναλάβει δράσεις απλοποίησης, τυποποίησης και διεκπεραίωσης των διαδικασιών που απαιτούνται για την ολοκλήρωση ενός επενδυτικού σχεδίου στα στάδια της υποβολής του, της έγκρισης του και της υλοποίησής του. Οι υπηρεσίες παρακολούθησης επενδυτικών σχεδίων και η παράδοσή τους στον επιχειρηματία σε μία φάση που θα μπορεί να διαχειρισθεί ο ίδιος, εκτιμάται ότι θα απλουστεύσει την πολυπλοκότητα των

<sup>32</sup> Εμπόριο, ξενοδοχεία και εστιατόρια, υπηρεσίες αναψυχής, κλπ.

διαδικασιών, θα διευκολύνει και θα ενθαρρύνει την επενδυτική δραστηριότητα

- ❖ Αξιοποίηση της πρόσφατης δημιουργίας του ΚΕΤΑ (Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης) Θεσσαλίας, με έδρα τη Λάρισα, που έχει ως σκοπό την κινητοποίηση του δυναμικού της Περιφέρειας Θεσσαλίας για την αξιοποίηση των πόρων και των πολιτικών που αφορούν την επιχειρηματική και τεχνολογική ανάπτυξη, ώστε να εξασφαλισθεί το μέγιστο δυνατό και βιώσιμο όφελος
- ❖ Δημιουργία ενός Κέντρου E&T στην περιοχή, το οποίο σε συνεργασία με τα εκπαιδευτικά ιδρύματα της περιοχής (Π.Θ. και Τ.Ε.Ι.), θα διαχέει τη γνώση και θα προσφέρει τις υπηρεσίες του στις επιχειρήσεις της περιοχής, θα συμβάλει στην κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής, καθιστώντας το ως έναν ισχυρό ‘μαγνήτη’ επιχειρήσεων στην περιοχή

(Πετράκος, 2002)

Επίσης ένας άλλος τρόπος για την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην περιοχή είναι η ενίσχυση πολιτικών που σχετίζονται με την προβολή της περιοχής (promotion plan) σε εθνικό και κυρίως σε διεθνές επίπεδο. Αυτό θα συμβάλει στην προσέλκυση επενδύσεων και ανθρώπινου δυναμικού. Σημαντική προϋπόθεση όμως της επιτυχίας της προβολής, είναι η εκ των προτέρων ενίσχυση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής. Στη συνέχεια η τελευταία θα ενταχθεί σε ένα πρόγραμμα προβολής των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, μέσω ενός ειδικού μηχανισμού<sup>33</sup> και διαφημίσεων. Άλλες σημαντικές πολιτικές που συμβάλλουν προς την ίδια κατεύθυνση είναι η προσέλκυση μεγάλων εμπορικών αλυσίδων της Ευρωπαϊκής αγοράς, προσέλκυση εξαγωγικών μονάδων με ανάπτυξη ανταγωνιστικού πακέτου πλεονεκτημάτων έναντι της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, πολιτικές Place Marketing. (Πετράκος, 2002)

<sup>33</sup> Μηχανισμός ο οποίος θα ενημερώνει τους επιχειρηματίες για τα πλεονεκτήματα της περιοχής, θα προβάλλει τα πλεονεκτήματα με έναν ιδιαίτερο τρόπο και θα τροφοδοτεί το πρόγραμμα προβολής με θετικά στοιχεία

### B.3.6. Οργάνωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου της περιοχής

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας κατατάσσει τους οικισμούς της περιφέρειας σε 4 κατηγορίες: η 1<sup>η</sup> κατηγορία περιλαμβάνει τη Λάρισα και τον Βόλο θεωρούμενων ως δίπολο, η 2<sup>η</sup> περιλαμβάνει τις άλλες δυο πόλεις της περιφέρειας (Τρίκαλα – Καρδίτσα), η 3<sup>η</sup> περιλαμβάνει οικισμούς με σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο (π.χ. Αλμυρός, Βελεστίνο, Τύρναβος, κλπ) και στην 4<sup>η</sup> κατηγορία εντάσσονται όλοι οι υπόλοιποι οικισμοί. Εδώ θα σταθούμε στην πρώτη κατηγορία και στη σχέση των οικισμών της περιοχής με αυτή.

Έτσι η πρώτη κατηγορία έχει ως στόχο τη δημιουργία ενός ισχυρού πόλου ανάπτυξης περιφερειακής και διαπεριφερειακής εμβέλειας, ιδιαίτερα σημαντικού σε Εθνικό επίπεδο και με προοπτική μελλοντικά να διεκδικήσει ρόλο στο διεθνή χώρο. Η ανάπτυξη του διπόλου θα ισχυροποιήσει την Ανατολική Ζώνη ανάπτυξης της Περιφέρειας, της οποίας και αποτελεί τη βάση, ενώ παράλληλα θα υπάρξει διάχυση της ανάπτυξης που θα ωφελήσει τη Δυτική Θεσσαλία καθώς και τους οικισμούς της ευρύτερης περιοχής. Έμφαση πρέπει να δοθεί στη συμπληρωματικότητα, την σύνδεση και την δικτύωση των δραστηριοτήτων των δύο πόλεων, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν τόσο στην αντιμετώπιση των τοπικών (Νομαρχιακών-Περιφερειακών) προβλημάτων, όσο και στο διεθνή ανταγωνισμό κάτω από συνθήκες παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. (Γσακίρης – Δασκαλάκης, 1999)

Οι οικισμοί της τρίτης κατηγορίας (σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ) που εντάσσονται στα όρια της περιοχής περιλαμβάνουν τους οικισμούς Αλμυρό – Ευξεινούπολη, Βελεστίνο και Τύρναβο, οι οποίοι θα λειτουργήσουν ως δευτερεύοντα κέντρα της περιοχής έχοντας βοηθητικές ή ακόμα και συμπληρωματικές λειτουργίες ως προς το αστικό δίπολο και εξυπηρετώντας τους υπόλοιπους οικισμούς. Προς την ίδια κατεύθυνση επίσης κινείται και ο ρόλος του οικισμού της Νίκαιας, κοντά στην Λάρισα, η οποία σημειώνει σημαντική αύξηση πληθυσμού τα τελευταία χρόνια εξαιτίας του προαστιακού χαρακτήρα της, λόγω της μικρής απόστασης από τη Λάρισα, αλλά και λόγω του ελκυστικού περιβάλλοντός της. Επίσης σημαντικό ρόλο, σύμφωνα με την προσωπική εμπειρία, μπορεί να διαδραματίσει ο οικισμός του Αρμενίου ως βοηθητικό κέντρο, λόγω της κεντρικής θέσης του (βρίσκεται ακριβώς

στο κέντρο) επί του αναπτυξιακού άξονα Λάρισας – Βόλου, και δίνει τη δυνατότητα εγκατάστασης σημαντικών εμπορικών δραστηριοτήτων.

### B.3.7. Διοικητική Διάρθρωση

Ως γνωστό η πόλη που συγκεντρώνει σήμερα τις περισσότερες λειτουργίες 1<sup>ου</sup> επιπέδου είναι η Λάρισα και ακολουθεί ο Βόλος. Ωστόσο υπάρχουν όπως είδαμε και στην ανάλυση ορισμένες λειτουργίες στην πόλη του Βόλου οι οποίες κατατάσσονται στις λειτουργίες 1<sup>ου</sup> επιπέδου. Με αφορμή την ανάπτυξη του αστικού διπόλου Βόλου – Λάρισας, προτείνεται η συμπληρωματικότητα των λειτουργιών 1<sup>ου</sup> επιπέδου από την πόλη του Βόλου. Επίσης η ανάπτυξη και η επιτυχημένη λειτουργία του αστικού διπόλου ενισχύει την ιδέα είτε της συγχώνευσης των δύο νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων σε μία, με κέντρο πλέον το αστικό δίπολο, είτε της δημιουργίας μιας μητροπολιτικού χαρακτήρα αυτοδιοίκησης, στην ευρύτερη αστική περιοχή Λάρισας – Βόλου, η οποία θα οδηγεί σ' ένα περισσότερο σύνθετο μοντέλο διοικητικής οργάνωσης, και η οποία θα έχει την ευθύνη της διαχείρισης και της εφαρμογής του Σχεδιασμού στην περιοχή (Στρατηγικός, Ρυθμιστικό, ΓΠΣ, κλπ).

Επίσης μακροπρόθεσμα και εφόσον επιτευχθεί και η οδική διάσπαση των ορεινών «φραγμών» της Πίνδου μέσω του προγραμματισμένου άξονα Βόλου - Ηγουμενίτσας, καθώς και η διαπεριφερειακή ακτινοβολία του αστικού διπόλου Λάρισας-Βόλου, η δημιουργία μιας ενότητας διαπεριφερειακής συνεργασίας, στο ενδιάμεσο Αθηνών-Θεσ/κης, με έδρα το Θεσσαλικό δίπολο θα είναι όχι μόνο ευκαταία αλλά και δυνατή, καθιστώντας τη λειτουργία του ως σύνθετου κόμβου δικτύων. Η σχετικά μεγάλη απόσταση του διπόλου Λάρισας-Βόλου απ' τα ισχυρά μητροπολιτικά κέντρα Αθηνών-Θεσ/κης και η σχετική αδυναμία των κέντρων των όμορων Περιφερειών συνηγορεί υπέρ της εκδοχής αυτής. (Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1999)

### B.3.8. Οργάνωση των χρήσεων γης και των παραγωγικών δραστηριοτήτων

Στην ενότητα αυτή οι κύριες κατευθύνσεις προέρχονται από το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας και στα πλαίσια αυτών θα κυμανθούν οι διάφορες προτάσεις.

**B.3.8.1. Περιοχές οικιστικής χρήσης**

Οι εκτάσεις που διαθέτει η περιοχή μελέτης για οικιστική χρήση φαίνονται εκ πρώτης όψεως να επαρκούν για την κάλυψή τους σε αντίστοιχο επίπεδο αύξησης του πληθυσμού, όπως δείχνει και ο σχετικός πίνακας (Ε.3.7.1.) στο παράρτημα. Ωστόσο από τα ίδια στοιχεία προκύπτει ότι η επάρκεια γης για οικιστική χρήση εμφανίζεται σε φθίνοντες πληθυσμιακά οικισμούς. Αυτό οφείλεται στην μείωση του πρωτογενή τομέα και την συγκέντρωση του πληθυσμού στα δύο αστικά κέντρα, προκειμένου να αποκτήσουν ένα επίπεδο εξυπηρέτησεων που να ανταποκρίνονται στα σύγχρονα πρότυπα.

Η πρόταση της δημιουργίας και της λειτουργίας του διπολικού συστήματος και της ταυτόχρονης ανάπτυξης παραγωγικών και εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μήκος του μεταξύ τους αναπτυξιακού άξονα, επιδιώκει τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών έτσι ώστε η μετακίνηση του πλεονάζοντος αγροτικού πληθυσμού να είναι σχετικά περιορισμένη, εντός των ορίων της περιοχής. Εξάλλου με τη δημιουργία σύγχρονων μεταφορικών δικτύων και με την ενίσχυση των δευτερευόντων οικιστικών κέντρων που αναφέρθηκαν παραπάνω, η εξυπηρέτηση των υπόλοιπων αγροτικών οικισμών θα είναι δεδομένη και θα μπορούν οι τελευταίοι να λειτουργήσουν ως ανάχωμα στην αναμενόμενη μεγάλη πληθυσμιακή πίεση των δύο μεγάλων αστικών κέντρων, συγκρατώντας ένα μεγάλο μέρος πληθυσμού ή και προσελκύνοντας ένα τμήμα αυτού, από τις μεγάλες πόλεις από τη στιγμή που θα παρέχουν μεγάλη ευκολία πρόσβασης στις τελευταίες, αλλά και υψηλότερης ποιότητας περιβάλλον. Έτσι οι οποιοσδήποτε ανάγκες πληθυσμιακής πίεσης που θα εμφανιστούν κατά μήκος του εν λόγω αναπτυξιακού άξονα θα καλύπτονται από τους υπάρχοντες οικισμούς της περιοχής μέσα σε συγκεκριμένες ζώνες αστικών λειτουργιών που θα καθοριστούν και με ειδικές ρυθμίσεις ώστε να προστατεύεται ο γεωργικός χαρακτήρας της περιοχής.

Όσον αφορά τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα η οικιστική χρήση και οι αστικές λειτουργίες θα πρέπει να περιορίζονται εντός των ορίων των ΓΠΣ και οι οποιαδήποτε επέκταση απαιτείται, να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις κατευθύνσεις των ΓΠΣ και ύστερα από την δημιουργία των κατάλληλων υποδομών που απαιτούνται για την επέκταση αυτή. Ωστόσο θα πρέπει να πούμε ότι κατά μήκος της ζώνης ανάπτυξης η οποία ταυτίζεται με την ΖΗΜ Λάρισας – Βόλου θα υπάρξουν πιέσεις αστικοποίησης



μιας και κατά μήκος του αναπτυξιακού άξονα θα αναπτυχθούν δραστηριότητες του τριτογενή τομέα με έμφαση στις εμπορικές δραστηριότητες. Η έκταση στην οποία θα αναπτυχθούν οι αστικές δραστηριότητες θα περιλαμβάνουν τόσο το οδικό όσο και το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής και τα όριά του θα ταυτίζονται με τα όρια της αστικοποίησης, όπως ορίζονται και στο ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας (Χάρτης Π.)

Όσον αφορά την δόμηση όμως στην περιοχή προτείνεται η απαγόρευση της επάνω στον αναπτυξιακό άξονα ΠΑΘΕ, διότι δημιουργεί πολλών ειδών προβλήματα (π.χ. αύξηση επικινδυνότητας, μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, ηχορύπανση, αισθητική υποβάθμιση του τοπίου, κλπ), με ειδικές ρυθμίσεις στους κόμβους του άξονα που προβλέπεται ανάπτυξη της αστικοποίησης. Σχετικά με τη δόμηση στην παλαιά περιφερειακή οδό Λάρισας – Βόλου, η οποία αναμένεται να αποτελέσει τον κύριο άξονα αστικοποίησης της περιοχής, προτείνεται και εδώ να ληφθούν μέτρα για την αποτροπή της παρόδιας δόμησης κατασκευάζοντας ζώνες πρασίνου εκατέρωθεν της οδού σε όλο το μήκος της. Επίσης προτείνονται ζώνες πρασίνου (ελεύθερες εκτάσεις, δασικές εκτάσεις, καλλιέργειες, εκτάσεις σε αγρανάπαυση, κλπ), κατά μήκος της ζώνης ανάπτυξης του διπόλου, ώστε να μην υποβαθμιστεί το φυσικό περιβάλλον και να αποτραπεί η ανεξέλεγκτη δόμηση. Επιπλέον προτείνεται η δημιουργία τραπεζών γης στην περίμετρο των δυο πόλεων για την χρησιμοποίησή τους σε περίπτωση αύξησης του πληθυσμού των τελευταίων. Οι τράπεζες γης θα οριοθετούνται από τους προτεινόμενους περιφερειακούς δρόμους, έτσι ώστε να αποφευχθεί η ανεξέλεγκτη εξάπλωση των πόλεων στην ύπαιθρο.

Επίσης λόγω της ανάπτυξης εμπορικών δραστηριοτήτων και της δημιουργίας θυλάκων αστικοποίησης στο εσωτερικό της ζώνης αστικοποίησης του διπόλου, δημιουργούνται προϋποθέσεις για την εξάπλωση και την επέκταση των δύο αστικών κέντρων προς την ζώνη αστικοποίησης. Στην περίπτωση της Λάρισας υπάρχει η δυνατότητα της επέκτασης προς την κατεύθυνση αυτή, λόγω της τοπογραφίας του εδάφους και την απουσία άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων όπως ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ., κλπ., σε συνδυασμό με την ύπαρξη σε πολύ κοντινή απόσταση μικρών οικισμών. Στην περίπτωση του Βόλου είναι δυσκολότερη η επέκταση προς αυτή την

κατεύθυνση, λόγω της ύπαρξης της ΒΙ.ΠΕ. κατά μήκος του οδικού άξονα Βόλου – Βελεστίνου – Λάρισας, αλλά και της τοπογραφίας της περιοχής (λοφώδης).

### ***B.3.8.2. Τουρισμός – Β' Κατοικία***

Οι μοναδικές περιοχές προσέλκυσης τουρισμού με τάσεις ανάπτυξης, βρίσκονται στο τμήμα της περιοχής μελέτης που βρέχεται από τον Παγασητικό Κόλπο και είναι η παραθαλάσσια περιοχή της Ν.Αγχιάλου, η οποία παρουσιάζει και αρχαιολογικό ενδιαφέρον, των Ν. Παγασών (περιοχή Αλυκών) και η περιοχή της Αγριάς. Επίσης τουριστικό ενδιαφέρον αναμένεται να αποκτήσει η ευρύτερη περιοχή της λίμνης Κάρλας μετά την ανασύστασή της. Τόσο στην περιοχή της Κάρλας όσο και στην παραθαλάσσια περιοχή παραπάνω μπορούν να αναπτυχθούν αθλητικές δραστηριότητες όσον αφορά τα θαλάσσια σπορ.

Επειδή οι περιοχές αυτές αποτελούν θύλακες προσέλκυσης τουρισμού, συνδυάζοντας τις υπηρεσίες και τις ανέσεις ενός μεγάλου αστικού συστήματος με την αναψυχή, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, οι παραλίες τους χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής. Είναι σκόπιμο στις περιοχές αυτές να δημιουργηθεί οργανωμένη κατοικία για την στέγαση των τουριστών κατά τους θερινούς μήνες κυρίως, εξυπηρετώντας όμως και άλλες μορφές τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός, συνεδριακός τουρισμός, μιας και οι περιοχές αυτές βρίσκονται σε κοντινή απόσταση με τον Βόλο αλλά και την Λάρισα, και από τη στιγμή μάλιστα που θα προσφέρουν υψηλότερης ποιότητας περιβάλλον. Επίσης προκειμένου οι περιοχές αυτές να συμβάλουν στην προσέλκυση εσωτερικών αλλά και εξωτερικών τουριστών στην περιοχή, θα πρέπει να γίνουν αναπλάσεις του παραλιακού μετώπου με ταυτόχρονο ριζικό καθαρισμό του και με δημιουργία μηχανισμού συντήρησης και διαχείρισής του.

Ωστόσο θα πρέπει να συστηθούν συγκεκριμένες ζώνες οικιστικής ανάπτυξης σ' αυτές τις περιοχές (π.χ. Επέκταση Σχεδίων, ΠΟΤΑ, ΠΕΡΠΟ), αποτρέποντας την εκτός αυτών των ζωνών δόμηση, ώστε να διασφαλιστεί η ποιότητα και η ελκυστικότητα του περιβάλλοντος χώρου. Έτσι προστατεύεται τόσο η γη υψηλής παραγωγικότητας που υπάρχει στην περιοχή, όσο και ο παράκτιος χώρος των περιοχών αυτών, ο οποίος σήμερα είναι αρκετά παραμελημένος τόσο από άποψη οργάνωσης, όσο και

από άποψη καθαριότητας, και ο οποίος αποτελεί ένα σημαντικό πλεονέκτημα για την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής μελέτης, και ειδικότερα της πόλης του Βόλου.

### ***B.3.8.3. Βιομηχανία – Βιοτεχνία***

Η πολιτική, σ' ότι αφορά την χωρική οργάνωση του τομέα, πρέπει να κατατείνει στην αποτροπή της διάσπαρτης χωροθέτησης των μονάδων και στη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων μεταποίησης σε περιορισμένης έκτασης οργανωμένες περιοχές. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει:

- ❖ Να αυξηθούν και να εξειδικευτούν χωρικά τα κίνητρα μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων, σε οργανωμένους υποδοχείς με ταυτόχρονη αποδυνάμωση και κατάργηση του βιομηχανικού χαρακτήρα ορισμένων περιοχών που κρίνονται ακατάλληλες πλέον γι' αυτή τη χρήση
- ❖ Λήψη μέτρων προκειμένου να καθιστά ασύμφορη τη διάσπαρτη εγκατάσταση, όπως για παράδειγμα υψηλό κόστος γης, υψηλό κόστος σύνδεσης με τα ενεργειακά δίκτυα, επιβολή κυρώσεων, κλπ
- ❖ Υποχρεωτική εγκατάσταση των βιοτεχνικών και βιομηχανικών μονάδων σε οργανωμένους χώρους, εκτός από αυτές που σχετίζονται με την επεξεργασία των τοπικών αγροτικών προϊόντων, οι οποίες με τη σειρά τους θα πρέπει να χωροθετούνται σε συγκεκριμένη έκταση και όχι διάσπαρτα και ανεξέλεγκτα.

Στην ευρύτερη περιοχή του Π.Σ.Βόλου οι κύριες βιομηχανικές εγκαταστάσεις βρίσκονται κατά κύριο λόγο στις Α' και Β' ΒΙ.ΠΕ. Βόλου οι οποίες όμως έχουν κορεστεί και υπάρχει η ανάγκη εξεύρεσης νέων χώρων και ταυτόχρονα καθορισμού νέας Β.Ε.ΠΕ. για την μελλοντική εγκατάσταση των μονάδων. Η ανάγκη αυτή απαντάται από την έκταση που υπάρχει στην παράκτια ζώνη του Αλμυρού, περιοχή που διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη στα όρια του νομού και στην οποία παρατηρείται συγκέντρωση βιομηχανικών μονάδων. Μερικά από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα είναι: η ύπαρξη διαθέσιμων εκτάσεων και ο πεδινός τους χαρακτήρας, η άμεση σύνδεση της περιοχής με τον οδικό άξονα Π.Α.Θ.Ε., η ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων για τον ελλιμενισμό εμπορικών πλοίων.

Ωστόσο επειδή οι ανάγκες από την μετεγκατάσταση επιχειρήσεων και από την εγκατάσταση νέων αναμένεται να αυξηθούν, θα χρειαστεί αρκετή επιπλέον έκταση (3000 στρ. περίπου, σύμφωνα με το ΧΣΠ) για την επέκταση της Β.Ε.ΠΕ. Για το λόγο αυτό είναι χρήσιμο να χρησιμοποιηθεί το 50% της έκτασης της παλαιάς ΒΙ.ΠΕ., το οποίο καταλαμβάνεται από κελύφη εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών μονάδων (ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας).

Όσον αφορά τις βιοτεχνίες – βιομηχανίες στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας, το μεγαλύτερο μέρος τους είναι εγκατεστημένο σε διάσπαρτα σημεία γύρω από την πόλη σε ζώνες που έχουν χαρακτηριστεί από το ΓΠΣ, ως ζώνες βιομηχανίας – βιοτεχνίας – χονδρεμπορίου. Η υπάρχουσα ΒΙ.ΠΕ. βρίσκεται βόρεια της πόλης στον οδικό άξονα Λάρισας Θεσσαλονίκης, και η οποία έχει πληρότητα κατά 50%. Ωστόσο αναμένεται να κορεστεί για την επόμενη 5ετία λόγω των έργων υποδομής που έγιναν πρόσφατα. Δεδομένης επίσης και της μετεγκατάστασης των διάσπαρτων μονάδων και την δημιουργία νέων θα απαιτηθεί επέκταση της υπάρχουσας ΒΙ.ΠΕ. για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών μακροπρόθεσμα. Επιπλέον Για την εξυγίανση του αστικού ιστού από οχλούσες βιοτεχνίες θα απαιτηθεί επίσης έκταση ΒΙΟΠΑ για την κάλυψη σταδιακά των σημερινών αλλά και των μελλοντικών αναγκών.

Όσον αφορά τις βιομηχανίες αξιοποίησης του αγροτικού προϊόντος οι οποίες είναι εγκατεστημένες διάσπαρτα, θα πρέπει να χωροθετηθούν στο ενδιάμεσο της απόστασης Λάρισας Βόλου μέσα στη ζώνη αστικοποίησης και παραγωγικών δραστηριοτήτων προκειμένου να μειώσουν το κόστος μεταφοράς, να αξιοποιήσουν οικονομίες κλίμακας που απορρέουν από μια τέτοια συγκέντρωση, αλλά και να επωφεληθούν από τις δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν κατά μήκος του άξονα αστικής ανάπτυξης.

