

Στους γονείς μου...

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις χαρακτηρίζονται κυρίως, από μικρότερες πληθυσμιακές πυκνότητες, μικρότερες πολεοδομικές πυκνότητες, χαμηλότερη δόμηση, μικρότερες αποστάσεις μέσα στην πόλη και μικρότερης έντασης κυκλοφοριακά προβλήματα σε σχέση με τις μεγαλύτερες πόλεις.

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός έρχεται να διαχειριστεί και επιλύσει τα κυκλοφοριακά προβλήματα στις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις, που σαφώς είναι διαφορετικά από αυτά των μεγαλύτερων πόλεων. Αυτά συνίστανται στην οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, διατηρώντας και αναβαθμίζοντας πάντα την ποιότητα ζωής των κατοίκων με βάση τις αρχές της αειφορίας. Η υιοθέτηση των αρχών της αειφορίας στην ανάπτυξη και τη διαχείριση των πόλεων αποτελεί τη μεγαλύτερη πρόκληση για το μέλλον. Ο ενιαίος αναπτυξιακός, πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός με υπευθυνότητα για το μέλλον και υιοθέτηση των συμμετοχικών διαδικασιών αποτελεί το πρώτο βήμα για τη βιώσιμη πόλη.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζονται και συγκρίνονται τέσσερις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις, ο Λαγκαδάς, η Θέρμη, η Δεσκάτη και το Καρπενήσι. Κύριος σκοπός της εργασίας είναι η διερεύνηση του πώς οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά, συγκοινωνιακά τους προβλήματα. Βάσει των συμπερασμάτων της παραπάνω έρευνας επιχειρείται μια πρώτη προσέγγιση λύσεων σε μια τυπική ελληνική μικρή πόλη-κωμόπολη, την Καλαμπάκα.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ολοκληρώνοντας τη διπλωματική μου εργασία δεν θα μπορούσα να παραλείψω να ευχαριστήσω κάποιους ανθρώπους που με βοήθησαν σημαντικά στην διεκπεραίωση της παρούσας εργασίας.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Σκάγιαννη Παντολέων-Αναπληρωτής Καθηγητής Πολιτικής των Υποδομών για την καθοδήγηση του και τις πολύτιμες συμβουλές του κατά την εκπόνηση της εργασίας, τον κ. Λαλένη Κωνσταντίνο-Λέκτορα Πολεοδομίας για τις εύστοχες παρατηρήσεις του και συμβουλές, που νομίζω πως με βοήθησαν σημαντικά να ψαχθώ και να αναρωτηθώ σε διάφορα ζητήματα σχετικά με το θέμα της εργασίας, καθώς και των κ. Σαπουνάκη Αριστείδη-Αρχιτέκτονα Μηχανικό για την πολύτιμη βοήθεια του στο ζήτημα του αιφόρου σχεδιασμού και της Habitat Agenda.

Επίσης, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στους κα. Ναθαναήλ Ευτυχία-Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό, κα. Γρηγοριάδου Μαρία-Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό, κα. Ζησοπούλου Θεοδώρα-Πολιτικό Μηχανικό-Συγκοινωνιολόγο της Εταιρίας TRUTH καθώς και τον κ. Τόσκα Γιάννη, πρόεδρο του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, για την πολύτιμη βοήθεια τους στην εύρεση κυκλοφοριακών μελετών μικρών πόλεων-κωμοπόλεων. Επιπλέον, δεν θα μπορούσα να μην αναφέρω τη ανεκτίμητη συμβολή των υπευθύνων του Δήμου Καλαμπάκας, της Νομαρχίας Τρικάλων και της Πολεοδομίας Καλαμπάκας στη συλλογή στοιχείων σχετικά με τη φυσιογνωμία της Καλαμπάκας, την Πολεοδομική Μελέτη και την Κυκλοφοριακή Μελέτη της Καλαμπάκας.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά, τους φίλους μου για την συμπαράσταση τους σε αυτή την προσπάθεια μου, την εξαδέλφη μου Δήμου Μαρία για την επιμέλεια του εξωφύλλου της εργασίας και ιδιαίτερα την οικογένεια μου, τους γονείς μου Γιώργο και Φωτεινή και τον αδελφό μου Ηλία τόσο για την υλική, όσο και για την ηθική υποστήριξη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΩΝ	9
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	13
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο</u>	<u>17</u>
ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	17
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	17
1.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΟΛΕΩΝ.....	17
1.3 ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	19
1.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	21
1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	22
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο</u>	<u>24</u>
ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΙΣ.....	24
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	24
2.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΠΟΛΕΩΝ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΩΝ.....	25
2.2.1 Μελέτη κυκλοφορικών ρυθμίσεων στο Δήμο Λαγκαδά	26
2.2.2 Μελέτη βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στο Δ. Θέρμης	31
2.2.3 Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο Δήμο Δεσκάτης	35
2.2.4 Έρευνα χαρακτηριστικών και μετακινήσεων στην πόλη του Καρπενησίου	39
2.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ	43
2.3.1 Είδος μελετών – Κεφάλαια – Φάσεις εκτέλεσης	44
2.3.2 Αντικείμενο της μελέτης.....	47
2.3.3 Προβληματική αιφορίας.....	50
2.3.4 Κατηγοριοποίηση προτάσεων	53
2.3.5 Εμπλεκόμενες αρχές.....	54
2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	55
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο</u>	<u>58</u>
Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	58
3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	58
3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	58
3.3 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	60
3.4 ΤΑ ΜΕΤΕΩΡΑ.....	61
3.5 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.....	64
3.6 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	66
3.7 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	69
3.8 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	71
3.9 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	72
3.9.1 Εκπαίδευση	72

3.9.2 Πρόνοια.....	73
3.9.3 Περίθαλψη.....	74
3.9.4 Αθλητισμός	74
3.9.5 Πολιτιστικές λειτουργίες.....	75
3.9.6 Δημόσια Διοίκηση.....	76
3.10 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	76
3.10.1 Οδικό δίκτυο.....	76
3.10.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο	77
3.10.3 Δημόσιες συγκοινωνίες.....	79
3.11 ΆΛΛΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	79
3.11.1 Τηλεπικοινωνίες	79
3.11.2 Ενέργεια	80
3.11.3 Αποχέτευση – Διαχείριση απορριμμάτων.....	81
3.12 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	82
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο</u>	84
Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	84
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	84
4.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ-ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ..	85
4.3 Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.....	89
4.4 Η ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	95
4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	98
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο</u>	100
<u>100</u>	
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.....	100
5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	100
5.2 ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.....	101
5.3 ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΙΣ - Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ ..	102
5.4 ΑΕΙΦΟΡΟΣ (ΒΙΩΣΙΜΗ) ΑΝΑΠΤΥΞΗ	104
5.4 ΗΑΒΙΤΑΤ ΑΓΕΝΔΑ	105
5.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.....	110
5.5.1 Προτεινόμενες παρεμβάσεις στα πλαίσια της αειφορίας	111
5.5.2 Διάρθρωση των παρεμβάσεων	111
5.5.3 Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις.....	112
5.5.3 Μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις.....	122
5.5.4 Μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις.....	123
5.6 ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	125
5.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	127
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	129
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	133
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	137

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΛΑΓΚΑΔΑ, ΘΕΡΜΗΣ, ΔΕΣΚΑΤΗΣ ΚΑΙ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ	56
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ (%).....	66
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ (%) ΓΙΑ ΤΟ 2001.....	69
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟ Δ.Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ ΚΑΙ ΤΟ Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 1991-2001	69
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΜΑΘΗΤΕΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ 2003-2004.....	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΜΑΘΗΤΕΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ 2004-2005.....	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΤΗΣ Δ.Ε.Η.....	80
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ, ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ, ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	126

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ (Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΕ ΑΤΟΜΑ)	67
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΑΘΗΤΩΝ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑΞΗ ΚΑΙ ΦΥΛΟ ΓΙΑ ΤΟ 2003-2004 ΚΑΙ ΤΟ 2004-2005.....	73

ΕΙΚΟΝΕΣ

ΕΙΚΟΝΑ 1: ΟΙ ΝΕΟΙ ΔΗΜΟΙ ΤΟΥ Ν.ΤΡΙΚΑΛΩΝ.....	61
ΕΙΚΟΝΑ 2: ΟΙ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ.....	65
ΕΙΚΟΝΑ 3: ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ.....	109
ΕΙΚΟΝΑ 4: ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ.....	109
ΕΙΚΟΝΑ 5: Η ΒΟΡΕΙΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ.....	109
ΕΙΚΟΝΑ 6: ΑΛΛΑΓΗ ΥΦΗΣ ΚΑΙ ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ.....	110
ΕΙΚΟΝΑ 7: ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ.....	110
ΕΙΚΟΝΑ 8: ΎΒΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΕΝΩΣΗ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ.....	111
ΕΙΚΟΝΑ 9: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ.....	111
ΕΙΚΟΝΑ 10: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ.....	111
ΕΙΚΟΝΑ 11: ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΤΡΙΚΑΛΩΝ.....	112
ΕΙΚΟΝΑ 12: ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΡΑΜΠΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΜΕΑ.....	112
ΕΙΚΟΝΑ 13: ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΜΠΟΛΙΟΥ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	112
ΕΙΚΟΝΑ 14: ΣΤΑΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΒΛΑΧΑΒΑΣ	113
ΕΙΚΟΝΑ 15: ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΜΠΟΛΙΟΥ ΣΤΟ ΤΡΙΚΑΛΩΝ.....	113
ΕΙΚΟΝΑ 16: Η ΟΔΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ.....	113
ΕΙΚΟΝΑ 17: Η ΟΔΟΣ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ.....	113

ΕΙΚΟΝΑ 18: Η ΟΔΟΣ ΚΟΝΔΥΛΗΣ.....	113
ΕΙΚΟΝΑ 19: ΚΟΜΒΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ-ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ-ΡΟΛΟΥ-ΒΛΑΧΑΒΑΣ.....	114
ΕΙΚΟΝΑ 20: ΚΟΜΒΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ-ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ-ΡΟΛΟΥ-ΒΛΑΧΑΒΑΣ.....	114
ΕΙΚΟΝΑ 21: ΚΟΜΒΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ-ΚΟΝΔΥΛΗ-ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΩΝ.....	114
ΕΙΚΟΝΑ 22: ΚΟΜΒΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ-ΚΟΝΔΥΛΗ-ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΩΝ.....	114
ΕΙΚΟΝΑ 23: ΚΟΜΒΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ-ΔΗΜΟΥΛΑ.....	115
ΕΙΚΟΝΑ 24: ΚΟΜΒΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ-ΜΕΤΕΩΡΩΝ.....	115
ΕΙΚΟΝΑ 25: ΣΗΜΕΙΟ ΈΝΑΡΞΗΣ ΤΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ.....	115
ΕΙΚΟΝΑ 26 : ΣΗΜΕΙΟ ΛΗΞΗΣ ΤΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ.....	115
ΕΙΚΟΝΑ 27: ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΙΝΔΟΥ.....	116
ΕΙΚΟΝΑ 28: ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΙΝΔΟΥ.....	116
ΕΙΚΟΝΑ 29: ΟΔΟΣ ΣΕ ΠΥΚΝΟΔΟΜΗΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ.....	117
ΕΙΚΟΝΑ 30: ΟΔΟΣ ΣΕ ΠΥΚΝΟΔΟΜΗΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ.....	117
ΕΙΚΟΝΑ 31: ΛΟΦΟΣ ΠΡΟΦΗΤΗ ΗΛΙΑ-ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ.....	117
ΕΙΚΟΝΑ 32: ΟΔΟΣ Γ. ΡΑΜΜΙΑΗ, ΚΑΘΕΤΗ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΤΡΙΚΑΛΩΝ.....	118
ΕΙΚΟΝΑ 33: Ο ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	119
ΕΙΚΟΝΑ 34: Η ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΒΑΘΟΣ Ο ΧΩΡΟΣ Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	119
ΕΙΚΟΝΑ 35: Ο ΧΩΡΟΣ ΤΟΥ 1^{ΟΥ} ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ.....	119
ΕΙΚΟΝΑ 36: Ο ΧΩΡΟΣ ΤΩΝ «ΔΑΣΙΚΩΝ».....	119
ΕΙΚΟΝΑ 37: Η ΟΔΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ.....	121
ΕΙΚΟΝΑ 38: ΟΧΛΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΤΡΙΚΑΛΩΝ.....	121
ΕΙΚΟΝΑ 39: ΟΧΛΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΤΡΙΚΑΛΩΝ.....	121

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

- Α.Π.Θ.: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- ΑμΕΑ: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες
- Γ.Ο.Κ.: Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός
- Γ.Π.Σ.: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
- Δ.Δ.: Δημοτικό Διαμέρισμα
- Δ.Ε.Η.: Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
- Δ: Δήμος
- Ε.Α: Εμποδιζόμενα Άτομα
- Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση
- Ε.Π.Α.: Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης
- Ε.Π.Τ.Α.: Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
- Ε.Σ.Δ.: Εθνικό Σχέδιο Δράσης
- Ε.Σ.Υ.Ε: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
- ΕΛ.ΤΑ.: Ελληνικά Ταχυδρομεία
- Ι.Κ.Α.: Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων
- Ι.Χ.Ε.Α.: Ιδιωτικής Χρήσης Ιδιωτικό Αυτοκίνητο
- ΚΑΠΗ: Κέντρο Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων
- ΚΕΝ.Α.Κ.Α.Π.:
- ΚΠΣ: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
- ΚΤΕΛ: Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορείων
- Ν.: Νομός
- Ο.Α.Ε.Δ.: Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού
- Ο.Θ.: Οργανισμό Θεσσαλονίκης
- Ο.Σ.Ε.: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
- Ο.Τ.Α.: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
- Ο.Τ.Ε.: Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος
- ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
- Π.Σ.Θ.: Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης

- Σ.Σ.: Σιδηροδρομικός Σταθμός
- Τ.Α.Π: Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
- Φ.Ε.Κ.: Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
- Χ.Υ.Τ.Α.: Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων
- ELTIS: European Local Transport Information Service
- EPOMM: European Platform on Mobility Man

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το αντικείμενο εργασίας

Η παρούσα εργασία ασχολείται με το θέμα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού στις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις. Κύριος σκοπός της εργασίας είναι η διερεύνηση του πώς οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά τους προβλήματα και ποια είναι αυτά. Η έρευνα αυτή πραγματοποιείται μέσω της εξέτασης και της σύγκρισης κυκλοφοριακών μελετών τεσσάρων πόλεων αυτού του μεγέθους. Οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις είναι ο Λαγκαδάς, η Θέρμη, η Δεσκάτη και το Καρπενήσι.

Με βάση την εμπειρία μας από την εξέταση και τη σύγκριση των κυκλοφοριακών μελετών των παραπάνω πόλεων, και σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας επιχειρείται μια πρώτη προσέγγιση λύσεων-προτάσεων για την περίπτωση της πόλης της Καλαμπάκας.

Η επιλογή αυτού του θέματος ως διπλωματική εργασία δεν έγινε τυχαία. Παρατηρώντας και ζώντας από κοντά το κυκλοφορικό πρόβλημα της Καλαμπάκας και διαπιστώνοντας τις αποσπασματικές και συνήθως αποτυχημένες προσπάθειες οργάνωσης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, γεννήθηκε η απορία για το τι είδους κυκλοφοριακά προβλήματα μπορεί αντιμετωπίζουν άλλες πόλεις ίδιου πληθυσμιακού μεγέθους με την Καλαμπάκα και με τους τρόπους αυτές τα διαχειρίζονται. Σε αυτά τα ζητήματα έρχεται να δώσει απαντήσεις η παρούσα διπλωματική εργασία.

Μεθοδολογία

Το θέμα της διπλωματικής εργασίας είναι κυκλοφοριακός σχεδιασμός μικρών πόλεων-κωμοπόλεων: το παράδειγμα της Καλαμπάκας. Ο όρος μικρές πόλεις-κωμοπόλεις χρησιμοποιείται με σκοπό να συμπεριλάβει όλες τις κωμοπόλεις με πληθυσμιακό μέγεθος από 2.000 έως 10.000 καθώς και εκείνες τις κωμοπόλεις που λόγω των ιδιαίτερων λειτουργιών τους και χαρακτηριστικών λ.χ. έδρα Νομού, μπορούν να θεωρηθούν μικρές πόλεις ακόμα και αν έχουν λίγους κατοίκους.

Για το πώς οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα δίνεται και περιγράφεται μέσα από τις κυκλοφοριακές τους μελέτες. Έτσι λοιπόν με τη βοήθεια της κα. Ναθαναήλ Ευτυχίας-Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, της κα. Γεωργιάδου Μαρίας-Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης και της Εταιρίας TRUTH συγκεντρώθηκαν οι απαραίτητες κυκλοφοριακές μελέτες μικρών πόλεων-κωμοπόλεων. Οι κυκλοφοριακές μελέτες διεξήχθησαν πριν το πρόγραμμα I. Καποδίστριας, γι' αυτό και χρησιμοποιείται στους τίτλους τους αλλά και στο περιεχόμενο τους ο όρος Δήμος λ.χ. Δήμος Λαγκαδά, Δήμος Θέρμης. Με το πρόγραμμα I. Καποδίστριας οι Δήμοι της χώρας διευρύνθηκαν και περιλαμβάνουν σήμερα περισσότερους οικισμούς. Έτσι οι μελέτες που επιλέχθηκαν αφορούν συγκεκριμένα το Δημοτικό Διαμέρισμα (Δ.Δ.) Λαγκαδά, το Δ.Δ. Θέρμης, το Δ.Δ. Δεσκάτης και το Δ.Δ. Καρπενησίου και όχι ολόκληρο το σημερινό Δήμο. Στην παρούσα εργασία διατηρείται, σε ορισμένα σημεία, ο όρος Δήμος κατά την περιγραφή και εξέταση των κυκλοφοριακών μελετών με σκοπό τη συνέχεια τίτλων και περιεχομένου. Οι συγκεκριμένες μελέτες εξετάστηκαν ως προς την Α΄ και Β΄ φάση εκτέλεσης τους, συγκρίθηκαν βάσει ορισμένων κριτηρίων και έτσι εξήχθησαν κάποια γενικά συμπεράσματα για τα κυκλοφοριακά προβλήματα των μικρών πόλεων-κωμοπόλεων και τον τρόπο διαχείρισής τους.

Εν συνεχεία συλλέχθηκαν τα απαραίτητα στοιχεία για την σκιαγράφηση της φυσιογνωμίας της Καλαμπάκας με τη βοήθεια της Δημοτικής Αρχής, της Νομαρχίας Τρικάλων και της χρήσης του Internet. Επιπλέον, με τη βοήθεια της Δημοτικής Αρχής και της Πολεοδομίας Καλαμπάκας συγκεντρώθηκαν όλα τα δεδομένα για την Πολεοδομική και Κυκλοφοριακή Μελέτη Καλαμπάκας καθώς και για την περιγραφή της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης της Καλαμπάκας. Η προσωπική άποψη – ως κάτοικος της Καλαμπάκας-, οι συζητήσεις με ορισμένους κατοίκους καθώς και οι συνεχείς δημοσιεύσεις στον έντυπο τοπικό τύπο για το θέμα του κυκλοφοριακού προβλήματος συνέβαλαν επίσης, σημαντικά στην τελική διαμόρφωση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης.

Η εμπειρία μας από την εξέταση των παραπάνω κυκλοφοριακών μελετών σε συνδυασμό με τις αρχές της αειφορίας μέσω της Habitat Agenda του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. αποτέλεσαν κατευθυντήριες γραμμές για τη διατύπωση προτάσεων όσον αφορά στο

κυκλοφοριακό πρόβλημα της Καλαμπάκας. Οι προτάσεις συνοδεύονται από το απαραίτητο φωτογραφικό υλικό, που αποτυπώνει με ακρίβεια τα σημεία επεμβάσεων. Επιπλέον, τα προτεινόμενα μέτρα των επεμβάσεων παρουσιάζονται και στους αντίστοιχους χάρτες του παραρτήματος με βάση τον αύξοντα αριθμό του κάθε μέτρου.

Τέλος, κατά την εκπόνηση της εργασίας παρουσιάστηκαν ορισμένες δυσκολίες και καθυστερήσεις ως προς την συλλογή των στοιχείων. Συγκεκριμένα, αντιμετωπίστηκαν δυσκολίες όσον αφορά στην συγκέντρωση κυκλοφοριακών μελετών μικρών πόλεων-κωμοπόλεων και ειδικότερα στην κυκλοφοριακή μελέτη της Καλαμπάκας, καθώς μόνο ελάχιστα μέρη της είχε στη διάθεση του ο Δήμος Καλαμπάκας. Επίσης πρόβλημα προέκυψε στην εύρεση κατάλληλου υποβάθρου της Καλαμπάκας καθώς ορισμένοι χάρτες της Πολεοδομικής μελέτης είχαν χαθεί και όσοι είχαν απομείνει ήταν σε κακή κατάσταση.

Δομή της εργασίας

Η εργασία περιλαμβάνει την εισαγωγή, το βασικό κείμενο το οποίο αποτελείται από πέντε (5) κεφάλαια και τα συμπεράσματα. Αναλυτικότερα το βασικό κείμενο περιέχει τα εξής κεφάλαια:

1^ο Κεφάλαιο: Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει κάποια εισαγωγικά στοιχεία όπως τις κατηγορίες των πόλεων που ισχύουν τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στην Ελλάδα. Θίγεται επίσης, σε γενικό πλαίσιο το θέμα των κυκλοφοριακών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις καθώς και η σχέση κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού.

2^ο Κεφάλαιο: Στο 2^ο κεφάλαιο της εργασίας εξετάζονται και συγκρίνονται τα κυκλοφοριακά προβλήματα και οι προτάσεις των κυκλοφοριακών μελετών τεσσάρων μικρών πόλεων-κωμοπόλεων. Αυτές είναι ο Λαγκαδάς, η Θέρμη, η Δεσκάτη και το Καρπενήσι. Κύριος σκοπός είναι να δούμε πως οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα.

3^ο Κεφάλαιο: Το 3^ο κεφάλαιο αναφέρεται στην φυσιογνωμία της Καλαμπάκας και παραθέτονται τα γενικά της χαρακτηριστικά, ο πληθυσμός, η απασχόληση, οι κύριες δραστηριότητες της και οι υποδομές της.

4^ο Κεφάλαιο: Στο κεφάλαιο αυτό περιέχονται όλες οι προσπάθειες που έχουν γίνει κατά καιρούς για την κυκλοφοριακή οργάνωση της Καλαμπάκας, καθώς, αναλύεται και υφιστάμενη κυκλοφοριακή της οργάνωση, σύμφωνα με τις αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου.

5^ο Κεφάλαιο: Στο 5^ο κεφάλαιο με βάση την εμπειρία μας, από τη σύγκριση των κυκλοφοριακών μελετών των τεσσάρων μικρών πόλεων-κωμοπόλεων και τις αρχές της αειφορίας διατυπώθηκαν κατευθυντήριες προτάσεις για την κυκλοφοριακή της Καλαμπάκας. Οι τοπικές προτάσεις αποτυπώθηκαν και σε χάρτες που βρίσκονται στο παράρτημα της εργασίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

1.1 Εισαγωγή

Οι πόλεις με βάση το μέγεθος τους και τις υπηρεσίες που προσφέρουν, ανήκουν σε κάποιες κατηγορίες. Η κατηγοριοποίηση των πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι διαφορετική σε σχέση με την Ελλάδα. Η Ε.Σ.Υ.Ε. κατηγοριοποιεί τις πόλεις σε μεγάλες, μεσαίες, μικρές, κωμοπόλεις και χωρία. Οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις, που το πληθυσμιακό τους μέγεθος κυμαίνεται από 2.000-10.000 κατοίκους, έχουν αρκετές διαφορές μεταξύ τους, αφού κάθε πόλη είναι διαφορετική, αλλά έχουν και αρκετά κοινά στοιχεία ως προς το κυκλοφοριακό τους πρόβλημα. Η σχέση των μεταφορών με την αστική ανάπτυξη και κατ' επέκταση με τον πολεοδομικό σχεδιασμό δεν είναι μελετημένη τις περισσότερες φορές, γι' αυτό το κυκλοφοριακό πρόβλημα των αστικών περιοχών διαιωνίζεται.

Στο 1^ο αυτό κεφάλαιο τη εργασίας, θίγονται τα παραπάνω ζητήματα και αναλύονται λεπτομερώς.

1.2 Κατηγορίες πόλεων

Η πόλη είναι ένα σύνολο κατοικιών, που βρίσκονται σε απόσταση μεταξύ τους, έτσι ώστε να δημιουργούνται ανάμεσά τους ορισμένες χωρικές και λειτουργικές σχέσεις.

Όλες οι πόλεις όμως, δεν προσφέρουν τις ίδιες λειτουργίες και δεν έχουν το ίδιο μέγεθος. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θέτει τις πόλεις με βάση το μέγεθος τους σε κάποιες

κατηγορίες. Συγκεκριμένα σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση που γίνεται σε έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διακρίνουμε τις εξής κατηγορίες: πολύ μεγάλες αστικές περιοχές θεωρούνται αυτές που έχουν πληθυσμό πάνω από 500.000 κατοίκους, μεγάλες αυτές που έχουν πληθυσμό 300.000-500.000 κατοίκους, μεσαίου μεγέθους αυτές με πληθυσμό 100.000-300.000 κατοίκους, μικρές αυτές με πληθυσμό 50.000-100.000 κατοίκους και πολύ μικρές αυτές που έχουν πληθυσμό κάτω από 50.000 κατοίκους. (European Union: Regional Policy and Cohesion, Settlements database, Eurostat, 1996)

Στην Ελλάδα η κατηγοριοποίηση των πόλεων με βάση το μέγεθος τους, σύμφωνα με τα κριτήρια της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας είναι σε μεγάλες, μεσαίες, μικρές, κωμοπόλεις και κώμες (χωριά). Μεγάλες πόλεις (μητροπόλεις) θεωρούνται αυτές που έχουν πληθυσμό πάνω από 1.000.000 κατοίκους, δηλαδή η Αθήνα (4 εκατομμύρια) και η Θεσσαλονίκη (1,3 εκατομμύρια) ενώ μεσαίες νοούνται οι πόλεις με πληθυσμός μεγαλύτερο των 100.000 κατοίκων. Στην Ελλάδα υπάρχουν τέσσερις πόλεις μεσαίου μεγέθους η Πάτρα, το Ηράκλειο, ο Βόλος και η Λάρισα.(Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος, 1992). Μικρές πόλεις είναι αυτές που έχουν πληθυσμό πάνω από 10.000 κατοίκους και κωμοπόλεις αυτές που ο πληθυσμός τους κυμαίνεται από 2.000 έως 10.000 κατοίκους. Τέλος, σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε., χωριά θεωρούνται οι οικισμοί που έχουν λιγότερους από 2.000 κατοίκους.

Ο αριθμός των κατοίκων όμως, δεν μπορεί να αποτελέσει το μοναδικό κριτήριο για την κατηγοριοποίηση των πόλεων. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου, παρόλο που ο αριθμός των κατοίκων μιας κωμοπόλεως είναι μικρός, άλλα χαρακτηριστικά (π.χ. μεγάλη πυκνότητα ή εμπορικές, διοικητικές ή πολιτιστικές λειτουργίες πολύ ανεπτυγμένες) τον “προβιβάζουν” σε μικρή πόλη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πόλη του Καρπενησίου, η οποία στην παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζεται ως προς τα κυκλοφοριακά της προβλήματα, που αν και, ως προς το πληθυσμιακό της μέγεθος (7.300) κατατάσσεται στην κατηγορία των κωμοπόλεων, λόγω της θέσης της ως έδρα του Ν. Ευρυτανίας μπορεί να θεωρηθεί μικρή πόλη. Αντίθετα, ένας πληθυσμιακά μεγάλος οικισμός, που πλησιάζει τα αριθμητικά όρια μιας μικρής πόλης και δεν καλύπτει όλες τις βασικές λειτουργίες, δεν μπορεί να θεωρηθεί μικρή πόλη. Παράδειγμα αποτελεί η Θέρμη, η οποία εξετάζεται στην παρούσα εργασία ως προς τα κυκλοφοριακά της προβλήματα, που με βάση το πληθυσμιακό της μέγεθος

(10.000) θα μπορούσε οριακά να ενταχθεί στην κατηγορία των μικρών πόλεων, εντούτοις όμως, θεωρείται κωμόπολη καθώς λείπουν οι βασικές λειτουργίες. Η Θέρμη βρίσκεται στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης και οι διοικητικές, εμπορικές, πολιτισμικές και άλλες λειτουργίες της καλύπτονται από τη Θεσσαλονίκη.

Γι' αυτό το λόγο, σε πολλές χώρες υιοθετείται συνδυασμός κριτηρίων για τον καθορισμό των πόλεων. Για παράδειγμα, μια πόλη της Ινδίας πρέπει να έχει πληθυσμό τουλάχιστον 5.000 κατοίκους, αλλά ακόμα πρέπει και η πυκνότητα της να ξεπερνάει τα 1.000 άτομα ανά τετραγωνικό μίλι και το 75% των ενήλικων αρρένων να απασχολείται σε όχι γεωργικές λειτουργίες. Γενικά όμως, παρόλο που η πυκνότητα (και ειδικότερα η μέση πυκνότητα, δηλαδή ο μέσος αριθμός κατοίκων ανά μονάδα επιφάνειας στο σύνολο της πόλης) είναι χαρακτηριστικό των πόλεων, δε χρησιμοποιείται ως κριτήριο παρά σε λίγες χώρες, όπως η Ινδία. Αντίθετα, πολύ διαδεδομένο μέσο είναι η κάλυψη όλων των βασικών αστικών λειτουργιών. Σύμφωνα με τη “Χάρτα των Αθηνών”, η πόλη πρέπει να εξυπηρετεί τις τέσσερις βασικές ανάγκες των κατοίκων, που είναι η κατοικία, η εργασία, η αναψυχή και η κυκλοφορία. (Αθ. Αραβαντινός, 1997).