#### ***B.3.8.4. Αγροτικές χρήσεις γης***

Το τμήμα του Θεσσαλικού κάμπου που εμπίπτει στην περιοχή μελέτης, όπως και ολόκληρος ο τελευταίος, είναι και πρέπει να παραμείνει, μία από τις σημαντικότερες γεωργικές περιοχές της Χώρας, στις οποίες υπάρχουν οι προϋποθέσεις άσκησης «αποτελεσματικής γεωργίας». Αν και είναι αναμενόμενη η μείωση των

απασχολουμένων στη γεωργία τα επόμενα χρόνια η περιοχή πρέπει να διατηρήσει όσο το δυνατό μεγαλύτερη έκταση για αγροτική χρήση, όχι μόνο για λόγους εισοδήματος αλλά για την σημαντική συμβολή της στις διατροφικές ανάγκες της χώρας. Έτσι για την αειφόρο διαχείριση του φυσικού αυτού πόρου προτείνεται:

- ❖ Η ανάπτυξη των αστικών χρήσεων στην προτεινόμενη ζώνη αστικοποίησης να γίνεται με τρόπο οργανωμένο σχεδιάζοντας και κάνοντας χρήση οργανωμένων υποδοχέων, όπως ΠΟΑΠΔ, ΒΙ.ΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ., κλπ, ώστε η κατάληψη γεωργικής γης να είναι όσο το δυνατό μικρότερη και η παραγωγικότητά της η μέγιστη δυνατή
- ❖ Οι φυσικές και τεχνητές απορροές υδάτων (π.χ. εκτροπή Αχελώου, Πηνειού, ανασύσταση της λίμνης Κάρλας) να διατίθενται με οργανωμένο τρόπο για άρδευση, αποφεύγοντας την σπατάλη των διαθέσιμων υδάτινων πόρων, οι οποίοι είναι σαφώς λιγότεροι σε σύγκριση με παλαιότερες δεκαετίες
- ❖ Περιορισμό έως κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης σε αγροτική έκταση
- ❖ Καθιέρωση μέτρων (π.χ. φορολογία) που θα καθιστούν ασύμφορη την κατοχή της γεωργικής γης Α' προτεραιότητας από μη επαγγελματίες αγρότες, προκειμένου να γίνεται αποτελεσματική χρήση των υπαρχουσών εκτάσεων υψηλής παραγωγικότητας
- ❖ Η ενεργητική προσαρμογή του γεωργικού τομέα στους κανόνες του ανταγωνισμού της σύγχρονης παγκοσμιοποιημένης αγοράς μέσω της αναδιάρθρωσης των καλλιεργειών, της προώθησης της «συμβασιακής γεωργίας» με ποιοτικές προδιαγραφές και γενικά μέσω της μεταστροφής του ενδιαφέροντος απ' την ποσότητα των παραγόμενων προϊόντων στην εξασφάλιση υψηλής ποιότητας (Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1999).
- ❖ Παραγωγή προϊόντων ονομασίας – προέλευσης με στόχο την αύξηση των εξαγωγών

Όσον αφορά την κτηνοτροφία, προκύπτει η ανάγκη καθορισμού ζωνών όπου οι παραπάνω δραστηριότητες θα ασκούνται κατά προτεραιότητα, παράλληλα με άλλες συμβατές χρήσεις. Όσον αφορά τις ιχθυοκαλλιέργειες, στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν τέτοιες και ούτε προγραμματίζονται για το άμεσο μέλλον διότι δεν υπάρχουν δυνατότητες χωροθέτησης, παρά μόνο, στην περιοχή του δήμου Σηπιάδος

στο νότιο Πήλιο, σύμφωνα με το ΧΣΠ, η οποία όμως δεν εμπίπτει στην περιοχή μελέτης.

**B.3.9. Εκσυγχρονισμός και βελτίωση των υπάρχουσων υποδομών και δημιουργία νέων**

### ***B.3.9.1. Μεταφορικές Υποδομές***

Η σύνδεση της περιοχής με τους μεγάλους αναπτυξιακούς άξονες της χώρας και με την εύκολη πρόσβασή της σε σημαντικούς άξονες ανάπτυξης της Ευρώπης, είναι μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα για την περιοχή, αφού θα συμβάλει στην επιτάχυνση της αναπτυξιακής διαδικασίας και θα συμβάλει στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη των παραγωγικών τομέων.

#### **1. Οδικό δίκτυο**

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο οι σημαντικότερες οδικές συνδέσεις της περιοχής είναι η διέλευση από την περιοχή του παραδοσιακού άξονα ανάπτυξης της χώρας (Π.Α.Θ.Ε.), η σύνδεση της περιοχής με την Εγνατία οδό μέσω του ΠΑΘΕ και η μελλοντική άμεση σύνδεση με τον δυτικό άξονα ανάπτυξης της χώρας (Ιόνια οδός) μέσω της ολοκλήρωσης του άξονα Βόλος – Ηγουμενίτσα. Αναλυτικότερα προτείνεται:

- ❖ Ο αυτοκινητόδρομος (ΠΑΘΕ), τόσο όσον αφορά το τμήμα που διέρχεται από την περιοχή αναφοράς, όσο και στο σύνολο του, έχει μεγάλη σημασία για την περιοχή μελέτης, αφού μειώνει σημαντικά τις χρονοαποστάσεις με τους κύριους πόλους υπερτοπικής σημασίας της Χώρας (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και κατά συνέπεια με τα Διεθνή κέντρα ανάπτυξης.
- ❖ Επίσης η αναβάθμιση ή ανακατασκευή του άξονα Βόλου – Ηγουμενίτσας<sup>34</sup>, θα συμβάλει σημαντικά στη σύνδεση της περιοχής με τις διεθνείς ροές της Ευρώπης και θα αποτελέσει τον κύριο σύνδεσμο της περιοχής με την υπόλοιπη Θεσσαλία και την Ήπειρο (Σολιδάκης Ι., 2002). Επίσης θα διευκολύνει την μετακίνηση διεθνών φορτίων με φορά από Β.Δ. προς Ν.Α. και θα συμβάλει στην αναβάθμιση του ρόλου του λιμένα του Βόλου.

<sup>34</sup> Για τη συγκεκριμένη υποδομή, έχουν πραγματοποιηθεί μελέτες και έχει αρχίσει η κατασκευή του τμήματος που περνάει από τον νομό Λάρισας.

- ❖ Η σύνδεση της περιοχής με την Εγνατία οδό αποτελεί μια κυρίαρχη στρατηγική επιλογή, καθώς συνδέεται η πρώτη με τους βασικούς αναπτυξιακούς άξονες της ώρας, καθώς και με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα, αναδεικνύοντας την περιοχή σε «κόμβο δικτύων» και το αστικό δίπολο σε ένα σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο
- ❖ Αναβάθμιση της Π.Ε.Ο Λάρισας – Βόλου, η οποία βρίσκεται στην αναπτυξιακή ζώνη του διπόλου και στην οποία προτείνεται να απομακρυνθούν οι υπάρχουσες βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και να εγκατασταθούν εμπορικές δραστηριότητες και γενικότερα δραστηριότητες του τριτογενή τομέα, όπως για παράδειγμα εκθέσεις (αυτοκινήτων, επίπλων, κλπ), εμπορικά κέντρα (π.χ. το προγραμματιζόμενο εμπορευματικό κέντρο Θεσσαλίας), κλπ. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η κατασκευή και διαμόρφωση παράπλευρων οδών, νησίδων και ισόπεδων κόμβων σε όλο το μήκος της (Πετράκος, 2002). Επίσης εξαιτίας του συνδετικού του ρόλου και της σκοπιμότητας του αστικού διπόλου προτείνεται η αναβάθμισή του με στόχο την αύξηση της ταχύτητας προκειμένου να μειωθεί στο ελάχιστο η χρονοαπόσταση μεταξύ των δύο αστικών κέντρων
- ❖ Επίσης σημαντικές είναι και οι βελτιώσεις του οδικού δικτύου στις παράκτιες και ορεινές περιοχές της ευρύτερης περιοχής αναφοράς (Πήλιο, Μαυροβούνιο, Όσσα, κλπ), που αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης στην περιοχή
- ❖ Εκσυγχρονισμός των οδικών συνδέσεων της ζώνης αστικοποίησης με τα παράλια του ν.Λάρισας (Αγιοκάμπος, Βελίκα, Σκλήθρο) και Μαγνησίας (Κεραμίδι) προς την μεριά του Αιγαίου Πελάγους, ώστε να μειωθεί σημαντικά η χρονοαπόσταση και να καταστεί η πρόσβαση με αυτές τις περιοχές άμεση. Προς την κατεύθυνση αυτή προτείνεται και η δρομολόγηση μικρών λεωφορείων κατά τους θερινούς μήνες κυρίως, με σκοπό την τουριστική προβολή της περιοχής και την ένταξη των παράλιων των δύο νομών στην αναπτυξιακή πορεία του διπόλου.

## 2. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Με βάση τον προγραμματισμό του ΟΣΕ (επιχειρησιακό πρόγραμμα 1998-2003 και σχέδιο προγράμματος Γ΄ ΚΠΣ 2000-2006) στο χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2006, θα

λειτουργεί με διπλή γραμμή και ηλεκτροκίνηση η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Θεσ/κη, τουλάχιστον καθ' όλο το μήκος του τμήματος που περιλαμβάνεται στην περιφέρεια Θεσσαλίας. Η χρονοαπόσταση μεταξύ Αθηνών-Θεσ/κης υπολογίζεται ότι θα είναι τότε 4 ώρες και 20', από 6 ώρες που είναι σήμερα. Το 2010, εκτιμάται ότι με την ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού της γραμμής και κυρίως με την κατασκευή της μεγάλης σήραγγας της Όρθρους, ο χρόνος αυτός θα μειωθεί σε 3 ώρες και 40'. Ωστόσο δεν αναφέρεται καθόλου στη σιδηροδρομική γραμμή Λάρισας – Βόλου.

Για την δημιουργία όμως του μητροπολιτικού χαρακτήρα της ζώνης μεταξύ Λάρισας και Βόλου θα πρέπει:

- ❖ Βραχυπρόθεσμα να υπάρξει σταδιακή ανάπτυξη προαστιακού χαρακτήρα δρομολογίων διασύνδεσης Λάρισας-Βόλου με σύγχρονου όμως τύπου οχήματα και πυκνά δρομολόγια. Σε πρώτη φάση ίσως αρκεί η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή με τοπικού χαρακτήρα βελτιώσεις που θα επιτρέψουν την αύξηση της μέσης ταχύτητας, στη συνέχεια όμως και με βάση τη μελλοντική ζήτηση η γραμμή αυτή θα πρέπει να γίνει διπλή με ηλεκτροκίνηση (ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας).
- ❖ Επίσης θα πρέπει να αναζητηθούν και να αγοραστούν οχήματα νέας τεχνολογίας ηλεκτροκίνητα και υψηλής ταχύτητας ή τύπου IC, που θα εκτελούν δρομολόγια προαστιακού χαρακτήρα Λάρισα – Βόλος και θα καλύπτουν την απόσταση σε 30 λεπτά περίπου και τα οποία θα σταματούν σε επιλεγμένους σταθμούς κατά τη διάρκεια της διαδρομής (Βελεστίνο, Αρμένιο). Ωστόσο θα υπάρχουν και ορισμένα δρομολόγια που θα εξυπηρετούν όλους τους οικισμούς της διαδρομής, αλλά και τους εμπορικούς θύλακες που ενδεχομένως θα δημιουργηθούν κατά μήκος της αναπτυξιακής ζώνης. Το γεγονός ότι η χρονοαπόσταση Βόλου – Λάρισας αναμένεται να είναι συγκρίσιμη με τη χρονοαπόσταση Ομόνοια – Κηφισιά, καταδεικνύει το μέγεθος των ωφελειών που θα προκύψουν από αυτό το έργο για την περιοχή (Αναπτυξιακή μελέτη Μαγνησίας, 1995).
- ❖ Επίσης σκόπιμη είναι και η σύνδεση της παραπάνω γραμμής με το αεροδρόμιο της Αγχιάλου προκειμένου να εξυπηρετεί άμεσα τον τουρισμό



της περιοχής και να καταστεί το τελευταίο σημαντική υποδομή για την ανάπτυξη τόσο της περιοχής αλλά και ολόκληρης της κεντρικής Ελλάδας

- ❖ Μακροπρόθεσμα, και εφόσον εκσυγχρονιστεί η γραμμή Βόλος – Καλαμπάκα, θα ήταν σημαντικό να επιτευχθεί επέκταση της γραμμής μέχρι την Ηγουμενίτσα (έργο του οποίου έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση της μελέτης) προκειμένου να συνδεθούν δυο σημαντικά λιμάνια της χώρας, ως πύλες επικοινωνίας της Ευρώπης με τη Μεσογειακή λεκάνη.
- ❖ Βελτίωση της γραμμής του Πηλίου και συστηματική λειτουργία της, η οποία είναι απαραίτητη για την αξιοποίηση της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς του Πηλίου, την οργάνωση ολοκληρωμένων προγραμμάτων προβολής του Πηλίου αλλά και της πόλης του Βόλου καθώς και την προσέλκυση τουριστών στην περιοχή (Αναπτυξιακή μελέτη Μαγνησίας, 1995).
- ❖ Επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας – Βόλου, σε συνδυασμό με τον προαστιακό χαρακτήρα της, προς τον Αλμυρό και την ΒΕΠΕ της περιοχής βραχυχρόνια, και προς Στυλίδα, Λαμία σε μακροχρόνιο ορίζοντα

### 3. Λιμάνια – Θαλάσσιες μεταφορές

Το μοναδικό λιμάνι της περιοχής αναφοράς, όπως και ολόκληρης της Θεσσαλίας, είναι αυτό του Βόλου, το οποίο όντας συνδεδεμένο με το διευρωπαϊκό και κύριο εθνικό οδικό δίκτυο και με το βασικό εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, καλύπτει τις προϋποθέσεις στήριξης της λειτουργίας της περιοχής, αλλά και της περιφέρειας ως κόμβου δικτύων

Τα προγραμματισμένα έργα για το λιμάνι του Βόλου, σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας, προκειμένου να ανταποκριθεί σε προοπτικές διαπεριφερειακού και διεθνικού επιπέδου και που θα επιτρέψουν τη λειτουργική του αναβάθμιση τόσο ως εμπορικό εθνικής και διεθνούς εμβέλειας, όσο και ως κύριο επιβατικό, τουριστικό και αλιευτικό λιμάνι της περιφέρειας, είναι τα εξής:

- Προγραμματισμένη κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων στην περιοχή Τσιγκέλι του Αλμυρού<sup>35</sup>, με την προοπτική δημιουργίας ενός ειδικού εμπορευματικού λιμανιού που θα λειτουργεί συμπληρωματικά μ' αυτό του Βόλου, αναλαμβάνοντας άμεσα την εξυπηρέτηση των ιδιαίτερα οχλουσών λιμενικών δραστηριοτήτων της περιοχής
- Επέκταση του επιβατικού και τουριστικού τμήματος στο λιμάνι του Βόλου, λόγω της αυξανόμενης επιβατικής και τουριστικής κίνησης. Το τελευταίο σε συνδυασμό με το παραπάνω, θα επιτρέψει παράλληλα την εκτέλεση έργων αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη του Βόλου, που αποτελεί σημαντικό επίσης στόχο χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, αφού θα διευκολύνει την ένταξη σημαντικού τμήματος του θαλάσσιου μετώπου στον αστικό ιστό, επιτρέποντας μάλιστα την επέκταση των κεντρικών λειτουργιών της πόλης που σήμερα ασφυκτιούν.

Ωστόσο κατά την προσωπική μου άποψη θα πρέπει να γίνουν ορισμένες διαφοροποιήσεις – προτάσεις, όσον αφορά τον παραπάνω προγραμματισμό του ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας, όπως:

- ❖ Εξ' ολοκλήρου μετεγκατάσταση του εμπορικού λιμένα του Βόλου στον Αλμυρό, από τη στιγμή μάλιστα που έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα της άμεσης πρόσβασης στον ΠΑΘΕ και στην ΒΕΠΕ. Ένας άλλος λόγος για την πλήρη μετεγκατάσταση είναι η πιο γρήγορη έξοδο και είσοδο των πλοίων στον Παγασητικό Κόλπο. Τέλος το υπάρχον εμπορικό λιμάνι εμποδίζει την περαιτέρω αύξηση του τουριστικού ρόλου του λιμανιού για λόγους αισθητικής υποβάθμισης της εικόνας του λιμανιού. Άλλωστε οι δύο χρήσεις του υπάρχοντος λιμανιού είναι ασύμβατες. Βέβαια οι προτεινόμενες λιμενικές αυτές εγκαταστάσεις θα πρέπει να γίνουν σε οργανωμένο χώρο (π.χ. ΠΟΑΠΔ) με όλες τις απαραίτητες υποδομές και με αυξημένα περιβαλλοντικά μέτρα, καθώς το λιμάνι θα γειτνιάζει με παραθεριστικές παραλίες και περιοχές

<sup>35</sup> Η προτεινόμενη θέση φαίνεται να διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα τόσο χωροταξικού (γεινίαση με προτεινόμενη ΒΕΠΕ και ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις μεγάλων βιομηχανικών μονάδων, δυνατότητα σύνδεσης με κύρια δίκτυα υποδομών, κ.λ.π.) όσο και τεχνικού χαρακτήρα (φυσικός όρμος, βάθη, κ.λ.π.).

- ❖ Σε συνδυασμό με το παραπάνω και την απομάκρυνση των θέσεων στάθμευσης από την παραλία, προτείνεται ριζική αναβάθμιση κατά μήκος ολόκληρου του παραλιακού μετώπου της πόλης, όπως για παράδειγμα ζώνη πρασίνου – αναψυχής – περιπάτου, δίκτυο ποδηλατοδρόμων, ενοποίηση του δημαρχείου της πόλης με το λιμάνι μέσω ενός πάρκου με ταυτόχρονη μερική υπογειοποίηση της Λ.Λαμπράκη, δημιουργία τραμ που θα διασχίζει το παραλιακό μέτωπο και θα φτάνει ως την Αγριά, ανάπλαση του τμήματος του λιμανιού που βρίσκεται σήμερα το σιλό, για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων και την μετατροπή του τελευταίου σε ξενοδοχείο υψηλών προδιαγραφών, κλπ. (Πετράκος: Συνέντευξη)
- ❖ Επίσης για την μεγαλύτερη προσέλκυση του επιβατικού κοινού στον εμπορικό λιμένα απαιτείται εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών και ρυθμίσεις στις τιμές των δρομολογίων των πλοίων. Η ενέργεια αυτή θα συμβάλει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα του Βόλου με άλλα κεντρικότερα λιμάνια της χώρας. Άλλωστε σε περιπτώσεις όπου η ανταγωνιστικότητα μιας υποδομής, δεν μπορεί να στηριχτεί στην γεωγραφική θέση, θα πρέπει να βασίζεται στην ταχύτητα εξυπηρέτησης, στην ποιότητα και στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών (Πετράκος, 1995).
- ❖ Επιπρόσθετα με τις παρεχόμενες υπηρεσίες σημαντική θα ήταν και η ενίσχυση των επιβατικών δρομολογίων με νέες γραμμές προς τα νησιά του Αιγαίου με ταχύτερα και πιο σύγχρονα επιβατικά πλοία
- ❖ Τέλος προκειμένου να αποτραπεί πιθανή μόλυνση των υδάτων του Παγασητικού αλλά και η πιθανή αέρια μόλυνση του παραλιακού μετώπου της πόλης από την πύκνωση των δρομολογίων των πλοίων τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορικών, θα πρέπει εγκαίρως να ληφθούν προληπτικά μέτρα και να υιοθετηθούν οι κατάλληλες τεχνολογίες.

Όσον αφορά το αλιευτικό καταφύγιο του Βόλου έχει μεταφερθεί στην περιοχή Μπουρμπουλήθρα και συνδυάζεται με τις εγκαταστάσεις της ιχθυόσκαλας. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να παρθούν ισχυρά περιβαλλοντικά μέτρα, σε συνδυασμό με την αποτελεσματική λειτουργία των εγκαταστάσεων για την

διατήρηση της περιοχής καθαρή αλλά και για την αποφυγή της περιβαλλοντικής και αισθητικής υποβάθμισης που είχαν παρατηρηθεί στο παρελθόν<sup>36</sup>.

Τέλος το λιμάνι του Βόλου είναι χρήσιμο να καταστεί πόλος προσέλκυσης τουριστικών σκαφών αναψυχής για την ενίσχυση του τουρισμού στην περιοχή. Ένας τέτοιος χώρος θα μπορούσε να είναι όπως προαναφέρθηκε ο χώρος του εμπορικού λιμανιού στον οποίο βρίσκεται σήμερα το σιλό. Σήμερα δεν υπάρχει οργανωμένος χώρος που να εξυπηρετεί επαρκώς αυτή τη χρησιμότητα.

#### 4. Αεροδρόμια – Εναέριες μεταφορές

Στην περιοχή αναφοράς λειτουργούν τα παρακάτω αεροδρόμια:

- Ν. Αγχιάλου (στρατιωτικό – πολιτικό)
- Λάρισας (στρατιωτικό – πολιτικό)
- Στεφανοβικείου (στρατιωτικό)

Σήμερα, το αεροδρόμιο της Αγχιάλου ως προς τον πολιτικό του χαρακτήρα, λειτουργεί από το 1993 και είναι χαρακτηρισμένο ως «μη νομοθετημένο σημείο» εισόδου και εξόδου από τη χώρα, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως σημείο άφιξης αεροσκαφών από χώρες εκτός της «Συνθήκης Σέγκεν», παρά μόνο τους θερινούς μήνες (Επιμελητήριο Μαγνησίας). Έτσι εξυπηρετεί μόνο εποχιακές ανάγκες των τουριστικών ροών της ευρύτερης περιοχής (Πήλιο), μέσω μη τακτικών διεθνών πτήσεων (charter). Το αεροδρόμιο αυτό χρησιμοποιεί κοινό διάδρομο προσγείωσης με την Πολεμική Αεροπορία, αλλά διαθέτει μικρής κλίμακας διαχωρισμένες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των πολιτικών πτήσεων (Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1999).

Ωστόσο είναι σημαντικό πλεονέκτημα η ύπαρξή του διότι αποτελεί έναν αερολιμένα που θα συμβάλει στην αύξηση της τουριστικής κίνησης στην περιοχή (με την ήπια μορφή που έχει επιλεγεί και ανταποκρίνεται στο σημερινό αίτημα της αειφορίας), όσο

<sup>36</sup> Πρόσφατα το αλιευτικό καταφύγιο του Βόλου εξυπηρετούνταν στις λιμενικές εγκαταστάσεις του εμπορικού – επιβατικού λιμένα, χωρίς να διαθέτουν συγκεκριμένο και ειδικά διαμορφωμένο χώρο. Το τμήμα αυτό της περιοχής διακρινόταν για την έντονη δυσοσμία στην γύρω περιοχή και για την αισθητική υποβάθμιση της εικόνας του λιμανιού.

και στην γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής και γι αυτό τον λόγο θα πρέπει να αξιοποιηθεί καταλλήλως για την ανάπτυξη της περιοχής (Σκυργιάννης και Σκάγιαννης, 2003). Έτσι θα πρέπει:

- ❖ Να αναβαθμιστεί το εν λόγω αεροδρόμιο με σύγχρονες εγκαταστάσεις και να λειτουργεί καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, ώστε να αποκτήσει διεθνείς συνδέσεις σε χρόνο (και άνεση) που θα είναι συγκρίσιμος ή καλύτερος με αυτόν των κατοίκων της Αθήνας.
- ❖ Επίσης θα αυξηθεί η δυναμικότητα του αεροδρομίου και θα αποκτήσει καλύτερη πρόσβαση από την υπόλοιπη περιοχή αναφορά καθώς και από ολόκληρη την περιφέρεια Θεσσαλίας, αν επιτευχθεί η σιδηροδρομική σύνδεση με τη σιδηροδρομική γραμμή προαστιακού χαρακτήρα Λάρισας – Βόλου καθώς και με τη γραμμή Βόλου Καλαμπάκας.
- ❖ Ενίσχυση των παρεχόμενων υπηρεσιών του αεροδρομίου και παράλληλων τροποποιήσεων των τιμών ώστε να γίνει ανταγωνιστικό με άλλα αεροδρόμια της χώρας και την πιθανή προσέλκυση και εσωτερικών γραμμών.