Στην παρούσα διπλωματική εργασία χρησιμοποιείται ο διττός όρος μικρές πόλεις-κωμοπόλεις περιλαμβάνοντας όλες τις κωμοπόλεις με πληθυσμιακό μέγεθος από 2.000 έως 10.000 καθώς και εκείνες τις κωμοπόλεις που λόγω των ιδιαίτερων λειτουργιών τους και υπηρεσιών μπορούν να θεωρηθούν μικρές πόλεις ακόμα και αν έχουν λίγους κατοίκους.

1.3 Μικρές πόλεις-κωμοπόλεις και κυκλοφοριακός σχεδιασμός

Οι πόλεις διαφέρουν μεταξύ τους ως προς το ανάγλυφο, τη θέση, τις λειτουργίες, τις υπηρεσίες που προσφέρουν καθώς και άλλα χαρακτηριστικά, και αυτό είναι που τις κάνει ξεχωριστές και μοναδικές. Το ίδιο συμβαίνει και στις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις της ευρύτερης επαρχίας της Ελλάδας. Συναντάμε λοιπόν, μικρές πόλεις-κωμοπόλεις στην ύπαιθρο, οι οποίες είναι εκτατικές, μικρές πόλεις-κωμοπόλεις με υψηλό υψόμετρο και ένταση στη δόμηση καθώς και παραθαλάσσιες μικρές πόλεις-κωμοπόλεις. Επίσης, διακρίνουμε μικρές πόλεις-κωμοπόλεις, οι οποίες λόγω της ιδιαίτερης θέσης τους ή των

δραστηριοτήτων που αναπτύσσουν λ.χ. έδρα Νομού, σημαντική τουριστική περιοχή, συγκεντρώνουν σημαντικές διοικητικές, εμπορικές και πολιτιστικές λειτουργίες σε αντίθεση με άλλες μικρές πόλεις-κωμοπόλεις που καλύπτουν σε πρώτη προτεραιότητα, την ανάγκη για κατοικία.

Παρά τις έντονες διαφορές και αντιθέσεις που έχουν μεταξύ τους οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις, παρουσιάζουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά όσον αφορά στο κυκλοφοριακό τους πρόβλημα (Ι. Δουκουμετζίδης και Β. Ευμπολπίδης, 1980).

- Πολλές μικρές πόλεις-κωμοπόλεις υποφέρουν από έλλειψη υποδομών καθώς η επέκταση του αστικού οδικού δικτύου είναι μέτρια, λείπουν οι παρακαμπτήριες οδοί που θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής και οι ανάγκες για ρύθμιση της στάθμευση και για δημιουργία χώρων στάθμευσης είναι μεγάλες.
- Οι πόλεις αυτού του μεγέθους διαθέτουν ένα κέντρο, σε αντίθεση με τις μεγαλύτερες πόλεις που μπορεί να διαθέτουν περισσότερα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα κυρίως στα κέντρα αυτών των πόλεων, να υπάρχει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, με απειλητικές προεκτάσεις για το μέλλον.
- Στις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις ο αριθμός των Ι.Χ.Ε.Α. είναι αρκετά μεγάλος, και οι κάτοικοι χρησιμοποιούν τα οχήματα τους ακόμα και για κοντινές αποστάσεις αφού αστικές γραμμές σε πόλεις αυτού μεγέθους, συνήθως δεν υπάρχουν. Οι συνήθεις λεωφορειακές γραμμές είναι αυτές των ΚΤΕΛ που συνδέουν τις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις με τα μεγαλύτερα γειτονικά αστικά κέντρα και τους οικισμούς. Η κατάσταση αυτή εντείνει ακόμα περισσότερο το κυκλοφοριακό πρόβλημα σε αυτές τις πόλεις.
- Στις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις, οι οποίες προσπάθειες αστικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι αποσπασματικές, και τα όποια προβλήματα αντιμετωπίζουν οι πόλεις αυτού του μεγέθους παραμένουν. Στις μικρές πόλεις μπορούν να γίνουν μικρές επεμβάσεις και ενέργειες, όχι όμως αποσπασματικά (Αθ. Αραβαντινός, 1997).

Η ένταση με την οποία εμφανίζονται τα παραπάνω προβλήματα διαφέρει από περίπτωση σε περίπτωση, αφού κάθε πόλη είναι μοναδική και διαφορετική ως προς την ιδιομορφία της και τα χαρακτηριστικά της. Η Κεντρική εξουσία και περισσότερο οι

Τοπικές Αρχές θα πρέπει να δείξουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων με ολοκληρωμένες ενέργειες.

1.4 Κυκλοφοριακός και πολεοδομικός σχεδιασμός

Οι περισσότερες Ελληνικές πόλεις αναπτύσσονται χωρίς ιδιαίτερο σχεδιασμό αλλά με εντάξεις στο σχέδιο τους, περιοχών κατοικίας που αποτελούν περιφερειακούς συνοικισμούς και που σε πολλές περιπτώσεις προέρχονται από αυθαίρετη δόμηση.

Καμιά επέκταση πόλης δεν έχει σχεδιαστεί με ταυτόχρονη μελετημένη σχεδίαση ενός ιεραρχημένου οδικού δικτύου και με πρόβλεψη συγκοινωνιακών θεμάτων (Χρ. Βεΐνογλου, 1992).

Το πρακτικό αποτέλεσμα είναι η μη ύπαρξη επαρκούς από ποιοτική και ποσοτική (πλάτος) άποψη οδικού δικτύου, η μη ιεραρχημένη δομή του οδικού δικτύου, η μειωμένη δυνατότητα του οδικού δικτύου να δεχτεί με άνεση εναλλακτικές και διαφοροποιημένες μεταφορικές υποδομές κλπ. Παρουσιάζεται δηλαδή, πρόβλημα στη διασύνδεση της πολιτικής αστικών μεταφορών και ειδικότερα της συγκοινωνιακής πολιτικής, με την εν γένει πολιτική αστικής και πολεοδομικής ανάπτυξης (Χρ. Βεΐνογλου, 1992).

Τα προβλήματα, σε πολεοδομικό επίπεδο, συσχετίζονται επίσης και με τον ίδιο το (μη) σχεδιασμό χρήσεων γης. Καθώς η κάθε χρήση γης σημαίνει και διαφορετική λειτουργία του χώρου, προβάλλονται και διαφορετικές κάθε φορά απαιτήσεις για τις αστικές μεταφορές. Στο βαθμό όμως, που ο σχεδιασμός των χρήσεων δεν είναι λεπτομερειακός και συνθετικός, αλλά παραμένει γενικός και συγκεχυμένος (π.χ. γενική κατοικία), έπεται ότι και η σχεδιαζόμενη χρήση, ως κυκλοφορία (π.χ. οδοί), δεν θα αντιστοιχεί στις πραγματικές ανάγκες των υπολοίπων χρήσεων γης, όπως αυτές θα διαμορφωθούν στην πράξη (Χρ. Βεΐνογλου, 1992).

Η κατάσταση αυτή εμφανίζεται σχεδόν σε όλες της Ελληνικές πόλεις. Τα διάφορα ρυθμιστικά και πολεοδομικά σχέδια δεν κατάφεραν να δώσουν ουσιαστικές λύσεις, ενώ οι λεπτομερέστερες μελέτες αναθεώρησης, μόνο οριακά, μπόρεσαν να βελτιώσουν την κατάσταση.

Στην ενότητα των μηχανισμών υλοποίησης, τουλάχιστον ως προς την πολεοδομική πλευρά της αστικής ανάπτυξης, ανήκουν νόμοι, μέτρα και ενέργειες, σημαντικότερες των οποίων είναι οι ΕΠΑ, τα ΓΠΣ, ο ΓΟΚ, οι διάφοροι άλλοι νόμοι μεταξύ των οποίων οι νόμοι για τις αντικειμενικές αξίες των ακινήτων, κλπ. Ως μηχανισμοί όμως οι ίδιοι, δεν προκύπτει από πουθενά, ότι έχουν πράγματι εφαρμοστεί με κάποια συνέπεια, συνέχεια και αξιοπιστία. Δηλαδή, ότι πράγματι έχουν σε βάθος λειτουργήσει σαν τέτοιοι. Αν αυτό ισχύει μια φορά για την πολεοδομική πλευρά της ανάπτυξης, ισχύει πολύ περισσότερο για τις άλλες πλευρές και φυσικά για τις μεταφορές, αν εξαιρέσουμε τις κυκλοφοριακές μελέτες, οι οποίες όμως σπάνια εφαρμόζονται σωστά. Πολύ περισσότερο αυτό ισχύει, για τη σύνδεση των ενεργειών σχεδιασμού του αστικού χώρου και των μεταφορών (Χρ. Βεΐνογλου, 1992).

Ζητήματα, που δεν μελετώνται συνήθως, σε σχέση με τις αστικές μεταφορές, είναι σχεδόν όλα τα ζητήματα που αγγίζουν τη διάσταση της αστικής ανάπτυξης. Αυτό είναι δυστυχώς αναμενόμενο, διότι το σύνηθες σκεπτικό είναι ότι, οι όποιες μελέτες με τις μεταφορές, γίνονται μόνο και μόνο για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων (και ιδιαίτερα των Ι.Χ.Ε.Α.). Παρ' όλη τη χρησιμότητα τους, μη εντασσόμενες σε μια συνολική και βαθύτερη προσέγγιση δεν προσφέρουν ούτε οι ίδιες αυτό που θα μπορούσαν. Έτσι, μπορεί να πει κανείς ότι η σχέση των μεταφορών με την αστική ανάπτυξη δεν είναι μελετημένη ως προς τις οικονομικές, τις κοινωνικές, τις πολιτισμικές και τις περιβαλλοντικές παραμέτρους που τίθενται για τη ανάπτυξη των πόλεων.

1.5 Συμπεράσματα

Στο 1^ο αυτό κεφάλαιο της εργασίας παρατέθηκαν οι διάφορες κατηγορίες πόλεων στην Ε.Ε. και στην Ελλάδα. Γεγονός είναι ότι το μέγεθος δεν είναι το μοναδικό κριτήριο για τη κατηγοριοποίηση των πόλεων. Σημαντικό ρόλο παίζουν οι λειτουργίες και οι υπηρεσίες μιας πόλης. Έτσι υπάρχουν κωμοπόλεις που λόγω των υπηρεσιών που προσφέρουν μπορούν να θεωρηθούν μικρές πόλεις και το αντίθετο, δηλαδή, μεγάλοι οικισμοί που πληθυσμιακά πλησιάζουν το όριο ώστε να θεωρηθούν μικρές πόλεις,

παραμένουν κωμοπόλεις καθώς δεν διαθέτουν διοικητικές, πολιτιστικές και άλλες λειτουργίες.

Οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις έχουν αρκετές διαφορές μεταξύ τους, αλλά και κάποια κοινά χαρακτηριστικά ως προς το κυκλοφοριακό τους πρόβλημα. Αυτό έγκειται κυρίως στην ανυπαρξία σημαντικών υποδομών όπως παρακαμπτηρίων οδών, στην έλλειψη ρυθμίσεων στάθμευσης και χώρων στάθμευσης. Το κέντρο των πόλεων αυτού του μεγέθους επιβαρύνεται περισσότερο από κάθε άλλη περιοχή. Οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις έχουν ένα κέντρο σε σχέση με τις μεγαλύτερες πόλεις που μπορεί να διαθέτουν περισσότερα, και εκεί συγκεντρώνονται όλες οι λειτουργίες τους. Συνήθως οι προσπάθειες κυκλοφοριακού και αστικού σχεδιασμού είναι αποσπασματικές γι' αυτό και τα όποια προβλήματα αντιμετωπίζουν οι πόλεις αυτού του μεγέθους διαιωνίζονται.

Τέλος, η σχέση των μεταφορών και της αστικής ανάπτυξης και κατ' επέκταση του πολεοδομικού σχεδιασμού δεν είναι μελετημένη. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός και ο σχεδιασμός των μεταφορών συνήθως έπονται του πολεοδομικού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα τα κυκλοφοριακά προβλήματα των πόλεων να παραμένουν. Στις πολεοδομικές μελέτες ο σχεδιασμός των χρήσεων γης δεν είναι λεπτομερειακός και συνθετικός, αλλά παραμένει γενικός και συγκεκριμένος με αποτέλεσμα η σχεδιαζόμενη μεταφορική χρήση να μην αντιστοιχεί στις πραγματικές ανάγκες. Οι αστικές μεταφορές μη εντασσόμενες σε μια συνολική και βαθύτερη προσέγγιση δεν προσφέρουν ούτε οι ίδιες αυτό που θα μπορούσαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΙΣ

2.1 Εισαγωγή

Η εμπειρία μας για το πώς οι Ελληνικές μικρές πόλεις-κωμοπόλεις διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα έρχεται κυρίως είτε μέσω κυκλοφοριακών μελετών είτε μέσω ερευνητικών προγραμμάτων-μελετών που αναλαμβάνουν πανεπιστήμια.

Όσον αφορά τις κυκλοφοριακές μελέτες στην Ελλάδα, σύμφωνα με τη Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Οδικής Ασφάλειας, υπάρχουν δυο κατηγορίες κυκλοφοριακών μελετών για τους Δήμους.

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τις “*Γενικές Μελέτες Κυκλοφορίας και Μεταφορών*”, που αποτελούν μια προσπάθεια αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών προβλημάτων στις Ελληνικές πόλεις, τόσο από την άποψη των μακροπρόθεσμων έργων υποδομής, όσο και από την άποψη των βραχυπρόθεσμων ρυθμιστικών μέτρων. Κριτήρια για την επιλογή των πόλεων για τις οποίες απαιτείται η συγκεκριμένη κατηγορία μελετών αποτελούν: το πληθυσμιακό μέγεθος της πόλης, η σημασία της σε επίπεδο περιφέρειας ή στον ευρύτερο Ελληνικό χώρο από την άποψη των χερσαίων και άλλων συγκοινωνιακών δικτύων, οι προοπτικές της πόλης για ανάπτυξη κλπ.” (Γ. Θεοφίλης και Κ. Σκιαδόπουλος, 1992: 153-6)

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τις “*Μελέτες Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης*”, οι οποίες επικεντρώνονται στην αντιμετώπιση των βραχυπρόθεσμων προβλημάτων των Ελληνικών πόλεων με βάση τη διαχείριση της υπάρχουσας υποδομής με χαμηλές σχετικά δαπάνες και χωρίς την κατασκευή σημαντικών νέων συγκοινωνιακών έργων. Τα κριτήρια για τη επιλογή των πόλεων για τη δεύτερη κατηγορία μελετών είναι: η οξύτητα των προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης, το πληθυσμιακό μέγεθος καθώς και ανάλογα κριτήρια διαζευκτικά προς την πρώτη

κατηγορία, όπως η έλλειψη απαίτησης για πρόβλεψη σημαντικών μελλοντικών συγκοινωνιακών έργων που προκύπτει από τη μικρή σημασία της πόλης κλπ. (Γ. Θεοφίλης και Κ. Σκιαδόπουλος, 1992: 153-6)

Στο 2^ο αυτό κεφάλαιο, παρουσιάζονται και συγκρίνονται-με βάση κάποια κριτήρια-τέσσερις κυκλοφοριακές μελέτες μικρών πόλεων-κωμοπόλεων. Οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις αυτές είναι ο Λαγκαδάς, η Θέρμη, η Δεσκάτη και το Καρπενήσι.

2.2 Κυκλοφοριακές μελέτες μικρών πόλεων-κωμοπόλεων

Οι μικρές ελληνικές πόλεις-κωμοπόλεις λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους και κυρίως λόγω του πληθυσμιακού τους μεγέθους, αντιμετωπίζουν τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα με διαφορετικό τρόπο σε σχέση με τις μεγαλύτερες πόλεις. Είναι γεγονός ότι, τα κυκλοφοριακά προβλήματα στις μεγαλύτερες πόλεις είναι σαφώς οξύτερα και απαιτούν βάθος χρόνου για την επίλυσή τους, σε αντίθεση με τις μικρότερες πόλεις.

Για να αντιληφθούμε, πως οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα, παραθέτουμε και συγκρίνουμε μελέτες τεσσάρων μικρών πόλεων-κωμοπόλεων που βρίσκονται στην Ελληνική επικράτεια. Οι τρεις εκ των τεσσάρων μελετών αποτελούν κυκλοφορικές μελέτες για τις πόλεις του Λαγκαδά, της Θέρμης και της Δεσκάτης ενώ η τέταρτη αποτελεί ερευνητικό πρόγραμμα για την κυκλοφορία στην πόλη του Καρπενησίου.

Με το πρόγραμμα Ι. Καποδίστριας οι Δήμοι της χώρας διευρύνθηκαν και περιλαμβάνουν σήμερα περισσότερους οικισμούς. Έτσι οι μελέτες που επιλέχθηκαν αφορούν συγκεκριμένα το Δ.Δ. Λαγκαδά, το Δ.Δ. Θέρμης, το Δ.Δ. Δεσκάτης και το Δ.Δ. Καρπενησίου και όχι ολόκληρο το σημερινό Δήμο σε κάθε μια από τις παραπάνω περιοχές.

Η επιλογή των τεσσάρων αυτών Δημοτικών Διαμερισμάτων (Δ.Δ.) δεν έγινε τυχαία. Αρχικά και τα τέσσερα Δημοτικά Διαμερίσματα θεωρούνται μικρά ως προς το πληθυσμιακό τους μέγεθος. Το Δ.Δ. Λαγκαδά έχει περίπου 7.300 κατοίκους, το Δ.Δ. Θέρμης 10.000 κατοίκους, το Δ.Δ. Δεσκάτης 5.000 κατοίκους και το Δ.Δ.

Καρπενησίου 7.400 κατοίκους. Επίσης, οι περιοχές που επιλέξαμε βρίσκονται σε διαφορετικούς Νομούς, εκτός από το Δήμο Λαγκαδά και το Δήμο Θέρμης που ανήκουν και οι δύο στο Νομό Θεσσαλονίκης. Ο Δήμος Δεσκάτης ανήκει στο Νομό Γρεβενών και ο Δήμος Καρπενησίου στο Νομό Ευρυτανίας. Έτσι, έχοντας επιλέξει Δήμους που βρίσκονται σε διαφορετικές περιοχές της Ελλάδας, μπορούμε να ερευνήσουμε σχεδόν ολοκληρωμένα το θέμα της διαχείρισης του κυκλοφοριακού προβλήματος των μικρών πόλεων-κωμοπόλεων. Επιπλέον, οι τέσσερις Δήμοι βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα και είναι κυρίως ημιορεινές και ορεινές περιοχές. Δεν επιλέχθηκαν νησιωτικοί Δήμοι, διότι η ιδιομορφία τους και τα χαρακτηριστικά τους, δεν τους έκαναν άμεσα συγκρίσιμους με τους ηπειρωτικούς Δήμους.

2.2.1 Μελέτη κυκλοφορικών ρυθμίσεων στο Δήμο Λαγκαδά

Εισαγωγικά:

Η “Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο Δήμο Λαγκαδά” συντάχθηκε για λογαριασμό του Δήμου Λαγκαδά της επαρχίας Λαγκαδά, Ν. Θεσσαλονίκης το 1997, με υπεύθυνη μελετήτρια την κ. Ε. Ναθαναήλ, Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό. Ο Δήμος Λαγκαδά μετά το πρόγραμμα Καποδίστριας το 2001, περιλαμβάνει οκτώ (8) Δ.Δ., εκ των οποίων ένα είναι και το Δ.Δ. Λαγκαδά για το οποίο έγινε και η κυκλοφοριακή μελέτη.

Το αντικείμενο της μελέτης αυτής, ήταν η κυκλοφορική οργάνωση του Δ.Δ. Λαγκαδά. Η Δήμος Λαγκαδά με το ομώνυμο επαρχιακό κέντρο καταλαμβάνει το βορειανατολικό τμήμα του νομού Θεσσαλονίκης και αποτελεί τη μεγαλύτερη σε έκταση επαρχία του νομού με 1937 τετρ. χιλιόμετρα. Συνορεύει από βορρά-βορειοανατολικά με το νομό Κιλκίς και το νομό Σερρών αντίστοιχα, νότια με το νομό Χαλκιδικής, δυτικά–νοτιοδυτικά με την επαρχία Θεσσαλονίκης και βρέχεται ανατολικά σε ένα μικρό τμήμα της από τον κόλπο του Ορφανού.

Ο Λαγκαδάς, αν και έχει μικρό πληθυσμό (7.300) παρουσιάζει μια σημαντική ανομοιογένεια στην οικιστική της μορφή και σ’ αυτό έπαιξαν ρόλο κυρίως:

- η θέση του σημερινού κέντρου με τις εξυπηρετήσεις λιανικού εμπορίου, τις διοικητικές υπηρεσίες και τις λειτουργίες αναψυχής. Η ανυπαρξία άλλων τοπικών

κέντρων, του έδωσε τη θέση “κέντρου βάρους” για όλο τον οικισμό, ώστε σ’ αυτό να εφάπτονται όλες σχεδόν οι οικιστικές ενότητες της πόλης.

- η θέση των κυριότερων αξόνων των οδικών αρτηριών που διέσχιζαν την πόλη.
- Σημαντικό ρόλο στην οριοθέτηση του οικιστικού τμήματος της πόλης, έπαιξαν και οι δυο φυσικοί φραγμοί που είναι στα δυτικά, η παρουσία του χείμαρρου Μπογδάνου, και στο νότιο τμήμα της πόλης η αγροτική αρδευόμενη γη υψηλής παραγωγικότητας.

Κυρίως σκοπός της μελέτης ήταν η εύρεση των αιτιών στις οποίες οφείλονται τα κυκλοφοριακά προβλήματα της περιοχής και η διαμόρφωση προτάσεων με τις ενδεδειγμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση του. Οι προτάσεις της μελέτης είχαν χαρακτήρα διαχειριστικό και προέβλεπαν μια σειρά επεμβάσεων ρυθμιστικού και οργανωτικού χαρακτήρα που θα είχαν όμως χαμηλό κόστος εφαρμογής. Οι προτεινόμενες αυτές ρυθμίσεις απέβλεπαν:

- Στην αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας και της ασφάλειας κίνησης στους κύριους οδικούς άξονες
- Στην διευκόλυνση της κίνησης των πεζών με πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις
- Στην αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών.

Οι στόχοι της μελέτης που χωρίζεται σε δυο φάσεις Α’-ανάλυση και Β’-πρόταση, ήταν κυρίως:

- Η εκτίμηση των προβλημάτων προσπελασιμότητας των υφιστάμενων χρήσεων γης.
- Η διαμόρφωση προτάσεων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων ρυθμίσεων οργάνωσης τη κυκλοφορίας.
- Η διαμόρφωση ολοκληρωμένου σχεδίου στάθμευσης για το εμπορικό κέντρο.

Α’ φάση – ανάλυση:

Μετά τη συγκέντρωση και ανάλυση των κυκλοφοριακών μετρήσεων καθώς και άλλων στοιχείων που αφορούσαν την περιοχή του Λαγκαδά προέκυψαν κάποια συμπεράσματα τα οποία περιγράφονται παρακάτω.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο:

- Το εσωτερικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης χαρακτηρίζεται κυρίως από δρόμους φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών .
- Οι δυο οδοί του κέντρου συγκεντρώνουν τις περισσότερες εμπορικές χρήσεις γης και κατά το μήκος τους συνυπάρχουν έντονα πεζοί και οχήματα. Το υψηλό ποσοστό φόρτισης του οδικού δικτύου στο κέντρο της περιοχής μελέτης οφείλεται στη χωροθέτηση του εκτεταμένου εμπορικού κέντρου και άλλων υπηρεσιών σε μικρή σχετικά έκταση. Η παράνομη στάθμευση σε διπλή σειρά, η μείωση του ενεργού πλάτους της οδού καθώς και η έλλειψη διαβάσεων πεζών στους κόμβους είναι σημεία που επιζητούν βελτίωση.
- Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών απαιτεί ολοκληρωμένη θεώρηση σε σχέση με τη λειτουργία των οδών, ενώ έντονη είναι η έλλειψη ειδική σήμανσης για του πεζούς.

Όσον αφορά στη στάθμευση:

- Εκτός του εμπορικού κέντρου δεν υπάρχουν πρόβλημα στάθμευσης.
- Εντός του εμπορικού κέντρου υπάρχει έντονο πρόβλημα στάθμευσης που οφειλόταν στην υψηλή ζήτηση λόγω της συνύπαρξης κατοικίας και εμπορίου στον ίδιο χώρο.
- Υψηλό είναι το ποσοστό της παράνομης στάθμευσης στο εμπορικό κέντρο.
- Δεν υπάρχουν υπαίθρια parking στο κέντρο του Δ.Δ.

Σχετικά με την κίνηση των πεζών:

- Η κίνηση των πεζών στο Δ.Δ. Λαγκαδά διεξάγεται σε ικανοποιητικά επίπεδα εξυπηρέτησης, γεγονός που οφείλεται περισσότερο στους χαμηλούς φόρτους πεζών και όχι στην καλή υποδομή των πεζοδρομίων του οδικού δικτύου.
- Στο εμπορικό κέντρο η υπάρχουσα υποδομή είναι σαφώς καλύτερη σε σχέση με τα απομακρυσμένα τμήματα ζωνών κατοικίας του Δήμου.

Όσον αφορά στις δημόσιες συγκοινωνίες:

- Η εξυπηρέτηση του Δ.Δ. Λαγκαδά από το δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών είναι ελλιπής στην υφιστάμενη κατάσταση.
- Οι στάσεις δεν είναι σαφώς οροθετημένες και κακώς κατασκευασμένες
- Είναι αισθητή η απουσία αστικής συγκοινωνίας.

Σχετικά με την **οδική ασφάλεια**:

- Υπάρχουν τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία η συχνότητα των ατυχημάτων ήταν έντονη
- Στο εσωτερικό του Δ.Δ. Λαγκαδά δε σημειώνονται πολύ σοβαρά ατυχήματα.
- Τα βαριά οχήματα ή αγροτικά μηχανήματα δημιουργούν αρκετές φορές προβλήματα στην κυκλοφορία.

B' φάση – πρόταση:

Στη Β' φάση της μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο Δ.Δ. Λαγκαδά περιγράφονταν οι προτάσεις αντιμετώπισης των υφιστάμενων προβλημάτων ή ελλείψεων στο οδικό δίκτυο της περιοχής. Βασικοί στόχοι της μελέτης ήταν η βελτίωση της ροής των οχημάτων και των πεζών και η αύξηση του επιπέδου ασφαλείας. Οι προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, σύμφωνα με τη μελέτη είχαν εφαρμογή στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο αλλά συνδυάζονταν και με τις προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης του Δήμου Λαγκαδά.

Οι προτάσεις λοιπόν αυτής της κυκλοφοριακής μελέτης χωρίζονταν σε τρεις κατηγορίες:

1. Βραχυπρόθεσμες προτάσεις που αφορούν κυρίως στην οργάνωση της κυκλοφορίας στο υφιστάμενο δίκτυο.

Η μελέτη εκτίμησε ότι οι ρυθμίσεις αυτές θα μπορούν να υλοποιηθούν στον χρονικό ορίζοντα 2 ετών και είναι οι εξής :

- Απαιτούμενες μελέτες εφαρμογής των προτάσεων της παρούσας μελέτης
- Πεζοδρομήσεις στο εμπορικό κέντρο της πόλης
- Διανοίξεις ορισμένων τμημάτων
- Μονοδρομήσεις
- Τοποθέτηση της απαιτούμενης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για τις μονοδρομήσεις, τις πεζοδρομήσεις και τη στάθμευση.

2.Ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε μακροπρόθεσμο επίπεδο συναρτήσει των προτάσεων της υπάρχουσας πολεοδομικής μελέτης.

Οι ρυθμίσεις αυτές εκτιμήθηκε ότι θα μπορούν να υλοποιηθούν σε μεγάλο χρονικό ορίζοντα της τάξης των 10-15 ετών . Στα έργα και στις παρεμβάσεις περιλαμβάνονται προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης του Λαγκαδά που αφορούν την οικιστική επέκταση του, με τις απαραίτητες διανοίξεις νέων οδικών τμημάτων τη χωροθέτηση νέων χρήσεων γης πολιτισμού, αθλητισμού, εκπαιδευτικού χαρακτήρα, τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις, τη χωροθέτηση parking κ.α. Η κυκλοφοριακή μελέτη αντιμετώπισε την οικιστική επέκταση της πόλης και τις προτεινόμενες χρήσεις γης με τις παρακάτω ενέργειες:

- Οργανώθηκε βραχυπρόθεσμα το οδικό δίκτυο με τρόπο τέτοιο ώστε να ενταχθεί αρμονικά στην επικείμενη οικιστική επέκταση.
- Ιεραρχήθηκε το οδικό δίκτυο στη μελλοντική κατάσταση ,σε πρωτεύουσες δευτερεύουσες, συλλεκτήριες οδούς και τοπικούς δρόμους.
- Καθορίστηκαν επίσης, οι διατομές των νέων οδικών τμημάτων, η τοποθέτηση της σήμανσης, η διάρθρωση του δικτύου των νέων λεωφορειακών γραμμών, η οδική ασφάλεια, οι πεζοδρομήσεις, οι χώροι στάθμευσης.

3.Προτάσεις ολοκλήρωσης των βασικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που αφορούν ρυθμίσεις χαμηλού σχετικά κόστους και άμεσα εφαρμόσιμες

Οι επεμβάσεις ολοκλήρωσης των βασικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων προτάθηκε να είναι χρονικά ανεξάρτητες από τις υπόλοιπες παρεμβάσεις. Ωστόσο θεωρήθηκαν απαραίτητες για την εύρυθμη λειτουργία του δικτύου, την οδική ασφάλεια και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών και οχημάτων .Επίσης ήταν απαραίτητες και για την επιτυχία των υπόλοιπων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Οι προτάσεις αυτές είναι οι εξής:

- Βελτίωση των πεζοδρομίων και διαβάσεων των πεζών κυρίως κοντά σε ειδικές χρήσεις γης όπως σχολεία, νηπιαγωγεία κλπ.
- Τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης τοπωνυμίων και ειδικών χρήσεων γης
- Εγκατάσταση ηλεκτροφωτισμού σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα
- Αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης και έλεγχος ταχυτήτων σε

συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου

- Διαμόρφωση κόμβων με τοποθέτηση της απαιτούμενης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- Χώροι στάθμευσης για δίκυκλα

2.2.2 Μελέτη βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στο Δ. Θέρμης

Εισαγωγικά

Η “Μελέτη βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στο Δ. Θέρμης” εντασσόταν στο Πρόγραμμα Κυκλοφοριακών Μελετών, το οποίο καταρτίστηκε το 1988 και προωθήθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης (ΟΘ). Υπεύθυνη μελετήτρια της μελέτης ήταν η κ. Μ. Γρηγοριάδου, Πολιτικός Μηχανικός–Συγκοινωνιολόγος. Ο Δήμος Θέρμης μετά το πρόγραμμα Καποδίστριας το 2001, περιλαμβάνει τέσσερα (4) Δ.Δ., εκ των οποίων ένα είναι και το Δ.Δ. Θέρμης για το οποίο έγινε και η κυκλοφοριακή μελέτη.