Ωστόσο μακροπρόθεσμα η παραπάνω λύση του αεροδρομίου Αγκιάλου ενδεχομένως να μην ικανοποιεί πρώτον την δημιουργία ενός διεθνούς αεροδρομίου και δεύτερον την ολοκλήρωση του αναπτυξιακού άξονα και επομένως του διπολικού συστήματος Λάρισας – Βόλου. Γι' αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψη και να μελετηθεί η περίπτωση δημιουργίας ενός αεροδρομίου Εθνικής και διεθνούς εμβέλειας στον άξονα Βόλου – Λάρισας. Άλλωστε όλες οι περιοχές που αναπτύχθηκαν ραγδαία τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη, έξω από τα μεγάλα βιομηχανικά και μητροπολιτικά κέντρα, στηρίζοντας την ανάπτυξή τους στην βιομηχανία, την έρευνα – τεχνολογία – επιστήμη και την ποιότητα ζωής – περιβάλλον, διέθεταν εκτός από διεθνείς μεταφορικές συνδέσεις και άμεση πρόσβαση σε αεροδρόμιο (Αναπτυξιακό Σχέδιο Μαγνησίας, 1995).

Η επιλογή αυτή της θέσης ενός διεθνούς αεροδρομίου στην συγκεκριμένη περιοχή (ανάμεσα στα δύο αστικά κέντρα) ενισχύεται από πολλά πλεονεκτήματα που διαθέτει η τελευταία. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι ότι βρίσκεται στο κέντρο 2 πόλεων που φτάνουν τους 350 χιλιάδες κατοίκους μια περιοχής με ζώνη επιρροής που

ξεπερνά τους 400 χιλιάδες κατοίκους, υπάρχει σοβαρή βιομηχανική βάση στην περιοχή, δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών (IC, ΠΑΘΕ, λιμένας Βόλου), θα βρίσκεται στο κέντρο της χώρας, δίπλα σε εμπορευματικό κέντρο, σε Ζώνη Ελευθέρων Ανταλλαγών, κλπ. Τα παραπάνω πλεονεκτήματα θα προκαλέσουν το διεθνές επενδυτικό ενδιαφέρον για την περιοχή.

Στο επίπεδο της στρατηγικής κοινές μεγάλες υποδομές, όπως κοινό αεροδρόμιο, κοινό Εμπορευματικό Κέντρο και κοινό τραίνο υψηλής ταχύτητας, κλπ. μπορούν να αποτελέσουν την αφετηρία για την ολοκλήρωση της λειτουργίας του άξονα Λάρισας – Βόλου και για την έναρξη της λειτουργίας ενός ισχυρού διπόλου και την ταυτόχρονη προβολή του ως ο κεντρικός (γεωγραφικά) πόλος ανάπτυξης της χώρας.

(Αναπτυξιακό Σχέδιο Μαγνησίας, 1995)

Όσον αφορά το υφιστάμενο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Λάρισας, καθώς ο πολιτικός του χαρακτήρας έχει ανασταλεί από την ΥΠΑ, και το στρατιωτικό ελικοδρόμιο που βρίσκεται στο Στεφανοβίκειο, αναμένεται να διατηρήσουν τουλάχιστον βραχυχρόνια τον στρατιωτικό τους χαρακτήρα, αλλά προτείνεται να μελετηθεί η περίπτωση τους μακροχρόνια για την συμβολή τους στην ανάπτυξη της περιοχής, καθώς προβλέπεται σημαντική αύξηση των αναγκών της περιφέρειας σε αεροπορικές μεταφορές προϊόντων και επιβατών. Τέλος η άποψη που κυριαρχεί και ενισχύεται από το ΧΣΠ Θεσσαλίας είναι ότι οι αυξημένες ανάγκες του μέλλοντος θα καλυφθούν με την εκτέλεση των τριών αεροδρομίων της περιφέρειας (Σκιάθου, Αγχιάλου και Λάρισας) και των οποίων οι αεροδιάδρομοι είναι επαρκείς.

### ***B.3.9.2. Τεχνικές υποδομές***

#### **1. Ενέργεια**

##### Ηλεκτρισμός

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας, για την σταδιακή ενίσχυση των δικτύων διανομής προκειμένου να καλυφθούν οι μελλοντικές ανάγκες στις περιοχές που προγραμματίζεται ένταση της αστικής και βιομηχανικής ανάπτυξης, όπως η περιοχή αναφοράς, δεν θα απαιτηθούν έργα μεγάλης κλίμακας, δεδομένου ότι με την

υπάρχουσα όδευση, οι κεντρικές γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας διασχίζουν τις περιοχές αυτές.

Εξαιτίας όμως της αύξησης της πυκνότητας των δραστηριοτήτων και των διαφόρων τύπων δικτύων, και του ηλεκτρισμού, που αναμένεται να αναπτυχθούν στην περιοχή, ο τρόπος μετάδοσης της ηλεκτρικής ενέργειας που υπάρχει σήμερα (εναέριος), ενδεχομένως να δημιουργήσει προβλήματα. Τέτοιου είδους προβλήματα μπορεί να είναι η αυξημένη επικινδυνότητα, καθώς θα χρειαστούν μεγαλύτερες παροχές ηλεκτρικού ρεύματος, αλλά και η περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση της περιοχής. Για το λόγο αυτό θα ήταν σκόπιμο να ληφθεί υπ' όψη και να μελετηθεί η περίπτωση υπογειοποίησης της μεταφοράς τόσο του ηλεκτρικού ρεύματος, όσο και άλλων δικτύων στην περιοχή (π.χ. τηλεπικοινωνίες, καλωδιακή τηλεόραση).

#### Φυσικό Αέριο

Όπως φαίνεται, η περιοχή είναι καλυμμένη από τις υποδομές φυσικού αερίου, προκειμένου να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες της τόσο βραχυχρόνια όσο και μακροχρόνια. Λόγω της χημικής του σύστασης το εν λόγω αέριο είναι αυξημένης επικινδυνότητας τόσο από άποψη σημαντικού ατυχήματος (πχ έκρηξη), αλλά και περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Γι' αυτό σημαντική είναι η πρόβλεψη και η λήψη ισχυρών μέτρων για την επιβολή υψηλών προδιαγραφών και ασφάλειας των εγκαταστάσεων φυσικού αερίου.

#### Εναλλακτικές μορφές ενέργειας

Με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και την εξοικονόμηση πόρων, είναι χρήσιμο να αναζητηθούν εναλλακτικές μορφές ενέργειας που θα συμβάλουν με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, στην ανάπτυξη της περιοχής. Μερικές ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση μπορεί να είναι:

- ❖ Αξιοποίηση της ανασύστασης της λίμνης Κάρλας κατασκευάζοντας αρχικά έναν πιλοτικό υδροηλεκτρικό σταθμό, ο οποίος θα ηλεκτροδοτεί τους γύρω οικισμούς, και εφόσον λειτουργεί ικανοποιητικά θα επεκτείνει την περιοχή επιρροής του.

- ❖ Χρησιμοποίηση αιολικής ενέργειας. Στην περιοχή εξαιτίας του πεδινού χαρακτήρα της δεν υπάρχουν δυνατοί άνεμοι, σε αντίθεση με τις ορεινές περιοχές που βρίσκονται περιμετρικά της περιοχής, και ειδικά στα ανατολικά αυτής. Γι'αυτό το λόγο θα ήταν χρήσιμη η εγκατάσταση ανεμογεννητριών στα σημεία με την υψηλότερη δύναμη του ανέμου ετησίως, τα οποία θα συλλέγουν την ενέργεια και θα τη μεταφέρουν με ειδικούς αγωγούς στην περιοχή μελέτης.
- ❖ Ηλιακή ενέργεια. Χρησιμοποίηση της ηλιακής ενέργειας για θέρμανση και γενικότερα για κλιματισμό τόσο των διαφόρων δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν στην περιοχή όσο και των δημόσιων κτιρίων και Οργανισμών, οικισμών, κλπ.
- ❖ Μονάδα καύσης βιομάζας για την παραγωγή θερμότητας με σκοπό τη θέρμανση Δημόσιων οργανισμών ή Βιομηχανίας μεγάλων θερμικών αναγκών (Αναπτυξιακή Μελέτη Μαγνησίας, 1995)

## 2. Τηλεπικοινωνίες

Το εκσυγχρονισμένο δίκτυο τηλεπικοινωνιών του ΟΤΕ (δακτύλιος οπτικών ινών) που σύντομα ολοκληρώνεται, καλύπτει τη ζώνη ανάπτυξης της περιοχής, καθώς και το σύνολο των οικιστικών κέντρων 3ου επιπέδου και άνω, αναβαθμίζοντας το επίπεδο παροχής υπηρεσιών. Με την ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων θα υπάρχει δυνατότητα παροχής ειδικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου (όπως π.χ. η δυνατότητα τηλεδιασκέψεων), σε όλα τα σημεία που συγκεντρώνεται ζήτηση (Πανεπιστημιακά, Ερευνητικά, Διοικητικά, Βιομηχανικά κ.λ.π. κέντρα) (Τσακίρης – Δασκαλάκης, 1999). Αν συνεχιστεί η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών στην περιοχή με τους ίδιους αυξανόμενους ρυθμούς, αναμένεται να καλυφθούν όλες οι απαιτούμενες σημερινές και μελλοντικές ανάγκες της περιοχής, καθιστώντας την τελευταία ένα σημαντικό τηλεπικοινωνιακό κόμβο της χώρας.

Επιπλέον σημαντική είναι η σύνδεση των δικτύων της περιοχής με διεθνή δίκτυα ώστε να επιτυγχάνεται και μ'αυτόν τον τρόπο η προβολή της περιοχής στο εξωτερικό, με στόχο την προσέλκυση επενδύσεων και τουριστών. Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας, έμφαση πρέπει να δοθεί στους οικισμούς που επιδιώκεται ενίσχυση του αναπτυξιακού τους ρόλου με την παροχή ειδικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.



Δεδομένης της εντατικής ανάπτυξης που αναμένεται να υπάρξει στην περιοχή και ειδικά στον άξονα Λάρισας Βόλου, τα κέντρα αυτά προτείνεται να είναι το Βελεστίνο και το Αρμένιο που βρίσκονται στην καρδιά του αναπτυξιακού άξονα γεωγραφικά, και τα δύο μεγαλύτερα κέντρα Αλμυρός και Τύρναβος που βρίσκονται νότια και βόρεια του άξονα αντίστοιχα.

### 3. Τεχνικά έργα στην περιοχή

Τα δύο μεγάλα έργα ύδρευσης που αφορούν την περιοχή είναι πρώτον η εκτροπή τμήματος των νερών του Αχελώου προς το υδατικό διαμέρισμα Θεσσαλίας, έργο το οποίο συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στο έλλειμμα νερού που υπάρχει στην περιοχή και δεύτερον η κατασκευή του ταμιευτήρα της Κάρλας, το οποίο συνδυάζεται με την αξιοποίηση των νερών που θα εισρεύσουν στο υδατικό διαμέρισμα από την εκτροπή του Αχελώου και θα συμβάλλουν στην εξυγίανση των εδαφών της περιοχής.

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας οι ενέργειες που έχουν προγραμματιστεί για την αποτελεσματικότητα των παραπάνω έργων είναι ο εκσυγχρονισμός και επέκταση των συλλογικών δικτύων άρδευσης, η σταδιακή κατάργηση της ανεξέλεγκτης εκμετάλλευσης των υδροφορέων, υπόγειων και επιφανειακών, η δημιουργία ενιαίου φορέα διαχείρισης των υδατικών πόρων και κατά συνέπεια των συλλογικών δικτύων της περιφέρειας και η θεσμοθέτηση μέτρων και κινήτρων τέτοιων ώστε το σύνολο των αγροτικών εκμεταλλεύσεων να αρδεύονται μέσω συλλογικών δικτύων. Επιπλέον θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την υδροδότηση από τις παραπάνω παροχές, των οικισμών της περιοχής, καθώς οι υπάρχουσες υδροδοτήσεις παρουσιάζουν προβλήματα<sup>37</sup>, αλλά και των εμπορικών εγκαταστάσεων που αναμένεται να αναπτυχθούν κατά μήκος της ζώνης αστικοποίησης.

Επίσης είναι αναγκαίο να γίνει μελέτη για το δίκτυο υδροδότησης ολόκληρης της ενδιάμεσης περιοχής του διπόλου για την ενδεχόμενη βελτίωση ή αντικατάστασή του προκειμένου να ανταποκρίνεται στις αυξημένες μελλοντικές απαιτήσεις και ανάγκες της περιοχής με την εγκατάσταση παραγωγικών υποδομών, εμπορευματικού κέντρου, κλπ.

<sup>37</sup> Παρατηρήθηκαν κρούσματα μόλυνσης του υπάρχοντος υδρευτικού δικτύου από εισροές φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων

#### 4. Βιολογικοί Καθαρισμοί – Αποχετευτικό Δίκτυο – ΧΥΤΑ

Για τον λόγο αυτό και εν' όψει της μελλοντικής πίεσης της αστικοποίησης στην ευρύτερη περιοχή του διπόλου, είναι αναγκαίο να ληφθούν έγκαιρα μέτρα για την διευθέτηση και την λύση των παραπάνω προβλημάτων που θα ικανοποιούν και θα καλύπτουν τόσο τις ανάγκες του υπάρχοντος πληθυσμού, όσο και του μελλοντικού. Έτσι για τους οικισμούς της περιοχής απαιτείται:

- ❖ Δημιουργία βασικού – πρωτεύοντος αποχετευτικού δικτύου αρχικά, με δυνατότητα εξέλιξης και επέκτασης μελλοντικά, που θα καλύπτει ολόκληρη τη ζώνη αστικοποίησης και θα εξυπηρετεί το σύνολο των οικισμών ανάμεσα στα δύο αστικά κέντρα.
- ❖ Δημιουργία τριτοβάθμιας Ε.Ε.Λ. που θα εξυπηρετεί ολόκληρη την παραπάνω περιοχή, και εγκατάστασή της κοντά στην λίμνη Κάρλα στην οποία θα καταλήγουν τα επεξεργασμένα λύματα. Εναλλακτική λύση μπορεί να είναι η εγκατάσταση της μονάδας σε κομβικό σημείο διευθετημένων ρεμάτων, που χρησιμοποιούνται για άρδευση στην περιοχή, στα οποία θα καταλήγουν τα επεξεργασμένα λύματα
- ❖ Δημιουργία αποχετευτικού δικτύου σε Αλμυρό και Ευξεινούπολη που θα εξυπηρετεί τους δύο οικισμούς και θα συνδέεται με το αποχετευτικό δίκτυο της Β.Ε.ΠΕ, που βρίσκεται στην περιοχή. Αναγκαία είναι και η εγκατάσταση τριτοβάθμιας μονάδας επεξεργασίας λυμάτων που θα εξυπηρετεί τόσο τους δύο οικισμούς όσο και την Β.Ε.ΠΕ της περιοχής, και του οποίου τα επεξεργασμένα λύματα θα καταλήγουν στον Παγασητικό με σωλήνα που θα φτάνει σε μεγάλο βάθος (70μ περίπου)
- ❖ Χωροθέτηση μονάδων ΧΥΤΑ στην ζώνη αστικοποίησης, ανάμεσα στα δύο αστικά κέντρα, που θα εξυπηρετεί όλους τους ενδιάμεσους οικισμούς, αλλά και στην περιοχή του Αλμυρού, ύστερα από εκπόνηση μελετών χωροθέτησης, και η διαχείρισή τους θα γίνεται από τον Οργανισμό αυτοδιοίκησης, μητροπολιτικού χαρακτήρα, του διπολικού συστήματος (προτείνεται παραπάνω).

## **B.4. Στόχοι και κατευθύνσεις για την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής του διπόλου**

B.4.1. Ανάσχεση εξάπλωσης της αστικοποίησης έξω από τα προκαθορισμένα όρια

Είναι γνωστές οι επεκτάσεις πόλεων, όπου οι επεκτάσεις των σχεδίων τους γίνονται ύστερα από την ουσιαστική και παράνομη επέκταση της. Δηλαδή η επέκταση των σχεδίων στην Ελλάδα στις περισσότερες περιπτώσεις ακολουθεί την αυθαίρετη δόμηση. Στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι απαραίτητη η λήψη αυστηρών και συγκεκριμένων μέτρων για την αποτροπή της αυθαίρετης δόμησης προκειμένου να προστατευτεί το ευαίσθητο πλέον φυσικό περιβάλλον και να διασωθεί η γη υψηλής παραγωγικότητας. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρξει εκπόνηση υφιστάμενων του παρόντος σχεδίων (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ) ώστε να υπάρξει σαφής καθορισμός των ορίων της αστικοποίησης τα οποία θα ληφθούν με ιδιαίτερη προσοχή και με πολυετή πρόβλεψη για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών της περιοχής.

Επίσης όσον αφορά τις επεκτάσεις των δύο μεγάλων αστικών κέντρων θα πρέπει να εφαρμόσουν τις προβλέψεις και τις κατευθύνσεις των ΓΠΣ προκειμένου να περιοριστεί το φαινόμενο της διάσπαρτης δόμησης, η οποία εκτός από την περιβαλλοντική θα συμβάλει και στην αισθητική υποβάθμιση των πόλεων. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται:

- ❖ Για την πόλη της Λάρισας επέκταση του σχεδίου πόλης προς τους οικισμούς Τερψιθέας και Νίκαιας, οι οποίοι ούτως η άλλως βρίσκονται στο εσωτερικό της ζώνης αστικοποίησης του διπόλου. Οι περιοχές αυτές προσφέρουν υψηλής ποιότητας περιβάλλον κατοικίας και αναμένεται να συμβάλουν στην μόνιμη εγκατάσταση ανθρώπινου δυναμικού υψηλής κατάρτισης και γενικότερα υψηλών κοινωνικοεπαγγελματικών ομάδων στην περιοχή, μιας και σ' αυτό συμβάλει η ύπαρξη των Τ.Ε.Ι. και του Π.Θ.
- ❖ Για την πόλη του Βόλου, επέκταση του σχεδίου ως την περιοχή των Μελισσιάτικων, η οποία κι αυτή ανήκει στη ζώνη αστικοποίησης, ώστε να αντιμετωπιστούν προβλήματα που προέρχονται από την αυθαίρετη δόμηση. Επιπλέον η περιοχή προσφέρει υψηλής ποιότητας φυσικό περιβάλλον κατοικίας, για την προσέλκυση υψηλού επιστημονικού δυναμικού.

#### B.4.2. Αισθητική αναβάθμιση για αλλαγή της εικόνας των πόλεων με αναδιοργάνωση του δημόσιου χώρου τους

##### **B.4.2.1. Απομάκρυνση – Μετεγκατάσταση, υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών έξω από τις πόλεις**

Στην περίπτωση της πόλης της Λάρισας οι σιδηροδρομικές γραμμές μαζί με τις εγκαταστάσεις, οι περισσότερες από τις οποίες είναι εγκαταλελειμμένες (60% περίπου<sup>8)</sup>) και αχρησιμοποίητες, καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος του αστικού ιστού του κέντρου της πόλης, διαχωρίζοντάς τον στο ανατολικό και δυτικό τμήμα και υποβαθμίζοντας σημαντικά το αστικό τοπίο της περιοχής. Οι εγκαταλελειμμένες εκτάσεις περιλαμβάνουν τον παλιό σταθμό του Θεσσαλικού σιδηρόδρομου προς Βόλο, αμαξοστάσια, μηχανοστάσια, αποθηκευτικούς χώρους και πλήθος από άλλες απαιτούμενες εγκαταστάσεις. Όλοι αυτοί οι χώροι έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας εδώ και δεκαετίες, με αποτέλεσμα ο ΟΣΕ να τους νοικιάζει ως αποθήκες, είτε να τους αφήνει ανεκμετάλλετους και εγκαταλελειμένους. Η ίδια περίπου κατάσταση επικρατεί και στην πόλη του Βόλου, με τη διαφορά ότι σ' αυτή την περίπτωση οι γραμμές και ο Σταθμός καταλαμβάνουν μικρότερη έκταση σε σχέση με της πόλης της Λάρισας και είναι, θεωρητικά τουλάχιστον, ευκολότερο να υποστούν οποιαδήποτε παρέμβαση.

Για την αναβάθμιση των περιοχών και την ενοποίηση του αστικού ιστού, κάνοντας παράλληλα λιγότερο έντονη την παρουσία των σιδηροδρομικών γραμμών και των συνακόλουθων οχλουσών εγκαταστάσεων προτείνεται :

- ❖ Υπογειοποίηση των γραμμών και των Σταθμών με σκοπό τη διάθεση της επιφάνειας στους πολίτες της πόλης, και την ενοποίηση του έντονα διαχωρισμένου σήμερα αστικού ιστού (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας). Εναλλακτική λύση αυτής μπορεί να αποτελέσει η απομάκρυνση των γραμμών και του σταθμού έξω από τα όρια της πόλης. Η τελευταία περίπτωση αρμόζει περισσότερο στην περίπτωση της πόλης του Βόλου καθώς θα είναι δυσκολότερο να υπάρξει υπογειοποίηση λόγω της γειννίας με τον Παγασητικό. Επίσης η απομάκρυνση των εν λόγω εγκαταστάσεων από την πόλη ταιριάζει περισσότερο στον προαστιακό χαρακτήρα του σιδηρόδρομου που κατά κόρων προτείνεται.

<sup>8</sup> Έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας: Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002

- ❖ Ενοποίηση του αστικού ιστού που υπάρχουν σήμερα οι γραμμές και ο σταθμός με την δημιουργία ενός γραμμικού πάρκου, το οποίο εκτός από χώρους αναψυχής μπορεί να περιλαμβάνει τεχνολογικό κέντρο, εμπορικό κέντρο, κέντρα ψυχαγωγίας, δημιουργία πολυχώρων, κλπ.
- ❖ Αλλαγή χρήσης των υπαρχόντων σιδηροδρομικών σταθμών σε Μουσεία Σιδηρόδρομου

Οι παραπάνω αστικές παρεμβάσεις ενδέχεται να συμβάλουν εκτός από την αναβάθμιση του αστικού τοπίου, στην προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, προσέλκυση επιχειρήσεων πληροφορικής, κλπ (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας).

Επίσης στην υπόλοιπη ζώνη ανάπτυξης της περιοχής του διπόλου, όπου προβλέπεται εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής γραμμής και κυκλοφορία τραίνων υψηλής ταχύτητας, προτείνεται κατασκευή ανισόπεδων κόμβων για την αποφυγή ατυχημάτων και εγκατάσταση ηχοπετασμάτων για την μείωση του θορύβου.