Αντικείμενο της μελέτης ήταν ο εντοπισμός και η καταγραφή των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δ.Δ. Θέρμης. Ο Δ. Θέρμης βρίσκεται στα νοτιοανατολικά του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) και βορείως της παραθαλάσσιας πεδιάδας όπου είναι χωροθετημένο το αεροδρόμιο “Μακεδονία”. Ο οικισμός αναπτύσσεται στους πρόποδες μιας λοφοσειράς που εκτείνεται από βορειοδυτικά προς νοτιοανατολικά και είναι τμήμα του ορεινού όγκου του Χορτιάτη. Πρόκειται για ένα σχετικά μεγάλο Δήμο της περιαστικής ζώνης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκη με πληθυσμό 16000 κατοίκους. Το Δ.Δ. Θέρμης έχει περίπου 10.000 κατοίκους και περιλαμβάνει τον οικισμό Τριάδι, 1.000 κατοίκους, και μέρος της ευρύτερης περιοχής της Θέρμης που αποτελεί τόπο εγκατάστασης βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων και αποθηκών.

Κυρίως σκοπός της μελέτης ήταν η εύρεση των αιτίων στα οποία οφείλονταν τα κυκλοφοριακά προβλήματα της περιοχής και η διαμόρφωση προτάσεων με τις ενδεδειγμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση του. Οι επεμβάσεις που

προτάθηκαν από την κυκλοφοριακή μελέτη έχουν χαρακτήρα διαχειριστικό. Οι ρυθμίσεις στοχεύουν στη βέλτιστη εκμετάλλευση της υφιστάμενης υποδομής, ώστε με μικρό κόστος και χρόνο εφαρμογής να επιλυθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα τα κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο οικισμός του Δήμου. Τα προβλήματα αυτά ήταν σχετικά με την κυκλοφοριακή ικανότητα και την οδική ασφάλεια στις οδούς και τους κυκλοφοριακούς κόμβους και σχετικά με το θέμα της στάθμευσης και της εξυπηρέτησης της περιοχής μελέτης από τις αστικές συγκοινωνίες.

Η μελέτη για την περιοχή της Θέρμης εκπονήθηκε σε δυο φάσεις. Η Α΄ φάση περιλαμβάνει τη συλλογή και ανάλυση των απαιτούμενων στοιχείων καθώς και παρουσίαση δύο προκαταρκτικών προτάσεων. Η Β΄ φάση περιλαμβάνει την τελική πρόταση για το Δήμο της Θέρμης.

Α΄ φάση - ανάλυση:

Από την εξέταση και ανάλυση όλων των στοιχείων που συλλέχθηκαν για λογαριασμό της μελέτης (πολεοδομικά, μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, ατυχήματα, στάθμευση κλπ), προέκυψαν ορισμένες βασικές επισημάνσεις, που έχουν ως εξής:

- Το οδικό δίκτυο της Θέρμης, σύμφωνα με τη μελέτη είναι ακτινωτό, με κέντρο την πλατεία, στην οποία συμβάλλουν ένδεκα οδοί. Σε γενικές γραμμές οι δρόμοι κρίθηκαν από τους μελετητές καλοί, ασφαλοστρωμένοι και με μικρή ή καθόλου κατά μήκος κλίση, πλην ορισμένων εξαιρέσεων. Κάποιες περιφερειακοί οδοί ήταν χωματόδρομοι ή χαλικοστρωμένες, ενώ υπήρχαν σε εξέλιξη εργολαβίες διαμόρφωσης και διάστρωσης οδών και πεζοδρομίων.
- Ένα από τα βασικά προβλήματα της ακτινωτής μορφής του οδικού δικτύου είναι η μορφή των κόμβων, στο βασικό και δευτερεύον δίκτυο
- Ασάφεια στα κυκλοφοριακά ρεύματα λόγω των μεγάλων ανοιχτών χώρων των διασταυρώσεων.
- Η σύνδεση της περιοχής μελέτης με το ΠΣΘ και το περιαστικό οδικό δίκτυο θεωρήθηκε ότι είναι σε πολύ ικανοποιητικό επίπεδο.

- Σε ορισμένα σημεία του οδικού δικτύου η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση είναι ελλιπής
- Όσον αφορά την πεζοδρόμηση δεν έχουν γίνει ιδιαίτερες κατασκευές διαμόρφωσης πεζοδρόμου (οδόστρωμα, επίπλωση πεζοδρόμου κλπ.)
- Η μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου υπέδειξε την αναγκαιότητα εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης στους βεβαρημένους κόμβους της περιοχής μελέτης.
- Οι συχνότητες των λεωφορειακών αστικών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή ήταν ικανοποιητικές και σε γενικές γραμμές τηρούνταν. Επίσης η κάλυψη της περιοχής είναι αρκετά καλή και τα λεωφορεία που χρησιμοποιούνται είναι καινούργια.
- Στο σύνολο του οικισμού δεν αντιμετωπίζεται πρόβλημα έλλειψη θέσεων στάθμευσης, αντίθετα, στην περιοχή του κέντρου προέκυψε έλλειψη θέσεων, κυρίως λόγω των απαγορεύσεων στάθμευσης στις βασικές οδούς.

B' φάση – πρόταση:

Οι στόχοι των προτάσεων κυκλοφοριακής οργάνωσης της μελέτης για τη Θέρμη είναι:

- Η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, η οποία επιτυγχάνεται με την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδικών τμημάτων και των κυκλοφοριακών κόμβων.
- Η εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο τοπικό δίκτυο για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης.
- Η βελτίωση της εξυπηρέτησης των αστικών συγκοινωνιών
- Η βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης
- Η αναβάθμιση των χώρων κίνησης των πεζών και ατόμων με ειδικές ανάγκες, και
- Η αύξηση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή μελέτης

Οι οριστικές προτάσεις κυκλοφοριακής διαχείρισης βασίζονταν στις προκαταρκτικές προτάσεις της πρώτης φάσης της μελέτης, οι οποίες συμπληρώθηκαν και οριστικοποιήθηκαν μετά από συνεργασία με τον εργοδότη και τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις, σύμφωνα με τη μελέτη, διακρίνονταν σε άμεσα εφαρμόσιμες και σε μακροπρόθεσμες. Οι προτάσεις άμεσης εφαρμογής

απέβλεπαν στη γρήγορη και με χαμηλό σχετικά κόστος αντιμετώπιση επειγόντων κυκλοφοριακών προβλημάτων της περιοχής μελέτης (αύξηση οδικής ασφάλειας, μείωση κυκλοφορίας σε τοπικές οδούς, κλπ.). Οι κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις μακροπρόθεσμου σχεδιασμού στόχευαν στην αναβάθμιση του κέντρου του οικισμού με μεγαλύτερης κλίμακας έργα. Βασικοί στόχοι της πρότασης της μελέτης ήταν επομένως, η πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής μελέτης, η βελτίωση των μετακινήσεων των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες και η αύξηση της οδικής ασφάλειας οχημάτων και πεζών.

Συγκεκριμένα, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που πρότεινε η μελέτη για τη Θέρμη περιλαμβάνουν τις παρακάτω επεμβάσεις:

- Πλήρης πεζοδρόμηση του βασικού οδικού δικτύου
- Μερική πεζοδρόμηση τμημάτων του βασικού οδικού δικτύου
- Διαμόρφωση θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης
- Μονοδρομήσεις οδών πρώτου σταδίου εφαρμογής της μελέτης
- Μονοδρομήσεις οδών τελικής εικόνας
- Πεζοδρομήσεις τοπικών οδών
- Διαμορφώσεις κόμβων
- Ρυθμίσεις του καθεστώτος στάθμευσης
- Μέτρα μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων
- Σήμανση βασικού και τοπικού οδικού δικτύου

Όσον αφορά ειδικότερα στην στάθμευση η μελέτη περιέχει τόσο υπολογισμό της μελλοντικής προσφοράς θέσεων στάθμευσης, λαμβάνοντας υπόψη τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, όσο και εκτίμηση των μελλοντικών αναγκών στάθμευσης στον οικισμό. Προτάθηκαν λοιπόν επεμβάσεις όπως:

- Ρύθμιση του καθεστώτος στάθμευσης παρά την οδό
- Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης για επιβατικά οχήματα και φορτηγά
- Υποχρεωτική πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τις χρήσεις και το εμβαδόν των νεοαναγειρόμενων κτιρίων
- Πρόταση συστήματος ελέγχου και τιμολογιακής πολιτικής στις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης
- Οργάνωση φορέα ο οποίος θα εφαρμόσει το σύστημα διαχείρισης της στάθμευσης,

και μπορεί να είναι είτε δημοτικός είτε ιδιωτικός

Η μελέτη για τη Θέρμης περιλάμβανε, επίσης, ειδικά θέματα εκτός περιοχής μελέτης εξετάζοντας τα κυκλοφοριακά προβλήματα στην κεντρική περιοχή του οικισμού του Τριαδίου και της οδού Θεσσαλονίκης–Θέρμης. Προτάθηκαν λοιπόν, ρυθμίσεις που αφορούν τις δυο αυτές περιοχές, όπως:

- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στον οικισμό Τριαδίου
- Εξυπηρέτηση των παρόδιων χρήσεων της οδού Θεσσαλονίκης - Θέρμης

2.2.3 Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο Δήμο Δεσκάτης

Εισαγωγικά:

Η “Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο Δήμο Δεσκάτης” συντάχθηκε για λογαριασμό του Δήμου Δεσκάτης της επαρχίας Δεσκάτης, Ν. Γρεβενών το 1997, με υπεύθυνο συντονιστή τον κ. Σ.Μπάσμπα, Δρ. Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό. Ο Δήμος Δεσκάτης μετά το πρόγραμμα Καποδίστριας το 2001, περιλαμβάνει πέντε (5) Δ.Δ., εκ των οποίων ένα είναι και το Δ.Δ. Δεσκάτης για το οποίο έγινε και η εν λόγω κυκλοφοριακή μελέτη.

Αντικείμενο της μελέτης ήταν η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στο Δήμο Δεσκάτης, ο οποίος βρίσκεται στο Νομό Γρεβενών. Ο Δήμος Δεσκάτης έχει 5.100 κατοίκους ενώ το Δ.Δ. Δεσκάτης περιλαμβάνει περίπου 5.000 κατοίκους. Το Δ.Δ. Δεσκάτης εκτείνεται βόρεια του εθνικού δρόμου που συνδέει τη Λάρισα με τα Γρεβενά και τη Καλαμπάκα. Η μελέτη συνιστά μια σειρά επεμβάσεων σχετικά χαμηλού κόστους που έχουν οργανωτικό και διαχειριστικό χαρακτήρα. Σκοπός της μελέτης ήταν επομένως, και η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των οχημάτων, η διευκόλυνση των πεζών, η βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης.

Η μελέτη που ολοκληρώθηκε σε μια φάση περιελάμβανε τα εξής:

- Την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και την επισήμανση των υφιστάμενων προβλημάτων της περιοχής μελέτης και
- Τη διαμόρφωση, στον απαιτούμενο βαθμό λεπτομέρειας, των προτάσεων για τις αναγκαίες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

A' φάση - ανάλυση:

Οι βασικές διαπιστώσεις των μελετητών για της κυκλοφορία της περιοχής μελέτης είναι οι εξής:

1. Κυκλοφοριακή θεώρηση

- Όσον αφορά στον εθνικό δρόμο σημειώθηκε ότι η χάραξη του, το πλάτος του, αλλά και το γεγονός ότι διατρέχει την πόλη και διασταυρώνεται με αρκετούς δρόμους της, τον καθιστούν ακατάλληλο να λειτουργήσει ως αρτηρία υπερτοπικής σημασίας.
- Το αστικό οδικό δίκτυο ακολουθεί τον παραδοσιακό πολεοδομικό ιστό και χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα, μικρά πλάτη και έντονες κλίσεις.
- Ορισμένοι δρόμοι δεν έχουν πεζοδρόμια
- Ορισμένοι τοπικοί δρόμοι έχουν μικρά πλάτη (3μ.-6μ.) και προβληματική χάραξη προκειμένου να εξασφαλίσουν πρόσβαση σε περιοχές με μεγάλη κλίση ή σε ιδιοκτησίες στο εσωτερικό οικοδομικών ενοτήτων και συχνά καταλήγουν σε αδιέξοδα
- Η ρύθμιση και η σήμανση του οδικού δικτύου είναι ελλιπής

2. Κίνηση πεζών

- Χαρακτηρισμένοι πεζόδρομοι δεν υπάρχουν άλλοι εκτός από τους διαμορφωμένους στο κέντρο της πόλης.
- Η πεζοδρόμηση της πλατείας και των γύρω δρόμων πραγματοποιήθηκε χωρίς να προηγηθούν οι απαραίτητες κυκλοφοριακές μελέτες με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα στην κίνηση και τη στάθμευση των οχημάτων.
- Η ανυπαρξία πεζοδρομίων κατά μήκος μεγάλου τμήματος του οδικού δικτύου υποχρεώνει τους πεζούς να χρησιμοποιούν το δρόμο για την κίνηση τους. Με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται, τόσο η δική τους κίνηση, όσο και των αυτοκινήτων, ιδιαίτερα στους πολύ στενούς δρόμους.

3. Στάθμευση

- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης δεν υπάρχουν στον οικισμό παρά μόνο δυο θέσεις οι οποίες προέκυψαν μετά την εκτέλεση υδραυλικών και χωματουργικών έργων στην περιοχή.
- Η στάθμευση παρά την οδό χαρακτηρίζεται από αρκετά προβλήματα και σε μεγάλο ποσοστό η στάθμευση είναι παράνομη.

4. Δημόσιες συγκοινωνίες

- Η επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών από τα υπεραστικά λεωφορεία γίνεται στην πλατειά Δημαρχείου
- Στην περιοχή δεν υπάρχει σταθμός λεωφορείων
- Η στάθμη εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού είναι χαμηλή (αραιά δρομολόγια, ελλιπής υποδομή στις στάσεις κλπ.)

B' φάση – πρόταση:

Η Δεσκάτη λόγω της θέσης της και των δραστηριοτήτων που αναπτύσσει ή προβλέπεται να αναπτύξει στο μέλλον, εμφανίζει σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως το έντονο ανάγλυφο του, ο γεωργικός και κτηνοτροφικός χαρακτήρας του και το γεγονός ότι αποτελεί το δεύτερο σε πληθυσμό οικισμό στο Νομό μετά την πόλη των Γρεβενών. Τα χαρακτηριστικά αυτά αποτέλεσαν βασικές παραμέτρους για τη διαμόρφωση των κυκλοφοριακών προτάσεων της μελέτης, που είναι οι εξής:

1. Οργάνωση του οδικού δικτύου

Η οργάνωση του οδικού δικτύου, που προτείνει η μελέτη, περιλαμβάνει μια σειρά από ρυθμίσεις βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα που εκτιμάται ότι μπορούν να υλοποιηθούν στο χρονικό ορίζοντα των ενός έως δυο (1-2) ετών. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι οι εξής:

- διανοίξεις νέων οδικών τμημάτων
- ιεράρχηση του οδικού δικτύου
- θεώρηση του μέτρου των μονοδρομήσεων–προτεινόμενες μονοδρομήσεις
- ρύθμιση σήμανσης κυκλοφορίας
- οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό
- διοχετευτικές διαρρυθμίσεις στους κόμβους

2. Δημόσιες συγκοινωνίες – πληροφορική σήμανση

- Επαναθεώρηση του δικτύου των δημοσίων συγκοινωνιών
- Λειτουργία των TAXI
- Τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης

3. Κυκλοφορία πεζών

- Δημιουργία αμιγών πεζοδρόμων
- Δημιουργία πεζοδρόμων ειδικής διαμόρφωσης
- Δημιουργία δρόμων με προτεραιότητα στην πεζή κυκλοφορία και με ήπια κυκλοφορία διερχόμενων οχημάτων
- Παρατηρήσεις για του άξονες ροής πεζών
- Εξυπηρέτηση της κίνησης ατόμων με ειδικές ανάγκες

4. Οδική ασφάλεια

- Μέτρα περιορισμού της ταχύτητας κίνησης στο οδικό δίκτυο
- Κυκλοφοριακές επεμβάσεις σε κρίσιμους κόμβους της περιοχής μελέτης με την κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
- Μέτρα για την αστυνόμευση του οδικού δικτύου.

Τα έργα και οι παρεμβάσεις που προτείνονται από την πολεοδομική μελέτη εκτιμάται ότι απαιτούν μεγάλο χρονικό ορίζοντα για να ολοκληρωθούν ,της τάξης ακόμα και των 10 ετών. Στα έργα και στις παρεμβάσεις περιλαμβάνονται οι προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης του Δήμου που αφορούν την οικιστική επέκταση του Δήμου, με τις απαραίτητες διανοίξεις δρόμων , τη χωροθέτηση νέων χρήσεων γης όπως πολιτισμού, αθλητισμού, εκπαίδευσης, τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις, τη χωροθέτηση parking κλπ. Η κυκλοφοριακή μελέτη της Δεσκάτης αντιμετώπισε την οικιστική επέκταση του Δήμου και τις προτεινόμενες χρήσεις γης μέσα στο παρακάτω πλαίσιο ενεργειών :

- Η ιεράρχηση και οργάνωση του οδικού δικτύου έγινε με τρόπο τέτοιο ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες από την επικείμενη οικιστική επέκταση.
- Ιεράρχηση προτάθηκε για το οδικό δίκτυο, σε πρωτεύουσες, δευτερεύουσες συλλεκτικές οδούς και τοπικούς δρόμους.
- Από την ιεράρχηση του δικτύου προέκυψαν οι απαραίτητες διατομές των νέων οδικών τμημάτων, επίσης και καθορίστηκε η προτεραιότητα στη λειτουργία του δικτύου. Τα στοιχεία αυτά είναι απαραίτητα για την τοποθέτηση σήμανσης, τη διάρθρωση του δικτύου των λεωφορειακών γραμμών ,την οδική ασφάλεια κλπ.

2.2.4 Έρευνα χαρακτηριστικών και μετακινήσεων στην πόλη του Καρπενησίου

Εισαγωγικά:

Η “Έρευνα χαρακτηριστικών και μετακινήσεων στην πόλη του Καρπενησίου” αποτέλεσε ερευνητικό πρόγραμμα που ανατέθηκε από την Εταιρία Αγροτικής Ανάπτυξης “ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ ΑΕ” στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Α.Π.Θ. το 1992. Υπεύθυνη συντονίστρια του ερευνητικού προγράμματος ήταν η κ. Μ. Πιτσιάβα Λατινιπούλου, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός και Συγκοινωνιολόγος. Ο Δήμος Καρπενησίου μετά το πρόγραμμα Καποδίστριας το 2001, περιλαμβάνει δεκατέσσερα (14) Δ.Δ., εκ των οποίων ένα είναι και το Δ.Δ. Καρπενησίου για το οποίο έγινε και η παρούσα έρευνα - μελέτη.

Το αντικείμενο της έρευνας αυτής ήταν η διερεύνηση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης του Καρπενησίου που είναι αναμφίβολα συνδεδεμένη με τη μορφή και λειτουργία της πόλης. Το Καρπενήσι είναι η πρωτεύουσα του Νομού Ευρυτανίας και βρίσκεται στο κέντρο της ηπειρωτικής Ελλάδας, στην αρχή της οροσειράς της Πίνδου, απομακρυσμένο από τους κύριους κυκλοφοριακούς διαδρόμους της χώρας. Το Καρπενήσι είναι μια μικρή ορεινή πόλη με μικρό αριθμό κατοίκων (7.400) αλλά με μεγάλο αριθμό επισκεπτών λόγω του φυσικού κάλλους της περιοχής και του χιονοδρομικού κέντρου που βρίσκεται στο Δήμο. Στα πλαίσια, του ερευνητικού αυτού προγράμματος έγινε προσπάθεια για μια συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις πολεοδομικές ανάγκες της πόλης, που πρέπει να ικανοποιηθούν από τις αναμενόμενες επεμβάσεις, όσο και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, όπως αυτά προέκυψαν από την έρευνα ‘παρά την οδό’.

Αξιοσημείωτο στη μελέτη για την πόλη του Καρπενησίου είναι ότι, εκτός από τις μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου και των χαρακτηριστικών της στάθμευσης και της οδικής ασφάλειας, συμπεριλαμβάνεται και ειδική έρευνα ‘παρά την οδό’ των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στην πόλη του Καρπενησίου. Η έρευνα αυτή έγινε με τη μέθοδο των ερωτηματολογίων και τα αποτελέσματά της συνέβαλαν σημαντικά στη διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος του Καρπενησίου. Συγκριτικά με τις άλλες μελέτες, μόνο στη μελέτη του Καρπενησίου υπάρχει τέτοιου είδους έρευνα.

Η μελέτη για την πόλη του Καρπενησίου πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις. Η Α΄ φάση περιλαμβάνει την καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης της πόλης καθώς και την παρατήρηση των κυριότερων χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας της και των κυκλοφοριακών προβλημάτων της. Η Β΄ φάση περιλαμβάνει τα αποτελέσματα της έρευνας ‘παρά την οδό’ και την τελική πρόταση για την πόλη του Καρπενησίου.

Α΄ φάση - ανάλυση:

Από την εξέταση και ανάλυση όλων των στοιχείων που συλλέχθηκαν για λογαριασμό της μελέτης (πολεοδομικά, μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, ατυχήματα, στάθμευση κλπ), προέκυψαν ορισμένες βασικές επισημάνσεις, που έχουν ως εξής :

- Η οδική σύνδεση της ευρύτερης περιοχής της πόλης του Καρπενησίου με τα άλλα αστικά κέντρα αποτελεί ίσως το σημαντικότερο κυκλοφοριακό και χωροταξικό πρόβλημα της περιοχής.
- Ανεπαρκής εμφανίζεται η τεχνική υποδομή της ευρύτερης περιοχής της πόλης με την ύπαρξη μεγάλου ποσοστού αδιάνοικτων οδών και δύσβατων χωματόδρομων, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται παράλληλες οδοί χωρίς ενδιάμεσες συνδέσεις για τα οχήματα, παρά μόνο για τους πεζούς με τη βοήθεια σκαλοπατιών.
- Έντονο πρόβλημα στάθμευσης (έλλειψη στάθμευσης) εμφανίζεται στην ‘καρδιά’ τη πόλης, με αισθητή απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και τη μη συνεχή και αποτελεσματική αστυνόμευση για την πιστή εφαρμογή των σχετικών νόμων και κανονισμών.
- Βάση της ανάλυσης των καταγραφέντων ατυχημάτων προέκυψαν 3 άξονες στην περιοχή της πλατείας που αντιμετωπίζουν πρόβλημα και ένα ‘μελανό’ σημείο(1^η χλμ. θέση Καρπενησίου–Λαμίας). Σημαντικά είναι επίσης τα προβλήματα ασφάλειας στους περισσότερους κόμβους τόσο για την κίνηση των οχημάτων όσο και για την κίνηση των πεζών, λόγω της ακατάλληλης γεωμετρίας αυτών, των έντονων κλίσεων και της ελλιπούς σήμανσης.
- Σημαντικοί φόρτοι παρουσιάστηκαν στο κέντρο της πόλης και ειδικά για την περιοχή της πλατείας παρατηρήθηκε η συχνή διέλευση των ίδιων οχημάτων από το ίδιο

σημείο -πράγμα που επιβαρύνει το δίκτυο-και αυτό λόγω της χρήσης του Ι.Χ.Ε.Α. ή και άλλων δίκυκλων από τους κατοίκους της πόλης για μικρού μεγέθους επαναλαμβανόμενες μετακινήσεις εξ' αιτίας των μη ευνοϊκών συνθηκών περπατήματος, λόγω των μεγάλων υψομετρικών διαφορών και των έντονων κλίσεων.

- Όσον αφορά γενικότερα τη σήμανση, αυτή κρίνεται από τους μελετητές αρκετά ικανοποιητική, εκτός από ορισμένα εντοπισμένα σημεία όπου παρατηρούνται σοβαρές ελλείψεις όπως και ελλιπή βοήθεια και καθοδήγηση που αυτή προσφέρει .
- Οι υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές των ΚΤΕΛ δεν εξυπηρετούν τους κατοίκους της πόλης στις ενδοαστικές τους μετακινήσεις ,οι οποίοι αναγκάζονται να χρησιμοποιούν τα οχήματά τους ακόμη και σε περιπτώσεις που θα μπορούσαν να το αποφύγουν.
- Οι έντονες κλίσεις που παρατηρούνται στην έκταση της πόλης δημιουργούν προβλήματα στην μετακίνηση των πεζών και συγκεκριμένα σε ορισμένες κατηγορίες αυτών, όπως ηλικιωμένοι και άτομα με ειδικές ανάγκες.

Β' φάση – πρόταση

Οι προτάσεις που αφορούν την πόλη του Καρπενησίου στόχευαν στη βελτίωση της κυκλοφοριακής κατάστασης, στην βελτίωση της κυκλοφορίας των πεζών ιδίως στο κέντρο της πόλης και στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων της όχλησης, των παρανόμων σταθμευμένων οχημάτων, στη μείωση της οδικής ασφάλειας, της παρενόχλησης των πεζών κλπ. Ο απώτερος στόχος ήταν δηλαδή, η βελτίωση της ποιότητας της ζωής της πόλης του Καρπενησίου με τη λήψη συνδυασμένων μέτρων .

Η υπάρχουσα υποδομή διαπιστώθηκε ότι δεν ήταν επαρκής για να επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι, επομένως τα προτεινόμενα μέτρα θα έπρεπε να διακριθούν τόσο ως προς το χρόνο εφαρμογής τους, όσο και ως προς το μέγεθος των επιπτώσεών τους. Ως προς το χρόνο εφαρμογής τους τα μέτρα που προτείνει η μελέτη διακρίνονται σε μακροπρόθεσμα, που συνήθως είναι η κατασκευή έργων και σε βραχυπρόθεσμα, που είναι συνήθως οργανωτικά μέτρα ή επεμβάσεις χαμηλού κόστους. Από άποψη επιπτώσεων διακρίνονται σε προτάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα και σε προτάσεις τοπικού χαρακτήρα.

Οι προτάσεις έγιναν προσπάθεια να παρατεθούν κατά αντικείμενο, π.χ. στάθμευση, μονοδρομήσεις κ.λ.π. Παρόλα αυτά πολλές φορές οι προτάσεις αφορούσαν περισσότερους από έναν τομείς, οπότε παρατέθηκαν ανεξάρτητα και είναι οι εξής:

1. Μακροπρόθεσμες προτάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα

- Οριστικοποίηση της προμελέτης του οδικού άξονα Καρπενησίου–Αμφιλοχίας
- Διαμόρφωση του δρόμου υπεράνω του διευθετημένου χειμάρρου από τη γέφυρα Νεράιδα έως την οδό Καβάφη
- Κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης στο σημερινό χώρο της λαϊκής αγοράς

2. Βραχυχρόνιες / άμεσες προτάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα

- Απομάκρυνση σταθμού λεωφορείων ΚΤΕΛ / μετατροπή του σε χώρο στάθμευσης
- Δρομολόγηση mini-buses
- Κυκλοφοριακή αναδιάρθρωση και περιβαλλοντική αναβάθμιση του κέντρου της πόλης του Καρπενησίου
- Διευθέτηση κρίσιμων κόμβων

3. Προτάσεις τοπικού χαρακτήρα

- Διανοιξίξεις δρόμων
- Μονοδρομήσεις

4. Προτεινόμενη πολιτική στάθμευσης

- Προτεινόμενες ρυθμίσεις για τη βελτίωση της στάθμευσης
- Κάρτα στάθμευσης κατοίκου

5. Σήμανση

Στη β' φάση της μελέτης περιγράφηκαν επίσης, με συντομία, οι μελέτες εφαρμογής που απαιτούνται για την επιτυχή ολοκλήρωση των έργων όπως, μελέτη σκοπιμότητας και τρόπου χρηματοδότησης καθώς και βασικών γενικών χαρακτηριστικών του υπόγειου χώρου στάθμευσης και εμπορικού κέντρου στο χώρο της σημερινής λαϊκής αγοράς, μελέτες εφαρμογής για κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, μελέτη εφαρμογής πεζοδρομήσεων, μελέτη για την απόκτηση και δρομολόγηση των mini-buses και μελέτη διοχετευτικής διαρρύθμισης κόμβων.

2.3 Σύγκριση των μελετών

Η σύγκριση των μελετών έχει ως κύριο σκοπό να διακρίνουμε τις ομοιότητες και τις διαφορές των παραπάνω τεσσάρων κυκλοφοριακών μελετών και κυρίως να δούμε ποια είναι τα κυκλοφοριακά προβλήματα που έρχονται σε προτεραιότητα καθώς και με ποιες πρακτικές επιλύονται αυτά, για τις πόλεις αυτού του συγκεκριμένου μεγέθους.