#### ***B.4.2.2. Απομάκρυνση των στρατοπέδων και άλλων ιδιαίτερων χρήσεων από τον ιστό της πόλης, και διάθεση των εκτάσεων στις ανάγκες της πόλης***

Οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις στο εσωτερικό της πόλης συμβάλουν κι αυτές με τη σειρά τους αισθητά, στην ασυνέχεια του αστικού ιστού και στην αισθητική υποβάθμιση του τελευταίου. Τα εν λόγω στρατόπεδα είναι η 1<sup>η</sup> Στρατιά, ο Μπουγάς, το ΠΕΒ για την πόλη της Λάρισας και το στρατόπεδο Γεωργούλα για την πόλη του Βόλου. Για τα παραπάνω προτείνεται:

- ❖ Εύρεση και πολεοδόμηση κατάλληλης ενιαίας έκτασης εκτός των ορίων της αστικοποίησης του διπόλου, για την μετεγκατάσταση των παραπάνω στρατοπέδων. Με την απομάκρυνση αυτή θα ενσωματωθεί στις πόλεις τόσο γη προς πολεοδόμηση όσο και ελεύθεροι χώροι υψηλής αξίας
- ❖ Στους παραπάνω χώρους της πόλης που θα ελευθερωθούν μπορούν να επεκταθούν κεντρικές λειτουργίες και υπηρεσίες και να δημιουργηθούν τοπικά κέντρα που θα εξυπηρετούν τόσο τις γύρω συνοικίες, όσο και τις δυο

πόλεις ξεχωριστά. Τέτοιες λειτουργίες μπορεί να είναι χώροι πρασίνου, κοινωφελείς εγκαταστάσεις, κτίρια διοίκησης

#### ***B.4.2.3. Αντιμετώπιση της ασυνέχειας του αστικού ιστού των δύο πόλεων, λόγω της ύπαρξης της κοίτης του Πηνειού και των χειμάρρων Άναυρο και Κραυσίδωνα***

Η κοίτη του ποταμού Πηνειού που διέρχεται μέσα από την πόλη της Λάρισας, αλλά και οι χειμάρροι Άναυρος και Κραυσίδωνας που διασχίζουν κατά πλάτος το Π.Σ.Βόλου, δημιουργούν σημαντικά προβλήματα ασυνέχειας του αστικού ιστού της πόλης, μιας και οι γέφυρες και πεζογέφυρες που υπάρχουν στην περιοχή είναι ελάχιστες. Το μεγαλύτερο πρόβλημα αντιμετωπίζει η πόλη του Βόλου, λόγω του ότι η έκταση που καταλαμβάνουν οι δύο χειμάρροι στο εσωτερικό του αστικού ιστού, είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από αυτή που καταλαμβάνει η κοίτη του Πηνειού στην πόλη της Λάρισας. Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προτείνεται:

- ❖ Ανάπλαση και διαμόρφωση της περιοχής της κοίτης του Πηνειού προκειμένου να ενταχθεί στον ιστό της πόλης ως πόλος αναψυχής. Σύμφωνα με αρχιτεκτονική μελέτη για το χώρο του μαιανδρισμού της κοίτης έχει προγραμματιστεί να δημιουργηθούν ζώνη αναψυχής και περιπάτου, ποδηλασίας και ιππασίας, χώροι στάθμευσης επισκεπτών, αθλητικοί χώροι, πάρκα, μουσείο, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, δημιουργία λίμνης, εγκαταστάσεις λεμβοδρομίας και ιστιοπλοΐας, κλπ, ενώ έχει προβλεφθεί και η πιθανότητα δημιουργίας waterpark (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002).
- ❖ Ανάπλαση χειμάρρων με σκοπό την λειτουργική ένταξή τους στον αστικό ιστό της πόλης, με παράλληλη άρση της ασυνέχειας του τελευταίου. Παράδειγμα ανάπλασης μπορεί να είναι δημιουργία τοπικών πλατειών – πάρκων που θα ενώνουν τις δύο κοίτες των χειμάρρων και εκτός από πόλους αναψυχής θα αποτελούν και συνδετικοί κρίκοι του άλλοτε διαχωρισμένου αστικού ιστού.

#### ***B.4.2.4. Αναπλάσεις του κέντρου και βελτίωση της αισθητικής των κέντρων των πόλεων***

##### Λάρισα

Η πόλη για να βελτιώσει σημαντικά την ελκυστικότητά της θα πρέπει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τις δυνατότητες για αναπλάσεις που δίνει ο Ν. 2508/97 για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη και τη βελτίωση της αισθητικής του κέντρου πόλης. Μερικά παραδείγματα αναπλάσεων στην πόλη της Λάρισας μπορεί να είναι:

- ❖ Ενοποίηση των αρχαιολογικών ευρημάτων της πόλης (Αρχαίο θέατρο, Φρούριο, Μουσείο, παλαιολιθικοί οικισμοί) με ειδική διαδρομή και παράλληλη προβολή τους, με την προϋπόθεση της πεζοδρόμησης του κέντρου της πόλης και την διοχέτευση της κυκλοφορίας στους δακτυλίους.
- ❖ Ανάπλαση της περιοχής γύρω από το Φρούριο και το Αρχαίο Θέατρο με εγκατάσταση λειτουργιών αναψυχής και επαναχρησιμοποίηση του Φρουρίου για πολιτιστικές εκδηλώσεις και του Αρχαίου Θεάτρου για θεατρικές παραστάσεις.
- ❖ Δημιουργία δακτυλίου και ανάπλαση ολόκληρης της περιοχής του κέντρου (αγορά, κεντρικές λειτουργίες) με πεζοδρομήσεις, αστικό πράσινο, εικαστικές παρεμβάσεις
- ❖ Προγράμματα αναπλάσεων με προτεραιότητα σε υποβαθμισμένες συνοικίες της πόλης, όπως Ν.Σμύρνη, Αμπελόκηποι, περιοχή Σ.Σταθμού, που μεταξύ άλλων θα συμβάλουν στην άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων

##### Βόλος

Η πόλη του Βόλου βρίσκεται σε πλεονεκτικότερη θέση από την Λάρισα, κυρίως λόγω αξιόλογου φυσικού τοπίου (Παγασητικός, Πήλιο), αλλά και πιο λειτουργικής ρυμοτομίας του αστικού ιστού. Ωστόσο παρουσιάζονται κι εδώ σημαντικά προβλήματα όπως ανομοιογένεια τμημάτων του κέντρου, εντοπισμένου κοινωνικού διαχωρισμού (Γοσποδίνη, 1999). Και εδώ όπως και στη Λάρισα, η πόλη του Βόλου θα πρέπει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τις δυνατότητες για αναπλάσεις που δίνει ο Ν. 2508/97 για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη και τη βελτίωση της αισθητικής του κέντρου πόλης:

- ❖ Ανάπλαση των περιοχών που βρισκόταν παλιότερα βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, με παράλληλη επαναχρησιμοποίηση των υπαρχόντων

κελυφών κυρίως για υπηρεσίες τριτογενή τομέα (βιομηχανικά μουσεία, καφετέριες, κινηματογράφοι, κλπ). Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το συγκρότημα του παλαιού πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα στην συνοικία των Παλαιών το οποίο έχει προγραμματιστεί να λειτουργήσει ως πολυχώρος

- ❖ Αναπλάσεις στα πλαίσια διαφόρων Ευρωπαϊκών και διεθνών προγραμμάτων, όπως π.χ. URBAN
- ❖ Δημιουργία αναπλάσεων στην βορειοδυτική πλευρά της πόλης για την προσέλκυση κεντρικών λειτουργιών, με σκοπό την άρση της απομόνωσης της περιοχής Επτά Πλατάνια – Οξυγόνο. Προς αυτόν τον σκοπό προτείνεται η ανάπλαση εκτάσεων βιομηχανικών καταλυμάτων και η επαναχρησιμοποίησή τους ως χώροι αναψυχής και διασκέδασης, με ταυτόχρονο σχεδιασμό δικτύων δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και ζωνών πρασίνου.
- ❖ Ανάδειξη και προβολή της ιστορικής κληρονομιάς της πόλης. Προς την κατεύθυνση αυτή προτείνεται η δρομολόγηση πιστού αντίγραφου της «Αργούς» για μικρές κρουαζιέρες σε όλα τα παράλια του Παγασητικού, δίνοντας στον επισκέπτη την ευκαιρία να βιώσει την πασίγνωστη Αργώ. Επίσης, καθιέρωση διαδρομών με ήπια μέσα μεταφοράς (ποδήλατα, ηλεκτροκίνητα μοτοποδήλατα, ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, κλπ) σε περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους στο Πήλιο (στη μυθολογία:βουνό των Κενταύρων)
- ❖ Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της πόλης με δημιουργία γραμμικού πάρκου πρασίνου που θα περιλαμβάνει δίκτυο πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, τραμ που θα διατρέχει όλο το παραλιακό μέτωπο της πόλης και θα επεκτείνεται μέχρι την Αγριά. Στα πλαίσια αυτής της ανάπλασης προτείνεται ενοποίηση τμήματος της παραλίας με το πάρκο του Δημαρχείου και το δημοτικό θέατρο με μερική υπογειοποίηση της Λ.Λαμπράκη (Πετράκος, Γ., Συνέντευξη).
- ❖ Ένταξη της περιοχής «Πευκάκια» στην ζώνη αναψυχής του παραλιακού μετώπου της πόλης με άμεση σύνδεσή της με το τελευταίο, μέσω πεζοδρόμου και ποδηλατοδρόμου (Ζαχαράκη, Β., συνέντευξη). Η υπάρχουσα προβλήτα που καλύπτει το μεγαλύτερο τμήμα αυτής της απόστασης συνηγορεί υπέρ αυτής της σύνδεσης σε συνδυασμό με την



δυνατότητα δημιουργίας μιας μετακινούμενης γέφυρας ώστε να εξυπηρετείται η διέλευση μεγάλων πλοίων από και προς τον επιβατικό λιμένα.

Τέλος όσον αφορά την υπόλοιπη περιοχή του διπόλου, σκόπιμο είναι να αναζητηθούν λύσεις και προτάσεις, μέσα από την εκπόνηση διαφόρων τύπων μελετών (συγκοινωνιακές, πολεοδομικές, κλπ), ώστε ο μελλοντικός σχεδιασμός της ζώνης αστικοποίησης να είναι αποτελεσματικός, αποτρέποντας την εμφάνιση δυσεπίλυτων μελλοντικών προβλημάτων.

#### B.4.3. Οργάνωση του συστήματος μεταφορών στο εσωτερικό των πόλεων

##### ***E.4.3.1. Περιφερειακή οδός***

Στο εσωτερικό και των δύο πόλεων είναι έντονο το πρόβλημα του κυκλοφοριακού φόρτου, όπως αναφέρεται αναλυτικότερα στην ανάλυση, καθώς όλη η διερχόμενη κυκλοφορία διέρχεται από το εσωτερικό της πόλης και επιβαρύνει σε μεγάλο βαθμό την ήδη αυξημένη κυκλοφορία. Για την μείωση της όξυνσης της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης προτείνεται η δημιουργία περιφερειακής οδού.

Σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για την πόλη της Λάρισας, προκειμένου να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος θα πρέπει να υλοποιηθούν τα εξής έργα: α) κατασκευή του βόρειου κλάδου (από Ε.Ο. Λάρισας – Τρικάλων μέχρι τον κόμβο Γυρτώνης) πάνω από την κύρια κοίτη του Πηνειού, β) διαπλάτυνση του νότιου κλάδου (υφιστάμενη περιφερειακή οδός Τρικάλων), γ) διαμόρφωση του ανατολικού κλάδου (παλαιά Ε..Ο.) σύμφωνα με τη μελέτη που εκπονείται για την ένταξή της στον αστικό ιστό.

Στην πόλη του Βόλου, ήδη έχει ολοκληρωθεί ένα τμήμα του περιφερειακού (από την περιφερειακή οδό Βόλου – Λάρισας σε σημείο κοντά στην πόλη μέχρι το Πανθεσσαλικό Στάδιο) και σύμφωνα με δηλώσεις του γ.γ.της Περιφέρειας κ.Γκούπα, το έργο θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι τον λόφο της Γορίτσας έως τις αρχές του 2005. Το συνολικό μήκος της παράκαμψης είναι 19828μ, και η οποία ξεκινά από τον δήμο Παγασών μέχρι την Αγριά (Καλογήρου και Σγούρας, 2002)

#### ***B.4.3.2. Δακτύλιος***

Προτείνεται επίσης η δημιουργία δακτυλίων (ενδεχομένως να είναι και παραπάνω από ένας σε κάθε κέντρο), που θα επιτρέπει τις περιμετρικές κινήσεις των οχημάτων, περιορίζοντας σε μεγάλο βαθμό την κυκλοφορία στα κέντρα των πόλεων, στοχεύοντας τελικά στην επιλεκτική κίνηση των οχημάτων στα τελευταία (αστικά λεωφορεία, ταξί, τραμ, οχήματα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, ποδήλατα, οχήματα Α.Μ.Ε.Α., κλπ). Παράλληλα προτείνεται κατά μήκος του δακτυλίου η δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης επιβατών με προορισμό το κέντρο της πόλης σε αστικά mini bus, καθώς και σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων για τον ίδιο σκοπό.

Την λειτουργία αυτή εξυπηρετεί κατά το ήμισυ σήμερα στην πόλη της Λάρισας η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου με την οδό Γεωργιάδου, το πλάτος των οποίων όμως είναι κατά πολύ περιορισμένο λόγω της υπερβολικά αυξημένης παρόδιας στάθμευσης. Έτσι προτείνεται η κατασκευή του τμήματος από γέφυρα Λαγού μέχρι Σάκη Καραγιώργα κατά μήκος των αναχωμάτων για την ολοκλήρωση του δακτυλίου, σε συνδυασμό με την διαπλάτυνση των παραπάνω οδών και την απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης.

Για την πόλη του Βόλου οι οδοί που λειτουργούν ως δακτύλιος είναι οι οδοί Αναλήψεως, Παγασών, Αγ.Δημητρίου, των οποίων όμως είναι προβληματική η χρησιμότητά τους ως τέτοιοι, λόγω μείωση του πλάτους των οδών με την παρόδια στάθμευση, αλλά κυρίως λόγω της μετατόπισης πολλών κεντρικών λειτουργιών προς την οδό Αναλήψεως, η οποία θεωρείται πλέον κεντρική οδός της πόλης. Προτείνεται λοιπόν η επέκταση της οδού Παγασών μέχρι την οδό Λαρίσης στο σημείο της διασταύρωσης με την οδό Αθηνών, διαπερνώντας τις εγκαταστάσεις του σιδηροδρομικού σταθμού αφού ο τελευταίος μετεγκατασταθεί στις παρυφές της πόλης. Επίσης προτείνεται μέσω της παραποτάμιας οδού του Κραυσίδωνα, σύνδεση της οδού Λαρίσης με την οδό Γιάννη Δήμου, η οποία επεκτείνεται με την οδό Ορμινίου σχηματίζοντας ένα δεύτερο Δακτύλιο για την πόλη διευκολύνοντας τις μετακινήσεις. Οι παραπάνω ενέργειες για να είναι αποτελεσματικές θα πρέπει να συνοδευτούν με σημαντικές βελτιώσεις των προλεγόμενων οδών και με παράλληλη απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης.

#### ***B.4.3.3. Κυκλοφορία στο κέντρο των πόλεων***

Για την βελτίωση της λειτουργικότητας των κέντρων των δύο πόλεων, την αισθητική τους αναβάθμιση και γενικότερα για την ποιοτικότερη κυκλοφορία και την ελκυστικότητα του κέντρου, προτείνεται πλήρης πεζοδρόμησή τους με την παράλληλη χρήση κυκλοφορίας τραμ, ποδηλάτων, αστικών λεωφορείων και ειδικών οχημάτων (ταξί, οχήματα ΑΜΕΑ, ασθενοφόρων, οχήματα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων που θα κυκλοφορούν ώρες με την μικρότερη κινητικότητα στην πόλη). Είναι χρήσιμο να τονιστεί ότι η παραπάνω πρόταση θα λειτουργήσει, εφόσον λειτουργήσουν αποτελεσματικά ο περιφερειακός και οι δακτύλιοι. Η πολιτική αυτή θα πρέπει να ενισχυθεί με επιπλέον μέτρα, περιορισμούς και κυρώσεις, καθώς και με την προώθηση πολιτικής κινήτρων για τους πολίτες ώστε να γίνεται η ελάχιστη δυνατή χρήση των Ι.Χ. κατά τις μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης.

#### ***B.4.3.4. Στάθμευση***

Προτείνεται παράλληλα με τα παραπάνω, απομάκρυνση των θέσεων στάθμευσης από τον χώρο της παραλίας και τους κεντρικούς δρόμους, για την πόλη του Βόλου, και από την περιοχή του Φρουρίου και τους κεντρικούς δρόμους της Λάρισας, και μετεγκατάστασή τους στους δακτυλίους των πόλεων και στις εισόδους και εξόδους των πόλεων. Η δημιουργία πολυώροφων ή υπόγειων χώρων στάθμευσης στους δακτυλίους και στις εισόδους της πόλης, με τη δυνατότητα μετεπιβίβασης σε τραμ, mini bus, ενοικίασης σύγχρονων ποδηλάτων, θα συμβάλουν στην αποσυμφόρηση του κέντρου, από τις καθημερινές «ουρές» των οχημάτων.

#### ***B.4.3.5. Κυκλοφορία στις περιοχές κατοικίας***

Για την κυκλοφορία των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας με σκοπό την μείωση της αέριας ρύπανσης, του θορύβου αλλά και την αποφυγή ατυχημάτων, προτείνεται:

- ❖ Δημιουργία κυκλοφοριακών κυψελών για αποτροπή των κυκλοφοριακών ροών από τις περιοχές αμιγούς κατοικίας. Οι κυκλοφοριακές κυψέλες μπορούν να εφαρμοστούν σε περιοχές αμιγούς κατοικίας και χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη πολλών παράλληλων μεταξύ τους οδών που ευνοούν την διαμπερή κυκλοφορία. Για την λειτουργία των κυψελών, αρχικά θα πρέπει να εφαρμοστούν οι κατάλληλες μονοδρομήσεις, οι οποίες στη συνέχεια θα

αναβαθμιστούν με μόνιμα έργα (Παπαβασιλείου κ.α., 1997 στο Σολιδάκης Ι., 2002)

- ❖ Δημιουργία και διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας που διέρχονται από περιοχές αμιγούς κατοικίας. Στην περίπτωση των οδών αυτών επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων με πολύ χαμηλή ταχύτητα και ειδικές διαδρομές, με παράλληλη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και λωρίδων κυκλοφορίας για τους πεζούς
- ❖ Δημιουργία ποδηλατοδρόμων που θα συνδέουν τις περιοχές αμιγούς κατοικίας με το κέντρο της πόλης

#### ***B.4.3.6. Αστική – Μεταφορική υποδομή στην ζώνη αστικοποίησης του διπόλου***

Τέλος όσον αφορά την μεταφορική και γενικότερα την αστική υποδομή που αναμένεται να αναπτυχθεί κατά μήκος της ζώνης αστικοποίησης του διπόλου προτείνονται τα παρακάτω:

- ❖ Δημιουργία αστικών μετακινήσεων με λεωφορεία από τους θύλακες αστικοποίησης και εμπορικών δραστηριοτήτων στις περιοχές κατοικίας (γύρω οικισμοί, δυο πόλεις)
- ❖ Εγκατάσταση σταθμών μετεπιβίβασης σε αστικά λεωφορεία στους σύγχρονους σιδηροδρομικούς σταθμούς Βελεστίνου, Αρμενίου και Αλμυρού στους οποίους θα κάνει στάση το προγραμματισμένο τραίνο υψηλής ταχύτητας, με σκοπό την εξυπηρέτηση της αστικοποιημένης ζώνης, των βιομηχανικών – βιοτεχνικών – εμπορευματικών μονάδων της περιοχής, του αεροδρομίου
- ❖ Δρομολόγηση αστικών λεωφορείων που θα εξυπηρετούν όλους τους οικισμούς της περιοχής από και προς τα δύο αστικά κέντρα
- ❖ Ανακατασκευή της παλαιάς περιφερειακής οδού με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και βοηθητικές οδούς με παράλληλη κατασκευή πολυάριθμων ανισόπεδων κόμβων για την διασφάλιση της ευκολίας των μετακινήσεων στο εσωτερικό της ζώνης

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο σκοπός της παραπάνω εργασίας ήταν διπλός: Πρώτον να επαναφέρει στο προσκήνιο την ιδέα της δημιουργίας ενός διπολικού συστήματος, που πληρεί πολλές από τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάδειξή του σε τρίτο πόλο ανάπτυξης της χώρας και δεύτερον να αποδείξει ότι ένα από τα πλέον κατάλληλα σχεδιαστικά εργαλεία για την συγκεκριμένη κλίμακα είναι το ρυθμιστικό σχέδιο.

Όσον αφορά το πρώτο έγινε μια προσπάθεια να αναζητηθούν οι προϋποθέσεις και οι λόγοι που μπορούν να αναδείξουν το δίπολο Βόλου – Λάρισας σε σημαντικό πόλο ανάπτυξης της χώρας. Προς αυτή την κατεύθυνση κινήθηκαν και οι προτάσεις της 4<sup>ης</sup> ενότητας, υπακούοντας πάντα στα υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού και κατευθύνσεων, όπως το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας, το ΠΕΠ Θεσσαλίας, το ΣΠΑ, κλπ. Όσον αφορά το δεύτερο, θεωρώ ότι είναι πιο σωστό τα ρυθμιστικά σχέδια να χρησιμοποιούνται σε μεγαλύτερη κλίμακα από αυτή μιας πόλης μεσαίου μεγέθους, όπως ορίζεται στον ν.2508/97, δεδομένης της ύπαρξης και της δυνατότητας εφαρμογής ενός ΓΠΣ στις πόλεις αυτές. Ο μεγάλος αριθμός σχεδιαστικών εργαλείων για τον επιτυχή σχεδιασμό και προγραμματισμό μιας πόλης καθιστά τον τελευταίο προβληματικό.

Γι' αυτό θα πρέπει ίσως να μελετηθεί η ιδέα της εφαρμογής των ρυθμιστικών σχεδίων σε περιοχές μεγαλύτερης κλίμακας με τάσεις αστικοποίησης, όπως για παράδειγμα σε συστήματα πόλεων που να έχουν την τάση και τις προϋποθέσεις για στενή συνεργασία, σε ζώνες αστικοποίησης που να περιλαμβάνουν δύο μεσαίες πόλεις ή τρεις μικρότερες, κλπ. Ένα άλλο παράδειγμα εφαρμογής ενός ρυθμιστικού σχεδίου στην Ελλάδα εκτός από την συγκεκριμένη περίπτωση Λάρισας – Βόλου, μπορεί να περιλαμβάνει μια ενδεχόμενη ζώνη αστικοποίησης μεταξύ των πόλεων Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή – Ξάνθη, στην οποία συμβάλουν τόσο η γεωγραφική θέση τους (άμεσες οικονομικές και εμπορικές σχέσεις με τις βαλκανικές χώρες), όσο και η τοπογραφία του εδάφους σε συνδυασμό με την ύπαρξη της Εγνατίας οδού που διαπερνά τις τρεις πόλεις και καθιστά την χρονοαπόσταση μεταξύ των τριών πόλεων πολύ μικρή (30 λεπτά), σε συνδυασμό με την ύπαρξη κάθετων διαδρόμων προς τις βαλκανικές χώρες. Άλλα παραδείγματα μπορούν να προκύψουν με την βελτίωση –

δημιουργία των μεταφορικών υποδομών και την διάσπαση των ορεινών φραγμών της χώρας.

Όσον αφορά την περιοχή αναφοράς μέσα από την ανάλυση που προηγήθηκε θεωρώ χρήσιμο να επισημάνω το εξής: Μπορεί κανείς να θεωρήσει σημαντικό κενό για την δημιουργία του διπόλου με την έννοια της συνένωσης, την πληθυσμιακή υστέρηση της περιοχής, επικαλώντας την στοχοθεσία των ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας, το οποίο προέβλεπε ότι ο πληθυσμός θα έφτανε τις 550.000 κατοίκους το 2000, ενώ σήμερα (2004) είναι αρκετά κατώτερος αφού η περιοχή αναφοράς μόλις που προσεγγίζει τους 350.000 κατοίκους και με την ευρύτερη περιοχή τους 400.000 κατοίκους. Ωστόσο μέχρι σήμερα δεν έχουν γίνει σημαντικά βήματα για την προσέλκυση επενδύσεων αλλά και πληθυσμού στην περιοχή, ακόμη και στις δύο πόλεις. Επομένως δεν υπάρχει μεγάλη ζήτηση από τις επιχειρήσεις, τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημοσίου τομέα, για εργατικό δυναμικό με αποτέλεσμα πολλοί νέοι κυρίως να μεταναστεύουν προς τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, διότι τους προσφέρουν περισσότερες ευκαιρίες εύρεσης εργασίας αλλά και επαγγελματικής ανέλιξης. Επίσης λόγω της μειωμένης επενδυτικής δραστηριότητας στην περιοχή δεν δημιουργούνται σημαντικές οικονομίες συγκέντρωσης με αποτέλεσμα την μειωμένη ελκυστικότητα επενδύσεων. Παράλληλα ο αγροτικός πληθυσμός της περιφέρειας που τώρα μεταναστεύει προς τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, με την ανάπτυξη του διπολικού συστήματος θα απορροφηθεί σ' αυτό, την στιγμή μάλιστα που η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα μειώνεται συνεχώς, οδεύοντας προς την τριτογενοποίηση της οικονομίας. Με τον σωστό προγραμματισμό λοιπόν, την έντονη συνεργασία των δύο πόλεων και την λήψη πολιτικών για την προσέλκυση επενδύσεων και ανθρώπινου δυναμικού, η περιοχή θα αυξήσει τον πληθυσμό της σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Ωστόσο, είναι αδύνατο να αστικοποιηθεί ολόκληρη η περιοχή ανάμεσα στις δύο πόλεις στο κοντινό αλλά και στο μακροπρόθεσμο μέλλον, διότι για να συμβεί αυτό θα πρέπει να πολλαπλασιαστεί κατά πολύ ο υπάρχον πληθυσμός της περιοχής. Αντ' αυτού προτείνεται η δημιουργία θυλάκων αστικοποίησης σε περιοχές κυρίως όπου υπάρχουν ομάδες οικισμών σε πολύ κοντινή μεταξύ τους απόσταση και σε περιοχές γύρω από κόμβους που συνδέουν τον ΠΑΘΕ με την περιοχή αναφοράς.

Επίσης, με την συνεργασία των δύο πόλεων, δίδεται η δυνατότητα στις τελευταίες να αναπτύξουν καινοτόμες δράσεις και μια σαφώς πιο δυναμική εκπροσώπηση της περιοχής στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων για την διεκδίκηση σημαντικών πολιτικών του κράτους, που θα προσδώσουν στην περιοχή μεγαλύτερη αξία και θα συμβάλουν σημαντικά στην ελκυστικότητά της.

Ένα άλλο ζήτημα που θεωρώ χρήσιμο να προσεχθεί είναι αυτό των τάσεων που έχουν οι δύο πόλεις να αναπτύσσονται στα «μετ'όπισθεν» των δυο μητροπολιτικών κέντρων της χώρας. Η πόλη της Λάρισας έχει την τάση να αναπτύσσεται προς τον οδικό άξονα Λάρισα – Θεσσαλονίκη καθώς υπάρχει έντονη επιχειρηματική και βιομηχανική δραστηριότητα. Πολλοί κάτοικοι της Λάρισας πηγαίνουν αυθημερόν στην Θεσσαλονίκη για διάφορες αγορές. Η πόλη του Βόλου δεν έχει παρατηρηθεί να έχει στενότερες επαφές με κάποιο από τα δύο μητροπολιτικά κέντρα.

Ωστόσο όμως βάσει της προσωπικής μου εμπειρίας παρατηρούνται ολοένα και περισσότερες επαφές των κατοίκων των δυο πόλεων, αφού όπως φάνηκε και στην ανάλυση ο αριθμός των δρομολογίων των υπεραστικών ΚΤΕΛ, αλλά και των τραινών, για την διαδρομή Βόλος – Λάρισα είναι αρκετά μεγάλος (16 δρομολόγια την ημέρα). Πολλοί κάτοικοι που διαμένουν στην μια πόλη, εργάζονται στην άλλη και το αντίστροφο, κάτι που δεν συνέβαινε στο παρελθόν. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των δυο πόλεων που συμβάλουν στην ελκυστικότητά τους είναι διαφορετικά στην κάθε πόλη. Οι κάτοικοι του Βόλου πηγαίνουν στην Λάρισα κυρίως για την πλούσια αγορά της και για την έντονη νυχτερινή διασκέδαση. Το αντίστροφο συμβαίνει λόγω της φυσικής ομορφιάς που διαθέτει η γεωγραφική θέση του Βόλου, της συνύπαρξης βουνού και θάλασσας, προσφέροντας υπηρεσίες αναψυχής. Επίσης πολλοί Λαρισαίοι κατακλύζουν κάθε σαββατοκύριακο τα πολυάριθμα τσιπουράδικα του Βόλου, συμβάλλοντας κατά πολύ στην τοπική οικονομία. Το παράδειγμα αυτό είναι ενδεικτικό της συμπληρωματικότητας που μπορούν να αναπτύξουν οι δύο πόλεις.

Φαίνεται λοιπόν ότι οι δύο πόλεις, με την ενίσχυση συγκεκριμένης πολιτικής μπορούν να αναπτύξουν έντονες συμπληρωματικότητες τόσο σε επίπεδο υπηρεσιών αναψυχής όσο και σε επίπεδο επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, μεγεθύνοντας την τοπική οικονομία. Αποφεύγουν έτσι μια ενδεχόμενη εξάρτηση από τα δυο μητροπολιτικά κέντρα και παράλληλα τον ρόλο των πόλεων – δορυφόρων,

αναδεικνύοντας έτσι το δίπολο σε τρίτο πόλο ανάπτυξης της χώρας. Προς την κατεύθυνση αυτή συγκλίνει και η γνώμη των κατοίκων των δυο πόλεων οι οποίοι συμφωνούν με την πολιτική της συνεργασίας των δύο πόλεων, με σκοπό την ανάπτυξη της περιοχής.

Σχετικά με την επιλογή του συγκεκριμένου σχεδιαστικού εργαλείου και όχι κάποιου άλλου (π.χ. Στρατηγικό Σχέδιο, ΕΧΣ) για τον σχεδιασμό της μητροπολιτικού μεγέθους περιοχής του διπόλου, σημαντικό ρόλο έπαιξε πρώτον η επιθυμία μου να ασχοληθώ με τον συνδυασμό πολεοδομικού, χωροταξικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού και δεύτερον η κατεύθυνση που δίνεται από το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας για την αναγκαία ύπαρξη ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου για κάθε μια από τις ζώνες ανάπτυξης (Λάρισα – Βόλος, Τρίκαλα – Καρδίτσα) της Περιφέρειας, προκειμένου να υπάρξει επιτυχής σχεδιασμός στην περιοχή.

Τέλος όσον αφορά το διαδικαστικό τμήμα της εργασίας πρέπει να επισημάνω τα εξής:

- Η επιλογή των ορίων εφαρμογής του Ρυθμιστικού Σχεδίου δεν έγινε βάσει προσωπικής έρευνας πεδίου, αλλά βάσει των κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας και του ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας. Ωστόσο η κύρια περιοχή αναφοράς του ρυθμιστικού, έτσι όπως εξελίχθηκε η πορεία της παρούσας εργασίας, είναι μικρότερη από την ΖΗΜ που αναφέρεται στο ΠΠΧΣΑΑ. Η επιλογή αυτή έγινε σκόπιμα, διότι υπάρχει ο κίνδυνος αλλοίωσης της σημασίας του Ρυθμιστικού Σχεδίου όταν το τελευταίο αναφέρεται σε μεγάλη χωρική κλίμακα στην οποία περιλαμβάνεται κυρίως ύπαιθρος χώρος.
- Η ανάλυση της περιοχής βασίστηκε κατά κύριο λόγο στην ανάλυση του Χωροταξικού Σχεδίου Θεσσαλίας που αφορά την συγκεκριμένη περιοχή
- Οι προτάσεις και κατευθύνσεις που προηγήθηκαν είναι αποτέλεσμα κατευθύνσεων ανώτερου σχεδιασμού και προσωπικής εμπειρίας, και όχι αποτέλεσμα διεξοδικής έρευνας, λόγω ανεπάρκειας χρόνου.
- Οι προτάσεις επικεντρώνονται κυρίως σε άξονες πολιτικής, αφού αυτός είναι άλλωστε και ο χαρακτήρας του Ρυθμιστικού σχεδίου



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας Δ.1.4.2.: Ισχυροί σεισμοί της ευρύτερης περιοχής

Ημερ/νία	Μέγεθος	Ένταση	Εστιακό βάθος	Πλειόσειστη περιοχή
510 π.χ.	7.0	X	n	Φάρσαλα
1668 (Αύγουσ.)	6.2	VIII	n	Λάρισα
1731	6.0	VIII	n	Λάρισα
1743 (12 Φεβρ.)	6.8	VIII	n	Αλμυρός
1773 (16 Μαρτ.)	6.6	VIII	n	Αλμυρός
1781 (28 Αυγ.)	6.3	VIII	n	Λάρισα
1868 (3 Οκτωβρ.)	6.2	VIII	n	Σκιάθος
1905 (20 Ιαν.)	6.3	VIII	n	Μαγνησία (Κεραμίδι)
1911 (22 Οκτωβ.)	6.0	VII	n	Μαγνησία (Κεραμίδι)
1930 (23 Φεβρ.)	6.0	VIII	n	Μαγνησία (Κεραμίδι)
1930 (31 Μαρτ.)	6.1	VIII	n	Μαγνησία (Πουρί)
1941 (1 Μαρτ.)	6.3	VIII	n	Λάρισα
1955 (19 Απριλ.)	6.2	VIII+	n	Μαγνησία (Λεχόνια)
1957 (8 Μαρτ.)	6.8	IX+	n	Μαγνησία (Βελεστίνο)
1965 (9 Μαρτ.)	6.1	IX+	n	Αλόνησος (Πατιτήρι)
1980 (9 Ιουλίου)	6.5	VIII+	n	Μαγνησία (Αλμυρός)

Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας

Πίνακας Δ.4.1. Διάρθρωση οικιστικού δικτύου\*

Κέντρο 1ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 2ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 3ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 4ου επιπέδου	Οικισμοί 5ου επιπέδου	
				Οικισμός	Νομός και Νέος Δήμος στον οποίο ανήκει ο οικισμός
<b>ΛΑΡΙΣΑ</b>	(ΛΑΡΙΣΑ)	(ΛΑΡΙΣΑ)	(ΛΑΡΙΣΑ)	Αμφιθέα	Λ/Δ. Λάρισας
				Κουλούρια	Λ/Δ. Λάρισας
				Αμυγδαλέα	Λ/Δ. Κοιλιάδας
				Συν. Προσφύγων	Λ/Δ. Κοιλιάδας
				Μελισοχώριο	Λ/Δ. Πλατόκαμπου
				<b>Πλατόκαμπος</b>	Λ/Δ. Πλατόκαμπου
				Νάματα	Λ/Δ. Πλατόκαμπου
				Γλαύκη	Λ/Δ. Πλατόκαμπου
				Πρόδρομος	Λ/Δ. Πλατόκαμπου
				Γαλήνη	Λ/Δ. Πλατόκαμπου

\* Οι οικισμοί με έντονα και υπογραμμισμένα γράμματα δηλώνουν ότι είναι η έδρα του δήμου που αναγράφεται στην τελευταία στήλη δεξιά

Κέντρο 1ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 2ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 3ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 4ου επιπέδου	Οικισμοί 5ου επιπέδου		
				Οικισμός	Νομός και Νέος Δήμος στον οποίο ανήκει ο οικισμός	
<b>ΛΑΡΙΣΑ</b>	(ΛΑΡΙΣΑ)	<b>ΛΑΡΙΣΑ</b>	(ΛΑΡΙΣΑ)	Ομορφοχώριο	Λ/Δ. Πλατύκαμπου	
				Χασάμπαλη	Λ/Δ. Πλατύκαμπου	
				<b>Γιάννουλη</b>	Λ/Δ. Γιάννουλη	
				Παιδ. Αποστ. Παύλος	Λ/Δ. Γιάννουλη	
				Τερψιθέα	Λ/Δ. Λάρισας	
				Άργισσα	Λ/Δ. Λάρισας	
				Ελευθέριο	Λ/Δ. Πλατύκαμπου	
				Καλοχώριο	Λ/Δ. Νέσσωνος	
				Χειμαδιό	Λ/Δ. Νέσσωνος	
			<b>ΝΙΚΑΙΑ</b>	(ΝΙΚΑΙΑ)	Χάλκη	Λ/Δ. Πλατύκαμπου
					Νέα Λεύκη	Λ/Δ. Νίκαιας
					Ρεύμα	Λ/Δ. Νίκαιας
					Νέαι Καρυαί	Λ/Δ. Νίκαιας
			<b>ΚΟΙΛΑΣ</b>		Κουτσόχερο	Λ/Δ. Κοιλιάδας
					Ελευθέραι	Λ/Δ. Κοιλιάδας
					Μάνδρα	Λ/Δ. Κοιλιάδας
					Λουτρό	Λ/Δ. Κοιλιάδας
					Ραχούλα	Λ/Δ. Κοιλιάδας
					Κάστρο	Λ/Δ. Κοιλιάδας
Χαρά	Λ/Δ. Νίκαιας					
Δίλοφο	Λ/Δ. Νίκαιας					
Μύρα	Λ/Δ. Νίκαιας					
Καλό Νερό	Λ/Δ. Νίκαιας					
Σοφό	Λ/Δ. Νίκαιας					
Μικρό Βουνό	Λ/Δ. Κρανώνος					
Κοκκιναί	Λ/Δ. Κιλελέρ					
<b>Αρμένιο</b>	Λ/Δ. Αρμενίου					
Σωτήριο	Λ/Δ. Αρμενίου					
Νίκη	Λ/Δ. Αρμενίου					
Αχιλλείο	Λ/Δ. Αρμενίου					
Καλαμάκιο	Λ/Δ. Κιλελέρ					
Μέλισσα	Λ/Δ. Κιλελέρ					
Λοφίσκος	Λ/Δ. Κιλελέρ					
Μελία	Λ/Δ. Πλατύκαμπου					
Αναγέννηση	Λ/Δ. Πλατύκαμπου					
Μοσχοχώριο	Λ/Δ. Νίκαιας					
Κυπαρισσία	Λ/Δ. Νίκαιας					
Ν. Περιβόλιο	Λ/Δ. Κιλελέρ					
Αγναντερή	Λ/Δ. Κιλελέρ					
Μοδεστός	Λ/Δ. Πλατύκαμπου					
Αγροκήπιο	Λ/Δ. Κιλελέρ					
Μεγ. Μοναστήριο	Λ/Δ. Αρμενίου					
<b>ΤΥΡΝΑΒΟΣ</b>		(ΤΥΡΝΑΒΟΣ)	Λυγαριά	Λ/Δ. Τυρνάβου		
			Αγία Σοφία	Λ/Δ. Τυρνάβου		
			Περίχωρα	Λ/Δ. Τυρνάβου		
			Δένδρα	Λ/Δ. Τυρνάβου		
		(ΤΥΡΝΑΒΟΣ)	Πλατανούλια	Λ/Δ. Τυρνάβου		
			Δαμάσιο	Λ/Δ. Τυρνάβου		
			Δαμασούλιο	Λ/Δ. Τυρνάβου		
			Κέδρα	Λ/Δ. Τυρνάβου		
<b>ΑΜΠΕΛΩΝ</b>		Βρυότοπος	Λ/Δ. Αμπελώνος			
		Μικρόλιθος	Λ/Δ. Αμπελώνος			
		Φαλάννα	Λ/Δ. Γιάννουλης			
		Δασοχώρι	Λ/Δ. Γιάννουλης			
<b>ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΕΙΟ</b>			Α. Αργυροπούλειο	Λ/Δ. Τυρνάβου		

Κέντρο 1ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 2ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 3ου επιπέδου	Εξαρτημένα κέντρα 4ου επιπέδου	Οικισμοί 5ου επιπέδου				
				Οικισμός	Νομός και Νέος Δήμος στον οποίο ανήκει ο οικισμός			
ΛΑΡΙΣΑ ΛΑΡΙΣΑ	<u>ΒΟΛΟΣ*</u> - <u>Ν.ΙΩΝΙΑ</u>	(ΒΟΛΟΣ* - Ν.ΙΩΝΙΑ)	<u>ΣΥΚΟΥΡΙΟ</u> (ΒΟΛΟΣ* - Ν.ΙΩΝΙΑ)	Βοτανχώριο	Λ/Δ. Τυρνάβου			
				Δελέρια	Λ/Δ. Αμπελώνος			
				Ροδιά	Λ/Δ. Αμπελώνος			
				Κόρδεσι	Λ/Δ. Αμπελώνος			
				Σταγιάται	Μ/Δ. Πορταριάς			
				<u>Διήνη</u>	Μ/Δ. Αιτωνίας			
				Παλιούρι	Μ/Δ. Αιτωνίας			
				Μελισσιάτικα	Μ/Δ. Νέας Ιωνίας			
				Αγ. Ονούφριος	Μ/Δ. Ιωλκού			
				Ανακασιά	Μ/Δ. Ιωλκού			
				Ανω Βόλος	Μ/Δ. Ιωλκού			
				Αλλη Μεριά	Μ/Δ. Πορταριάς			
				<u>Πορταριά</u>	Μ/Δ. Πορταριάς			
				Κατωχώρι	Μ/Δ. Πορταριάς			
				Μακρυνίτσα	Μ/Κ. Μακρυνίτσας			
				Φυτόκο	Μ/Δ. Νέας Ιωνίας			
				Γορίτσα	Μ/Δ. Πορταριάς			
				Ιωλκός	Μ/Δ. Ιωλκού			
			Αγ. Ιωάννης	Μ/Δ. Πορταριάς				
			Κλήμα	Μ/Δ. Νέας Ιωνίας				
			ΚΑΝΑΛΙΑ	Κεραμίδι	Μ/Κ. Κεραμιδίου			
				Καμάρι	Μ/Κ. Κεραμιδίου			
				Βένετο	Μ/Κ. Κεραμιδίου			
				Μονή Μεταμορφώσεως	Μ/Κ. Κεραμιδίου			
				Κερασέα	Μ/Δ. Κάρλας			
				Γλαφυρά	Μ/Δ. Νέας Ιωνίας			
			ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ	Αγ. Δημήτριος	Μ/Δ. Φερών			
				Κοκκαλαίικα	Μ/Δ. Φερών			
				Κοκκινά	Μ/Δ. Φερών			
				Κοκκινόβραχος	Μ/Δ. Φερών			
			<u>ΒΕΛΕΣΤΙΝΟ</u>	(ΒΕΛΕΣΤΙΝΟ)	Χλόη	Μ/Δ. Φερών		
					Αερινό	Μ/Δ. Φερών		
					Μικρό Περιβολάκι	Μ/Δ. Φερών		
					Ριζόμυλος	Μ/Δ. Κάρλας		
					Σέσκλο	Μ/Δ. Αιτωνίας		
					<u>Στεφανοβίκειο</u>	Μ/Δ. Κάρλας		
					Γουρουνόσταυλος	Μ/Δ. Φερών		
					Αγ. Γεώργιος Φερών	Μ/Δ. Φερών		
					<u>ΒΕΛΕΣΤΙΝΟ</u> - <u>ΑΛΜΥΡΟΣ</u> - <u>ΕΥΞΕΙΝΟΥΠΟΛΗ</u>	(ΒΕΛΕΣΤΙΝΟ)	Κρόκιο	Μ/Δ. Αλμυρού
							Κορφαλάκιο	Μ/Δ. Αλμυρού
			Κωφοί	Μ/Δ. Αλμυρού				
			Κοκκωτοί	Μ/Δ. Αλμυρού				
Οθρυς	Μ/Δ. Αλμυρού							
Πλάτανος	Μ/Δ. Αλμυρού							
Αγ. Ιωάννης	Μ/Δ. Αλμυρού							
Νέος Πλάτανος	Μ/Δ. Αλμυρού							
Χοροστάσι	Μ/Δ. Αλμυρού							
<u>ΝΕΑ ΑΓΧΙΑΛΟΣ*</u>	Μικροθήβες	Μικροθήβες	Μ/Δ. Νέας Αγχιάλου					
		Καστράκι	Μ/Δ. Νέας Αγχιάλου					
		Αϊδίνιο	Μ/Δ. Νέας Αγχιάλου					
		Χρυσή ακτή Παναγιάς	Μ/Δ. Αιτωνίας					
		Αγ. Γεώργιος	Μ/Δ. Νέας Αγχιάλου					
		Δημητριάδα	Μ/Δ. Νέας Αγχιάλου					
		Κριθαριά	Μ/Δ. Νέας Αγχιάλου					
		ΛΑΡΙΣΑ	<u>ΒΟΛΟΣ*</u> - <u>Ν.ΙΩΝΙΑ</u>	<u>ΒΕΛΕΣΤΙΝΟ</u> - <u>ΑΛΜΥΡΟΣ</u> - <u>ΕΥΞΕΙΝΟΥΠΟΛΗ</u>	(ΒΕΛΕΣΤΙΝΟ)	(ΑΛΜΥΡΟΣ - ΕΥΞΕΙΝΟΥΠΟΛΗ)		



Πίνακας Β.2 : οι ΟΤΑ της περιοχής μελέτης

ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΣ				
ΚΩΔ	ΝΕΟΙ ΟΤΑ	Παλαιοί ΟΤΑ	Πληθυσμός	Έδρα νέου ΟΤΑ
4202	Δ. Αμπελώνος	Αμπελώνος	5.920	Αμπελώνας
		Βρυοτόπου	668	
		Δελερίων	866	
		Ροδιάς	953	
4204	Δ. Αρμενίου	Αρμενίου	800	Αρμένιο
		Μεγάλου Μοναστηρίου	627	
		Νίκης	554	
		Σωτηρίου	292	
4205	Δ. Γιάννουλης	Γιάννουλης	5.997	Γιάννουλη
		Φαλάννης	4.025	
4211	Δ. Κιλελέρ	Καλαμακίου	623	
		Αγναντερής	307	
		Κιλελέρ (Κυψέλης)	698	Κιλελέρ
		Μελίσσης	590	
		Νέου Περιβολίου	616	
4215	Δ. Λάρισας	Τερψιθέας	1.290	
		Λαρίσης	124.786	Λάρισα
4221	Δ. Νίκαιας	Ζαπείου	692	
		Μοσχοχωρίου	381	
		Μυρών	927	
		Νέας Λεύκης	151	
		Νέων Καρυών	681	
		Νικαίας	3.149	Νίκαια
		Χαράς	337	
	Διλόφου	222		
4223	Δ. Πλατύκαμπου	Γλαύκης	844	
		Ελευθερίου	383	
		Μελίας	841	
		Μελισσοχωρίου	770	
		Ναμάτων	142	
		Ομορφοχωρίου	730	
		Πλατυκάμπου	1.826	Πλατύκαμπος
		Χάλκης	1.882	
4227	Δ. Τυρνάβου	Δαμασίου	1.469	
		Τυρνάβου	12.451	Τύρναβος
		Αργυροπουλείου	1.908	
		Δένδρων	1.072	

<b>ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ</b>				
<b>ΚΩΔ</b>	<b>ΝΕΟΙ ΟΤΑ</b>	<b>Παλαιοί ΟΤΑ</b>	<b>Πληθυσμός</b>	<b>Έδρα νέου ΟΤΑ</b>
4301	Δ. Αγριάς	Αγριάς	5.229	Αγριά
		Δρακειάς	883	
4302	Δ. Αισωνίας	Διμηνίου	2.125	Διμήνη
		Σέσκλου	906	
4303	Δ. Αλμυρού	Αλμυρού	7.921	Αλμυρός
		Ανθοτόπου	244	
		Ευξεινουπόλεως	2.553	
		Κοκκωτών	320	
		Κροκίου	864	
		Κωφών	131	
		Πλατάνου	865	
		Φυλακής	89	
		4308	Δ. Κάρλας	
Κερασέας	368			
Ριζομύλου	1.654			
Στεφανοβικείου	1.963			
4311	Δ. Νέας Αγχιάλου	Αϊδινίου	498	Νέα Αγχιάλος
		Μικροθηβών	504	
		Νέας Αγχιάλου	6.409	
4312	Δ. Νέας Ιωνίας	Νέας Ιωνίας	31.612	Νέα Ιωνία
		Γλαφυρών	317	
4318	Δ. Φερών	Βελεστίνου	3.659	Βελεστίνο
		Αγίου Γεωργίου Φερών	939	
		Αερινού	367	
		Μικρού Περιβολακίου	274	
		Περιβλέπτου	877	
4320	Δ. Βόλου	Βόλου	82.439	Βόλος
4321	Δ. Ιωλκού (Ανακασιά)	Ιωλκού	632	Ιωλκός
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>			<b>336.325</b>	

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001

**Πίνακας Δ.5.1: Η θέση της Λάρισας στο Ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων**

	1961	1971	1981	1991	2001
Π.Σ. Προτεύουσας	1852709	2540241	3027331	3072922	3206280
Π.Σ. Θεσσαλονίκης	380654	557360	706180	749048	786550
Π.Σ. Πατρών	103941	120847	154596	170462	191508*

Π.Σ Ηρακλείου	69983	84710	110958	126907	137766*
Π.Σ. Βόλου	80846	88096	107407	115744	119435*
<b>Λάρισα</b>	<b>55858</b>	<b>72760</b>	<b>102426</b>	<b>114334</b>	<b>124376</b>
Αστικός Πληθυσμός (στο σύνολο των παραπάνω αστικών περιοχών)	2543991	3464014	4208898	4349417	4565915
	3628105	4675313	5670442	6041870	6434591**

**Αστικός Πληθυσμός  
Ελλάδας**

*Λόγοι*

Πληθυσμός Λάρισας / Αστικός πληθυσμός Ελλάδας	1,53%	1,55%	1,80%	1,89%	1,93%
Πληθυσμός Λάρισας / ΠΣΠ	3,01%	2,86%	3,38%	3,72%	3,87%
Πληθυσμός Λάρισας / ΠΣΘ	14,67%	13,05%	14,50%	15,26%	15,81%
Πληθυσμός Λάρισας / (ΠΣΠ + ΠΣΘ)	4,52%	2,34%	2,74%	2,99%	3,11%
Πληθυσμός Λάρισας / Σύνολο πληθυσμού των 4 μεσαίων πόλεων)	17,98%	19,85%	21,54%	21,67%	21,70%

Πηγή: ΕΣΥΕ (Προσωρινά αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού έτους 2001), [www.economics.gr](http://www.economics.gr) (2002)  
Επεξεργασία: Ομάδα μελέτης (Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων και Προβλέψεων, 2002)

\* Οι πληθυσμοί αυτών των πόλεων παρουσιάζουν μια μικρή απόκλιση δεδομένου του Προγράμματος 'ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ'

\*\* Ο υπολογισμός του Αστικού πληθυσμού στο σύνολο της χώρας είναι κατόπιν εκτίμησης, με βάση την τελευταία ποσοστιαία μεταβολή της περιόδου 1981-1991 (6.5%). Επίσης την ίδια περίοδο οι αναφερόμενες στον πίνακα αστικές περιοχές παρουσίασαν ποσοστιαία μεταβολή της τάξης του 4,9%.