Για τη σύγκριση των μελετών των τεσσάρων Δήμων ορίστηκαν κάποια κριτήρια τα οποία είναι τα εξής:

- Είδος μελέτης–Κεφάλαια–Φάσεις εκτέλεσης. Το είδος, τα κεφάλαια και οι φάσεις εκτέλεσης μιας μελέτης είναι ορισμένα από κύρια χαρακτηριστικά αυτής. Σημαντικό είναι να γνωρίζουμε σε ποια κατηγορία μελετών ανήκει η μελέτη που εξετάζουμε, τα κεφάλαια, τα παραρτήματα ή τους χάρτες που μπορεί να περιλαμβάνει, καθώς, και το χρόνο εκτέλεσης της. Τα τρία αυτά στοιχεία διαφοροποιούνται από μελέτη σε μελέτη, γι' αυτό και τα εξετάζουμε λεπτομερώς παρακάτω.
- Αντικείμενο της μελέτης. Σημαντικό για κάθε μελέτη είναι να γνωρίζουμε σε ποιά περιοχή εφαρμόζεται, τι προβλήματα εντοπίζει και με ποιόν τρόπο τα διαχειρίζεται. Το αντικείμενο μιας μελέτης διαφέρει από περίπτωση σε περίπτωση και εξαρτάται τόσο από την οξύτητα των προβλημάτων που έρχεται να επιλύσει, όσο και από το πληθυσμιακό μέγεθος, τη θέση και άλλα σημαντικά χαρακτηριστικά της υπό μελέτη περιοχής.
- Προβληματική αειφορίας. Η προβληματική της αειφορίας είναι ένας ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας, ο οποίος θα πρέπει να συνυπολογίζεται σε κάθε μελέτη. Η προστασία του περιβάλλοντος σε συνδυασμό με τα προτεινόμενα μέτρα των μελετών αποτελούν απαραίτητο στοιχείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη της υπό μελέτη περιοχής. Η παράμετρος αυτή, εξετάζεται ξεχωριστά, σε κάθε μια από τις παραπάνω μελέτες.
- Κατηγοριοποίηση των προτάσεων. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις των μελετών διαφοροποιούνται από περίπτωση σε περίπτωση ανάλογα με τον τρόπο διαχείρισης των προβλημάτων, το χρόνο εφαρμογής τους και τις επιπτώσεις τους. Με βάση αυτό το κριτήριο μπορούμε να διακρίνουμε τα χαρακτηριστικά των επεμβάσεων που προτείνονται συνήθως για τις πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις.

- Εμπλεκόμενες Αρχές. Για την εκτέλεση και εφαρμογή μιας μελέτης εμπλέκονται πάντα και κάποιες Αρχές. Θέτοντας αυτό το κριτήριο, θέλουμε να διαπιστώσουμε ποιες είναι οι Αρχές που συνήθως εμπλέκονται στην διαχείριση των προβλημάτων των μικρών πόλεων-κωμοπόλεων.

2.3.1 Είδος μελετών – Κεφάλαια – Φάσεις εκτέλεσης

Σημαντικό για κάθε μελέτη είναι να γνωρίζουμε το είδος της (σε ποια κατηγορία ανήκει, τι προβλήματα αντιμετωπίζει, με ποιους τρόπους τα επιλύει), την οργάνωση των περιεχομένων της (κεφάλαια, παραρτήματα, χάρτες), καθώς και τις φάσεις εκτέλεσης της (μια φάση, Α και Β φάση ή και περισσότερες φάσεις). Έτσι λοιπόν, αναλυτικότερα έχουμε:

Δήμος Λαγκαδά:

Η κυκλοφοριακή μελέτη του Λαγκαδά επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση των βραχυπρόθεσμων κυρίως προβλημάτων της περιοχής και προτείνει επεμβάσεις ρυθμιστικού χαρακτήρα χαμηλού κόστους. Φορέας ανάθεσης της κυκλοφοριακής μελέτης είναι ο ίδιος ο Δ. Λαγκαδά.

Η μελέτη εκτελείται σε δυο φάσεις. Η Α' φάση αφορά στην ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και η Β' φάση στην διατύπωση προτάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Η Α' φάση-Ανάλυση περιλαμβάνει οκτώ (8) κεφάλαια (Εισαγωγή, Πολεοδομική θεώρηση, Κυκλοφοριακή θεώρηση, Στάθμευση, Κίνηση των πεζών, Δημόσιες συγκοινωνίες, οδικά ατυχήματα και επιμέτρηση-προϋπολογισμός) καθώς και χάρτες που παρουσιάζουν την υφιστάμενη κατάσταση σε σχέση με τους παραπάνω τομείς.

Η Β' φάση-Πρόταση περιλαμβάνει πέντε (5) κεφάλαια (Εισαγωγή, Βραχυπρόθεσμες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, Ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και προτάσεις πολεοδομικής μελέτης, Προτάσεις ολοκλήρωσης βασικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και Συμπεράσματα), παράρτημα (διαστασιολόγηση αστικών οδών και θέσεων στάθμευσης) καθώς και χάρτες που αποτυπώνουν τις προτάσεις της μελέτης.

Δήμος Θέρμης:

Η κυκλοφοριακή μελέτη της Θέρμης επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση βραχυπρόθεσμων προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης με βάση τη διαχείριση

της υπάρχουσας υποδομής με χαμηλές σχετικά δαπάνες και χωρίς κατασκευή σημαντικών νέων κυκλοφοριακών έργων. Φορέας ανάθεσης της μελέτης είναι ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης.

Η μελέτη του Δ. Θέρμης εκτελείται και αυτή σε δυο φάσεις (Α' και Β'), της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης και της πρότασης.

Η Α' φάση-Ανάλυση περιέχει οκτώ (8) κεφάλαια (Εισαγωγή, Οδικό δίκτυο, κυκλοφοριακοί φόρτοι, Πολεοδομική θεώρηση, Δημόσιες συγκοινωνίες, Στάθμευση, τροχαία ατυχήματα και Προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων), παράρτημα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών φόρτων καθώς και χάρτες με την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής σε σχέση με του παραπάνω τομείς.

Η Β' φάση-Πρόταση περιέχει έξη (6) κεφάλαια (Εισαγωγή, Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, Προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης, Στάθμευση, Ειδικά θέματα εκτός περιοχής μελέτης και Προγραμματισμός εφαρμογής μελέτης) και χάρτες με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης της μελέτης.

Δ. Δεσκάτης:

Η κυκλοφοριακή της Δεσκάτης ολοκληρώνεται σε μια φάση και περιλαμβάνει βραχυπρόθεσμες διαχειριστικές προτάσεις χαμηλού κόστους.

Η τεχνική έκθεση της κυκλοφοριακής μελέτης περιλαμβάνει οκτώ (8) κεφάλαια (Εισαγωγή, Οργάνωση οδικού δικτύου, Δημόσιες συγκοινωνίες- πληροφοριακή σήμανση, Κυκλοφορία πεζών, Οδική ασφάλεια, Κυκλοφορία και περιβάλλον, Οργάνωση της στάθμευσης εκτός οδού και Συμπεράσματα) και συμπληρώνεται από δύο (2) χάρτες που συνοδεύουν τη μελέτη και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της.

Δ. Καρπενησίου:

Η μελέτη για την πόλη του Καρπενησίου που αποτελεί ερευνητικό πρόγραμμα παρουσιάζει μια συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση για την πόλη του Καρπενησίου και προτείνει τόσο βραχυπρόθεσμες όσο και μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις. Το ερευνητικό αυτό πρόγραμμα ολοκληρώνεται σε δύο φάσεις Α' φάση-Ανάλυση και Β' φάση-Πρόταση.

Η Α' φάση-Ανάλυση περιλαμβάνει επτά (7) κεφάλαια (Εισαγωγή, Πολεοδομική θεώρηση, Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, Στάθμευση, Οδική ασφάλεια, Ερευνά

“παρά την οδό” των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στην πόλη του Καρπενησίου και κυκλοφοριακή Θεώρηση) και συνοδεύεται από τους απαραίτητους χάρτες που βοηθούν στην ανάλυση της περιοχής σε σχέση με το κυκλοφοριακό της ζήτημα.

Η Β' φάση-Πρόταση περιέχει πέντε (5) κεφάλαια (Εισαγωγή, Αποτελέσματα της έρευνας “παρά την οδό” των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων της πόλης του Καρπενησίου, Συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση, Προτάσεις και Προτεινόμενες ενέργειες για την αξιοποίηση του ερευνητικού έργου) καθώς και του απαραίτητους χάρτες που αποτυπώνουν τις επεμβάσεις των προτάσεων της μελέτης.

Συμπερασματικά, οι τέσσερις μελέτες που παραθέσαμε έχουν αρκετά κοινά χαρακτηριστικά μεταξύ τους αλλά και κάποια στοιχεία που τις κάνουν να διαφέρουν, αναλυτικότερα:

- Όσον αφορά στο φορέα ανάθεσης της μελέτης αυτός μπορεί να είναι είτε ο Δήμος της εκάστοτε περιοχής μελέτης ή κάποιος Δημόσιος οργανισμός π.χ. για το Δ. Θέρμης, φορέας ανάθεσης είναι ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης.
- Η πλειοψηφία των μελετών που εξετάσαμε ανήκουν στη δεύτερη κατηγορία κυκλοφοριακών μελετών που έχει ορίσει η Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Οδικής Ασφάλειας. Οι μελέτες αυτής της κατηγορίας αφορούν την κυκλοφοριακή οργάνωση και στάθμευση και επικεντρώνονται στην αντιμετώπιση των βραχυπρόθεσμων προβλημάτων των Ελληνικών πόλεων, κυρίως μικρών πόλεων-κωμοπόλεων. Όμως, η μελέτη για το Δ. Καρπενησίου θα μπορούσε να ενταχθεί στην πρώτη κατηγορία μελετών, που αποτελούν μια προσπάθεια συνολικής αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών προβλημάτων στις Ελληνικές πόλεις, τόσο από την άποψη των μακροπρόθεσμων έργων υποδομής, όσο και από την άποψη των βραχυπρόθεσμων ρυθμιστικών μέτρων (Γ. Θεοφίλης και Κ. Σκιαδόπουλος, 1992 : 153-6). Η πόλη του Καρπενησίου, αν και θεωρείται μικρή ως προς το πληθυσμιακό της μέγεθος 7.300 κάτοικοι, εντούτοις, τόσο η θέση (έδρα του Ν. Ευρυτανίας), όσο και οι προοπτικές ανάπτυξης της, καθιστούν αναγκαία μια συνολική αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών της προβλημάτων.
- Σε ότι αφορά τη διάρθρωση των κεφαλαίων παρατηρείται ότι αρκετά από αυτά είναι κοινά και τις τέσσερις μελέτες π.χ. πολεοδομική θεώρηση, κυκλοφοριακή

θεώρηση, οδική ασφάλεια, στάθμευση κλπ. Βέβαια, εντοπίζονται και κάποια κεφάλαια, το αντικείμενο των οποίων αναφέρεται σε μια μόνο μελέτη. Έτσι στην κυκλοφοριακή μελέτη για την πόλη της Θέρμης υπάρχει κεφάλαιο που αφορά σε ειδικά θέματα εκτός περιοχής μελέτης και κεφάλαιο που περιλαμβάνει τον προγραμματισμό εφαρμογής της μελέτης. Επιπλέον, στη μελέτη για την πόλη του Καρπενησίου παρουσιάζεται έρευνα “παρά την οδό” των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στην πόλη, έρευνα που δεν εντοπίζεται σε άλλη μελέτη. Είναι γεγονός ότι η μελέτη του Καρπενησίου είναι ένα ερευνητικό πρόγραμμα και η διερεύνηση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης βασίστηκε σε μια σειρά καταγραφών και κυκλοφοριακών μετρήσεων που ως στόχο είχαν τη συλλογή απαραίτητων πρωτογενών στοιχείων.

- Τέλος, οι περισσότερες μελέτες ολοκληρώθηκαν σε δυο φάσεις Α'-Ανάλυση και Β'-Πρόταση με εξαίρεση τη μελέτη της Δεσκάτης που ολοκληρώθηκε σε μια.

2.3.2 Αντικείμενο της μελέτης

Το αντικείμενο της κάθε μελέτης διαφέρει από περίπτωση σε περίπτωση και εξαρτάται τόσο από την οξύτητα των κυκλοφοριακών προβλημάτων που έρχεται να επιλύσει η κάθε μελέτη, όσο και από το πληθυσμιακό μέγεθος, τη θέση και άλλα σημαντικά χαρακτηριστικά της υπό μελέτη περιοχής. Για να εξετάσουμε και να συγκρίνουμε τις παραπάνω μελέτες με βάση το αντικείμενο τους, αναφέρουμε συνοπτικά με τι ασχολήθηκε η κάθε μια ξεχωριστά.

Μελέτη κυκλοφορικών ρυθμίσεων στο Δήμο Λαγκαδά

Αντικείμενο της μελέτης του Λαγκαδά, ήταν η κυκλοφοριακή οργάνωση του οικισμού του Λαγκαδά, με μια σειρά επεμβάσεων ρυθμιστικού χαρακτήρα και οργανωτικού χαρακτήρα που έχουν όμως χαμηλό κόστος εφαρμογής. Οι ρυθμίσεις αυτές απέβλεπαν στην αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας και της ασφάλειας κίνησης στους κύριους οδικούς άξονες, στη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών με πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις και στην αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών.

Η αναγκαιότητα της μελέτης προέκυψε λόγω των προβλημάτων που παρουσιαζόταν στην υφιστάμενη κατάσταση, αναφορικά με την ασφαλή και ομαλή

κίνηση των οχημάτων και πεζών, όσο και με την ικανοποίηση της ζήτησης για στάθμευση στο εμπορικό κέντρο της πόλης.

Επομένως οι στόχοι που τέθηκαν στη μελέτη είναι η εκτίμηση των προβλημάτων προσπελασιμότητας των υφιστάμενων χρήσεων γης, η διαμόρφωση προτάσεων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων ρυθμίσεων οργάνωσης τη κυκλοφορίας και η διαμόρφωση ολοκληρωμένου σχεδίου στάθμευσης για το εμπορικό κέντρο.

Μελέτη βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στο Δ. Θέρμης

Αντικείμενο της μελέτης ήταν ο εντοπισμός και η καταγραφή των κυκλοφοριακών προβλημάτων της περιοχής μελέτης καθώς και η εύρεση των αιτιών στα οποία οφείλονται η διαμόρφωση προτάσεων με τις ενδεδειγμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση τους. Οι προτάσεις είχαν διαχειριστικό χαρακτήρα, δηλαδή δεν περιλάμβαναν σημαντικά έργα υποδομής, με στόχο έναν μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Αντίθετα, οι ρυθμίσεις που προτάθηκαν στόχευαν στη βέλτιστη εκμετάλλευση της υφιστάμενης υποδομής, ώστε με μικρό κόστος και χρόνο εφαρμογής να επιλυθούν βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα τα κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει η Θέρμη. Τα προβλήματα αυτά ήταν σχετικά με την κυκλοφοριακή ικανότητα και την οδική ασφάλεια στις οδούς και τους κυκλοφοριακούς κόμβους, το θέμα της στάθμευσης και της εξυπηρέτησης της περιοχής μελέτης από τις αστικές συγκοινωνίες.

Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο Δήμο Δεσκάτης

Αντικείμενο της μελέτης αυτής, ήταν η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στον οικισμό της Δεσκάτης με μια σειρά επεμβάσεων σχετικά χαμηλού κόστους που είχαν οργανωτικό και διαχειριστικό χαρακτήρα. Οι ρυθμίσεις αυτές απέβλεπαν στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των οχημάτων, στη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και αξόνων ροής πεζών και στη βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης παρά την οδό αλλά και σε χώρους εκτός οδού.

Έρευνα χαρακτηριστικών και μετακινήσεων στην πόλη του Καρπενησίου

Το αντικείμενο της έρευνας-μελέτης ήταν η διερεύνηση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης του Καρπενησίου που ήταν αναμφίβολα συνδεδεμένο με τη μορφή και λειτουργία της πόλης. Στα πλαίσια, του ερευνητικού αυτού προγράμματος

έγινε προσπάθεια για μια συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις πολεοδομικές ανάγκες της πόλης, που πρέπει να ικανοποιηθούν από τις αναμενόμενες επεμβάσεις, όσο και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, όπως αυτά προκύπτουν από την έρευνα 'παρά την οδό'. Έτσι λοιπόν προτάθηκαν βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επεμβάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα που αφορούν στο σύνολο του Δήμου, αλλά και βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα που αφορούν στην πόλη του Καρπενησίου(στάθμευση, σήμανση).

Οι παραπάνω μελέτες αφορούν σε Ελληνικές πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις που το πληθυσμιακό τους μέγεθος κυμαίνεται από 2.000-10.000 κατοίκους. Εντούτοις, το περιεχόμενο τους διαφοροποιείται για κάποιους λόγους.

Συγκεκριμένα, στις τρεις πρώτες μελέτες, του Λαγκαδά, της Θέρμης και της Δεσκάτης παρατηρείται ότι οι αυτές έχουν αρκετά κοινά χαρακτηριστικά ως προς τη διαχείριση των κυκλοφοριακών προβλημάτων και αυτό όχι τυχαία, αφού ανήκουν στη δεύτερη κατηγορία κυκλοφοριακών μελετών που έχει ορίσει, όπως αναφέραμε και παραπάνω, η Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Οδικής Ασφάλειας.

Αυτές οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις έχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά:

- Δεν αντιμετωπίζουν πολύ έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα όπως οι μεγαλύτερες πόλεις
- Δεν υπάρχει απαίτηση για πρόβλεψη σημαντικών μελλοντικών συγκοινωνιακών έργων λόγω μικρής σημασίας της πόλης ή μικρής προοπτικής ανάπτυξης της.
- Τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα αφορούν κυρίως στην κυκλοφοριακή τους οργάνωση και τη στάθμευση
- Προτείνονται βραχυπρόθεσμες κυκλοφοριακές επεμβάσεις ρυθμιστικού χαρακτήρα.
- Προτιμάται η διαχείριση της υπάρχουσας υποδομής με χαμηλές σχετικές δαπάνες και χωρίς την κατασκευή νέων συγκοινωνιακών έργων.
- Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην κυκλοφοριακή οργάνωση και αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης.
- Δίνεται έμφαση τόσο στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, όσο και στην προστασία του περιβάλλοντος.
- Δεν γίνεται λόγος για αστική δημόσια συγκοινωνία στο Λαγκαδά και στη Δεσκάτη.

Στη Θέρμη υπάρχουν αστικές λεωφορειακές γραμμές αφού ανήκει στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ).

Όσον αφορά στην πόλη του Καρπενησίου, αν και είναι μια μικρή πόλη, η θέση της και η σημασία αυτής ως έδρα του Ν. Ευρυτανίας κατέστησαν αναγκαία τη συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση της. Έτσι λοιπόν, γίνεται λόγος στη μελέτη για την κατασκευή ή ολοκλήρωση βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων έργων υποδομής π.χ. οριστικοποίηση της προμελέτης του οδικού άξονα Καρπενησίου–Αμφιλοχίας, κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης στο σημερινό χώρο της λαϊκής αγοράς, που θα συμβάλλουν σημαντικά τόσο στην σύνδεση της πόλης με το ευρύτερο χώρο, όσο και στην ανάπτυξή της.

Επίσης γίνεται λόγος για την κυκλοφοριακή οργάνωση στο εσωτερικό της πόλης με προτάσεις ρυθμιστικού χαρακτήρα (μονοδρομήσεις, ρυθμίσεις για τη βελτίωση της στάθμευσης), όμως ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην κυκλοφοριακή διευθέτηση και αποσυμφόρηση της περιοχής του κέντρου που πλήττεται από τη συγκέντρωση οχημάτων και πεζών και κάνουν δύσκολη τη διέλευσή τους. Η εξυγίανση του κέντρου της πόλης αποτελεί τομέα επέμβασης και στις υπόλοιπες μελέτες, γεγονός που αποδεικνύει πως στις πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις, η κεντρική περιοχή συγκεντρώνει την περισσότερη κίνηση και χρήζει άμεσης επέμβασης.

Τέλος, στην μελέτη για την πόλη του Καρπενησίου επισημαίνεται η αναγκαιότητα δρομολόγησης αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς (mini buses) για την εξασφάλιση επικοινωνίας μέσα στην πόλη αλλά και στον ευρύτερο χώρο(χιονοδρομικό κέντρο). Τέτοιου είδους επέμβαση δεν συναντάμε για τις άλλες πόλεις (Λαγκαδά, Δεσκάτη) γιατί ίσως η σημασία τους και μικρές προοπτικές ανάπτυξης τους δεν καθιστούν αναγκαία την ύπαρξη αστικών γραμμών.

2.3.3 Προβληματική αειφορίας

Τις τρεις τελευταίες δεκαετίες μια σειρά από γεγονότα που συνέβησαν στον πλανήτη και είχαν σαν αποτέλεσμα μεγάλης έκτασης περιβαλλοντικές καταστροφές οδήγησαν στην ανάγκη άμεσης προστασίας του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων. Έτσι άρχισε να γεννιέται σταδιακά η έννοια της αειφορίας.

Η αειφορία στις μεταφορές αποτελεί την παράμετρο εκείνη της παγκόσμιας αειφορίας που οι πόλεις θα πρέπει να δείξουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον. Οι επιπτώσεις της κυκλοφορίας και των μεταφορών στο αστικό περιβάλλον, με τις σημερινές συνθήκες απειλούν άμεσα την ανθρώπινη υγεία τη γενικότερη κοινωνική ζωή αλλά και την αισθητική του χώρου. Έτσι λοιπόν, η προβληματική της αειφορίας πρέπει να είναι αναπόσπαστο κομμάτι των ερευνητών και των μελετητών.

Σε διεθνές επίπεδο, η προβληματική της αειφορίας εισάγεται για πρώτη φορά με την περίφημη έκθεση της επιτροπής του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) για το περιβάλλον και την ανάπτυξη το 1987 (Χ. Κοκκώσης, Ηλ. Μπεριάτος και Απ. Παρπαίρης, 2004). Εντούτοις, η αειφορία αποτελεί πολιτική και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), μέλος της οποίας είναι και η χώρα μας. Συγκεκριμένα η αειφορία των μεταφορών αντικατοπτρίζεται στα βασικότερα κείμενα της Ε.Ε. Έτσι, τόσο η Πράσινη Βίβλος του 1996 “Το δίκτυο των πολιτών” που πρότεινε τρόπους ανάπτυξης και υιοθέτησης μέσω μαζικής μεταφοράς για τις αστικές μετακινήσεις, όσο και η νέα Πράσινη Βίβλος για “Καθαρές Αστικές Μεταφορές” κινούνται προς τη επίτευξη των στόχων που έχει θέσει η Ε.Ε. για αποτελεσματικά, προσβάσιμα και ανταγωνιστικά μεταφορικά συστήματα με υψηλό επίπεδο ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Εκτός όμως από την έκδοση βιβλίων η Ε.Ε. έχει προχωρήσει σε μια σειρά από πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση της αειφόρου πολιτικής των μεταφορών. Κυριότερες από αυτές είναι το ELTIS, Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Πληροφοριών για τις Τοπικές Μεταφορές και το EPOMM, Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τη Διαχείριση της Κινητικότητας (Δικτυακός Τόπος: www.europa.eu.int)

Στις τέσσερις μελέτες μας, η προβληματική της προστασίας του περιβάλλοντος και της βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων αποτελεί κύριο μέλημα των μελετητών. Τα μέτρα και οι επεμβάσεις που προτείνονται από τις μελέτες είχαν ως στόχο την περιβαλλοντική αναβάθμιση της κάθε περιοχής. Συγκεκριμένα:

Δήμος Λαγκαδά:

Η κυκλοφοριακή μελέτη συγκεκριμενοποιεί με τις προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης που δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη δημιουργία υπαίθριων χώρων άνετης κίνησης και συγκέντρωσης πεζών όπως είναι οι πεζόδρομοι και οι άξονες ροής πεζών. Βασικός όμως, στόχος της μελέτης είναι για τις περιοχές υψηλής ζήτησης μετακινήσεων, όπως

το κέντρο, να απομακρύνεται κατά το δυνατό η διαμπερής κυκλοφορία από το εσωτερικό τους και να διοχετεύεται στο περιμετρικό οδικό δίκτυο. Με αυτού του είδους τις επεμβάσεις επιτυγχάνεται η μείωση των ρύπων και του θορύβου στο εσωτερικό της πόλης και ταυτόχρονα η βελτίωση του αστικού τοπίου.

Δήμος Θέρμης:

Παρόμοιες ενέργειες με το Λαγκαδά, γίνονται και στη Θέρμη, για την προστασία του περιβάλλοντος. Η δημιουργία πεζοδρόμων, η διοχέτευση της κίνησης στο περιμετρικό δίκτυο καθώς και η απαγόρευση της κυκλοφορίας των μεγάλων φορτηγών μέσα στον οικισμό είναι επεμβάσεις που βοηθούν στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου και της οπτικής όχλησης με αποτέλεσμα να βελτιώνεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Τέλος, προτείνονται και μέτρα μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων για την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων(διαγραμμίσεις οδών, σαμαράκια).

Δήμο Δεσκάτης:

Στην μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τη Δεσκάτη περιλαμβάνεται ειδικό κεφάλαιο που αφορά στην κυκλοφορία και το περιβάλλον. Έτσι γίνεται μια έμμεση προσπάθεια αντιμετώπισης προβλημάτων που σχετίζονται με το περιβάλλον και αφορούν στο θέμα των τροχαίων ατυχημάτων που αντιμετωπίζεται μέσω της βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας και στο θέμα των καθυστερήσεων των πεζών που αντιμετωπίζεται με τη βελτίωση της στάθμης εξυπηρέτησης της πεζής κυκλοφορίας μέσω πεζοδρομήσεων, το διαχωρισμό της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων.

Τα υπόλοιπα θέματα όπως είναι ο κυκλοφοριακός θόρυβος, η ρύπανση της ατμόσφαιρας από την κυκλοφορία και η οπτική και αισθητική όχληση αντιμετωπίστηκαν έμμεσα με τις προτάσεις για την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας και της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από τις ζώνες κατοικίας, τους χώρους αναψυχής και τις ειδικές χρήσεις γης.

Δήμος Καρπενησίου:

Η περιβαλλοντική αναβάθμιση του κέντρου της πόλης του Καρπενησίου είναι βασικός στόχος της μελέτης. Η αναβάθμιση του κέντρου είναι αποτέλεσμα, τόσο της κατασκευής δύο δρόμων, της παρακαμπτηρίου και του δρόμου κατά μήκος του

χειμάρρου, όσο και των μέτρων που αφορούν στο κέντρο αυτό καθεαυτό. Τα μέτρα αυτά ανήκουν στις εξής κατηγορίες: πεζοδρομήσεις/διαπλατύνσεις οδών, μονοδρομήσεις, πολιτική στάθμευσης.

Συμπερασματικά, και οι τέσσερις μελέτες θέτουν την προβληματική της αιμοφορίας και την αντιμετωπίζουν έμμεσα με την δημιουργία παρακαμπτηρίων, τη δημιουργία χώρων κίνησης πεζών καθώς και με άλλα μέτρα για την αποφυγή του θορύβου και της οπτικής όχλησης. Κοινός στόχος και των τεσσάρων μελετών είναι η περιβαλλοντική αναβάθμιση της κάθε περιοχής ξεχωριστά, με ιδιαίτερη έμφαση στο κέντρο όπου παρατηρείται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

2.3.4 Κατηγοριοποίηση προτάσεων

A. Διαχειριστικές προτάσεις – Προτάσεις για κατασκευή νέων υποδομών

Ένας πρώτος τρόπος κατηγοριοποίησης των προτάσεων των μελετών είναι σε αυτές που έχουν ρυθμιστικό χαρακτήρα για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης και σε αυτές που αφορούν στην κατασκευή νέων έργων έτσι ώστε να διευθετηθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Η πλειοψηφία των προτάσεων, και για τις τέσσερις μελέτες, έχουν διαχειριστικό χαρακτήρα, όμως, στη μελέτη για την πόλη του Καρπενησίου υπάρχουν και προτάσεις που αναφέρονται στην κατασκευή νέων υποδομών, π.χ. οριστικοποίηση προμελέτης για την κατασκευή του οδικού άξονα Καρπενησίου-Αμφιλοχίας, κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης, απομάκρυνση του σταθμού των ΚΤΕΛ και μετατροπή του σε χώρο στάθμευσης.

B. Βραχυπρόθεσμες προτάσεις – Μακροπρόθεσμες προτάσεις

Ένας άλλος τρόπος κατηγοριοποίησης των προτάσεων είναι με βάση το χρόνο εφαρμογής τους. Έτσι διακρίνουμε τις προτάσεις που μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα (βραχυπρόθεσμες) και αυτές που θέλουν κάποιο βάθος χρόνου για να πραγματοποιηθούν (μακροπρόθεσμες).

Η πλειοψηφία των προτάσεων, και για τις τέσσερις μελέτες, είναι βραχυπρόθεσμες.

Ωστόσο, υπάρχουν μακροπρόθεσμες προτάσεις τόσο στη μελέτη του Λαγκαδά

και αφορούν στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε μακροπρόθεσμο επίπεδο συναρτήσει των προτάσεων της υπάρχουσας κυκλοφοριακής μελέτης, όσο και στη μελέτη του Καρπενησίου όπου εντοπίζουμε μακροπρόθεσμες προτάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα όπως, οριστικοποίηση της προμελέτης του οδικού άξονα Καρπενησίου–Αμφιλοχίας, διαμόρφωση του δρόμου υπεράνω του διευθετημένου χειμάρρου από τη γέφυρα Νεράιδα έως την οδό Καβάφη.

Είναι γεγονός ότι, στις μελέτες που εξετάσαμε δεν έχουν προταθεί μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις. Ο χρόνος εφαρμογής αυτών των προτάσεων είναι μεγαλύτερος από το χρόνο εφαρμογής των βραχυπρόθεσμων προτάσεων και μικρότερος από αυτό των μακροπρόθεσμων προτάσεων.

Γ. Προτάσεις τοπικού χαρακτήρα – Προτάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα

Ένας τρίτος τρόπος κατηγοριοποίησης των προτάσεων είναι με βάση τις επιπτώσεις τους. Έτσι διακρίνουμε τις προτάσεις που οι επιπτώσεις τους αφορούν μόνο την περιοχή μελέτης και τις προτάσεις εκείνες που αφορούν την ευρύτερη περιοχή.

Στις περισσότερες προτάσεις των μελετών οι επιπτώσεις αφορούν την περιοχή μελέτης.

Όμως υπάρχουν και περιπτώσεις όπου οι προτάσεις αφορούν την ευρύτερη περιοχή. Στη μελέτη της Θέρμης διακρίνουμε ρυθμίσεις που αφορούν τόσο στο γειτονικό οικισμό Τριάδι, όσο και στην οδό Θεσσαλονίκης-Θέρμης. Επιπλέον, στη μελέτη για την πόλη του Καρπενησίου υπάρχουν μακροπρόθεσμες προτάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα και βραχυπρόθεσμες προτάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα.

Οι τρεις αυτές κατηγορίες προτάσεων έχουν να κάνουν με τον τρόπο διαχείρισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων, το χρόνο εφαρμογής τους και τις επιπτώσεις τους. Σίγουρα θα μπορούσαμε να διακρίνουμε και άλλους τρόπους κατηγοριοποίησης, ωστόσο θεωρούμε πως αυτοί είναι οι κυριότεροι.

2.3.5 Εμπλεκόμενες αρχές

Στην κυκλοφοριακή μελέτη του Λαγκαδά μοναδική εμπλεκόμενη αρχή ήταν ο Δήμος Λαγκαδά, για λογαριασμό του οποίου συντάχθηκε και η μελέτη. Η Δημοτική

αρχή ανέλαβε την εποπτεία της μελέτης και την υποχρέωση εξασφάλισης των απαραίτητων χρηματικών πιστώσεων.

Στην κυκλοφοριακή μελέτη της Θερμής εμπλεκόμενη αρχή ήταν τόσο ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, ο οποίος ήταν και ο φορέας ανάθεσης της μελέτης, όσο και ο Δήμος Θέρμης που ήταν ο άμεσα ενδιαφερόμενος.

Στην κυκλοφοριακή μελέτη της Δεσκάτης εμπλεκόμενη αρχή ήταν ο Δήμος Δεσκάτης. Οι ενέργειες που ακολούθησαν για τη πραγματοποίηση των προτεινόμενων μέτρων απαιτούσαν την συνεργασία του Δήμου και τη βοήθεια των Τεχνικών Υπηρεσιών του.

Τέλος, στο ερευνητικό πρόγραμμα- κυκλοφοριακή μελέτη του Καρπενησίου, εμπλεκόμενες αρχές ήταν τόσο η αναπτυξιακή ΕΥΡΥΤΑΝΙΑ Α.Ε., που ήταν και ο φορέας ανάθεσης της μελέτης, όσο και η Δημοτική αρχή της πόλης. Η συνεργασία αυτών κρίθηκε απαραίτητη τόσο για εκπόνηση πρόσθετων μελετών εφαρμογής και σκοπιμότητας, όσο και για την καλύτερη οργάνωση των ενεργειών σε τοπικό επίπεδο.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε πως η εμπλοκή της Δημοτικής αρχής στην εκπόνηση μελετών είναι ιδιαίτερη σημαντική και απαραίτητη. Η Δημοτική αρχή είναι αυτή που γνωρίζει σε βάθος τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή και μπορεί να συμμετέχει και να βοηθήσει άμεσα στην επίλυση τους. Επιπλέον, εκφράζει τη βούληση των πολιτών της περιοχής όπου θα υπάρξουν αλλαγές. Η σύμφωνη γνώμη των κατοίκων της περιοχής είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ολοκλήρωση και την επιτυχή εφαρμογή της μελέτης.

2.4 Συμπεράσματα

Στο 2^ο αυτό κεφάλαιο της εργασίας, παρατέθηκαν και εξετάστηκαν λεπτομερώς οι κυκλοφοριακές μελέτες τεσσάρων μικρών πόλεων-κωμοπόλεων, του Λαγκαδά, της Θέρμης, της Δεσκάτης και του Καρπενησίου. Βασικός στόχος αυτής της προσπάθειας είναι η διερεύνηση για το πως διαχειρίζονται οι πόλεις αυτού του μεγέθους τα

κυκλοφοριακά–συγκοινωνιακά τους προβλήματα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Σύγκριση των κυκλοφοριακών μελετών του Λαγκαδά, της Θέρμης, της Δεσκάτης και του Καρπενησίου

	ΛΑΓΚΑΔΑΣ	ΘΕΡΜΗ	ΔΕΣΚΑΤΗ	ΚΑΡΠΕΝΗΣΙ
Δεν αντιμετωπίζουν έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα σε σύγκριση με τις μεγάλες πόλεις	✓	✓	✓	✓
Κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της πόλης	✓	✓	✓	✓
Απουσία αστικών συγκοινωνιών	✓	-	✓	✓
Διαχείριση της υπάρχουσας υποδομής με χαμηλές σχετικά δαπάνες	✓	✓	✓	-
Προτάσεις ρυθμιστικού χαρακτήρα	✓	✓	✓	-
Η διοχέτευση της κίνησης σε παρακαμπτηρίου οδούς	✓	✓	✓	✓
Διαχείριση της στάθμευση παρά την οδό	✓	✓	✓	✓
Περιβαλλοντική αναβάθμιση της υπό μελέτης περιοχής	✓	✓	✓	✓
Εκτέλεση σε δύο φάσεις, Α'-Ανάλυση και Β'-Πρόταση.	✓	✓	-	✓
Συμμετοχή της Δημοτικής αρχής	✓	✓	✓	✓

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Λαγκαδά, Κυκλοφοριακή μελέτη Θέρμης, Κυκλοφοριακή μελέτη Δεσκάτης, Κυκλοφοριακή μελέτη Καρπενησίου, Ιδία Επεξεργασία

Η σύγκριση των μελετών οδήγησε σε κάποια βασικά συμπεράσματα:

- Οι πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις δεν αντιμετωπίζουν έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα σε σύγκριση με μεγαλύτερες πόλεις.
- Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της πόλης, κυρίως κατά τις ώρες αιχμής.
- Η διοχέτευση της κίνησης σε παρακαμπτηρίου οδούς και η διαχείριση της στάθμευσης παρά την οδό είναι τα βασικότερα και τα πιο συνήθη μέτρα για τη

αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής.

- Στις πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις δεν υπάρχουν αστικές συγκοινωνίες.
- Γενικότερα, οι κυκλοφοριακές μελέτες μικρών πόλεων-κωμοπόλεων επικεντρώνονται στην αντιμετώπιση κυκλοφοριακών προβλημάτων με βάση τη διαχείριση της υπάρχουσας υποδομής με χαμηλές σχετικά δαπάνες.
- Οι περισσότερες κυκλοφοριακές μελέτες εκτελούνται σε δύο φάσεις, Α'-Ανάλυση και Β'-Πρόταση.
- Στις κυκλοφοριακές μελέτες μικρών πόλεων-κωμοπόλεων οι προτάσεις είναι ρυθμιστικού χαρακτήρα και αφορούν στην κυκλοφοριακή οργάνωση και στη στάθμευση.
- Βασικός στόχος των μελετών είναι η περιβαλλοντική αναβάθμιση της υπό μελέτης περιοχής, γι' αυτό και οι προτεινόμενες ρυθμίσεις έμμεσα στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος.
- Ανεξάρτητα από το ποιος είναι ο φορέας ανάθεσης της κυκλοφοριακής μελέτης η Δημοτική αρχή συμμετέχει κατά τη διάρκεια εκπόνησης της και κυρίως κατά την εφαρμογή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ

3.1. Εισαγωγή

Η Καλαμπάκα αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα πόλης μικρού μεγέθους-κωμόπολης. Αυτή βρίσκεται στο Ν. Τρικάλων, στους πρόποδες των Μετεώρων και έχει πληθυσμό περίπου 7.550 κατοίκους. Η θέση της Καλαμπάκας έχει εξαιρετική σημασία, διότι αυτή βρίσκεται στο στενό πέρασμα που οδηγεί από την Ήπειρο και τη Μακεδονία στην πεδιάδα της Δυτικής Θεσσαλίας, και αντιστρόφως, αλλά και διότι βρίσκεται κάτω από τους βράχους των Μετεώρων, οι οποίοι αποτελούν παγκόσμιο γεωλογικό φαινόμενο και πολιτιστικό μνημείο.

Σημαντικό είναι να γνωρίζουμε τη φυσιογνωμία της περιοχής και συγκεκριμένα τα χαρακτηριστικά της, τις υποδομές της και τις υπηρεσίες που προσφέρει, έτσι ώστε να μπορούμε να διακρίνουμε τις αδυναμίες αυτής. Η ιδιομορφία της πόλης και οι ανάγκες αυτής, έχουν σαφές αντίκτυπο στο κυκλοφορικό της ζήτημα, το οποίο και θα μελετήσουμε εν συνεχεία.

Στο παρόν κεφάλαιο λοιπόν, περιγράφεται η φυσιογνωμία της πόλης της Καλαμπάκας αλλά γίνεται και ιδιαίτερη αναφορά στους “Ίερούς βράχους των Μετεώρων”, καθώς αυτοί αποτελούν το σήμα κατατεθέν της πόλης.

3.2 Ιστορική αναδρομή για την πόλη της Καλαμπάκας

Η Καλαμπάκα δεν είναι μια νέα μικρή πόλη-κωμόπολη αλλά η αρχαία της ονομασία Αιγίνιο δείχνει ότι η ιστορία της πηγάζει από τα βάθη των αιώνων. Αρχικά το Αιγίνιο ανήκε στο λαό των Ζυμφαίων ενώ αργότερα χρησιμοποιήθηκε κατά την περίοδο των συγκρούσεων των Ρωμαίων και των Μακεδόνων κυρίως για παροχή

ασφάλειας αφού η πόλη ήταν οχυρωμένη (ορισμένοι ερευνητές ισχυρίζονται ότι ως οχυρό αναφέρονται τα βράχια των Μετεώρων)(Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Το 191 π.Χ. βρισκόταν υπό την κυριαρχία των Αθαμάνων αλλά διαδοχικά περιήλθε στην κατοχή των Μακεδόνων (171 π.Χ.) και των Ρωμαίων (167π.Χ.) και την περίοδο αυτή υπάχθηκε στη Θεσσαλία(Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Στη Βυζαντινή περίοδο είναι γνωστή με την ονομασία Σταγοί και μόλις τον 10ο αιώνα αναφέρεται η ονομασία Καλαμπάκα (που κατά μία εκδοχή σημαίνει καλό φρούριο και κατά μία άλλη πήρε το όνομα από την οικογένεια Καλαμπάκη) (Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας: Περιοχή Καλαμπάκας–Μετεώρων, 2003).

Η πόλη υπέστη όπως άλλωστε όλη η Θεσσαλία, τις συνέπειες των επιδρομών βαρβάρων, Σλάβων και των Βουλγάρων. Μετά την Άλωση της Κωνσταντινούπολης από τους σταυροφόρους προσαρτήθηκε στο δεσποτάτο της Ηπείρου ενώ το 1348 ήλθε στα χέρια του κράλη των Σέρβων Στεφάνου Δουσάν (Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Γνώρισε αξιόλογη ακμή την εποχή των Κομνηνών και των Παλαιολόγων, ενώ μάλιστα ο αυτοκράτορας Μανουήλ Κομνηνός ανέλαβε στα μισά του 13ου αιώνα την ανέγερση του ιερού ναού Κοιμήσεως της Θεοτόκου (από τα πιο σημαντικά μνημεία της πόλης) (Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Κατά τα χρόνια της τουρκοκρατίας όλη η περιοχή υπαγόταν μέχρι το 1800 στο Πασά της Λάρισας και έπειτα στο γιο του Αλή Πασά των Ιωαννίνων τον Βέλη Πασά. Την περίοδο αυτή το κύριο προϊόν της περιοχής και των 600 κατοίκων της πόλης ήταν το μετάξι (η εξαγωγή του οποίου έφτανε τις 1.500 οκάδες), καθώς και άλλων γεωργικών προϊόντων από τα έσοδα των οποίων ο μοναδικός Τούρκος της Καλαμπάκας εισέπραττε τα “δοσίματα”(είδος φόρου) (Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Από την επανάσταση του 1821 μία σειρά σημαντικών γεγονότων θα διαδραματιστούν μέχρι και την οριστική απελευθέρωση του 1881. Η περιοχή στα εξήντα αυτά χρόνια πέρασε πολλές φορές στα χέρια των Ελλήνων μετά από σφοδρές μάχες με τους Τούρκους, Ιδιαίτερα από το 1853 μέχρι το 1856 σημειώθηκαν συγκρούσεις στο Βόλο, Δομοκό στα Φάρσαλα και στην Καλαμπάκα (από 5-9 Μαΐου

1854) της οποίας η μάχη έληξε με πανωλεθρία των Τούρκων (Δικτυακός τόπος : www.kalampaka.gr).

Το 1943, κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου η Καλαμπάκα κήκε ολοσχερώς από τους Γερμανούς. Έτσι σήμερα, στο σύνολό της, δεν έχει να επιδείξει ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά (Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας: Περιοχή Καλαμπάκας–Μετεώρων, 2003).

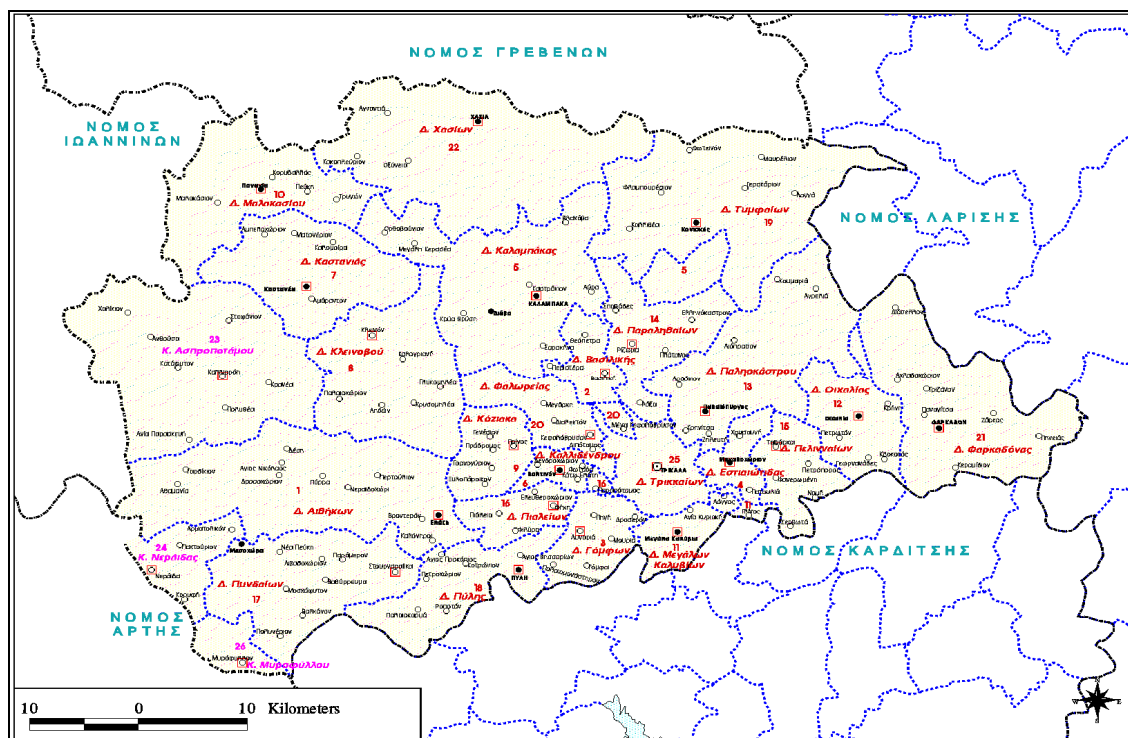
3.3 Γενικά χαρακτηριστικά της Καλαμπάκας

Η Καλαμπάκα είναι η έδρα του Δ. Καλαμπάκας, ο οποίος ανήκει στο Νομό Τρικάλων. Ο Νομός συνορεύει βόρεια με το Ν. Γρεβενών, ανατολικά με το Ν. Λαρίσης, νότια με το Ν. Καρδίτσας και δυτικά με το Ν. Άρτας και το Ν. Ιωαννίνων. Η Καλαμπάκα βρίσκεται σχεδόν στο κέντρο του Ν. Τρικάλων έχει έκταση 47.993 τ.χμ. και πληθυσμό 7.550 κατοίκους (2001). Είναι ημιορεινή περιοχή με κλίμα ηπειρωτικό. Είναι χτισμένη στους πρόποδες των Χασίων ορέων και ειδικότερα στις ρίζες των βράχων των Μετεώρων, στην αριστερή όχθη του Πηνειού ποταμού στο σημείο που αυτός εισέρχεται στη θεσσαλική πεδιάδα, περνώντας ανάμεσα από τα Χάσια (ανατολικά) και τον Κόζιακα (δυτικά). Έχει μέσο υψόμετρο 247μ. (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, 1998).

Με το Σχέδιο «Ι. Καποδίστριας» ο Ν. Τρικάλων απαρτίζεται από εικοσιένα (21) Δήμους -ένας εξ' αυτών ο Δ. Καλαμπάκας- και τρεις (3) Κοινότητες. Ο Δ. Καλαμπάκας αποτελείται από εννέα (9) Δημοτικά Διαμερίσματα (Δ.Δ.) τα οποία είναι: της Καλαμπάκας, της Αύρας, της Βλαχάβας, της Διάβας, της Κρύας Βρύσης, της Μεγάλης Κερασέας, του Ορθοβουνίου και της Σαρακίνας. Το Δ.Δ. Καλαμπάκας αποτελείται από την πόλη της Καλαμπάκας και από τους οικισμούς της Αγίας Παρασκευής και του Βυτουμά .

Η Καλαμπάκας κατέχει μια γεωγραφική θέση με ιδιαίτερη αξία, αφού από τη μια πλευρά αποτελεί τη μοναδική διέξοδο μεταξύ Θεσσαλίας και Ηπείρου (και ενδιάμεσο σταθμό στη διαδρομή Μετσόβου–Τρικάλων), ενώ από την

ΕΙΚΟΝΑ 1: Οι νέοι Δήμοι του Ν.Τρικάλων



Πηγή: Δικτυακός Τόπος www.ypes.gr

άλλη αποτελεί τη δυτική δίοδο Θεσσαλίας και Δυτικής Μακεδονίας (μέσω κυρίως του δρόμου Τρικάλων–Γρεβενών). Επιπλέον, αυτή βρίσκεται κάτω από τους βράχους των Μετεώρων, οι οποίοι αποτελούν παγκόσμιο γεωλογικό φαινόμενο και πολιτιστικό μνημείο. Η γεωγραφική αυτή θέση λειτούργησε κατά κύριο λόγο ως ο παράγοντας που καθόρισε την ανάπτυξη της πόλης λίγα χρόνια μετά την προσάρτηση της Δυτικής Θεσσαλίας στην Ελλάδα (Γ.Α.Π. Μετεώρων-Καστρακίου, 1993).

3.4 Τα Μετέωρα

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει για τα Μετέωρα το «σήμα κατατεθέν» της Καλαμπάκας. Τα Μετέωρα υψώνονται στους πρόποδες των Αντιχασίων Ορέων και στην αρχή ευρείας κοιλάδας του Πηνειού, με υψόμετρο που φτάνει μέχρι και τα 400 μέτρα και είναι το σημαντικότερο μετά το Άγιο Όρος μοναστικό συγκρότημα του Ελλαδικού Χώρου και της Ορθοδοξίας (Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Οι βράχοι αποτελούν μοναδικό φαινόμενο αλλά ελάχιστοι είναι αυτοί που ασχολήθηκαν με την ερμηνεία της γένεσης και της εξέλιξης τους,

Η ίδρυση της σκήτης της Δούπιανης ή των Σταγών, η οποία χρονολογείται στα τέλη του 11^{ου} αιώνα ή στις αρχές του 12^{ου} αποτελεί τον πρώτο σημαντικό σταθμό της μοναστικής ιστορίας τους. Στα χρόνια που ακολούθησαν κατοικήθηκαν και άλλοι βράχοι των Μετεώρων από μοναχούς, που αφιέρωναν μεγάλο μέρος από την ασκητική τους ζωή στην κατασκευή μοναστηριών (Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Μάλιστα στα χρόνια της ακμής ενώ ο αριθμός των μονών είχε ανέλθει στις 24, από το 1450 και έπειτα εξαιτίας των προστριβών και της επέμβασης των Τούρκων άρχισαν σταδιακά να ερημώνονται πολλά μοναστήρια και ο αριθμός τους συνεχώς να μειώνεται, φτάνοντας στο διάστημα 1521-1542 στις 14. Παρά την μείωση ο 16^{ος} αιώνας καταγράφηκε ως η σημαντικότερη περίοδος άνθησης του Μετεωρίτικου μοναχισμού (Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Από τα 24 μοναστήρια, σήμερα λειτουργούν τα 6 ενώ τα υπόλοιπα 18 είναι ακατοίκητα και ερειπωμένα.

Ενεργά

- Η Μονή του Μεγάλου Μετεώρου (σε 613 μέτρα υψόμετρο).

Ιδρύθηκε το 1382 και είναι αγιορείτικου τύπου με σημαντικές τοιχογραφίες του 1552. Εξαρτάται από τη μητρόπολη Σταγών και Μετεώρων με έδρα την Καλαμπάκα

- Η Μονή Βαρλαάμ

Ιδρύθηκε το 1545. Οι τοιχογραφίες του έγιναν το 1560 και είναι κρητοβυζαντινής εποχής. Έχει επίχρυσο ξυλόγλυπτο τέμπλο. Γυναικείο Μοναστήρι. Ανακαινίστηκε το 1740. Παλιά χρησιμοποιούνταν δίχτυ για το ανέβασμα.

- Η Μονή Αγίου Στεφάνου

Γυναικείο μοναστήρι, ιδρύθηκε τον 14ο αιώνα. Φυλάσσεται η κάρα του Αγίου Στεφάνου. Έχει σημαντικές τοιχογραφίες του 1501.

- Η Μονή Αγίου Νικολάου Ανάπαυσα

Ιδρύθηκε τον 15ο αιώνα, ανακαινίστηκε τον 16ο αιώνα και έχει σημαντικές τοιχογραφίες από το 1527.

- Η Μονή Ρουσσάνου

Ιδρύθηκε το 1545. Τότε έφτασαν στο βράχο οι μοναχοί Μάξιμος και Ιωσάφ. Το όνομα Ρουσάνο είναι πολύ παλιότερο. Πιθανότατα οφείλεται σε ερημίτη κτήτορα.

- Η Μονή Αγίας Τριάδος

Ιδρύθηκε το 1476 με σημαντικές τοιχογραφίες του 1552. Η ανδρική μονή Αγ. Τριάδας εξαρτάται από τη μητρόπολη Σταγών και Μετεώρων με έδρα την Καλαμπάκα. (Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας: Περιοχή Καλαμπάκας–Μετεώρων, 2003).

Ανενεργά

Αγίου Γεωργίου, Παναγίας της Ύκανης, Αγίων Θεοδώρων. Αγίου Νικολάου του Μπάντοβα, Αγίων Αποστόλων, Αγίου Γρηγορίου, Αγίου Αντωνίου Παντοκράτορος Προδρόμου, Αγίας Μονής Υψηλοτέρας, Μοδέστου, Προσκυνησεως, Αλύσεως, Αποστόλου Πέτρου, Αγίου Δημητρίου, Καλλιστράτου Προδρόμου, Ταξιαρχών, Αγίου Αθανασίου, Αγία Παρασκευή (Τζιούρτζια) Εκκλησία του Αγίου Γεωργίου, Παναγία Δούπιανης. (Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας περιοχή Καλαμπάκας–Μετεώρων, 2003).

Η ΟΥΝΕΣΚΟ έχει χαρακτηρίσει τα Άγια Μετέωρα "**ως διατηρητέο μνημείο της Ανθρωπότητας**". Δεν ανήκουν μόνον στην Ελλάδα και σε όλο τον κόσμο. Το ίδιο ισχύει για το Άγιον Όρος, τον Μυστρά, την Ι. Μονή του Οσίου Λουκά κ.α.. Έτσι τα μοναστήρια των Μετεώρων συγκαταλέγονται στα Μνημεία Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς, γιατί αποτελούν ένα μοναδικό αρμονικό συνταίριασμα βυζαντινής αρχιτεκτονικής και φυσικής ομορφιάς. Τα κτίσματα των μονών φαίνονται σαν μία συνέχεια των βράχων, σαν μια φυσική απόληξή τους. Επίσης γιατί είναι ένας ανεκτίμητος καλλιτεχνικός και κειμηλιακός θησαυρός. Ακόμη, η παρουσία πολλών μοναστηριών σε έναν τόσο μικρό χώρο, καθώς και η ορθόδοξη πνευματική ζωή και άσκηση προκάλεσαν τον θαυμασμό των ανθρώπων σε όλο τον κόσμο. (Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

Τέλος, ο χώρος των Αγίων Μετεώρων από τον Οκτώβριο του 1995 με νόμο της Πολιτείας ανακηρύχθηκε τόπος ιερός, αναλλοίωτος και απαραβίαστος γεγονός που εξασφαλίζει την Ορθόδοξη αυθεντικότητά του και την αποτελεσματική προστασία του. Έτσι ακριβώς αναγνώρισαν τον χώρο οι αιώνες και τον ανακήρυξε με απόφασή του το

1990 η Ιερά Σύνοδος της Εκκλησίας της Ελλάδος.(Δικτυακός τόπος: www.kalampaka.gr).

3.5 Οικιστική δομή της Καλαμπάκας

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το Χωροταξικό Σχέδιο Θεσσαλίας το οικιστικό κέντρο της Καλαμπάκας εντάσσεται στην 3^η σε περιφερειακό επίπεδο κατηγορία, που περιλαμβάνει τους οικισμούς με σημαντικό διακεκριμένο ρόλο στον αναπτυξιακό σχεδιασμό και αναφέρεται στην πρώτη κατά σειρά αξιολόγησης ομάδα στο εσωτερικό της κατηγορίας που αφορά σε κέντρα αναπτυξιακών ενοτήτων και ταυτόχρονα παροχής εξυπηρετήσεων 3^{ου} επιπέδου (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, 1998).

Η πόλη της Καλαμπάκας, διαθέτει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο από το 1986 (Φ.Ε.Κ. 523 / Δ / 86). Το 1989 ακολούθησε η Πολεοδομική Μελέτη-Επέκτασης-Αναθεώρησης Καλαμπάκας η οποία περιλαμβάνει και τα σημερινά όρια της πόλης.

Πριν την επέκταση η πόλη της Καλαμπάκας ήταν χωρισμένη σε τέσσερις γειτονίες με 1.500–2.000 κατοίκους περίπου η κάθε μία. Ο χωρισμός έγινε με κριτήρια τα ενιαία προβλήματα, την κοινή καταγωγή, τα κοινά ιστορικά στοιχεία, κοινή τοπογραφία, την εξυπηρέτηση από τα υπάρχοντα κέντρα κλπ.

Με την ανάπτυξη της πόλης στο χώρο της επέκτασης οι γειτονίες αυξήθηκαν σε έξι:

- 1^η Γειτονιά:

ΝΙΧΩΡΙΑ: Το Β.Δ. κομμάτι της πόλης, με ανατολικό όριο την οδό Οικονόμου, νότιο την οδό Πίνδου, ενώ δυτικά και βόρεια τα όρια της πόλης.

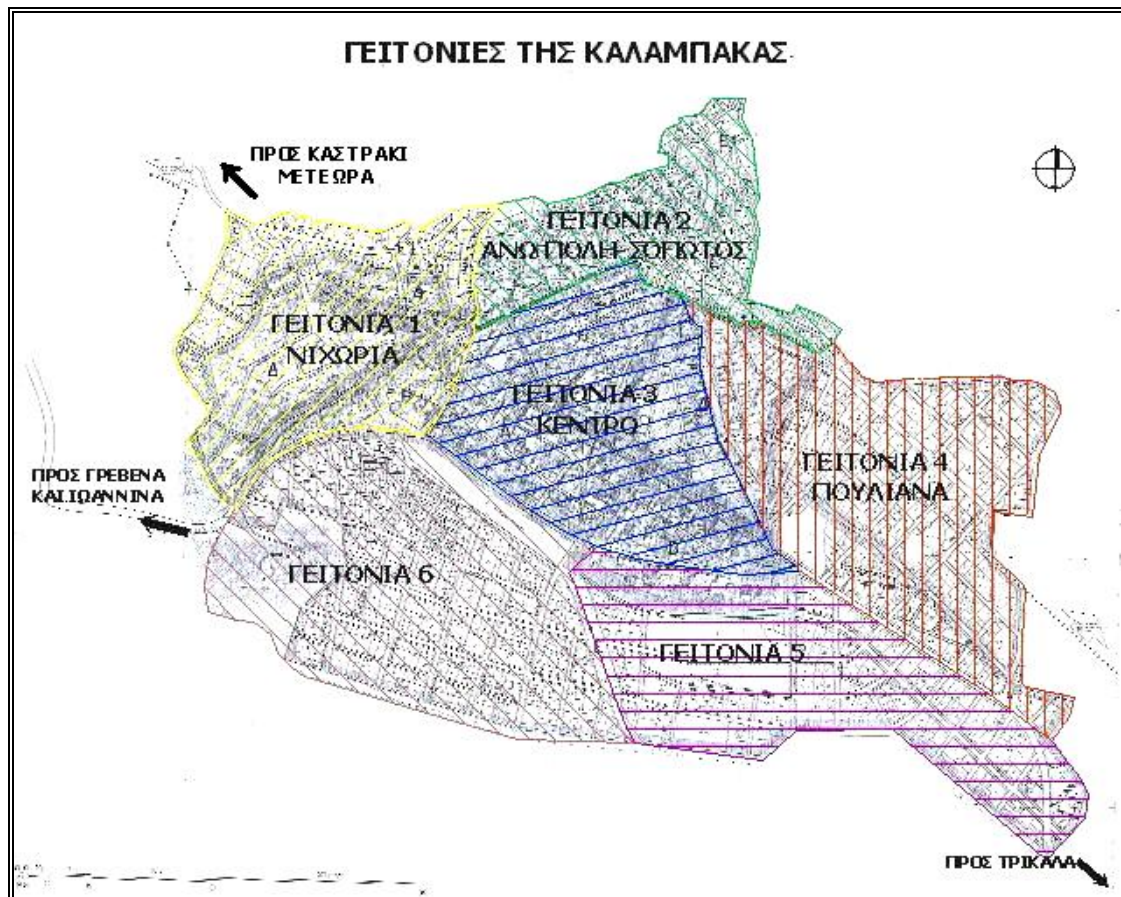
- 2^η Γειτονιά:

ΑΝΩ ΠΟΛΗ – ΣΩΠΟΤΟΣ : Είναι όλο το βόριο κομμάτι της Καλαμπάκας, το πλέον πυκνοδομημένο και το πιο παλιό σε ηλικία τμήμα της.