**Πίνακας Δ.5.2: Η Δημογραφική εξέλιξη της Λάρισας σε σχέση με την περιφέρεια και την υπόλοιπη Ελλάδα**

	1961	1971	1981	1991	2001
Πληθυσμός Λάρισας	55858	72760	102426	114334	124376
Πληθυσμός ν. Λάρισας	237776	232226	254295	270612	277973
Πληθυσμός Θεσσαλίας	695385	659913	695654	734846	753888
Πληθυσμός Ελλάδας	8398050	8768372	9379589	10252580	10939605
<i>Λόγοι</i>					
Πληθυσμός Λάρισας / Πληθυσμός ν. Λάρισας	23,5	31,3	40,2	42,2	44,8
Πληθυσμός Λάρισας / Πληθυσμό Θεσσαλίας	8,0	11,0	14,7	15,5	16,5

Πληθυσμός Λάρισας / Πληθυσμό Ελλάδας	0,6	0,8	1,1	1,1	1,1
Πληθυσμός ν. Λάρισας / Πληθυσμό Θεσσαλίας	34,2	35,2	36,5	36,8	36,9
Πληθυσμό ν. Λάρισας / Πληθυσμό Ελλάδας	2,8	2,6	2,7	2,6	2,5
Πληθυσμός Θεσσαλίας / Πληθυσμό Ελλάδας	8,3	7,5	7,4	7,1	6,9

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001). [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr), [www.economics.gr](http://www.economics.gr)  
Επεξεργασία: Ομάδα μελέτης, Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων και Προβλέψεων. 2002  
Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας

**Πίνακας Δ.5.4.: Η θέση του Βόλου στο Ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων**

	1961	1971	1981	1991	2001
Π.Σ Πρωτεύουσας	1852709	2540241	3027331	3072922	3206280
Π.Σ. Θεσσαλονίκης	380654	557360	706180	749048	786550
Π.Σ Πατρών	103941	120847	154596	170462	191508*
Π.Σ Ηρακλείου	69983	84710	110958	126907	137766*
<b>Π.Σ. Βόλου</b>	<b>80846</b>	<b>88096</b>	<b>107407</b>	<b>115744</b>	<b>119435*</b>
Λάρισα	55858	72760	102426	114334	124376
Αστικός Πληθυσμός (στο σύνολο των παραπάνω αστικών περιοχών)	2543991	3464014	4208898	4349417	4565915
<u>Αστικός Πληθυσμός Ελλάδας</u>	3628105	4675313	5670442	6041870	6434591**

**Λόγοι**

Πληθυσμός ΠΣΒ / Αστικός πληθυσμός Ελλάδας	2,22%	1,88%	1,89%	1,91%	1,85%
Πληθυσμός ΠΣΒ / ΠΣΠ	4,36%	3,46%	3,54%	3,76%	3,72%
Πληθυσμός ΠΣΒ / ΠΣΘ	21,23%	15,80%	15,20%	15,45%	15,18%

Πηγή: ΕΣΥΕ (Προσωρινά αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού έτους 2001). [www.economics.gr](http://www.economics.gr) (2002)  
Επεξεργασία: Ομάδα μελέτης (Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων και Προβλέψεων. 2002)  
Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας

\* Οι πληθυσμοί αυτών των πόλεων παρουσιάζουν μια μικρή απόκλιση δεδομένου του Προγράμματος 'ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ'

\*\* Ο υπολογισμός του Αστικού πληθυσμού στο σύνολο της χώρας είναι κατόπιν εκτίμησης, με βάση την τελευταία ποσοστιαία μεταβολή της περιόδου 1981-1991 (6,5%). Επίσης την ίδια περίοδο οι αναφερόμενες στον πίνακα αστικές περιοχές παρουσίασαν ποσοστιαία μεταβολή της τάξης του 4,9%.



**Πίνακας Δ.5.5: Δημογραφική εξέλιξη του Βόλου**

	1961	1971	1981	1991	2001
Π.Σ. Βόλου	80846	88096	107407	115744	119435*
Πληθυσμός Θεσσαλίας	695385	659913	695654	734846	753888
Πληθυσμός Ελλάδας	8398050	8768372	9379589	10252580	10939605
Πληθυσμός ν. Μαγνησίας	163369	161392	182222	198393	207336
Λόγοι					
Π.Σ. Βόλου / Πληθυσμός ν. Μαγνησίας	49.49	54.59	58.94	58.34	57.60
Π.Σ. Βόλου / Πληθ. Θεσσαλίας	11.62%	13.34%	15.43%	15.75%	15.84%
Π.Σ. Βόλου / Πληθ. Ελλάδα	0.96%	1.00%	1.15%	1.13%	1.09%
Πληθυσμός ν. Μαγνησίας/ Πληθ. Θεσσαλίας	23.49	24.46	26.19	27.00	27.50
Πληθυσμός ν.Μαγνησίας/ Πληθ. Ελλάδα	1.95	1.84	1.94	1.94	1,90
Πληθ. Θεσσαλίας / Πληθ. Ελλάδα	8.28	7.53	7.42	7,17	6.89

**Πίνακας Δ.5.3: Δείκτες ευημερίας και ανάπτυξης του ν. Λάρισας**

	1971	1981	1991	2001
<b>Ν. Λάρισας</b>				
ΑΕΠ (σε εκατ.δρχ)	5650	47482	405476	1098171
ΑΕΠ κατά κεφαλή (σε εκατ.δρχ)	24241	186720	1500203,6	3931797,3
Οικιακή χρήση Ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή (σε MWh)	0,10	0,42	0,73	0,92(1997)
Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή (σε MWh)	0,18	0,53	0,74	0,79 (1997)
ΙΧ αυτοκίνητα / 100 κατοίκους	1,6	6,6	12,9	23,5
Τηλ. Συνδέσεις/ 100 κατοίκους	6,6	18,2	34,6	43,2
Καταθέσεις / κατά κεφαλή (εκατ.δρχ)	-	87846	668147	1568535 (1999)
Δηλωθέν εισόδημα κατά κεφαλή (σε εκατ.δρχ)	-	42829 (1982)	314228	1276885(2000)
<b>Περιφέρεια Θεσσαλίας</b>				
ΑΕΠ	14786	125101	1061121	2687854
ΑΕΠ κατά κεφαλή	22406	179827	1445775	3560576
Οικιακή χρήση Ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή (σε MWh)	0,09	0,37	0,72	0,91*

Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή (σε MWh)	0,29	1,42	1,47	1,40 *
ΙΧ αυτοκίνητα / 100 κατοίκους	1,1	5,8	11,4	21,4
Τηλ. Συνδέσεις/ 100 κατοίκους	6,3	17,6	35,8	43,9
Καταθέσεις / κατά κεφαλή (εκατ.δρχ)	-	80545	622975	1241856 **
Δηλωθέν εισόδημα κατά κεφαλή (εκατ.δρχ)	-	-42384 (1982)	295116	1195538 ***
<b>Σύνολο χώρας</b>				
ΑΕΠ(σε εκατ.δρχ)	258000	1804182	16230501	44446092
ΑΕΠ κατά κεφαλή(σε εκατ.δρχ)	29342	190954	1583875	4053813
Οικιακή χρήση Ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή (σε MWh)	0,26	0,62	0,98	1,30*
Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή (σε MWh)	0,67	1,13	1,20	1,23**
ΙΧ αυτοκίνητα / 100 κατοίκους	2,8	9,3	17,0	30,9
Τηλ. Συνδέσεις/ 100 κατοίκους	16,4	31,5	48,5	51,7
Καταθέσεις / κατά κεφαλή (εκατ.δρχ)	-	128315	851182	2085000****
Δηλωθέν εισόδημα κατά κεφαλή (εκατ.δρχ)	7629	34431	448128	1697959***
<b>Λόγοι</b>				
Ν.Λάρισας / Περιφέρεια Θεσσαλίας (Μ.Ο Περιφέρειας Θεσσαλίας = 100)				
ΑΕΠ	0,38	0,37	0,38	0,40
ΑΕΠ κατά κεφαλή	1,08	1,03	1,03	1,10
Οικιακή χρήση Ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή	1,11	1,13	1,01	1,01
Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή	0,62	0,37	0,50	0,56
ΙΧ αυτοκίνητα / 100 κατοίκους	1,45	1,13	1,13	1,09
Τηλ. Συνδέσεις/ 100 κατοίκους	1,04	1,03	0,96	0,98
Καταθέσεις / κατά κεφαλή	-	1,09	1,07	1,26
Δηλωθέν εισόδημα κατά κεφαλή	-	1,01	1,06	1,06
<b>Ν. Λάρισας / Σύνολο χώρας (Μ.Ο χώρας = 100)</b>				
ΑΕΠ	0,02	0,02	0,02	0,02
ΑΕΠ κατά κεφαλή	0,82	0,97	0,94	0,96
Οικιακή χρήση Ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή	0,38	0,67	0,74	0,70
Βιομηχανική χρήση ηλεκτρ. Ρεύματος κατά κεφαλή	0,26	0,46	0,61	0,64
ΙΧ αυτοκίνητα / 100 κατοίκους	0,57	0,70	0,75	0,76
Τηλ. Συνδέσεις/ 100 κατοίκους	0,40	0,57	0,71	0,83
Καταθέσεις / κατά κεφαλή	-	0,68	0,78	0,75
Δηλωθέν εισόδημα κατά κεφαλή	-	1,24	0,70	0,75

Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας. ΕΣΥΕ - Επεξεργασία: Ομάδα μελέτης, Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων και Προβλέψεων, 2002

(\*) στοιχεία 1997 - ( \*\* στοιχεία 1999 - ( \*\*\*) στοιχεία 2000 - ( \*\*\*\*) στοιχεία 1998

**Πίνακας Δ.6.1 Συμμετοχή του Ακαθάριστου Προϊόντος ανά κλάδο παραγωγής των νομών Λάρισας και Μαγνησίας στην περιφέρεια Θεσσαλίας και στη χώρα**

	1981				1991				1994				Μεταβολή 81 - 91	Μεταβολή 91 - 94			
	Σύνολο	Π	Δ	Τ	Σύνολο	Π	Δ	Τ	Σύνολο	Π	Δ	Τ		Σύνολο	Π	Δ	Τ
ΕΕ *	3.202 (1)				4.085				4.118 (2)				27,58%	0,81%			
Χώρα	418.271	59.516	133.441	225.314	504.250	62.786	147.947	293.517	513.473	63.749	144.470	305.254	20,56%	1,83%	1,53%	-2,35%	4,00%
Περιφέρεια	26.885	8.086	8.879	9.920	30.430	7.961	8.970	13.499	31.372	9.438	7.776	14.158	13,19%	3,10%	18,55%	-13,31%	4,88%
Περιφέρεια/ Χώρα	6,43%	13,59%	6,65%	4,40%	6,03%	12,68%	6,06%	4,60%	6,11%	14,80%	5,38%	4,64%	-6,11%	1,24%	16,76%	-11,22%	0,85%
Ν. Λάρισας	10.064	3.468	2.961	3.635	11.526	3.326	3.376	4.824	11.398	3.167	3.053	5.178	14,53%	-1,11%	-4,78%	-9,57%	7,34%
Ν. Μαγνησίας	8.247	976	4.222	3.049	9.167	1.134	3.805	4.228	10.020	2.597	3.046	4.377	11,16%	9,31%	129,01%	-19,95%	3,52%
Ν. Λάρισας/ Περιφέρεια	37,43%	42,89%	33,35%	36,64%	37,88%	41,78%	37,64%	35,74%	36,33%	33,56%	39,26%	36,57%	1,18%	-4,08%	-19,68%	4,32%	2,34%
Ν. Μαγνησίας/ Περιφέρεια	30,68%	12,07%	47,55%	30,74%	30,12%	14,24%	42,42%	31,32%	31,94%	27,52%	39,17%	30,92%	-1,79%	6,02%	93,17%	-7,66%	-1,29%

Π: Πρωτογενής τομέας, Δ: Δευτερογενής τομέας, Τ: Τριτογενής τομέας  
EUROSTAT «ΕΠΕΤΗΡΙΔΑ 1995»

Πηγή: Κατοχιανού Δ., Τονικίδου Π., Καββαδίας Π., “BASIC DATA OF REGIONAL SOCIOECONOMIC DEVELOPMENT IN GREECE”, Ιούνιος 1997, στο Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας, 1998

(1) 1983

(2) 1993

**Πίνακας Δ.6.2: Ακαθάριστο Προϊόν ανά τομέα οικονομίας (ποσοστά)**

	1981			1991			1994		
	Π	Δ	Τ	Π	Δ	Τ	Π	Δ	Τ
Χώρα	14,23	31,90	53,87	12,45	29,34	58,21	12,42	28,14	59,45
Περιφέρεια	30,08	33,03	36,90	26,16	29,48	44,36	30,08	24,79	45,13
Ν. Καρδίτσας	48,72	18,62	32,66	41,29	17,13	41,59	47,81	13,77	38,43
Ν. Λάρισας	34,46	29,42	36,12	28,86	29,29	41,85	27,79	26,79	45,43
Ν. Μαγνησίας	11,83	51,19	36,97	12,37	41,51	46,12	25,92	30,40	43,68
Ν. Τρικάλων	35,89	21,00	43,11	30,39	19,68	49,94	23,10	20,75	56,15

Π: Πρωτογενής τομέας, Δ: Δευτερογενής τομέας, Τ: Τριτογενής τομέας

Πηγή: Κατοχιανού Δ., Τονικίδου Π., Καββαδίας Π., “BASIC DATA OF REGIONAL SOCIOECONOMIC DEVELOPMENT IN GREECE”, Ιούνιος 1997, στο Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας, 1998

Πίνακας Δ.6.3

	1971	1981	1991	1998
Σύνολο χώρας				
% συμμετοχής Πρωτογενούς τομέα στο ΑΕΠ	18.84	14.23	12.45	7.80
% συμμετοχής Δευτερογενούς τομέα στο ΑΕΠ	23.20	31.90	24.34	23.60
% συμμετοχής Τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ	57,96	53.87	58.21	68.60

Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, 2002

Πίνακας Δ.7.1.3: Επιβατική Κίνηση Λιμένος Βόλου κατά τα έτη 1986-1997

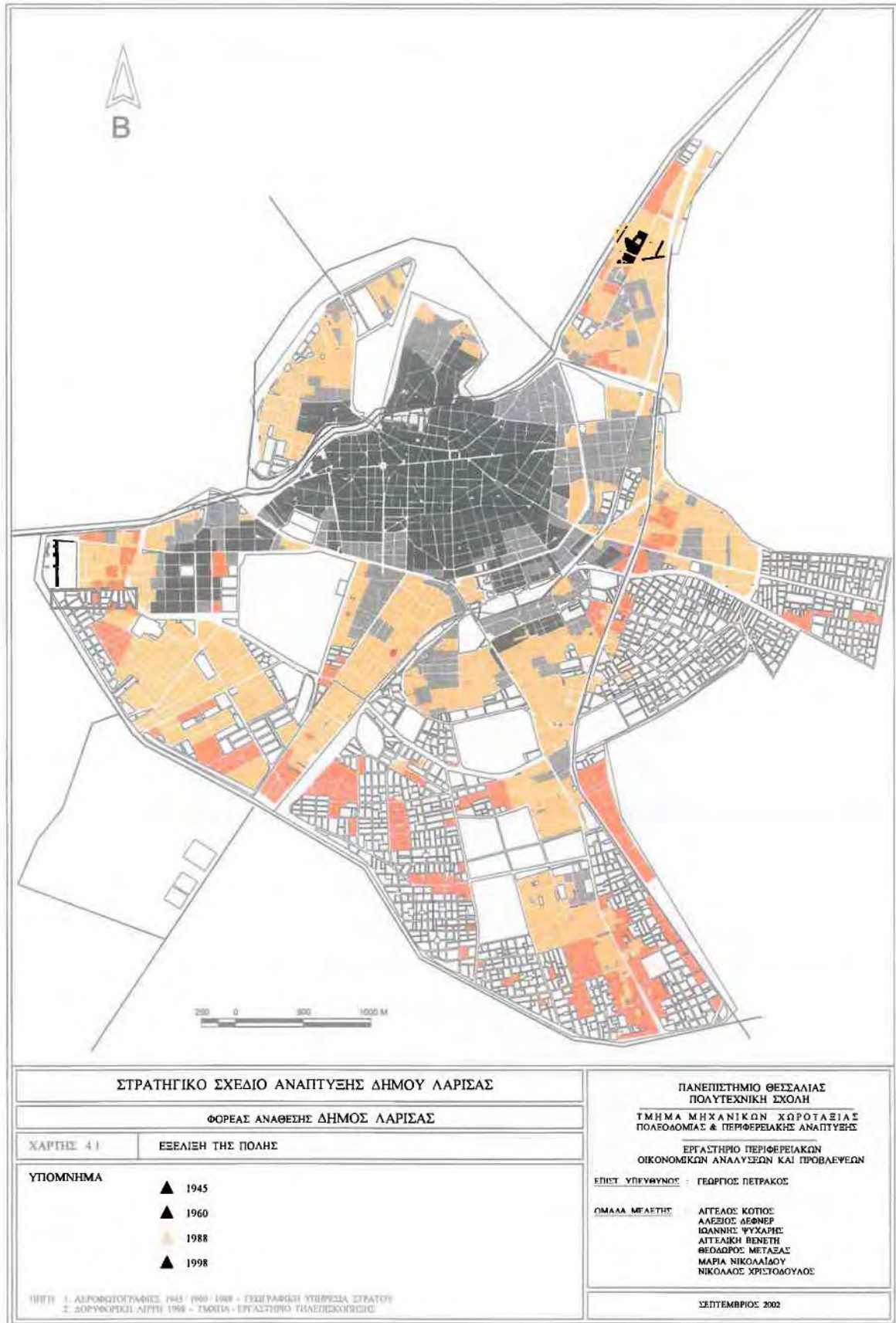
ΕΤΟΣ	ΚΑΤΑΠΛΟΙ (ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ)			ΑΠΟΠΛΟΙ (ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ)			ΣΥΝΟΛΑ ΚΑΤ/ΠΛΟΥ+ΑΠ/ΠΛΟΥ		
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΦΟΡΤΗΓΑ - Ι.Χ	ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΦΟΡΤΗΓΑ - Ι.Χ	ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΦΟΡΤΗΓΑ - Ι.Χ	ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΕΠΙΒΑΤΕΣ
1986	95.396	13.527	33.201	100.270	13.585	30.920	195.666	27.112	64.121
1987	89.157	17.165	38.720	78.835	16.846	39.186	167.992	34.011	77.906
1988	123.837	19.785	38.533	118.258	21.355	40.729	242.095	41.140	79.262
1989	100.823	20.904	46.042	105.950	20.688	41.247	206.773	41.592	87.289
1990	98.590	23.062	54.598	104.409	21.649	49.226	202.999	44.711	103.824
1991	90.068	19.595	49.517	84.541	18.691	52.159	174.609	38.286	101.676
1992	78.426	21.459	71.710	76.554	20.314	63.926	154.980	41.773	135.636
1993	69.391	21.779	82.214	50.093	21.158	79.246	119.484	42.937	161.460
1994	77.777	20.339	74.967	76.119	20.188	62.227	153.896	40.527	137.194
1995	94.320	22.837	75.528	90.921	21.281	66.392	185.241	44.118	141.920
1996	93.124	21.751	71.859	96.824	21.584	64.033	189.948	43.335	135.892
1997	104.124	20.415	76.632	100.958	22.305	71.149	205.082	42.720	147.781

**Πίνακας(Ε.3.7.1.): Προβλέψεις ΓΠΣ για τους οικισμούς 3<sup>ου</sup> επιπέδου και άνω**

ΓΠΣ	Έκδοση ΦΕΚ	Πρόβλεψη Πληθυσμός/έτος	Πληθυσμός (ΕΣΥΕ '91)
Π.Σ. Λάρισας	86	120.000/87	113.000 (πόλη)
Ελασσόνα	89	16.000/94	7.700
Γόννοι Πυργετός	- ΦΕΚ υπό έκδοση - δεν έχει ανατεθεί μελέτη		
Τύρναβος	90	26.000/95	12.000
Αγία	- ΦΕΚ υπό έκδοση		
Φάρσαλα	87	11.000/92	8.400
Π.Σ. Βόλου	85	120.000/87	116.000
Βελεστίνο	86	3.500/87	3.450
Αλμυρός	86	6.500/87	8500
Ευξεινούπολη		2.500/87	2.300
Ζαγορά Αργαλαστή	- στάσιμη η μελέτη - δεν έχει ανατεθεί μελέτη		
Σκόπελος	86	4.000/87	2.600