- 3^η Γειτονιά:

ΚΕΝΤΡΟ: Το κεντρικό τμήμα της πόλης. Περικλείεται από τις οδούς Αγίου Στεφάνου–Ευαγγελισμού–Δημήτριου Γκέκα–Λιαπίδη–Βλαχάβα–Οικονόμου και Πίνδου.

ΕΙΚΟΝΑ 2: Οι γειτονίες της Καλαμπάκας



Πηγή: Πολεοδομία Καλαμπάκας, Ιδία επεξεργασία

- 4^η Γειτονιά:

ΠΟΥΛΙΑΝΑ: Η γειτονιά αυτή είναι ιδιαίτερα εκτεταμένη. Της δόθηκε αυτό το όνομα για λόγους αναγνώρισης χωρίς όμως η καθ' αυτό Πουλιάνα να αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα της. Είναι η ανατολική γειτονιά της πόλης με ένα σημαντικό κομμάτι της επέκτασης μέχρι το νέο όριο της πόλης, ενώ νότια φτάνει μέχρι την Τρικάλων.

- 5^η Γειτονιά:

Η Ν.Α. γειτονιά της Καλαμπάκας με βόριο και ανατολικό όριο την οδό Πίνδου και την Τρικάλων αντίστοιχα, δυτικό τη νέα χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής και νότιο όριο, το όριο της πόλης

- 6^η Γειτονιά:

Το Ν.Δ. τμήμα της πόλης, από τη νέα χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής και δυτικά, μα την Πίνδου σαν βόρειο όριο και όπου τελειώνει η πόλη νότια και δυτικά (Πολοδομική Μελέτη–Επέκτασης–Αναθεώρησης Καλαμπάκας, 1989)

Είναι ωστόσο φανερό, ότι ο τμηματικός σχεδιασμός, δεν μπορεί πλέον να αντεπεξέλθει στις αναπτυξιακές τάσεις της πόλης. Χρειάζεται επομένως η σύνταξη ΓΠΣ σύμφωνα με τις διατάξεις του Οικιστικού Νόμου 2508/97, που προβλέπουν ενιαία αντιμετώπιση του αστικού και περιαστικού χώρου. (Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας: Περιοχή Καλαμπάκας–Μετεώρων, 2003).

3.6 Πληθυσμός

Ο Δ. Καλαμπάκας αποτελείται από το Δ.Δ. Καλαμπάκας και άλλα οκτώ Δημοτικά Διαμερίσματα τα οποία είναι: της Αύρας, της Βλαχάβας, της Διάβας, της Κρύας Βρύσης, της Μεγάλης Κερασέας, του Ορθοβουνίου, και της Σαρακίνας. Το Δ.Δ. Καλαμπάκας αποτελείται από την πόλη της Καλαμπάκας και από τους οικισμούς της Αγίας Παρασκευής και του Βυτουμά.

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2001 ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Καλαμπάκας ανέρχεται στους 11.347 κατοίκους ενώ το Δ.Δ. της Καλαμπάκας περιλαμβάνει 7.550 κατοίκους. Η πόλη της Καλαμπάκας περιλαμβάνει 7.392 κατοίκους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Πληθυσμιακή εξέλιξη και ρυθμός μεταβολής (%)

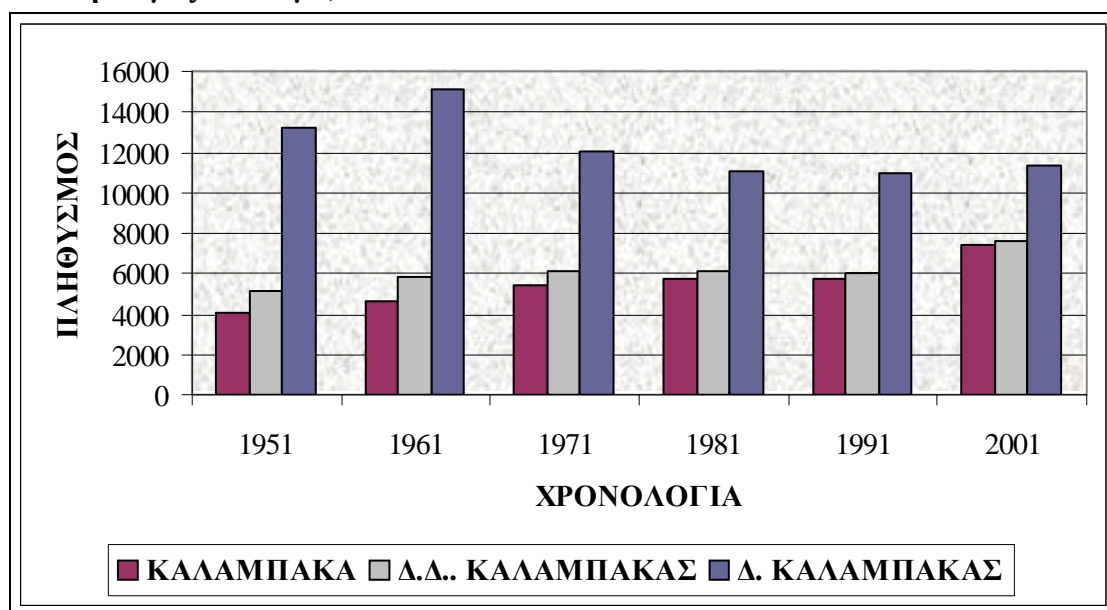
	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ						ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ (%)				
	1951	1961	1971	1981	1991	2001	1951-61	1961-71	1971-81	1981-91	1991-01
Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	13.255	15 133	11.320	11.054	10.916	11.347	1,33	-2,21	-0,24	-0,12	0,38
Δ.Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	5 113	5.783	6.075	6.159	6.072	7.634	1,23	0,49	0,13	-0,14	2,31
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	4.041	4.640	5.453	5.692	5.699	7.392	1,4	1,62	0,43	0,012	2,63

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ιδία επεξεργασία

Γενικά παρατηρείται ότι μετά τη μεγάλη αύξηση του πληθυσμού κατά την δεκαετία 1951-1961 έχουμε μια μεγάλη μείωση η οποία είναι μικρότερη την τελευταία δεκαετία και ίσως σήμερα θα μπορούσαμε να μιλήσουμε για αντιστροφή της αρνητικής αυτής εξέλιξης και σταθεροποίησης του πληθυσμού.

Συγκεκριμένα, ο Δ. Καλαμπάκας παρουσιάζει σημαντική αύξηση κατά τη δεκαετία 1951-1961 με ρυθμό μεταβολής 1,33%, ενώ για τις επόμενες τρεις δεκαετίες 1961-1991 παρουσιάζει μείωση, και την τελευταία δεκαετία ανακάμπτει με μικρό όμως, ποσοστό ρυθμού μεταβολής 0,38%. Το Δ.Δ. Καλαμπάκας μετά την αύξηση τη δεκαετία 1951-1961 παρουσιάζει μέχρι το 1981 μικρές αυξητικές τάσεις, ενώ κατά το διάστημα 1981-1991 παρουσιάζει μικρή μείωση της τάξης του 0,14%. Κατά τη δεκαετία 1991-2001 παρατηρείται σημαντική αύξηση του πληθυσμού με ρυθμό μεταβολής 2,31%. Όσον αφορά στην πόλη της Καλαμπάκας, ο πληθυσμός παρουσιάζει καθ' όλη τη διάρκεια των ετών 1961-2001 αυξητικές τάσεις με αποκορύφωμα την τελευταία δεκαετία 1991-2001, όπου ο πληθυσμός αυξάνεται κατά 2,63%.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Γραφική απεικόνιση της πληθυσμιακής μεταβολής (ο πληθυσμός σε άτομα)



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ιδία επεξεργασία

Κρίνεται όμως ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η επιπλέον εξέταση των παραπάνω στοιχείων του πίνακα και η εξαγωγή ορισμένων χρήσιμων συμπερασμάτων.

Κατά την περίοδο 1951-1961 τόσο ο Δ. Καλαμπάκας όσο και η έδρα του δήμου, η

Καλαμπάκα υφίστανται μια πληθυσμιακή αύξηση, η οποία θα πρέπει να αποδοθεί στην υψηλή γεννητικότητα, όπως και στην επιστροφή ενός μεγάλου μέρους του πληθυσμού μετά τον εμφύλιο πόλεμο από τα αστικά κέντρα όπου είχε συγκεντρωθεί (Michel Sivignon, 1992).

Την επόμενη δεκαετία 1961-1971 αλλά και για τα επόμενα χρόνια η μείωση του πληθυσμού είναι ορατή για το Δ. Καλαμπάκας και οι καθαρά αγροτικές περιοχές υφίστανται το μεγαλύτερο πλήγμα. Αντίθετα η έδρα του Δήμου παρουσιάζει πληθυσμιακή αύξηση.

Η μείωση οφείλεται κυρίως, στην έξοδο του αγροτικού πληθυσμού που παρατηρείται στην περιοχή (και γενικότερα στον Ελλαδικό χώρο) με κύριο αποδέκτη την πρωτεύουσα ενώ ένα σημαντικό τμήμα προτίμησε τη μετανάστευση (κυρίως την Γερμανία). Μικρό συγκριτικά ήταν το ποσοστό του πληθυσμού που απορρόφησε την ίδια περίοδο η έδρα του δήμου, η Καλαμπάκα. Τα βαθύτερα αίτια αυτής της εξόδου πρέπει να αναζητηθούν τόσο στους αργούς ρυθμούς εκσυγχρονισμού των παραγωγικών δομών του πρωτογενή, ίσο και την προσέλευση του πληθυσμού από τα κυριότερα αστικά κέντρα (αναζήτηση καλύτερων συνθηκών ζωής) (Michel Sivignon, 1992) .

Από το 1971 και μετά, η μείωση για το δήμο βαίνει συνεχώς ελαττούμενη και παρατηρείται μια σταθεροποιητική τάση ενώ την ίδια περίοδο η Καλαμπάκα σημειώνει πληθυσμιακά αύξηση την οποία οφείλει κυρίως στην εμπορική και διοικητική δραστηριότητα.

Από το 1981 και έπειτα ενισχύεται σημαντικά η θέση της Καλαμπάκας αφού πλέον ο αγροτικός πληθυσμός είχε αρχίσει να εγκαθίσταται σ' αυτή, εξαιτίας της παρουσίας και επιλογών απασχόλησης στον τριτογενή τομέα.

Τέλος, κατά τη δεκαετία 1991-2001 παρατηρείται μικρή αύξηση του πληθυσμού του δήμου ενώ η Καλαμπάκα εγκαθιδρύεται πλέον ως κέντρο εμπορικό, κοινωνικό και τουριστικό κυρίως λόγω των Μετεώρων.

Μιλώντας για τη δομή-σύνθεση του πληθυσμού πρέπει να σταθούμε στην εξαγωγή των ποσοστών ορισμένων δημογραφικών δεικτών γήρανσης (άτομα ηλικίας πάνω από 65 έτη) και νεότητας (ηλικία μικρότερη των 15 ετών). Έτσι από τον πίνακα διαπιστώνεται ότι ο δείκτης νεότητας για την Καλαμπάκα ανέρχεται στο 17.9% όταν

για το Δήμο είναι 15.8%, ενώ ο δείκτης γήρανσης παρουσιάζεται αυξημένος για το Δήμο και ανέρχεται στο 20,5% , ενώ για την πόλη της Καλαμπάκας εμφανίζεται μειωμένος συγκριτικά με το δείκτη νεότητας και είναι ίσος με 15,9%

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Ηλικιακές ομάδες και ποσοστά (%) για το 2001

ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			
	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	%	Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ	%
	7.392	100	11.347	100
0-14	1329	17.9	1794	15.8
15-64	5037	68.1	7225	63.6
65+	1174	15.9	2328	20.5

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ίδια επεξεργασία

3.7 Απασχόληση

Η διάρθρωση της απασχόλησης τόσο για το Δ.Δ. Καλαμπάκας όσο και για το Δήμο Καλαμπάκας κατά τη δεκαετία 1991-2001 φαίνεται χαρακτηριστικά στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Διάρθρωση της απασχόλησης στο Δ.Δ. Καλαμπάκας και το Δ. Καλαμπάκας για το 1991-2001

	Δ.Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ(%)	Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ(%)
	1991	2001	1991-2001	1991	2001	1991-2001
1 ^ο γενής τομέας	315	247	-2,4	935	761	-2,03
2 ^ο γενής τομέας	485	526	0,81	714	753	0,53
3 ^ο γενής τομέας	1485	1.900	2,49	1657	2.304	3,35
Δεν δήλωσαν που δουλεύουν	35	46		56	62	

	Δ.Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ(%)	Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ(%)
	1991	2001	1991-2001	1991	1991	1991-2001
Σύνολο απασχολούμενων	2.320	2.719	1,6	3.512	3.880	1,001
Άνεργος πληθυσμός	287	342	1,76	355	445	2,29
Οικονομικά ενεργός πληθυσμός	2.600	3.061	1,64	3.875	4.325	1,1
Οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός	3.000	3.600	1,83	4.865	5.821	1,8

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ιδία επεξεργασία

Από τη μελέτη του παραπάνω πίνακα και τη σχετική βιβλιογραφία μπορούν να εξαχθούν τα εξής χρήσιμα συμπεράσματα:

- Στην περιοχή Καλαμπάκας – Μετεώρων, λόγω των ποικίλων δραστηριοτήτων απασχόληση καλύπτει σε μεγάλο ποσοστό τους τομείς της οικονομίας. Σημαντικό ποσοστό ασχολείται αποκλειστικά στον τουρισμό, κυρίως στην Καλαμπάκα, λόγω φυσικά των Μετεώρων.
- Η σημαντική αύξηση των απασχολούμενων στην περιοχή μελέτης στον τριτογενή τομέα φανερώνει ότι σταδιακά εξελίσσεται στον πιο δυναμικό παραγωγικό τομέα για την οικονομία της και τα εισοδήματα των κατοίκων.
- Η βιομηχανική και η γεωργοκτηνοτροφική παραγωγή στη Καλαμπάκα είναι πολύ μικρή και ο έντονος τουριστικός χαρακτήρας της και η ιδιαίτερη έμφαση στις υπηρεσίες, προσδιορίζουν σαφώς και τον χαρακτήρα της απασχόλησης.
- Ασφαλώς εντύπωση παρουσιάζει το γεγονός της μεγάλης μείωσης στον πρωτογενή τομέα που μεταφράζεται σε εγκατάλειψη σημαντικού ποσοστού απασχόλησης στην γεωργία. Ασφαλώς ένα τμήμα της οδηγήθηκε στην πρόωρη σύνταξη και ένα άλλο κατευθύνθηκε προς τον τριτογενή τομέα και συγκεκριμένα στον τουρισμό. Ο πρωτογενής τομέας παρά την σημαντική του μείωση θα εξακολουθήσει να είναι σημαντικός για τις οικονομικές εξελίξεις στην περιοχή, τόσο από άποψη

συμμετοχής στην απασχόληση όσο και επειδή παρέχει σημαντικές πρώτες ύλες κυρίως στον κλάδο της μεταποίησης.

3.8 Τουρισμός

Έχει αποδειχθεί ότι ο τουρισμός κάτω από ορισμένες συνθήκες, αποτελεί μοχλό ανάπτυξης για πολλές αναπτυσσόμενες κυρίως περιοχές. Ο τουρισμός όμως επηρεάζει αποτελεσματικά τον τομέα της απασχόλησης, καθώς δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, τόσο στους κλάδους που συνδέονται άμεσα μαζί του, όσο και στους κλάδους που δραστηριοποιούνται για την αντιμετώπιση της πρόσθετης ζήτησης του τουρισμού. Στην περιοχή μελέτης, μεγάλο κομμάτι του πληθυσμού ασχολείται αποκλειστικά με τον τουρισμό. Ο τουρισμός αποτελεί σημαντικό οικονομικό κλάδο για την Καλαμπάκας.

Στην Καλαμπάκα οι μοναδικοί βράχοι των Μετεώρων και τα ιστορικά τους μοναστήρια, κέντρο του μοναχισμού και της Ορθοδοξίας, αποτελούν μια εικόνα ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς και μεγάλου τουριστικού ενδιαφέροντος.

Η περιοχή των Μετεώρων είναι από τις πλέον σημαντικές τουριστικά περιοχές της Ελλάδας, και αποτελούν πόλο έλξης χιλιάδων Ελλήνων και ξένων τουριστών που την επισκέπτονται κάθε χρόνο. Η άνθηση που σημείωσε ο τουρισμός την τελευταία κυρίως εικοσαετία αναμένεται να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια και μάλιστα με πιο εντατικούς ρυθμούς.

Η σημασία του τουρισμού για την περιοχή μελέτης είναι πολύ μεγάλη ,αφού αποτελεί τον σημαντικότερο παραγωγικό της τομέα. Στην Καλαμπάκα υπάρχουν αρκετά ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, οργανωμένοι χώροι για camping και πολλά τουριστικά καταστήματα αποκλειστικά για τους επισκέπτες της περιοχής.

Παρόλα αυτά, η ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή μελέτης παραμένει συνολικά περιορισμένη (σε σύγκριση με τις υπάρχουσες δυνατότητες)και κύριοι ανασταλτικοί παράγοντες είναι η ανεπάρκεια των συγκοινωνιακών συνδέσεων, η ανεπαρκής τουριστική υποδομή, το μεσαίο επίπεδο των προσφερομένων τουριστικών υπηρεσιών και η ανταγωνιστικότητα νέων μορφών τουρισμού (οικοτουρισμός, ορεινός τουρισμός, συνεδριακός τουρισμός κλπ.)

3.9 Οι κύριες δραστηριότητες της Καλαμπάκας (Χάρτης 1)

3.9.1 Εκπαίδευση

Σχετικά με την εκπαίδευση στην πόλη της Καλαμπάκας λειτουργούν πέντε (6) Νηπιαγωγεία, τα πέντε δημόσια και το ένα ιδιωτικό σε αρκετά καλή κατάσταση. Επίσης λειτουργεί και τρεις (3) παιδικός σταθμός, και ένα βρεφονηπιακός σταθμός. Ο Βρεφονηπιακός Σταθμός λειτουργεί από το Δεκέμβριο του 2000, φροντίζοντας 75 παιδιά και απασχολεί 10 άτομα ως υπαλληλικό προσωπικό.

Στη μέση εκπαίδευση λειτουργούν δύο (2) Γυμνάσια τα οποία συστεγάζονται σε μια όχι ιδιαίτερα μεγάλη έκταση. Επίσης υπάρχουν και δύο (2) Λύκεια εκ των οποίων το ένα είναι Ενιαίο Λύκειο και το άλλο Τεχνικό Επαγγελματικό Λύκειο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Μαθητές Ενιαίου Λυκείου Καλαμπάκας 2003-2004

Μαθητές Ενιαίου Λυκείου 2003-2004				
Τάξη	Σύνολο Τμημάτων	Σύνολο Μαθητών	Αγόρια	Κορίτσια
A	5	101	34	67
B	4	79	38	41
Γ	4	83	30	53
Σύνολο	13	263	102	161

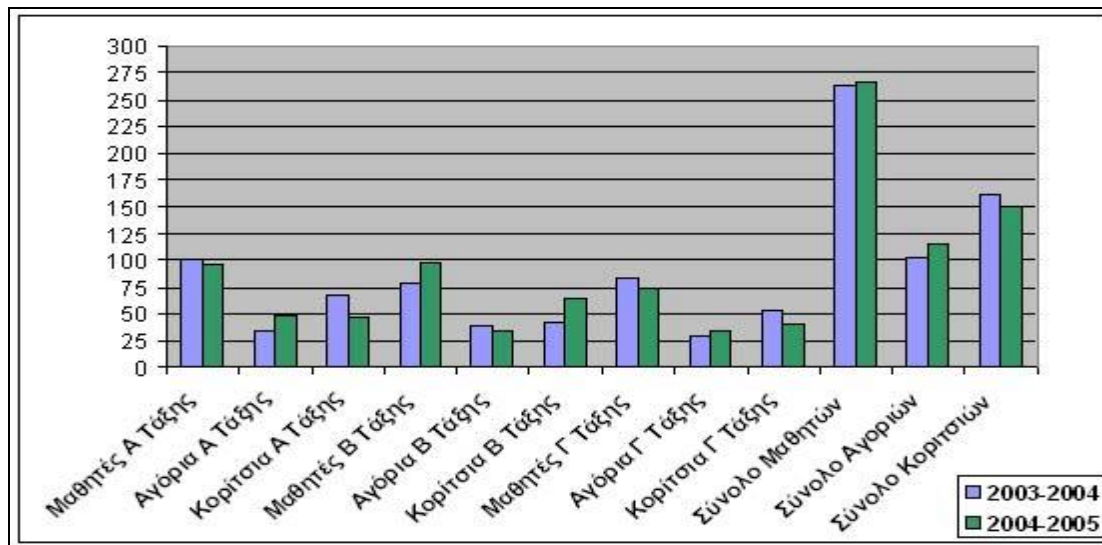
Πηγή: Δικτυακός Τόπος: <http://11yk-kalamp.tri.sch.gr>

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Μαθητές Ενιαίου Λυκείου Καλαμπάκας 2004-2005

Μαθητές Ενιαίου Λυκείου 2004-2005				
Τάξη	Σύνολο Τμημάτων	Σύνολο Μαθητών	Αγόρια	Κορίτσια
A	5	95	49	46
B	5	98	33	65
Γ	4	74	34	40
Σύνολο	14	267	116	151

Πηγή: Δικτυακός Τόπος: <http://11yk-kalamp.tri.sch.gr>

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Σύγκριση των μαθητών του Ενιαίου Λυκείου κατά τάξη και φύλο για το 2003-2004 και το 2004-2005



Πηγή: Δικτυακός Τόπος: <http://1lyk-kalamptri.sch.gr>

Τα παιδιά του Γυμνασίου και του Λυκείου προέρχονται κατά 75% από την Καλαμπάκα και κατά 25% από τους γύρω οικισμούς.

Τέλος στην Καλαμπάκα λειτουργεί Ξυλογλυπτική Σχολή, μοναδική στην Ελλάδα, η οποία ανήκει στο Δασαρχείο Καλαμπάκας. Η Σχολή της Καλαμπάκας που έχει ως αντικείμενο την ξυλογλυπτική και τη διακόσμηση του ξύλου προσφέρει στους νέους, που θέλουν να σταδιοδρομήσουν επαγγελματικά, τις απαραίτητες γνώσεις, από την ιστορία της τέχνης έως τα μυστικά της πρώτης ύλης που χρησιμοποιούν, δηλαδή του ξύλου, δημιουργώντας, κάθε δυο χρόνια, μια νέα γενιά τεχνιτών καλλιτεχνών. Η Σχολή διαθέτει πλήρη υλικοτεχνική υποδομή και τρεις εργαστηριακές αίθουσες όπου οι σπουδαστές ολοκληρώνουν την τεχνική τους κατάρτιση. Η προσέλευση στη Σχολή είναι αρκετά μεγάλη και κάθε χρόνο ο αριθμός των μαθητών αυξάνεται.

3.9.2 Πρόνοια

Όσον αφορά την πρόνοια, στην πόλη της Καλαμπάκας λειτουργεί την τελευταία πενταετία κέντρο στήριξης για τους ηλικιωμένους ΚΑΠΗ. Το ΚΑΠΗ του Δήμου Καλαμπάκας ξεκίνησε τη λειτουργία του το Φεβρουάριο του 2000. Είναι χώρος συνάντησης, συνεργασίας και δημιουργίας των ατόμων της Τρίτης Ηλικίας. Τα 920

περίπου μέλη του περνούν τον ελεύθερο χρόνο τους στο χώρο των 200 τ.μ. του ΚΑΠΗ και στελεχώνουν το χορευτικό τμήμα, το θεατρικό τμήμα και τη χορωδία του ΚΑΠΗ. (Δικτυακός τόπος : www.kalampaka.gr).

Στο ΚΑΠΗ απασχολούνται 6 άτομα διαφόρων ειδικοτήτων, εξυπηρετώντας τις ανάγκες των μελών του ΚΑΠΗ. Διοργανώνονται εκδρομές σε τακτά χρονικά διαστήματα σε περιοχές με ιστορικό και θρησκευτικό ενδιαφέρον και ιδιαίτερου φυσικού κάλλους σε όλη την Ελλάδα. (Δικτυακός τόπος : www.kalampaka.gr).

Η συνεργασία του ΚΑΠΗ Καλαμπάκας με τα άλλα ΚΑΠΗ ανά την Ελλάδα είναι άριστη και μάλιστα τα μέλη του συμβάλλουν με τις ενέργειές τους στη συνέχιση της τοπικής παράδοσης, συμμετέχοντας σε φεστιβάλ των ΚΑΠΗ της Θεσσαλίας αλλά και όλης της Ελλάδας, και σε άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις. Διοργανώνονται δε ενημερωτικές ομιλίες ποικίλου περιεχομένου σε θέματα που αφορούν την Τρίτη Ηλικία, καθώς και εκδηλώσεις για τις εορτές. Κάθε καλοκαίρι τα μέλη του ΚΑΠΗ, με ενέργειες της Διεύθυνσης, αποστέλλονται σε λουτρά, θάλασσες, προκειμένου να ψυχαγωγηθούν και να ξεκουραστούν. (Δικτυακός τόπος: <http://hellas.teipir.gr>).

3.9.3 Περίθαλψη

Στην Καλαμπάκα λειτουργεί Κέντρο Υγείας στα δυτικά της πόλης. Το Κέντρο Υγείας εξυπηρετεί τον πληθυσμό της πόλης και των γύρω οικισμών. Περιλαμβάνει τις βασικές ειδικότητες των γιατρών και για επείγοντα και δύσκολα περιστατικά οι περισσότεροι επιλέγουν το Γενικό Νοσοκομείο Τρικάλων.

3.9.4 Αθλητισμός

Όσον αφορά τον αθλητισμό, στην πόλη υπάρχει οργανωμένο Στάδιο με διαμορφωμένο στίβο, γήπεδο ποδοσφαίρου, κερκίδες, κλειστό γυμναστήριο και κλειστό γήπεδο μπάσκετ. Για τους Ολυμπιακούς Αγώνες το στάδιο χρησιμοποιήθηκε ως Προολυμπιακό προπονητήριο, για προπονήσεις ποδοσφαιρικών ομάδων και για αυτό έγιναν κάποιες αισθητικές επεμβάσεις στον εσωτερικό και εξωτερικό χώρο του σταδίου όπως π.χ. επικάλυψη του ποδοσφαιρικού γηπέδου με γκαζόν.

Αθλητικές εγκαταστάσεις υπάρχουν ικανοποιητικές σε κάποια σχολεία. Στο χώρο που συστεγάζονται τα δυο Γυμνάσια υπάρχει κλειστό γυμναστήριο και γήπεδο μπάσκετ ενώ το 1^ο, 3^ο και 4^ο Δημοτικό υπάρχουν επίσης γήπεδα μπάσκετ σε αρκετά καλή κατάσταση.

Τέλος, στη πόλη έχουν δημιουργηθεί και κάποιοι Αθλητικοί Σύλλογοι όπως ο Α.Ο. Μετεώρων, ο Α.Σ. Μετεώρων, η Ορειβατική Λέσχη Καλ/κας, η Μοτοσυκλετική Λέσχη Καλ/κας, ο Φιλαθλητικός Σύλλογος Καλ/κας, ο Σύλλογος Παλαιμάχων Ποδοσφαιριστών Καλ/κας, ο Σύλλογος Ορειβασίας Μετεώρων - Ασπροποτάμου και ο Α.Σ. Εθνικού Καλ/κας (Δικτυακός τόπος : www.kalampaka.gr).

3.9.5 Πολιτιστικές λειτουργίες

Στην πόλη της Καλαμπάκας λειτουργεί Εργατικό Κέντρο όπου εκεί γίνονται ορισμένες εκδηλώσεις καθώς επίσης παραδίδονται και μαθήματα παραδοσιακών χορών. Την τελευταία δεκαετία δημιουργήθηκε ειδικό κέντρο για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις του Δήμου, το Πολιτιστικό Κέντρο Καλαμπάκας, με ειδικά διαμορφωμένη αμφιθεατρική αίθουσα και κατάλληλους βοηθητικούς χώρους. Σε αυτό το χώρο γίνονται τα τελευταία χρόνια συνέδρια, σχολικές εκδηλώσεις και εκδηλώσεις του Δήμου.

Επίσης στο λόφο του Προφήτη Ηλία έχει δημιουργηθεί το υπαίθριο θέατρο Καλαμπάκας για παραστάσεις και συναυλίες. Η χωρητικότητα του είναι μικρή και κατά τους καλοκαιρινούς μήνες γεμίζει ασφυκτικά.

Επιπλέον, στην περιοχή λειτουργεί Δημοτική βιβλιοθήκη η οποία περιλαμβάνει αναγνωστήριο καθώς δίνει και τη δυνατότητα δανεισμού βιβλίων. Η μουσική σχολή του Δήμου βρίσκεται κοντά στην Βιβλιοθήκη και απασχολεί 6 άτομα περίπου προσωπικό.

Τέλος στην Καλαμπάκα έχει δημιουργηθεί πρόσφατα και το Κέντρο Σύγχρονης Τέχνης Καλαμπάκας σε νεόκτιστο κτίριο, όπου εκεί διοργανώνονται εκθέσεις κυρίως νέων καλλιτεχνών.

3.9.6 Δημόσια Διοίκηση

Τέλος, οι εγκαταστάσεις της Δημόσιας Διοίκησης βρίσκονται όλες στο κέντρο της πόλης. Σε ιδιόκτητα ή μισθωμένα, επαρκή και κατάλληλα κτίρια στεγάζονται :

- Ο Δήμος Καλαμπάκας
- Το Δασαρχείο
- Το Ι.ΚΑ.
- Το Γραφείο Γεωργικής Ανάπτυξης
- Το Κέντρο ανάπτυξης της πόλης της Καλαμπάκας
- Το Κέντρο τουριστικών υπηρεσιών
- Το κατάστημα Ο.Τ.Ε.
- Το κατάστημα Δ.Ε.Η.
- Το Πολεοδομικό γραφείο
- Τα ΕΛ.ΤΑ.
- Η Εφορία
- Το Επιμελητήριο
- Ο Ο.Α.Ε.Δ.
- Το αστυνομικό τμήμα
- Το ειρηνοδικείο και
- Το υποθηκοφυλακείο

3.10 Μεταφορικές υποδομές (Χάρτης 2)

3.10.1 Οδικό δίκτυο

Όσον αφορά στο οδικό δίκτυο της Καλαμπάκας, αυτό βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση, αφού στο μεγαλύτερο μέρος του είναι ασφαλτοστρωμένο με εξαίρεση τις οδούς στην περιοχή της επέκτασης. Επίσης ελάχιστοι είναι και οι αδιάνοιχτοι δρόμοι και αυτοί στην περιοχή της επέκτασης.

Η πόλη της Καλαμπάκας δεν αντιμετωπίζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Η ύπαρξη της οδού Πίνδου, ως παρακαμπτηρίου της πόλης, βοήθησε αρκετά στην

αποσυμφόρηση της πόλης από τα φορτηγά και τα βαρέα οχήματα που τη διαπερνούσαν. Το κύριο πρόβλημα της, όμως παραμένει η στάθμευση, κυρίως στην περιοχή του κέντρου και η κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρουσιάζεται στην οδό Τρικάλων κατά τις ώρες αιχμής. Τα τελευταία δύο χρόνια γίνεται προσπάθεια για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στην περιοχή. Τα αποτελέσματα είναι ενθαρρυντικά για να γίνουν και άλλες προσπάθειες πιο ολοκληρωμένες.

Από την Καλαμπάκα επίσης διέρχονται:

- Ο Εθνικός δρόμος Τρικάλων - Ιωαννίνων. Βορειότερα της Καλαμπάκας ο δρόμος αυτός διακλαδώνεται προς Γρεβενά. Συνεχίζοντας προς Ιωάννινα διασχίζει τη γραφική διαδρομή πάνω στην οποία βρίσκονται τα χωριά Τρυγώνα και Μαλακάσι.
- Ο Επαρχιακός δρόμος με αριθ. 16 του πρωτεύοντος Επαρχιακού Οδικού Δικτύου του Νομού Τρικάλων (Καλαμπάκα- Κονίσκος προς Ελασσόνα από το 16ο χμ της Εθνικής Οδού Τρικάλων-Ιωαννίνων δια Γερακαρίου-Λογγάς).
- Την πόλη συνδέουν με τα γύρω χωριά δρόμοι από ασφαλτο, σε μερικές περιπτώσεις με τμήματα βατών χωματόδρομων, ενώ στα βουνά έχουν διανοιχτεί πολλοί χωματόδρομοι.
- Ασφαλτόδρομος συνδέει κατευθείαν την Καλαμπάκα με την Πύλη, ενώ βατός ορεινός χωματόδρομος τη συνδέει με το Περτούλι. (Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας: Περιοχή Καλαμπάκας-Μετεώρων, 2003).

3.10.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο

Μέχρι τον Ιούνιο του 1998 λειτουργούσε η μετρική γραμμή Καλαμπάκας-Βόλου με σύνδεση στο Παλαιοφάρσαλο για Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Η γραμμή εξυπηρετούσε τις μετακινήσεις ολόκληρης της περιοχής παρά τα όποια σημαντικά προβλήματα παρουσίαζε (παλαιότητα δικτύου, επιζήμια γραμμή).

Το 1999 άρχισε να κατασκευάζεται με εντατικού ρυθμούς το τμήμα Παλαιοφάρσαλο-Καλαμπάκας μήκους 82χλμ. κανονικού πλάτους (1.44 μ), υποδομή που δημιούργησε νέες προϋποθέσεις ανάπτυξης για την περιοχή. Επίσης, πραγματοποιήθηκαν εργασίες διαμόρφωσης στους επιβατικούς σταθμούς. Το έτος 2001 ολοκληρώθηκε και αποδόθηκε σε κυκλοφορία η νέα μονή γραμμή κανονικού

εύρους από Σ.Σ. Παλαιοφάρσαλο έως Σ.Σ. Καλαμπάκας μήκους 82 χλμ.

Σήμερα τα δρομολόγια του Ο.Σ.Ε. που πραγματοποιούνται από και προς την Καλαμπάκα απευθείας είναι Καλαμπάκα–Πειραιάς, Πειραιάς–Καλαμπάκα, Καλαμπάκα–Παλαιοφάρσαλο–Λάρισα, Λάρισα–Παλαιοφάρσαλο–Καλαμπάκα, Καλαμπάκα–Παλαιοφάρσαλο και Παλαιοφάρσαλο–Καλαμπάκα. Στα δρομολόγια πραγματοποιούνται και ενδιάμεσες στάσεις π.χ. Τρίκαλα, Καρδίτσα κ.α. Τα δρομολόγια αυτά πραγματοποιούνται τόσο με απλά τραίνα όσο και με Intercity. Επίσης, έχουν προστεθεί τον τελευταίο χρόνο και νέα τραίνα τύπου «προαστιακού», με λίγα βαγόνια.

Στο **μακροχρόνιο σχεδιασμό του ΟΣΕ** εκτός από τα έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού που εκτελούνται στο υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο, περιλαμβάνονται επίσης οι παρακάτω γραμμές:

- Σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας-Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας

Με την υπ' αριθμό 7173/1305/12-3-98 απόφαση Γενικού Διευθυντού Περιβάλλοντος ΥΠΕΧΩΔΕ εγκρίθηκε η χωροθέτηση των έργων της σιδηροδρομικής γραμμή καθώς και των προτεινόμενων σιδηροδρομικών σταθμών. Εκπονείται η μελέτη του σχετικού έργου με χρηματοδότηση του Ταμείου Υποδομών και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η υλοποίηση του έργου στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ θεωρείται ιδιαίτερα επισφαλής. Η κατασκευή του κλάδου αυτού παρέχει την δυνατότητα σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηπείρου όχι μόνο με την Βόρεια αλλά και την Νότια Ελλάδα. Ταυτόχρονα δημιουργεί για την Κεντρική Ελλάδα, την Αθήνα αλλά και την Νότια Ελλάδα τη δυνατότητα ταχύτατης σιδηροδρομικής σύνδεσης με Ιταλία και Δ. Ευρώπη μέσω Ηγουμενίτσας (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, 1998).

- Σιδηροδρομική Γραμμή Καλαμπάκα-Σιάτιστα-Κοζάνη και Σιάτιστα-Καστοριά

Με την υπ' αριθμό 66987/2621/17-6-94 απόφαση Γενικού Διευθυντού Περιβάλλοντος ΥΠΕΧΩΔΕ εγκρίθηκε η χωροθέτηση των έργων της σιδηροδρομικής γραμμή καθώς και των προτεινόμενων σιδηροδρομικών σταθμών με εξαίρεση το τμήμα Χάνι Μουργκάνη-Θεοτόκος, το οποίο και περιλαμβάνεται στην Περιφέρεια Θεσσαλίας. Αν και ο λόγος απόρριψης του συγκεκριμένου τμήματος φαίνεται να έχει εκλείψει με την υπ' αριθμό 7173/1305/12-3-98 απόφαση Γενικού Διευθυντού Περιβάλλοντος ΥΠΕΧΩΔΕ, με την οποία και εγκρίθηκε το τμήμα στην περιοχή Χάνι

Μουργκάνη, η συνέχιση της μελέτης του σχετικού έργου έχει διακοπεί λόγω έλλειψης χρηματοδοτικών πόρων. Ως εκ τούτου η υλοποίηση του έργου στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ θεωρείται ιδιαίτερα επισφαλής (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, 1998).

3.10.3 Δημόσιες συγκοινωνίες

Η περιοχή μελέτης του Δ. Καλαμπάκας εξυπηρετείται από το δίκτυο των υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ του Νομού Τρικάλων. Στην περιοχή λειτουργεί υποσταθμός λεωφορείων που συνδέει την Καλαμπάκα με τους γειτονικούς οικισμούς και πόλεις με αρκετά συχνά δρομολόγια.

Η γραμμή λεωφορείων Καλαμπάκας–Τρίκαλα που έχει πολύ συχνά δρομολόγια κατά τη διάρκεια της ημέρας πραγματοποιεί και στάσεις μέσα στην πόλη των Τρικάλων και της Καλαμπάκας, λειτουργώντας έτσι και ως αστική γραμμή για τις πόλεις. Επιπλέον εκτελούνται δρομολόγια για Καστράκι, Μετέωρα και διέρχονται καθημερινά δρομολόγια προς Ιωάννινα και Γρεβενά.

3.11 Άλλες υποδομές

3.11.1 Τηλεπικοινωνίες

Είναι γνωστό ότι κυρίως στα πλαίσια του Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, έγιναν σημαντικές βελτιώσεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών ύψους 122 δις δρχ. σε εθνικό επίπεδο. Οι βελτιώσεις αυτές αφορούν στην ψηφιοποίηση του δικτύου, στις μεγαλύτερες ταχύτητες μετάδοσης φωνής–εικόνας–δεδομένων, στην αναβάθμιση των υπηρεσιών στις απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές, στις σύγχρονες υπηρεσίες και στις νέες τεχνολογίες.

Συνολικά στο Ν. Τρικάλων υπάρχουν 45 αστικά και κομβικά κέντρα, πολλά εξ' αυτών στην πρώην Επαρχία Καλαμπάκας. Μάλιστα η πόλη της Καλαμπάκας αποτελεί κομβική περιοχή με κωδικό κλήσης -24320, και συνδέεται με τα Τρίκαλα μέσω οπτικής ίνας.

Επίσης στην περιοχή υπάρχει δίκτυο για την κινητή τηλεφωνία, και για τις τρεις

εταιρίες κινητής τηλεφωνίας, οι κεραιές των οποίων, βρίσκονται σε κορυφή του όρους Κόζιακα.

3.11.2 Ενέργεια

Ως προς την παραγωγή και διάθεση της ηλεκτρικής ενεργείας η περιοχή μελέτης είναι διασυνδεδεμένη με το εθνικό Δίκτυο της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.). Επίσης, στην Καλαμπάκα λειτουργεί και υποσταθμός της Δ.Ε.Η..

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Αριθμός συνδέσεων της Δ.Ε.Η.

ΕΤΟΣ	Δ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ			
	Οικιακά	Εμπορικά	Γεωργικά	Βιομηχανικά
2000	5250	921	73	97
2001	5295	949	76	96
2002	5337	1014	79	93
2003	5379	1040	79	89
2004	5468	1090	80	86
2005	5509	1125	78	74

Πηγή: Δ.Ε.Η. Καλαμπάκας, Ιδία επεξεργασία

Όσον αφορά το Δ. Καλαμπάκας, από τον πίνακα παρατηρείται ότι ο αριθμός των συνδέσεων με την Δ.Ε.Η. ακολουθεί σταθερή ανοδική πορεία στις οικιακές και εμπορικές συνδέσεις. Στις γεωργικές συνδέσεις που αφορούν κυρίως αντλιοστάσια και ποιμνιοστάσια. παρατηρούμε για το διάστημα 2000-2002 μια πολύ μικρή αύξηση ενώ στα επόμενα χρόνια η τάση αυτή παρατηρείται φθίνουσα, γεγονός που αποδεικνύει, πως όλο και λιγότεροι είναι εκείνοι που ασχολούνται με τη γεωργία. Τέλος, φθίνουσα είναι και η πορεία των βιομηχανικών συνδέσεων για το διάστημα 2000-2005.

3.11.3 Αποχέτευση – Διαχείριση απορριμμάτων

Στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχει Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (Χ.Υ.Τ.Α.). Ο δήμος Καλαμπάκας δεν έχει ακριβώς χωματερή, απλά είναι ένας παραποτάμιος χώρος συγκέντρωσης των στερεών απορριμμάτων. Ο χώρος συγκέντρωσης των απορριμμάτων (χωματερή) επιλέχτηκε τυχαία και χωρίς προηγούμενες μελέτες. Τα στερεά απορρίμματα από βιοτεχνίες–βιομηχανίες της περιοχής (ξυλουργεία, σφαγεία, βιοτεχνίες ρούχων) οδηγούνται δυστυχώς στον ίδιο χώρο ενώ τα απορρίμματα από το Κέντρο Υγείας οδηγούνται εκεί. Καύσεις για τη μείωση του όγκου των απορριμμάτων δε γίνονται από τη δημοτική αρχή γιατί τα αέρια από αυτή τη διαδικασία θεωρούνται επιβλαβή και επιβαρυντικά για την ατμόσφαιρα.

Δυστυχώς με τον τρόπο αυτό ο κίνδυνος τόσο για το περιβάλλον όσο και για τη μόλυνση των ποταμών και του υδροφόρου ορίζοντα είναι μεγάλος. Σε ελάχιστες περιπτώσεις τα απορρίμματα καλύπτονται περιστασιακά με χώμα. Γενικά δεν τηρούνται ούτε οι στοιχειώδεις αρχές της υγειονομικής ταφής των απορριμμάτων όπως π.χ. συμπίεση και κάλυψη.

Επίσης, τα απορριμματοφόρα του Δήμου δε διαθέτουν σύστημα διαχωρισμού και πολτοποίησης. Οι κάδοι συγκέντρωσης καθαρίζονται τακτικά, απολυμαίνονται όμως σπάνια, (κυρίως τους θερινούς μήνες) με χημική απολύμανση.

Τα τελευταία τέσσερα (4) χρόνια πραγματοποιήθηκαν και ολοκληρώθηκαν στην πόλη της Καλαμπάκας, εργασίες για την κατασκευή του αποχετευτικού δικτύου, ενώ δημιουργήθηκε και μονάδα βιολογικού καθαρισμού κοντά στον οικισμό Σαρακίνας. Η μονάδα βιολογικού καθαρισμού δέχεται υγρά λύματα αποχετεύσεων, αλλά και όμβρια ύδατα παράνομα κάποιες φορές. Η μονάδα βιολογικού καθαρισμού έχει κατασκευαστεί για πληθυσμό 20.000 κατοίκων, ενώ υπάρχει και πρόβλεψη για πληθυσμό 30.000 κατοίκων.

Τα σχέδια της δημοτικής αρχής για την ορθολογική διαχείριση των απορριμμάτων είναι να συμμετέχει στις διαδικασίες εγκατάστασης Χ.Υ.Τ.Α στο Νομό, όπου θα οδηγούνται και τα απορρίμματα του Δήμου. Αν αυτό αποτύχει ίσως να δοθεί η ολική διαχείριση των απορριμμάτων, ακόμα και σε ιδιωτικές επιχειρήσεις.

3.12 Συμπεράσματα

Στο 3^ο αυτό κεφάλαιο της εργασίας, παρουσιάστηκε λεπτομερώς το προφίλ της πόλης της Καλαμπάκας. Αναφέρθηκαν λοιπόν, τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, οι υπηρεσίες και οι υποδομές της. Η σαφής εικόνα για την ιδιομορφία και τις δραστηριότητες της πόλης είναι απαραίτητη, για να μπορούμε να διακρίνουμε τις ανάγκες της, που έχουν άμεση σχέση με την κυκλοφορία στην πόλη. Η πλήρης γνώση της περιοχής μελέτης θα μας βοηθήσει λοιπόν, τόσο στη διαπίστωση των προβλημάτων της, όσο και στη διεξαγωγή επιτυχημένων επεμβάσεων για την επίλυση τους.

Όσον αφορά στην πόλη της Καλαμπάκας, διαπιστώνουμε ότι πρόκειται για μια τουριστική περιοχή με ιδιαίτερα σημαντική θέση αφού βρίσκεται κάτω από τους βράχους των Μετεώρων και αποτελεί κομβικό σημείο μεταξύ Ηπείρου-Θεσσαλίας και μεταξύ Δυτικής Μακεδονίας-Θεσσαλίας. Το Δ.Δ. της Καλαμπάκας έχει πληθυσμό 7.550 και κύριος τομέας απασχόλησης είναι ο τριτογενής τομέας με ιδιαίτερη έμφαση στον τουρισμό.

Οι δραστηριότητες στην πόλη της Καλαμπάκας (εκπαίδευση, διοίκηση κλπ.), όπως παρουσιάζονται και στον χάρτη 1, συγκεντρώνονται κυρίως στην κεντρική περιοχή της πόλης. Στις περιοχές της επέκτασης υπάρχουν ελάχιστες δραστηριότητες, καθώς οι περιοχές αυτές τώρα αρχίζουν να οικοδομούνται και να διαμορφώνονται.

Σε ότι αφορά τις μεταφορικές υποδομές, το οδικό δίκτυο βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση και ελάχιστοι είναι οι αδιάνοιχτοι δρόμοι, κυρίως στην περιοχή της επέκτασης. Η Καλαμπάκας δεν αντιμετωπίζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Η ύπαρξη της οδού Πίνδου, ως παρακαμπτηρίου της πόλης, βοηθά αρκετά στην αποσυμφόρηση της πόλης. Τα κυριότερα προβλήματα της όμως παραμένουν, η στάθμευση, κυρίως στην περιοχή του κέντρου όπου συγκεντρώνονται οι περισσότερες λειτουργίες, καθώς και η κυκλοφοριακή συμφόρηση στην οδό Τρικάλων κατά τις ώρες αιχμής. Το σιδηροδρομικό δίκτυο ενώνει την πόλη με τα Παλαιοφάρσαλα, την Λάρισα και τον Πειραιά, ενώ οι λεωφορειακή γραμμή Τρίκαλα-Καλαμπάκα του ΚΤΕΛ Τρικάλων λειτουργεί και ως αστική γραμμή, αφού πραγματοποιεί και στάσεις μέσα στην πόλη. Ωστόσο η λεωφορειακή αυτή γραμμή δεν κρίνεται επαρκής για την εξυπηρέτηση των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών της πόλης, αφού η Καλαμπάκα

είναι μια τουριστική πόλη.

Τέλος, οι υπόλοιπες υποδομές, τηλεπικοινωνίες, ενέργεια και αποχέτευση- διαχείριση απορριμμάτων έχουν αρκετά ανεπτυγμένο δίκτυο και αναπτύσσονται και βελτιώνονται συνεχώς προσπαθώντας να καλύψουν της ανάγκες της Καλαμπάκας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ

4.1 Εισαγωγή

Στην Ελλάδα, δεν φαίνεται να υπάρχει στενή συνάφεια μεταφορών και αστικής ανάπτυξης όσον αφορά στο επίπεδο σχεδιασμού, ούτε καν σοβαροί στόχοι για το καθένα ξεχωριστά. Έτσι, στις περισσότερες ελληνικές πόλεις η φυσική επέκταση αποτελεί προϊόν αυθαίρετης ή μη σχεδιασμένης και μετά από κάποιο χρονικό διάστημα νομιμοποιημένης δόμησης (“ένταξη στο σχέδιο”). Όλων των ειδών τα δίκτυα υποδομής έπονται, οι δρόμοι που δημιουργούνται είναι συνήθως μη μελετημένοι και ανεπαρκείς, η δε δραστηριότητα των συγκοινωνιών προβληματική. Οι μεταφορές προκύπτουν, συνήθως πάντα ως υποπροϊόν της αστικής ανάπτυξης. Το πρακτικό αποτέλεσμα είναι, η μη ύπαρξη επαρκούς από ποιοτική και ποσοτική άποψη οδικού δικτύου, η μη ιεραρχημένη δομή του οδικού δικτύου, η μειωμένη δυνατότητα του οδικού δικτύου να δεχτεί με άνεση εναλλακτικές και διαφοροποιημένες μεταφορικές υποδομές (Χρ. Βεΐνογλου, 1992)

Επιπλέον, στις περισσότερες πόλεις, οι πολεοδομικές μελέτες, είναι αυτές που δίνουν πρώτες τις κατευθυντήριες γραμμές για τις μεταφορικές υποδομές και την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου της εκάστοτε πόλης, χωρίς όμως να εισέρχονται σε λεπτομέρειες, π.χ. πλάτη οδών, ιεράρχηση οδικού δικτύου. Είναι απαραίτητες λοιπόν οι κυκλοφοριακές μελέτες, που συνήθως όμως, έπονται των πολεοδομικών μελετών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη συνεχή ύπαρξη κυκλοφοριακών προβλημάτων. Γι’ αυτό ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται σε διαφορετικό επίπεδο και ξεκομμένος από τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Στο ίδιο μήκος κύματος με τα προαναφερθέντα, κινείται και η κατάσταση στην πόλη της Καλαμπάκας. Η αυθαίρετη ή μη σχεδιασμένη δόμηση, που οδήγησε στην

Πολεοδομική Μελέτη-Αναθεώρηση-Επέκταση της πόλης το 1989 μετά Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1986 (Φ.Ε.Κ. 523 / Δ / 86), προηγήθηκε του κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Στην περίπτωση της Καλαμπάκας, η πολεοδομική μελέτη του 1989 είναι εκείνη που κάνει πρώτη προτάσεις για τις μεταφορικές υποδομές και την κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής, διατυπώνοντας όμως, μόνο τις κατευθυντήριες γραμμές των επεμβάσεων και χωρίς να υπεισέρχεται σε σχεδιαστικές λεπτομέρειες για την κατασκευή των νέων υποδομών. Στη συνέχεια, το 2000, συντάσσεται κυκλοφοριακή μελέτη για λογαριασμό του Δήμου που αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση και στάθμευση. Από τις προτάσεις που έχουν γίνει στο σύνολο τους, ορισμένες μόνο εφαρμόστηκαν.

Στο 4^ο αυτό κεφάλαιο της εργασίας γίνεται αναφορά στις προσπάθειες που έγιναν στο παρελθόν για την κυκλοφοριακή οργάνωση της Καλαμπάκας, και στην υφιστάμενη κατάσταση του κυκλοφοριακού σήμερα.

4.2 Πολεοδομική μελέτη-Πρώτη προσπάθεια κυκλοφοριακής οργάνωσης

(Χάρτης 3)

Η Πολεοδομική μελέτη της Καλαμπάκας με τίτλο “ Πολεοδομική Μελέτη-Αναθεώρηση-Επέκταση” θέτει τα νέα όρια της πόλης περιλαμβάνοντας και τις περιοχές επέκτασης, οι οποίες βρίσκονται στο νότιο-ανατολικό, νότιο και δυτικό τμήμα της περιοχής. Σε ότι αφορά το κυκλοφοριακό, η πολεοδομική μελέτη αναλύοντας την τότε υφιστάμενη κατάσταση, διαπίστωσε κάποια προβλήματα και για την επίλυσή τους διατυπώθηκαν προτάσεις-επεμβάσεις.

Τα βασικότερα προβλήματα που διαπιστώθηκαν στο θέμα αυτό, στην ευρύτερη περιοχή της Καλαμπάκας αλλά και μέσα στην πόλη ήταν:

- Η διέλευση της Παλαιάς Εθνικής Οδού Ιωαννίνων-Τρικάλων από το κεντρικό τμήμα της πόλης, με άμεσο αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας σταθερής πηγής όχλησης και επομένως υποβάθμιση αυτού.
- Η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής επίσης από το νότιο τμήμα της πόλης με την παρουσία εκεί του σιδηροδρομικού σταθμού

- Η έλλειψη άμεσης οδική επικοινωνίας με τον ποταμό Πηνειό.
- Η κακή κατάσταση της μεταφορικής υποδομής στο βόρειο τμήμα της πόλης λόγω των απότομων κλίσεων, αλλά και λόγω της γενικότερης πολεοδομικής κατάστασης της περιοχής
- Η έλλειψη σε χώρους στάθμευσης και
- Η έλλειψη πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων

Οι λύσεις που προτάθηκαν από την πολεοδομική μελέτη για τη βελτίωση του δικτύου μεταφορικής υποδομής διαχωρίστηκαν στις κατηγορίες υπεραστικό δίκτυο, αστικό δίκτυο, ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι και στάθμευση εντός και εκτός οικισμού. Οι κυριότερες προτάσεις που έγιναν από την πολεοδομική μελέτη, με βάση τις παραπάνω κατηγορίες, ήταν οι εξής:

Υπεραστικό δίκτυο

- Μακροπρόθεσμα, εκτροπή της σιδηροδρομικής γραμμής σε άξονα παράλληλο με τον υπάρχοντα, ώστε να ανεβεί το ποιοτικό επίπεδο του νοτίου τμήματος. Επίσης μεταφορά του σιδηροδρομικού σταθμού σε νέα θέση έξω από την πόλη.
- Εκτροπή της υπάρχουσας εθνικής οδού Τρικάλων-Ιωαννίνων σε παράλληλο άξονα για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης από το διερχόμενο κυκλοφοριακό φόρτο.
- Βελτίωση του επαρχιακού οδικού δικτύου που ενώνει τα χωριά στα νότια του Πηνειού

Αστικό δίκτυο

- Διαμόρφωση της οδού Φώσκολου, από τη διασταύρωση των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Δημουλά προς το ποτάμι.
- Δημιουργία τριών περιφερειακών οδών στα ανατολικά, νότια και δυτικά της επέκτασης και εν μέρει στα βόρεια ώστε να εξασφαλίζεται μια συνεχής κίνηση σε όλη την πόλη.
- Αυστηρή μονοδρόμηση σε κάποιες οδούς του οδικού δικτύου
- Δρομολόγηση λεωφορειακής γραμμής σε κλειστό κυκλικό δρομολόγιο, είσοδος στην Καλαμπάκα και στάση στην πλατεία-συνέχιση της γραμμής στο Καστράκι και στάση-έναρξη λεωφορειακής γραμμής από το Καστράκι μέσω Μετεώρων και εκ νέου στάση στην Καλαμπάκα. Για την πραγματοποίηση αυτής της πρότασης απαιτείται

τεχνική υποδομή τριών λεωφορειακών γραμμών , δυο υπεραστικές και μια τοπική.

Ποδηλατοδρόμοι

- Δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου στον δρόμο που προτείνεται σαν προέκταση της οδού Χαριλάου Τρικούπη και περνά από το δυτικό όριο του πνεύμονα πρασίνου-αναψυχής
- Δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου στην οδό που αποτελεί το νότιο όριο της επέκτασης και κατά μήκος του αναχώματος.
- Διαμόρφωση ειδικής λωρίδας ποδηλάτου στον εσωτερικό δακτύλιο του κέντρου της πόλης ώστε να αυξηθεί η μορφή μετακίνησης ποδήλατο-πεζοπορία.
- Διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου στην συλλέκτηριο που οδηγεί στο εκκλησάκι του Προφήτη Ηλία και διαμόρφωση κλειστού δακτυλίου για ποδήλατα και πεζούς με σκοπό την αναψυχή στον προτεινόμενο διαμορφωμένο χώρο πρασίνου.
- Διαμόρφωση ειδικών λωρίδων για ποδήλατο στην οδό Ιωαννίνων από τον εσωτερικό δακτύλιο μέχρι την πρόσβαση προς Προφήτη Ηλία.

Πεζόδρομοι

- Σχεδιασμός δικτύου πεζοδρόμων στο βόρειο τμήμα της πόλης.
- Σχεδιασμός δικτύου πεζοδρόμων γύρω από τους λόφους νοτιοδυτικά της Καλαμπάκας (Προφήτης Ηλίας, Δεξαμενή)
- Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στο δυτικό τμήμα της πόλης
- Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στις πυκνοδομημένες περιοχές της πόλης στα βόρεια και νοτιοδυτικά, που εντάχθηκαν στο σχέδιο και ασφουκτιούν.
- Δημιουργία πεζοδρόμων-περασμάτων μέσα στην πόλη για καλύτερη εξυπηρέτηση σε τετράγωνα που είναι είτε πολύ μεγάλα είτε πυκνοδομημένα.
- Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων που θα προκύψουν στους χώρους του ΟΤΕ και του Δασαρχείου.

Στάθμευση

Οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης στην πόλη της Καλαμπάκας ήταν ανύπαρκτοι και κατά συνέπεια η πολεοδομική μελέτη πρότεινε χώρους στάθμευσης τόσο εντός της πόλης, όσο και εκτός αυτής.

- Εντός της πόλης προτείνονται χώροι στάθμευσης κοντά στο σιδηροδρομικό σταθμό, στο χώρο που σταθμεύουν τα φορτηγά, κοντά στο χώρο του βιομηχανικού

κέντρου, στη θέση του σταθμού λεωφορείων και στη διασταύρωση της οδού Αγίου Στεφάνου με το ρέμα. Επίσης γίνεται πρόταση για δημιουργία θέσεων πάρκιγκ δίπλα σε όλες τις πλατείες, τους πυρήνες εκπαίδευσης και τα εμπορικά κέντρα. Η πολεοδομική μελέτη αναφέρει με ακρίβεια τα οικοδομικά τετράγωνα στα οποία δημιουργούνται θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων.

- Εκτός της πόλης προτείνονται χώροι στάθμευσης στην περιοχή του βιοτεχνικού πάρκου, στις παρυφές του Προφήτη Ηλία και κοντά στον προτεινόμενο σιδηροδρομικό σταθμό.

Από τα μέτρα που προτάθηκαν στην πολεοδομική μελέτη, για τις μεταφορικές υποδομές, λίγα ήταν αυτά που εφαρμόστηκαν. Το κυριότερο έργο που πραγματοποιήθηκε ήταν η παράκαμψη της Εθνικής Οδού Ιωαννίνων –Τρικάλων που περνούσε από την κεντρική περιοχή της πόλης και η κυκλοφοριακή συμφόρηση ήταν έντονη. Σήμερα η Καλαμπάκα παρακάμπτεται από την οδό Πίνδου, η οποία δεν διέρχεται από το κέντρο της πόλης, αλλά διέρχεται μέσα από την ευρύτερη περιοχή του κέντρου της πόλης και στην πραγματικότητα αποτελεί τμήμα του Εθνικού δικτύου. Αυτή εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από το Νότο (Τρίκαλα, Καρδίτσα, κ.λ.π.) προς Δύση (Ιωάννινα, κ.λ.π.). Η οδός Τρικάλων έχει πια αστική χρήση.