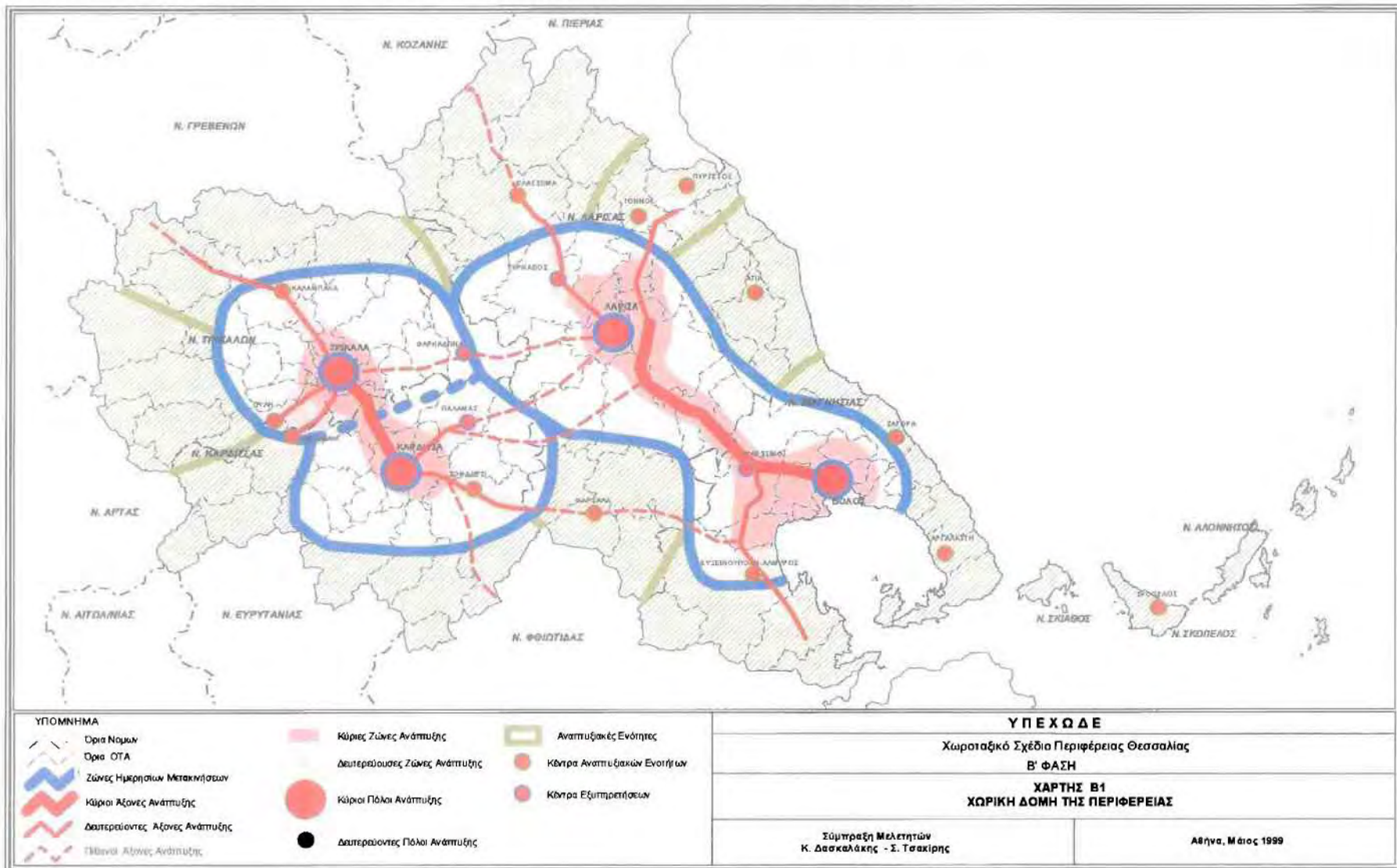
**Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας**

Χάρτης Β.4.-1



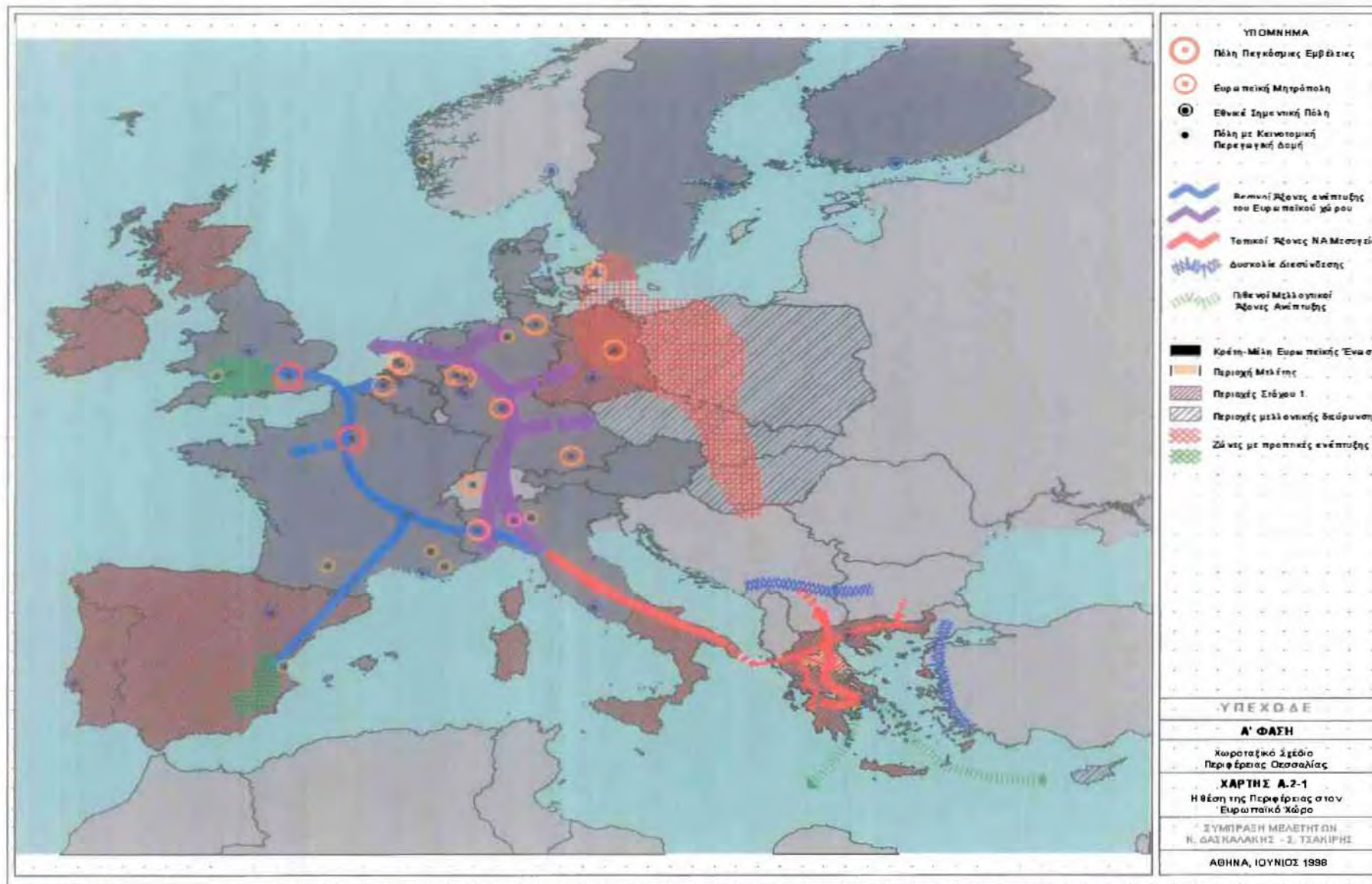
Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας

Χάρτης Β.1.-1: Ζώνες Ημερησίων Μετακινήσεων (ΖΗΜ) όπως ορίζονται από το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας



Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας

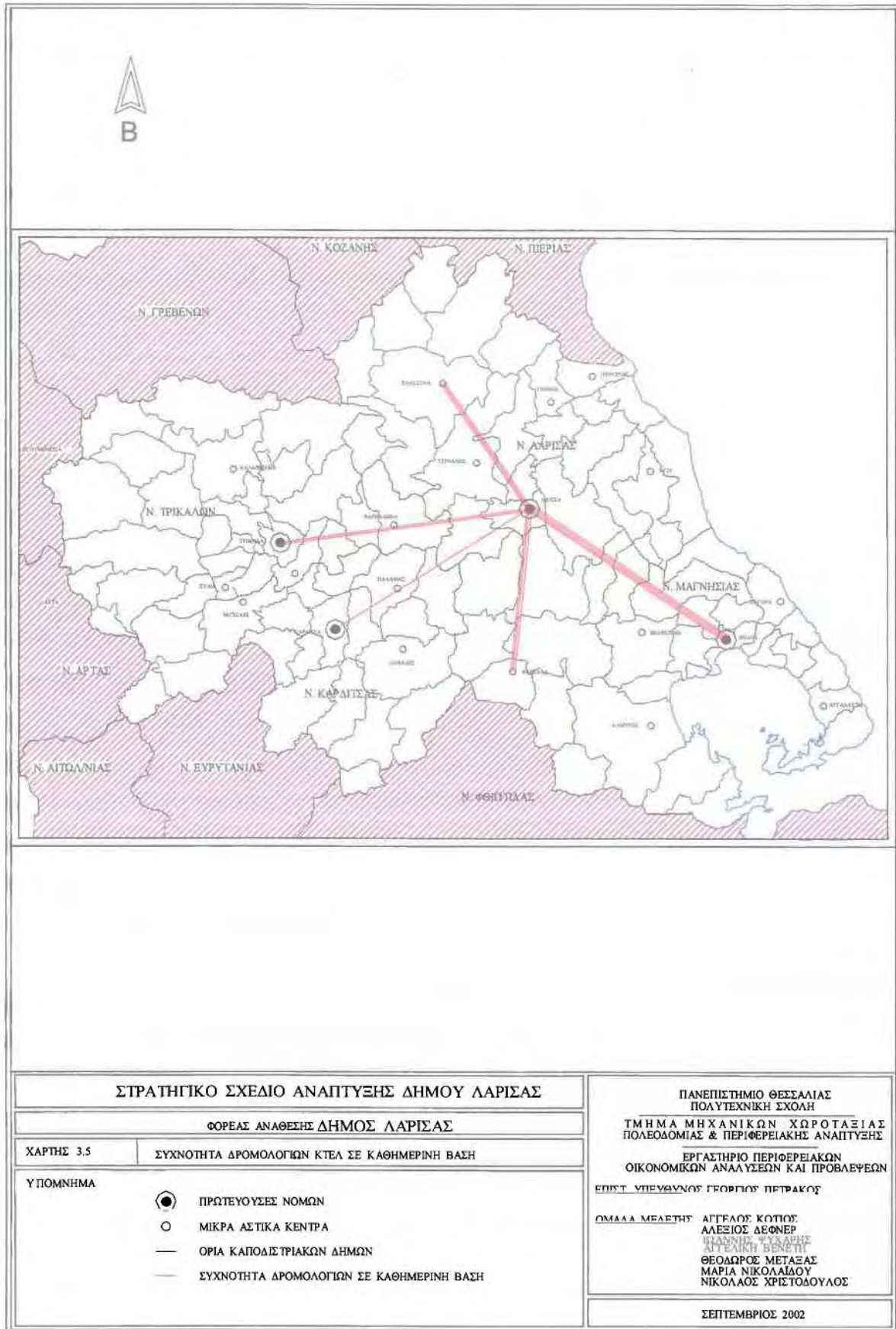
**B.2.-2.: Η θέση της περιοχής στον Ευρωπαϊκό χώρο**



Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας

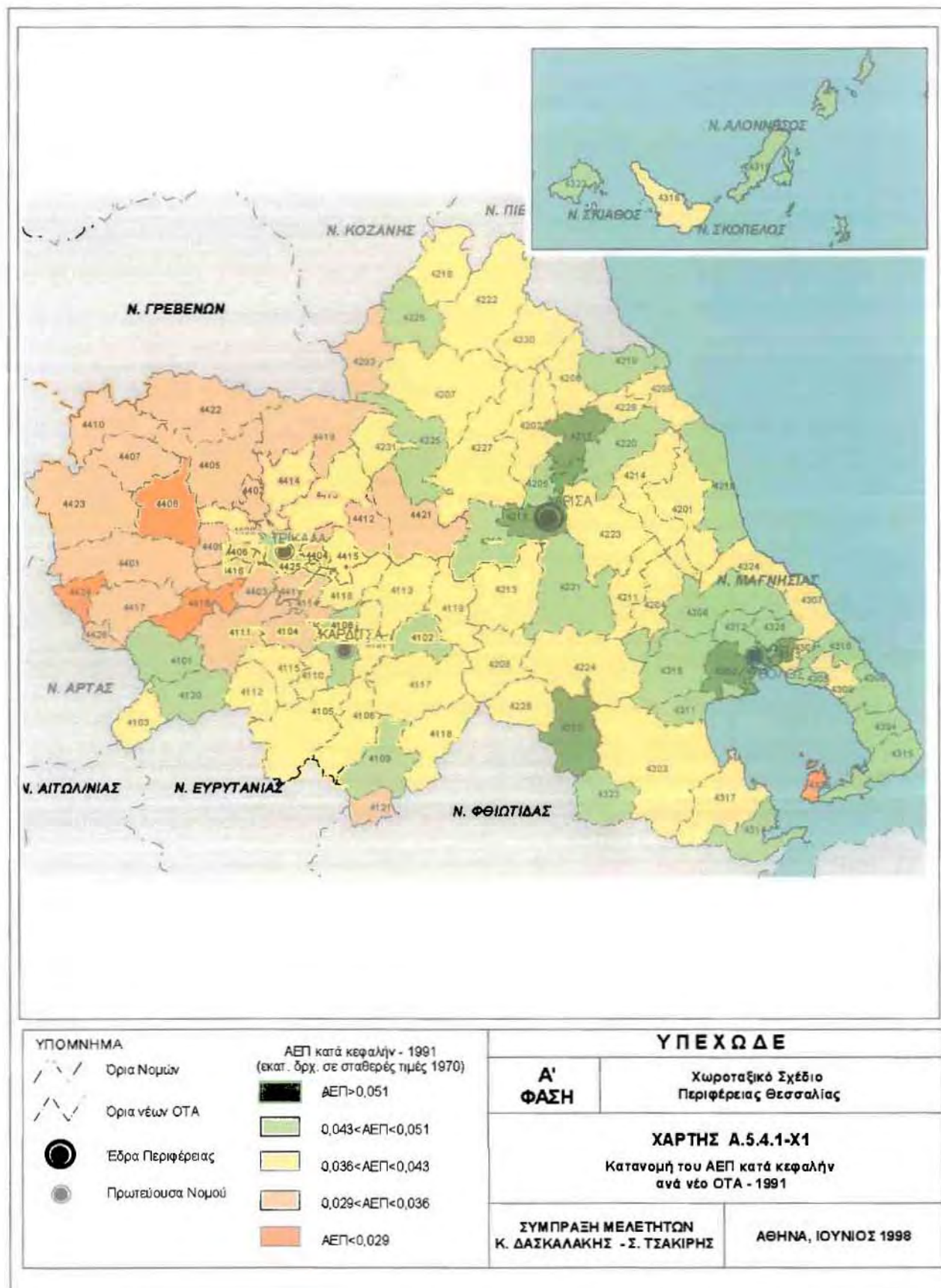


Χάρτης Γ.1.-1.



Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας

Χάρτης Γ.1. – 2.: Κατανομή του κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Θεσσαλίας



Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας

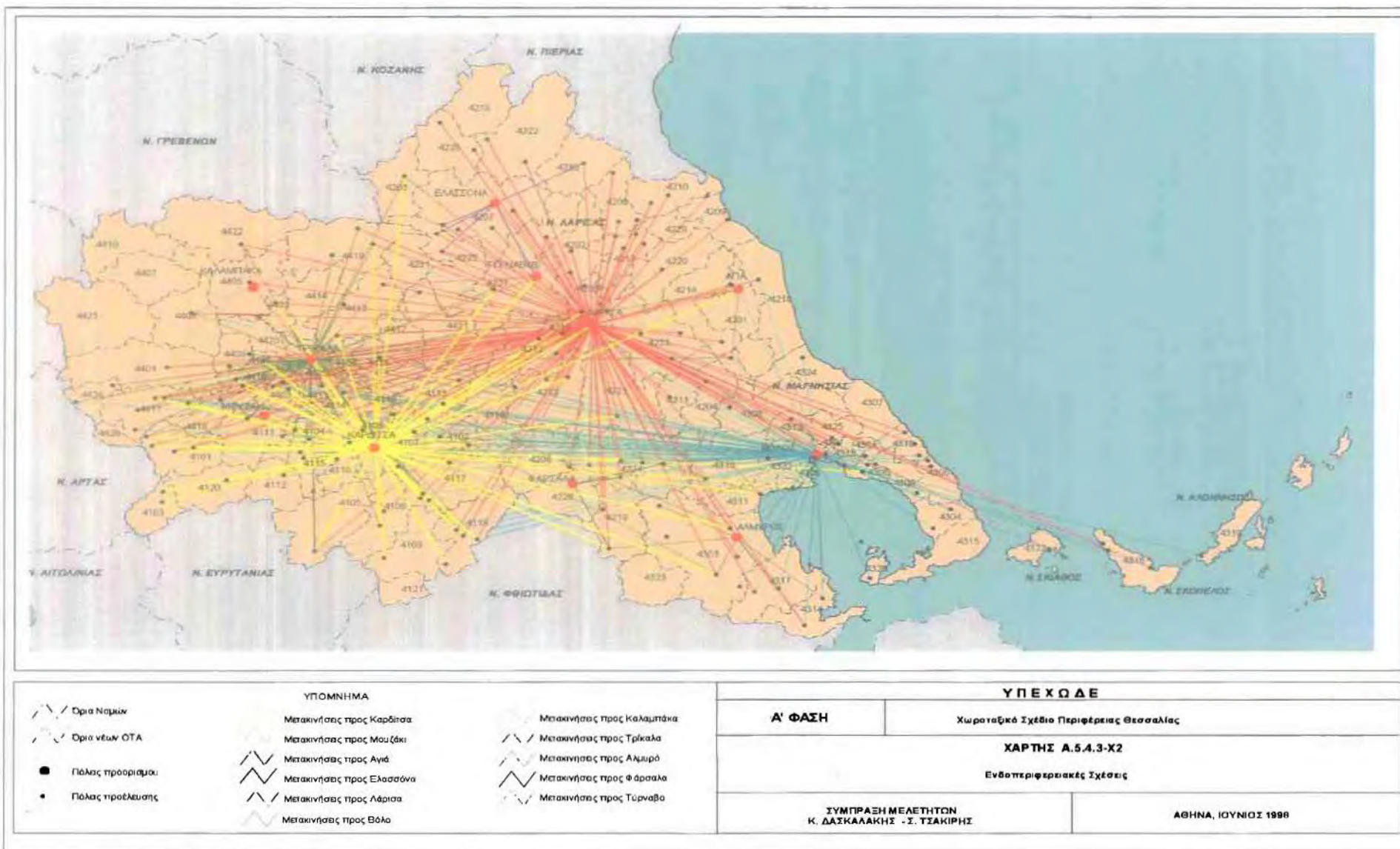
Χάρτης Γ.2. - 1



<b>Υ Π Ε Χ Ω Δ Ε</b>	
<b>Α' ΦΑΣΗ</b>	Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας
<b>ΧΑΡΤΗΣ Α.5.4.3-Χ1</b> Διαπεριφερειακές Σχέσεις	
ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ Κ. ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ - Σ. ΤΣΑΚΙΡΗΣ	ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 1998

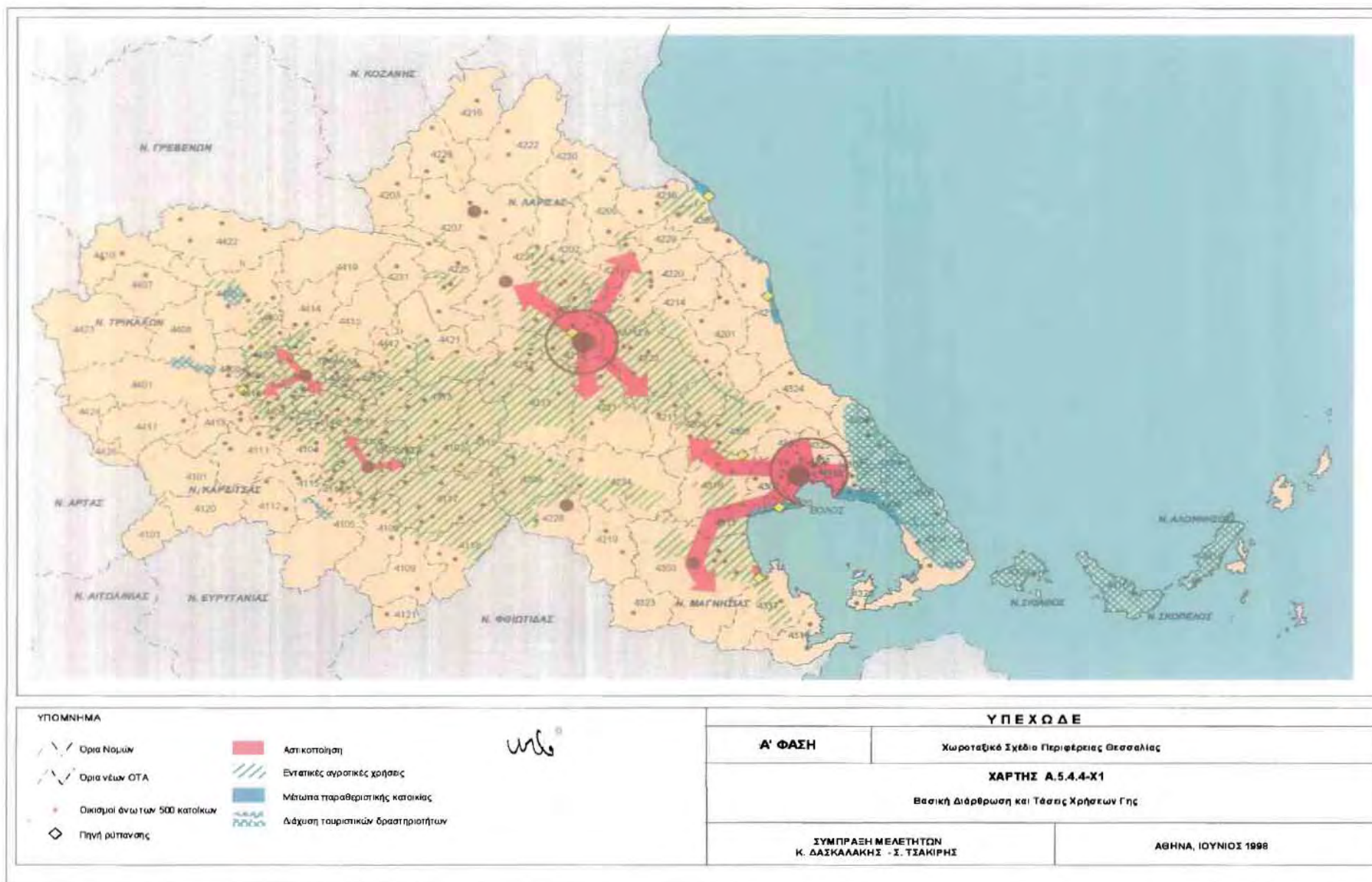
Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας

Χάρτης Γ.2.-2.: Ενδοπεριφερειακές σχέσεις



Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας

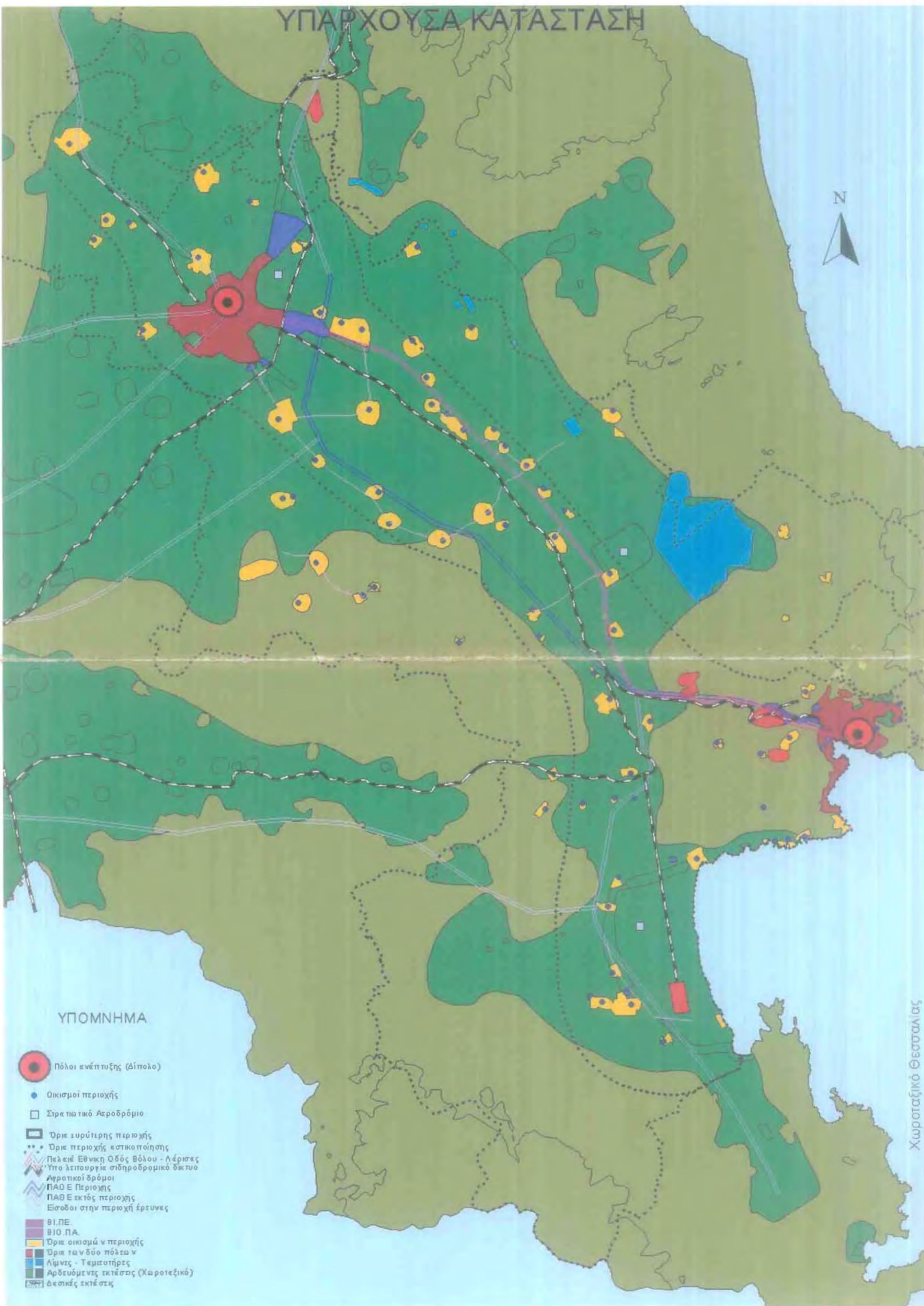
**Χάρτης Γ.3.-1: Χρήσεις εδάφους ευρύτερης περιοχής**

















Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας

Μιμής – Στεργιάκης Δημήτρης

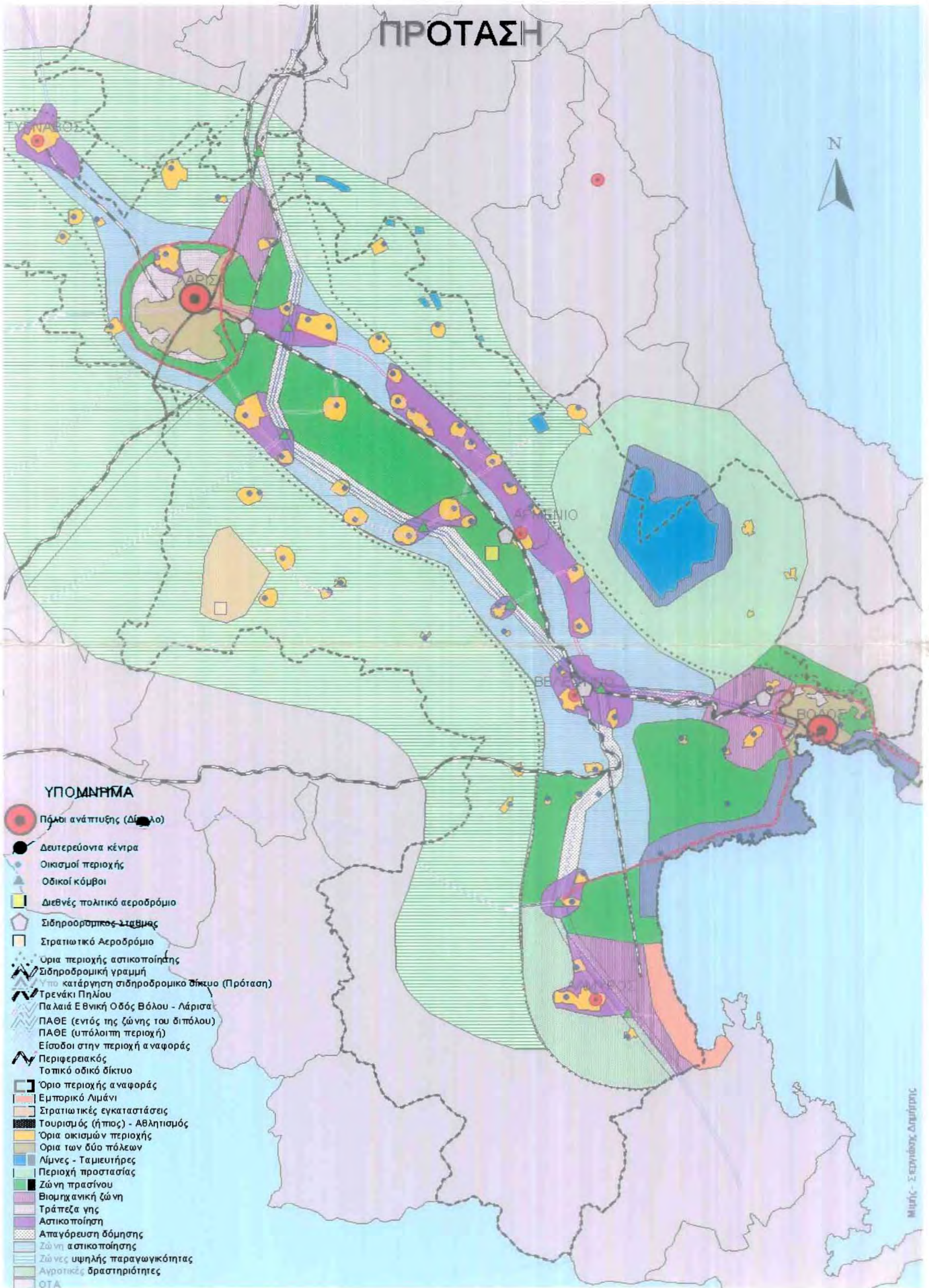
# ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Πόλοι ανάπτυξης (δίπολο)
-  Οικισμοί περιοχής
-  Στρατιωτικό Αεροδρόμιο
-  Όριο ευρύτερης περιοχής
-  Όριο περιοχής αστικοποίησης
-  Πελάκι Εθνική Οδός Βόλου - Λέριτσας
-  Υπό λειτουργία σιδηροδρομικό δίκτυο
-  Αγροτικοί δρόμοι
-  ΠΑΘ Ε Περιοχής
-  ΠΑΘ Ε εκτός περιοχής
-  Εισοδοί στην περιοχή έρζυνας
-  ΒΙ.Π.Ε.
-  ΒΙΟ.ΠΑ.
-  Όρια οικισμών περιοχής
-  Όρια των δύο πόλεων
-  Λίμνες - Τεχνητοί
-  Αρδευόμενες εκτάσεις (Χαροταξικό)
-  Δοκίμες εκτάσεις

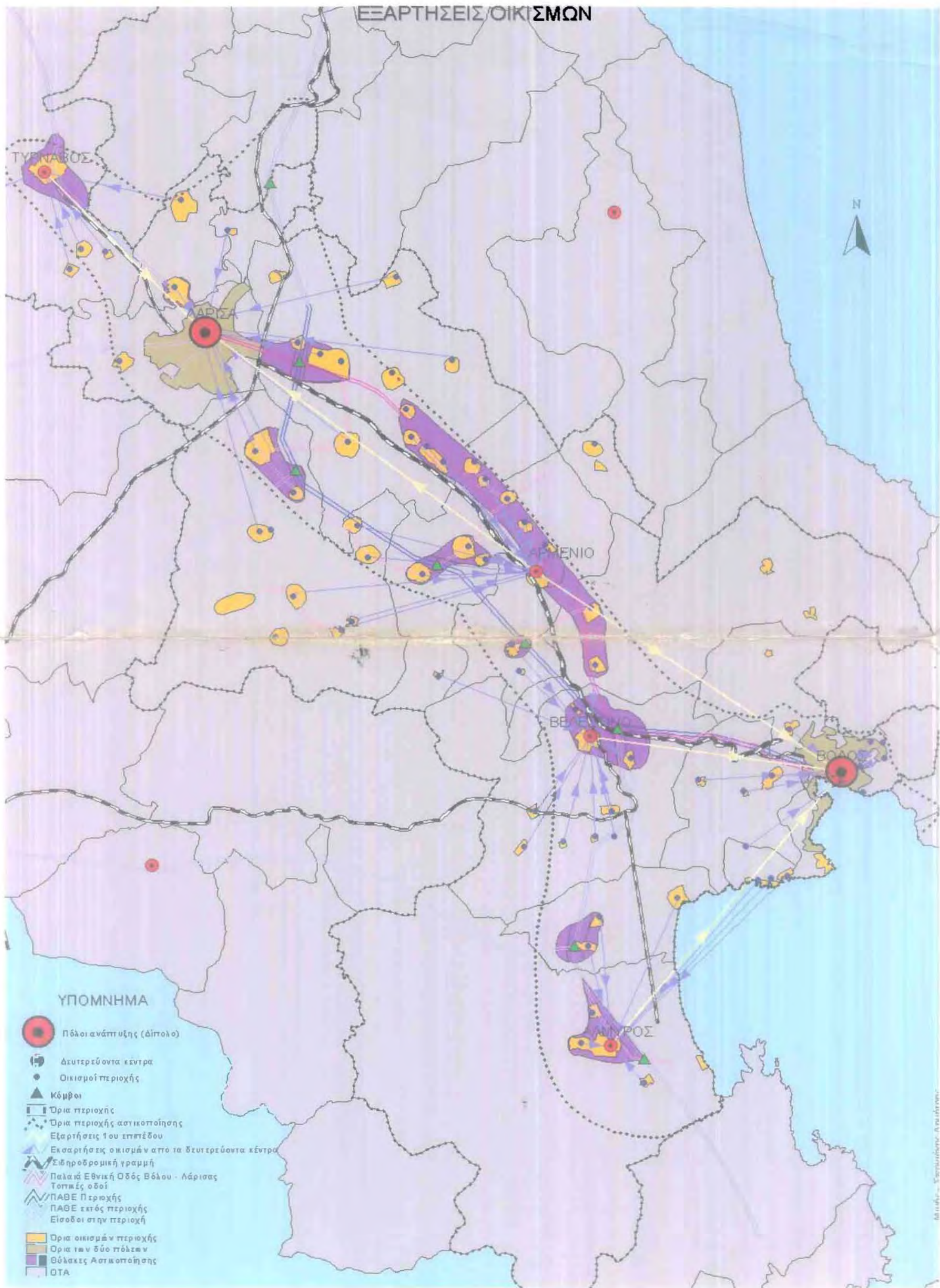
# ΠΡΟΤΑΣΗ



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Πόλι ανάπτυξης (Δίπολο)
- Δευτερεύοντα κέντρα
- Οικισμοί περιοχής
- Οδικοί κόμβοι
- Διεθνές πολιτικό αεροδρόμιο
- Σιδηροορμηκός σταθμός
- Στρατιωτικό Αεροδρόμιο
- Όρια περιοχής αστικοποίησης
- Σιδηροδρομική γραμμή
- Υπο κατάργηση σιδηροδρομικό δίκτυο (Πρόταση)
- Τρενάκι Πηλίου
- Παλαιά Εθνική Οδός Βόλου - Λάρισα
- ΠΑΘΕ (εντός της ζώνης του διπόλου)
- ΠΑΘΕ (υπόλοιπη περιοχή)
- Είσοδοι στην περιοχή αναφοράς
- Περιφερειακός
- Τοπικό οδικό δίκτυο
- Όριο περιοχής αναφοράς
- Εμπορικό Λιμάνι
- Στρατιωτικές εγκαταστάσεις
- Τουρισμός (ήπιος) - Αθλητισμός
- Όρια οικισμών περιοχής
- Όρια των δύο πόλεων
- Λίμνες - Ταμιευτήρες
- Περιοχή προστασίας
- Ζώνη πρασίνου
- Βιομηχανική ζώνη
- Τράπεζα γης
- Αστικοποίηση
- Απαγόρευση δόμησης
- Ζώνη αστικοποίησης
- Ζώνες υψηλής παραγωγικότητας
- Αγροτικές δραστηριότητες
- ΟΤΑ

# ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ ΟΙΚΙΣΜΩΝ





## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική

1. Αγγελίδης Μ. (1991), «Χωροταξικός Σχεδιασμός», Αθήνα: Συμμετρία
2. Ανδρικοπούλου Ε. και Καυκαλάς Γ.(1985), «Η ρύθμιση του περιφερειακού χώρου, θεωρία και πρακτική», Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής
3. Αραβαντινός, Α., (1997), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Συμμετρία, Αθήνα.
4. Αραβαντινός, Α., (2002), «Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη επόμενων δεκαετιών – προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα;», *Αειχώρος*, 1(1): 6-29.
5. Αργύρης Θ. (1997), «Οικονομική του Χώρου» τόμος ΙΙ, Θεσσαλονίκη: Αδελφοί Κυρακίδη α.ε.
6. Γετίμης, Π., (2000), «Εναλλακτικές Μορφές Αστικής Διακυβέρνησης στην Ευρώπη», στο Ανδρικοπούλου, Ε., και Καυκαλάς, Γ., *Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος: Η διεύρυνση και η γεωγραφία της Ευρωπαϊκής ανάπτυξης*, Εκδόσεις Θεμέλιο: Βιβλιοθήκη Ευρωπαϊκών Θεμάτων, Αθήνα, σσ. 468 – 486.
7. Γιαννακούρου, Τ., (1999), «Το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού των πόλεων στην Ελλάδα», στο Δ. Οικονόμου, Γ.Πετράκος: *Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, GUTENBERG, Βόλος, σσ. 457 – 480.
8. Γοσποδίνη. Α., (2000), «Ο ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες χρήσεις του αστικού σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις», στο (επ.) Γ.Ψυχάρης, Α. Γοσποδίνη, και Ο. Χριστοπούλου: *Δεκαεπτά κείμενα για τον Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη: Για τα δέκα χρόνια λειτουργίας του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, σσ. 195 – 219.
9. Δασκαλάκης, Κ. και Τσακίρης, Σ. (1998) *Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα
10. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1994), *Ευρώπη 2000+: Συνεργασία για τη χωροταξία στην Ευρώπη*, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

11. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1992), *Ευρώπη 2000: Προοπτικές ανάπτυξης του κοινοτικού εδάφους*, Βρυξέλλες – Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
12. Ε.Π.Α. Αν. Μαγνησίας, (1984), *Μελέτη Γ.Π.Σ.:Βελεστίνο – Ν. Αγχίαλο – Ευζειν/λη – Αλμυρός: τελικό κείμενο*,
13. Καυκαλάς, Γ., (2000), «Προοπτικές της Ευρωπαϊκής ενοποίησης και τάσεις συγκρότησης του νέου Ευρωπαϊκού χώρου», στο Ανδρικοπούλου, Ε., και Καυκαλάς, Γ., *Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος: Η διεύρυνση και η γεωγραφία της Ευρωπαϊκής ανάπτυξης*. Εκδόσεις Θεμέλιο: Βιβλιοθήκη Ευρωπαϊκών Θεμάτων, Αθήνα, σσ. 19 – 40.
14. Κότιος, Α., (1999) «Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον αστικό χώρο», στο Δ. Οικονόμου, Γ.Πετράκος: *Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, GUTENBERG, Βόλος, σσ. 553 – 582.
15. Κρητικού, Χ., (2003), *Στρατηγικά Σχέδια Ανάπτυξης σε Πόλεις Μεσαίου Μεγέθους: προκαταρκτική ανάλυση και Συμμετοχικός Σχεδιασμός στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου*, Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
16. Λαμπριανίδης, Λ., (2001), *Οικονομική γεωγραφία: Στοιχεία θεωρίας και εμπειρικά παραδείγματα*, Δεύτερη έκδοση, Αθήνα: Πατάκη
17. Μαλούτας, Θ., και Σωμαράς, Χ., (1999), «Η κοινωνική διαίρεση στη Λάρισα. Κοινωνικοεπαγγελματική μορφολογία του τόπου κατοικίας», στο Δ. Οικονόμου, Γ.Πετράκος: *Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, GUTENBERG. Βόλος, σσ. 327 – 357.
18. Μεταξάς, Θ., (2001), «Το marketing του τόπου ως εργαλείο για την τοπική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της πόλης: περιοχή μελέτης η Λάρισα», Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
19. Μπεριάτος, Η., (1999), «Η σημασία των δικτύων συνεργασίας στην ανάπτυξη των ευρωπαϊκών και ελληνικών πόλεων», στο Δ. Οικονόμου, Γ.Πετράκος: *Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, GUTENBERG, Βόλος, σσ. 529 – 551.
20. Οικονόμου, Δ., και Πετράκος, Γ., (1999), «Πολιτικές οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης στην Ελλάδα» στο Δ. Οικονόμου, Γ.Πετράκος:

- Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, GUTENBERG, Βόλος, σσ. 413 – 446.
21. Οικονόμου, Δ., και Μπεριάτος, Η., (1995), «Π.Σ.Βόλου: Γεωγραφική επιρροή και θέση στο αστικό δίκτυο», στο Μαλούτας, Θ., *Βόλος: Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, σσ. 237 – 260.
  22. Οικονόμου, Δ., (1994), «Αστική ανάπτυξη και χωροταξική οργάνωση οικιστικού δικτύου», στο «Αστική και περιφερειακή Ανάπτυξη, Αθήνα: Θεμέλιο
  23. Οικονόμου, Δ., (2002), σημειώσεις στο μάθημα «Πολεοδομία III» του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
  24. Οικονόμου, Δ., (2000), «Ο διεθνής μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο νέος ευρωπαϊκός χώρος», στο Ανδρικοπούλου, Ε., και Καυκαλάς, Γ., *Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος*, Θεμέλιο, Αθήνα.
  25. Οικονόμου, Δ., (2000), «Το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας: εμπειρίες και προοπτικές», στο (επ.) Γ.Ψυχάρης, Α. Γοσποδίνη, και Ο. Χριστοπούλου: *Δεκαεπτά κείμενα για τον Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη: Για τα δέκα χρόνια λειτουργίας του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, σσ. 161 – 193.
  26. Οικονόμου, Δ.,(2000), «Σύστημα χωρικού σχεδιασμού. Η ελληνική πραγματικότητα και η διεθνής εμπειρία», ΕΚΚΕ, σσ. 3 – 57.
  27. Οικονόμου, Δ., (1998), «Παρατηρήσεις για τον νόμο 2508/97 για την Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη», Τόπος, 13/1998, σσ. 113 – 121.
  28. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, (1998), *Οι πρόσφατες εξελίξεις στην οικονομία του νομού Μαγνησίας*, Ερευνητικό πρόγραμμα, Βόλος.
  29. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, (1998), *Σχέδιο ανάπτυξης της Μαγνησίας για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, Ερευνητικό πρόγραμμα, Βόλος.
  30. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, (1995), *Αναπτυξιακή Μελέτη νομού Μαγνησίας*, Βόλος

31. Παπαγιάννης, Θ. και Συνεργάτες, *ΒΟΛΟΣ: Αναθεώρηση Ρυθμιστικού Σχεδίου*, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Γενική Δ/ση Οικισμού, Δ/ση Ρυθμιστικών Σχεδίων, Αθήνα, 1980.
32. Πετράκος, Γ., και Τσουκαλάς, Δ., (1994), «Μητροπολιτική συγκέντρωση στην Ελλάδα: Μια εμπειρική διερεύνηση», στο (επ.) Δ.Οικονόμου, Γ.Πετράκος, (2000): *Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, GUTENBERG, Βόλος, σσ. 247 – 266.
33. Πετράκος, Γ., και Οικονόμου, Δ., (1999), «Διεθνοποίηση και διαρθρωτικές αλλαγές στο Ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων» στο Δ. Οικονόμου, Γ.Πετράκος: *Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, GUTENBERG, Βόλος, σσ. 13 – 44.
34. Πετράκος, Γ., και Μαρδάκης, Π., (1999), «Οι πρόσφατες μεταβολές στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων», στο Δ. Οικονόμου, Γ.Πετράκος: *Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, GUTENBERG, Βόλος, σσ. 45 – 64
35. Ροβολής, Α., (2001), *Σημειώσεις αστικής οικονομικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.
36. Σκάγιαννης, Π., (1995) «Νέες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες και αστικός χώρος: Η περίπτωση του Βόλου» στο Μαλούτας, Θ., *Βόλος: Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
37. Σκυργιάννης, Χ., και Σκάγιαννης, Π., (2003), «Αερομεταφορές και Τουρισμός: ο ρόλος του αεροδρομίου Νέας Αγχιάλου», Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Σειρά ερευνητικών εργασιών, 9(25), σσ. 567 – 580.
38. Σολδάκης, Ι. (2002), *Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση*, Διπλωματική εργασία
39. ΤΕΔΚ ν.Λάρισας, *Οδηγός νομού Λάρισας*, Β' Έκδοση, 1998.
40. ΥΧΟΠ, (1980), *ΛΑΡΙΣΑ: Αναθεώρηση Ρυθμιστικού Σχεδίου*, , Γενική Δ/ση Οικισμού, Δ/ση Ρυθμιστικών Σχεδίων, Αθήνα: Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος.

41. ΥΧΟΠ, (1979), *ΚΕΠΙΑ Βόλου – Λάρισας: Οργάνωση ευρύτερης περιοχής διπλόλου*, Γενική Δ/νση Οικισμού, Δ/νση Ρυθμιστικών Σχεδίων, Αθήνα: Παπαγιάννης Θ. και συνεργάτες - Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος
42. ΥΠΕΧΩΔΕ, (1984), *ΛΑΡΙΣΑ: Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου: Α' Φάση, Αναγνώριση – Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης*, Γενική Δ/νση Οικισμού, Δ/νση Ρυθμιστικών Σχεδίων, Αθήνα: Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος
43. ΥΠΕΧΩΔΕ, (1987), *ΛΑΡΙΣΑ: Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου: Δ' Φάση, Τελική Έκθεση*, Γενική Δ/νση Οικισμού, Δ/νση Ρυθμιστικών Σχεδίων, Αθήνα: Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος
44. ΦΕΚ 1484B/10.10.2003, ΥΑ 25292/ 25.6.2003: Έγκριση ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Θεσσαλίας
45. Χασιτάογλου, Β., «Ο Βόλος από τον 19<sup>ο</sup> στον 20<sup>ο</sup> αιώνα: Η ανάδυση της βιομηχανικής πόλης», στο Μαλούτας, Θ., *Βόλος: Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, 1995.

#### Ξενόγλωσση

1. Begg, I., (1999), “Cities and Competitiveness”, in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5 – 6, pp. 795 – 809.
2. Cheshire, P., and Gordon, I., (1998), “Territorial competition: Some lessons for policy”, in *The Annals of Regional Science*, Vol. 32, pp. 321 – 346
3. Glasston J. (1992), “An introduction to regional planning”, 2<sup>nd</sup> edition, Oxford: UCL Press
4. European Commission, (1993), *New location factors for mobile investment in Europe*, Brussels – Luxembourg: Netherlands Economic Institute in cooperation with Ernst & Young, στο Γ.Πετράκος, Γ.Ψυχάρης και Α.Ροβολής, (2000), *Αστική και περιφερειακή οικονομική ανάλυση*, Σημειώσεις διαλέξεων, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.
5. European Commission, (1997), *The EU compendium of spatial planning systems and policies*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
6. Karl Kresl, P., and Balwant, S., (1999), “Competitiveness and the Urban Economy: Twenty – four Large US Metropolitan Areas”, in *Urban Studies*, Vol 36, Nos 5-6, σσ. 1017 – 1027.

7. Lever, W., (1999), “Competitive Cities in Europe” in Urban Studies, Vol. 36, Nos 5 – 6, pp. 1029 – 1044.
8. O’Sullivan, (1996), “Where Do Cities Develop?”, στο Γ.Πετράκος, Γ.Ψυχάρης και Α.Ροβολής, (2000), *Αστική και περιφερειακή οικονομική ανάλυση*, Σημειώσεις διαλέξεων, Chapter 3, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.