Διανοίχτηκαν επίσης κάποιες οδοί, κυρίως στις περιοχές της επέκτασης, για την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων. Η λεωφορειακή γραμμή που προτάθηκε, υλοποιήθηκε με κάποιες αλλαγές. Έτσι πραγματοποιούνται τα δρομολόγια Καλαμπάκα-Καστράκι και Καλαμπάκα-Μετέωρα με ενδιάμεσες στάσεις. Ελάχιστες πεζοδρομήσεις πραγματοποιήθηκαν στο βόριο τμήμα της πόλης και στην περιοχή του λόφου του Προφήτη Ηλία, ενώ αντίθετα, δεν δημιουργήθηκαν καθόλου λωρίδες για την κίνηση των ποδηλάτων.

Τέλος, όσον αφορά στη στάθμευση, κανένας από τους χώρους που προτάθηκε δεν μετατράπηκε σε οργανωμένο χώρο στάθμευσης, όμως δημιουργήθηκαν θέσεις σε ορισμένα οικοδομικά τετράγωνα που προτάθηκαν από την πολεοδομική μελέτη.

4.3 Η Κυκλοφοριακή Μελέτη της πόλης της Καλαμπάκας (Χάρτης 4)

Η “Κυκλοφοριακή Μελέτη Πόλης Καλαμπάκας” συντάχθηκε για λογαριασμό του Δ. Καλαμπάκας, του Ν. Τρικάλων το 2000, με υπεύθυνο μελετητή το κ. Βασίλη Μ. Χαλκιά, Τοπογράφο και Πολιτικό Μηχανικό-Συγκοινωνιολόγο. Η μελέτη αυτή χρηματοδοτήθηκε σε ποσοστό 100% από το Δ. Καλαμπάκας με επιχορήγηση από το Ε.Π.Τ.Α.

Αντικείμενο λοιπόν, της μελέτης ήταν η εύρεση των αιτιών στα οποία οφείλονταν τα κυκλοφοριακά προβλήματα της περιοχής και η διαμόρφωση προτάσεων με τις ενδεδειγμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση του. Οι επεμβάσεις που προτάθηκαν από την κυκλοφοριακή μελέτη έχουν χαρακτήρα διαχειριστικό. Οι ρυθμίσεις στοχεύουν στη βέλτιστη εκμετάλλευση της υφιστάμενης υποδομής, ώστε με μικρό κόστος και χρόνο εφαρμογής να επιλυθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα τα κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη της Καλαμπάκας. Σκοπός της μελέτης ήταν επομένως, η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των οχημάτων, η διευκόλυνση των πεζών, η βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης, η βελτίωση συνθηκών λειτουργίας των κόμβων και η βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών. Τα όρια της περιοχής μελέτης, στην οποία επενέβη η κυκλοφοριακή μελέτη, είναι τα παλιά όρια της Καλαμπάκας, προτού δηλαδή γίνει η επέκταση της πόλης.

Η κυκλοφοριακή μελέτη εκπονήθηκε σε δυο φάσεις, Α΄φάση-Ανάλυση και Β΄φάση-Πρόταση. Η Α΄φάση περιλαμβάνει την συλλογή των στοιχείων, την απογραφή της υπάρχουσας κατάστασης, καθώς και την προκαταρκτική πρόταση κυκλοφοριακής ρύθμισης. Η Β΄φάση περιλαμβάνει την σύνταξη της τελικής πρότασης του μελετητή με βάση τις απόψεις των φορέων και των κατοίκων της πόλης και αφορά στην υποβολή των ανάλογων χαρτών και σχετικών πινάκων.

Α΄ φάση - ανάλυση:

Στην Α΄ φάση της κυκλοφοριακής μελέτης για την συλλογή των απαραίτητων στοιχείων και την απογραφή της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν κάποιες επιπλέον μετρήσεις, πέρα από τις μετρήσεις του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και έρευνες.

Σημειώνεται ότι, πριν την κυκλοφοριακή μελέτη, πραγματοποιήθηκε μελέτη σχετική με τη διαμόρφωση πλατειών, γι' αυτό και η κυκλοφοριακή μελέτη θεωρεί δεδομένο το κλείσιμο της οδού Δημουλά και τη μετατροπή της σε πλατεία καθώς, και την αλλαγή σχήματος της πλατείας Ρήγα Φεραίου.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι ορισμένων τμημάτων του οδικού δικτύου της πόλης συλλέχθηκαν από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., όμως, για την πλήρη κάλυψη του οδικού δικτύου πραγματοποιήθηκαν επιπλέον μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων από το μελετητή. Η ολοκληρωμένη εικόνα για τους κυκλοφοριακούς φόρτους σε όλη την περιοχή μελέτης βοηθά στην διεξαγωγή επιτυχών προτάσεων, για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Με σκοπό την εντοπισμό της κατανομής της ελκυσόμενης και παραγόμενης κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης, έγινε έρευνα “προέλευσης-προορισμού μετακινήσεων” οχημάτων σε όλες τις εισόδους-εξόδους της περιοχής μελέτης κατά τη διάρκεια τυπικών ημερών και ωρών του έτους. Οι θέσεις όπου έλαβε μέρος η έρευνα ήταν στην συμβολή των οδών: Τρικάλων-Πίνδου, Τρικάλων-Δημουλά, Τρικάλων-Γ. Κονδύλη, Τρικάλων-Σιδηροδρόμων, Γ. Κονδύλη-Αμ. Βλιώρα, Τρικάλων-Βλαχάβας και Ιωαννίνων-Πίνδου. Βασικός σκοπός της έρευνας ήταν να υπολογιστούν οι παραγόμενες και ελκυσόμενες μετακινήσεις της πόλης της Καλαμπάκας, καθώς και οι διαμπερείς μετακινήσεις.

Για τον ακριβή προσδιορισμό των διαδρομών που ακολουθούνται από τα οχήματα που κινούνται στην περιοχή μελέτη, πραγματοποιήθηκε η “έρευνα διαδρομών μετακινήσεων”. Στις τρεις εισόδους της πόλης (Τρικάλων, Ιωαννίνων και Καστρακίου) καταγράφηκαν οι πινακίδες κυκλοφορίας των οχημάτων που διέρχονταν και από τις δύο κατευθύνσεις.

Τέλος, διεξήχθη έρευνα απογραφής χαρακτηριστικών και ζήτησης της στάθμευσης. Όπως και σε κάθε περιοχή, έτσι και στην Καλαμπάκα, το πρόβλημα της στάθμευσης δεν υφίσταται στις περιοχές κατοικίας αλλά στις εμπορικές περιοχές. Συνεπώς, η έρευνα των χαρακτηριστικών της στάθμευσης επικεντρώθηκε στην κεντρική περιοχή της πόλης. Επειδή στην Καλαμπάκα δεν υπήρχαν χώροι στάθμευσης εκτός οδού, η έρευνα περιορίστηκε μόνο στην στάθμευση παρά το κράσπεδο, νόμιμη ή παράνομη.

Οι θέσεις διεξαγωγής των μετρήσεων και των ερευνών, καθώς και η υφιστάμενη κατάσταση του οδικού δικτύου, της στάθμευσης και των δραστηριοτήτων της πόλης αποτυπώθηκαν σε αντιστοίχους χάρτες οι οποίοι και περιελήφθησαν στο τεύχος της Α΄φάσης.

Από τα αποτελέσματα των μετρήσεων και των ερευνών που διεξήχθησαν, προέκυψαν ορισμένα συμπεράσματα για την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης τα οποία ήταν τα εξής:

- Οι υφιστάμενοι κύριοι δρόμοι είναι διπλής κατευθύνσεως ενώ, ένα μόνο ασήμαντο ποσοστό στο συνολικό μήκος του οδικού δικτύου είναι οδοί μονής κατεύθυνσης.
- Έλλειψη κάποιου δικτύου ή οργανωμένου συστήματος πεζοδρόμων, παρά μόνο δύο οδικά τμήματα, μικρού μήκους, στο κέντρο της πόλης κοντά στο Δημαρχείο.
- Ελλιπής και μη ορθολογική κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση που σε συνδυασμό με τους μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους των κυρίων αξόνων, έχει ως αποτέλεσμα τη σχετικά μεγάλη επικινδυνότητα σε διασταυρώσεις και κόμβους.
- Ύπαρξη πολύπλοκων κόμβων με μειωμένη ασφάλεια, αφού τα πιθανά σημεία πλέξης είναι αυξημένα, η διαδρομή μέσα στον κόμβο είναι μεγάλη, ενώ η κακή γεωμετρική χάραξη και έλλειψη επαρκούς ορατότητας αυξάνουν την επικινδυνότητα.
- Η οδός Πίνδου, που παρακάμπτει την Καλαμπάκα, εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από Νότο προς Δύση. Παρόμοιες μετακινήσεις εξυπηρετούν και οι οδοί Τρικάλων-Ιωαννίνων, με τη διαφορά ότι διέρχονται από το κέντρο της πόλης.
- Σε ότι αφορά τα γεωμετρικά στοιχεία των οδών διαπιστώθηκε ότι η πλειοψηφία των οδών είναι διπλής κατεύθυνσης, τα πλάτη των πεζοδρομίων δεν έχουν ενιαίο πλάτος και οι μεγάλες κατά μήκος κλίσεις παρουσιάζονται στην περιοχή του παλιού οικισμού και γενικά όσο πλησιάζουμε στα Μετέωρα.
- Σχετικά με την ποιότητα των οδοστρωμάτων των οδών διαπιστώθηκε πως η συντριπτική πλειοψηφία των οδών αποτελείται από εύκαμπτα ασφατικά οδοστρώματα ενώ, όσον αφορά την κατάσταση, στην περιοχή μελέτης η κατάσταση των οδών κρίνεται σύμφωνα με του μελετητές από μέτρια έως άριστη.
- Στην περιοχή μελέτης, όπως έχει προκύψει από την καταγραφή των διαδρομών και των στάσεων εμφανίζεται να υπάρχει σχετικά πυκνό δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών, ανάλογα με το μέγεθος της πόλης. Η υπεραστική δημόσια συγκοινωνία θα μπορούσε

να χαρακτηριστεί και ως αστική συγκοινωνία, λόγω του πλήθους των στάσεων που πραγματοποιούνται από τα λεωφορεία.

- Σε όλη την περιοχή μελέτης, οι περιοχές που συγκεντρώνουν σημαντικές ροές πεζών είναι κυρίως σχολικά συγκροτήματα, πλατείες, εμπορικά καταστήματα, χώροι άθλησης και αναψυχής, εκκλησίες, δημόσιες υπηρεσίες και το Δημαρχείο της πόλης.
- Ελάχιστες είναι οι ειδικές θέσεις στάθμευσης, ενώ δημόσιοι χώροι στάθμευσης δεν υπάρχουν.
- Ελλιπής είναι η αστυνόμευση της στάθμευσης παρά το κράσπεδο, που έχει σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση παράνομης στάθμευσης με χαρακτηριστικά παρόμοια με αυτά της νόμιμης.

Τέλος, στην Α΄ φάση της κυκλοφοριακής μελέτης της πόλης της Καλαμπάκας περιλαμβάνεται η προκαταρκτική πρόταση κυκλοφοριακής ρύθμισης. Επιπλέον, η τεχνική έκθεση της Α΄φάσης περιέχει τα παραρτήματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων και των ερευνών καθώς και φωτογραφικό υλικό της υφιστάμενης κατάστασης της στάθμευσης.

Β΄φάση-Πρόταση:

Στην Β΄φάση της μελέτης περιλαμβάνεται η οριστική πρόταση, η οποία και έχει γενικευμένο χαρακτήρα διαχειριστικών ρυθμίσεων και παρουσιάστηκε ως ενιαία πρόταση.

Σκοπός της οριστικής πρότασης ήταν η προσπάθεια βελτίωσης της υποδομής, ώστε να εξυπηρετεί την υπάρχουσα κυκλοφορία αλλά και την κυκλοφορία σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Παράλληλα τα μέτρα που προτείνονται από τη μελέτη, σκοπό είχαν να βελτιώσουν τις συνθήκες μετακίνησης των κατοίκων προς τον προορισμό τους, καθώς και την εξυπηρέτηση των κύριων δραστηριοτήτων της περιοχής. Από τα παραπάνω προέκυψαν οι αντικειμενικοί σκοποί της μελέτης, τους οποίους ικανοποιούν οι ρυθμίσεις που προτάθηκαν. Αυτοί ήταν οι εξής:

- Βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών
- Βελτίωση συνθηκών λειτουργίας κόμβων
- Βελτίωση συνθηκών ροής πεζών

- Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών.

Για τη σύνταξη της τελικής πρότασης ο μελετητής έλαβε υπόψη του και τις γνώμες των φορέων και των κατοίκων της πόλης. Έτσι, οι εμπλεκόμενοι φορείς με τα κυκλοφοριακά δρώμενα της πόλης, καθώς και οι δημότες της Καλαμπάκας διατύπωσαν γραπτώς ή προφορικώς τις παρατηρήσεις τους για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της πόλης με βάση την προκαταρκτική πρόταση της Α΄ φάσης. Οι μελετητές κατέγραψαν και επεξεργάστηκαν τις προτάσεις.

Το βασικό συμπέρασμα από την ανάλυση των προτάσεων ήταν ότι υπάρχουν τρεις διαφορετικές μεταξύ τους προτάσεις, οι οποίες επηρεάζουν το συνολικό σχεδιασμό της κυκλοφοριακής διευθέτησης της πόλης. Αυτές οι τρεις προτάσεις είχαν σαν βασικό άξονα προβληματισμού την κεντρική οδό Τρικάλων. Η βασική διαφοροποίηση των προτάσεων έχει να κάνει με τη μετατροπή της οδού Τρικάλων σε μονόδρομο ή πεζόδρομο ή τη διατήρηση της σε οδό διπλής κατεύθυνσης. Οι μελετητές έκριναν ότι επιβάλλεται να μελετηθεί η κάθε μία από τις διαφορετικές αυτές προτάσεις, και γι' αυτό, στη Β΄ φάση της μελέτης περιλαμβάνονται οι τρεις παραπάνω διαφορετικές εκδοχές για την κεντρική οδό της πόλης.

Η οριστική πρόταση του μελετητή βασίζεται στην αρχή ότι η οδός Τρικάλων παραμένει οδός εξυπηρέτησης αμφίδρομης κυκλοφορίας. Στόχος της συγκεκριμένης οριστικής πρότασης ήταν η αμεσότητα των παρεμβάσεων και η ελάχιστη παρενόχληση των συνηθειών των οδηγών, αφού τα στοιχεία έδειχναν ότι η κυκλοφοριακή ζωή της πόλης ήταν – και είναι – η οδός Τρικάλων.

Στην τελική πρόταση περιελήφθησαν επίσης οι παρακάτω προτάσεις:

- Σε σχέση με τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ, προτείνεται κάποια δρομολόγια να διενεργούνται μέσω των οδών Δεληγιάννη-Χατζηπέτρου και της οδού Αβέρωφ (για την αποχώρησή τους από την Καλαμπάκα), αντί της οδού Τρικάλων για την όσο δυνατόν μεγαλύτερη αποσυμφόρηση της κεντρικής οδού.
- Προτείνεται δημιουργία ζεύγους μονόδρομων μεταξύ των οδών Γ. Μασούτα και Σιδηροδρόμων.
- Προτείνεται διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στις οδούς Τρικάλων, Βλαχάβα και τμήματος της Κονδύλη.
- Προτείνεται η αναδιαμόρφωση της πλατείας Ρήγα Φεραίου και η ευθύγραμμη

κίνηση της οδού Τρικάλων καθώς και πεζοδρόμηση των οδών Αμ. Βλιώρα και Ομογενών Αμερικής, έτσι ώστε να μην υπάρχουν πολλές διασταυρώσεις της οδού Τρικάλων επί της εκ νέου διαμορφωμένης πλατείας.

- Ο χώρος γύρω από τη Δημοτική Βιβλιοθήκη οφείλει να είναι πιο ελκυστικός για τους πολίτες. Συνεπώς, προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Κ. Οικονόμου, μεταξύ των οδών Χατζηπέτρου και Αβέρωφ, και διαπλάτυνση των γύρω πεζοδρομίων.
- Προτείνεται η οργάνωση του χώρου στάθμευσης των TAXI, έτσι ώστε να μην καταλαμβάνουν όλο το οδόστρωμα της μιας κατεύθυνσης της οδού Ρόδου. Η οδός Ρόδου θα λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης με διαχωριστική νησίδα.
- Προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Δημουλά και η διαμόρφωση των πεζοδρομίων της συμβολής των οδών Οικονόμου, Βενιζέλου και Τρικάλων.
- Η μονοδρόμηση τμήματος της οδού Οικονόμου κρίνεται απαραίτητη για την δημιουργία θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο.
- Προτείνεται η ρύθμιση του καθεστώτος στάθμευσης μέσω “πακέτου” μέτρων. Η εκ περιτροπής στάθμευσης παρά το κράσπεδο στην οδό Τρικάλων και η απαγόρευση αυτής στις οδούς Βλαχάβα και Κονδύλη θα βελτιώσει την κίνηση των οχημάτων.
- Λόγω των προβλημάτων που παρουσιάζονται στη στάθμευση στην κεντρική περιοχή της πόλης, προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Οι εν λόγω χώροι στάθμευσης προτείνεται να είναι υπόγειοι, κάτω από τους χώρους της Δημοτικής Αγοράς και του 1^{ου} Δημοτικού Σχολείου.
- Προτείνεται επιπρόσθετα, η δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης κοντά στον προτεινόμενο πεζόδρομο της οδού Δημουλά, ως τέτοιος χώρος προτείνεται η δημοτική έκταση δίπλα στην έκταση της σιδηροδρομικής γραμμής. Αντίστοιχα, πρέπει να εξευρεθεί και άλλος χώρος στάθμευσης εκτός οδού, κοντά στη συμβολή των οδών Δημουλά και Τρικάλων.
- Η κατασκευή διαχωριστικής νησίδας στην οδό Ιωαννίνων, από την πλατεία Δημαρχείου έως την οδό Μετεώρων, θα βελτιώσει την κυκλοφορία των οχημάτων.
- Τέλος, προτείνονται, δημιουργία εσοχών σε πεζοδρόμια κεντρικών οδών, όπου κρίνεται σκόπιμο και προστατευτικά κάγκελα για τα πεζοδρόμια.

Η επιτυχία των προτεινόμενων ρυθμίσεων εξαρτάται από την σωστή εφαρμογή τους. Γι' αυτό, στην Β' φάση της μελέτης τονίστηκε ιδιαίτερα η αναγκαιότητα

ορθολογικής εφαρμογής τους, μέσω της μελέτης εφαρμογής, της τεχνικής μελέτης και της μελέτης σκοπιμότητας.

Η Β' φάση, επιπλέον, περιελάμβανε τους πίνακες των προτάσεων των φορέων και δημοτών της Καλαμπάκας καθώς και τους χάρτες της τελικής πρότασης για την πόλη της Καλαμπάκας.

Η κυκλοφοριακή μελέτη της Καλαμπάκας δεν εφαρμόστηκε και αυτό διότι, δεν έγιναν οι απαραίτητες μελέτες εφαρμογής και σκοπιμότητας, οι οποίες κρίνονται πολύ σημαντικές για την επιτυχή εφαρμογή των ρυθμίσεων και την ολοκλήρωση της μελέτης. Οι όποιες ενέργειες κυκλοφοριακής οργάνωσης ακολούθησαν μετά την μελέτη οφείλονται σε αποφάσεις που πήρε το Δημοτικό Συμβούλιο του Δ. Καλαμπάκας. Έτσι λοιπόν, επιλέχθηκαν αποσπασματικά, ορισμένα από τα προτεινόμενα μέτρα της κυκλοφοριακής μελέτης και εφαρμόστηκαν με την ευθύνη του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου. Τα μέτρα που εφαρμόστηκαν για την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης θα παρουσιαστούν αναλυτικότερα στην υφιστάμενη κατάσταση της πόλης.

4.4 Η υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση της Καλαμπάκας (Χάρτης 5)

Η υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης βασίζεται σε απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Καλαμπάκας. Το θέμα της συνεδρίασης, που πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 2003, αφορούσε στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (ρύθμιση και κατεύθυνση καθώς και στάθμευση των οχημάτων-τοποθέτηση πινακίδων) της πόλης της Καλαμπάκας. Ορισμένα από τα κυκλοφοριακά μέτρα που προτάθηκαν ήταν δανεισμένα από την κυκλοφοριακή μελέτη του 2000. Κύριος σκοπός αυτών μέτρων, σύμφωνα με την εισήγηση του Δημάρχου, ήταν η ανακούφιση της πόλης από το κυκλοφορικό πρόβλημα, το οποίο ήταν -και είναι- ένα από τα μείζονα θέματα που απασχολούν το Δήμο. Οι ρυθμίσεις που προτάθηκαν ήταν δοκιμαστικές στην αρχή για ένα τρίμηνο και στην συνέχεια έγιναν κάποιες τροποποιήσεις, όπου κρίθηκε αναγκαίο.

Οι ρυθμίσεις που προτάθηκαν από το Δήμαρχο και εγκρίθηκαν από την πλειοψηφία του Δημοτικού Συμβουλίου, παρά τις όποιες αντιδράσεις, ήταν οι εξής:

Οδικό δίκτυο:

- Τοποθέτηση σηματοδοτών σε ορισμένα σημεία της πόλης (πλατεία Δημαρχείου, πλατεία Δημουλά, κ.λ.π.) να γίνει ειδική σήμανση στους δρόμους που περνούν από σχολεία, παιδικούς σταθμούς και ιδρύματα.
- Ολική μονοδρόμηση όλων των δρόμων της πόλης που είναι στο κέντρο της πόλης και στην παλαιά πόλη της Καλαμπάκας.
- Η οδός Τρικάλων, προτείνεται να είναι οδός διπλής κατευθύνσεως με απαγόρευση της στάσης και της στάθμευσης των αυτοκινήτων από 9:00 μέχρι τις 23:00 και να επιτρέπεται η στάθμευση από τις 23:00 μέχρι τις 9:00.
- Απαγόρευση της κυκλοφορίας όλων των οχημάτων κατά την καλοκαιρινή περίοδο στην οδό Τρικάλων από την οδό Ασκληπιού έως την πλατεία Ρήγα Φεραίου.
- Μονοδρόμηση της οδού Βλαχάβα μέχρι την εκκλησία του Αγίου Βησσαρίωνα και στάθμευση οχημάτων παρά το κράσπεδο.
- Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας σε τμήματα των οδών Οικονόμου και Κονδύλη, καθώς και στην παράπλευρη οδό του Δημαρχείου.
- Ρύθμιση ολιγόλεπτης στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων και σε ορισμένα σημεία της οδού Τρικάλων.
- Κατασκευή ισόπεδου κόμβου στη συμβολή των οδών Τρικάλων και Σιδηροδρόμων.

Στάθμευση:

- Στάθμευση παρά την οδό σε όλους τους κάθετους δρόμους επί της οδού Τρικάλων και όπου διευκολύνεται η στάθμευση και από τις δύο πλευρές.
- Κατασκευή οργανωμένων χώρων στάθμευσης στους χώρους της Λαϊκής αγοράς, του ΟΣΕ, του Μουσείου και στην οδό Μετεώρων.
- Κατασκευή οργανωμένων χώρων στάθμευσης, οι οποίοι θα είναι ή αγορά ορισμένων οικοπέδων ή ενοικίαση αυτών ή συνεκμετάλλευση. Ως τέτοιοι χώροι προτείνονται το οικόπεδο της Αγροτικής Τράπεζας, το οικόπεδο στο Κτηνιατρείο κ.α.
- Ειδική ρύθμιση υποχρεωτικής κατασκευής υπογείου πάρκινγκ σε κάθε νεόκτιστη οικοδομή.

Αρκετά από τα μέτρα που αποφασίστηκαν στο Δημοτικό Συμβούλιο άρχισαν ήδη να εφαρμόζονται. Μονοδρομήθηκαν ορισμένες οδοί όπως η Βλαχάβα, η Χατζηπέτρου, η Κονδύλη κ.ά., διαπλατύνθηκαν τα πεζοδρόμια των κεντρικών οδών Τρικάλων και

Βλαχάβας, τοποθετήθηκε ειδική σήμανση όπου κρίθηκε αναγκαίο, κατασκευάστηκαν ειδικές ράμπες για τα ΑμΕΑ, ενώ άρχισαν να γίνονται διεργασίες και για τη χρήση του χώρου της Λαϊκής Αγοράς ως χώρο στάθμευσης οχημάτων. Σε ότι αφορά τη στάθμευση την περίοδο 2004-2005 δημιουργήθηκε ιδιωτικός χώρος οργανωμένης στάθμευσης σε κεντρική περιοχή της πόλης, γεγονός που διευκόλυνε με μικρό βαθμό τη στάθμευση των οχημάτων στο κέντρο της Καλαμπάκας.

Επιπλέον, τον Αύγουστο του 2005 άρχισαν οι διεργασίες στην είσοδο της πόλης με τη διαπλάτυνση και βελτίωση της οδού Τρικάλων, έργο ανεξάρτητο από τις παραπάνω αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου, σημαντικό όμως για τη βελτίωση της εικόνας της πόλης.

Βέβαια, όλες αυτές οι κυκλοφοριακές αλλαγές προκάλεσαν και πολλές αντιδράσεις. Στον έντυπο τύπο της περιοχής, κατά την περίοδο εφαρμογής των μέτρων αλλά και στη συνέχεια, υπήρξαν δημοσιεύματα που κατέκριναν τις αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου. Ο τίτλος του άρθρου, της εφημερίδας “*Ερευνά*” των Τρικάλων “Κυκλοφοριακό αλαλούμ!!!” αποδίδει χαρακτηριστικά την κατάσταση εκείνης της περιόδου. (Γ.Γ.Κ., Τρίκαλα 2005). Κύριοι λόγοι των αντιδράσεων ήταν το αίτημα κατάργησης της μονοδρόμησης της οδού Βλαχάβα από τον Εμπορικό Σύλλογο αλλά και η κακή εφαρμογή των μέτρων στην οδό Τρικάλων. Σήμερα η οδός Βλαχάβα λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης μετά το αίτημα των πολιτών, όσο για την Τρικάλων γίνονται ακόμη προσπάθειες εφαρμογής των μέτρων.

Παρά τις όποιες προσπάθειες έχουν γίνει, ακόμη υπάρχουν προβλήματα που απαιτούν άμεση λύση για την καλύτερη κυκλοφορία στην πόλη. Τα περισσότερα από αυτά εμφανίζονται στο κέντρο της πόλης και λιγότερο στις υπόλοιπες γειτονιές. Η κυκλοφορία των οχημάτων είναι δύσκολη στην κεντρική οδό Τρικάλων, κυρίως κατά τις ώρες αιχμής, με τα διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα να εμποδίζουν τη διέλευση των οχημάτων. Οι ανοιχτοί κόμβοι δυσκολεύουν την κίνηση των οχημάτων, αν και έχουν γίνει ορισμένες προσπάθειες διευθέτησής τους. Επιπλέον, δεν υπάρχει ένα οργανωμένο δίκτυο πεζόδρομων για την ασφαλή “βόλτα” των κατοίκων, και η διαμόρφωση ή η κατασκευή νέων πλατειών δεν ελαχιστοποιεί το πρόβλημα, καθώς αυτές διακόπτονται από οδούς με πολύ μεγάλη κυκλοφορία. Μελανό σημείο αποτελεί η μη εφαρμογή των ρυθμίσεων που έχει θεσπίσει το Δημοτικό Συμβούλιο όσον αφορά στο κλείσιμο της

οδού Τρικάλων για ορισμένες ώρες, γεγονός που θα βοηθούσε στην κίνηση των πεζών. Η τήρηση των ρυθμίσεων από τους κατοίκους με την ταυτόχρονη αστυνόμευση, θα συνέβαλε στην αντιμετώπιση ορισμένων κυκλοφοριακών προβλημάτων. Η στάθμευση είναι ένα ακόμα σημαντικό πρόβλημα που δεν έχει επιλυθεί ολοκληρωτικά και δυσκολεύει σημαντικά τόσο τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής αλλά όσο τους επισκέπτες. Η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της πόλης θα βοηθούσε ιδιαίτερα στην αποσυμφόρηση του κέντρου. Τέλος, ένα άλλο πρόβλημα που εντοπίζεται στην περιοχή είναι ότι μικρό ποσοστό οχημάτων διέρχεται από την περιοχή μελέτης προκαλώντας διαμπερή κυκλοφορία, η οποία θα μπορούσε να αποφευχθεί.

Τελικά, το σημαντικότερο και σπουδαιότερο όλων, είναι η συνειδητοποίηση των προβλημάτων αυτών, τόσο από τους αρμόδιους φορείς, όσο και από τους πολίτες, καθώς και η αλλαγή της νοοτροπίας των πολιτών, ότι το αυτοκίνητο δεν είναι το μοναδικό μεταφορικό μέσο, ακόμα περισσότερο μάλιστα για κοντινές αποστάσεις, όπως συμβαίνει στην Καλαμπάκα. Βέβαια, αυτό θα γίνει σταδιακά και με την κατασκευή νέων υποδομών που θα διευκολύνουν την κίνηση όχι μόνο με το αυτοκίνητο, αλλά και με άλλα μέσα πολύ πιο φιλικά και προσιτά για το περιβάλλον.

4.5 Συμπεράσματα

Στο 4^ο Κεφάλαιο της εργασίας αναφέρθηκαν όλες οι ενέργειες που έγιναν κατά περιόδους, για την κυκλοφοριακή οργάνωση της Καλαμπάκας. Έτσι παρουσιάστηκαν λεπτομερώς, οι προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης σε ότι αφορά τις μεταφορικές υποδομές και τις ρυθμίσεις, οι προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης του 2000 καθώς και οι αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου του Δ. Καλαμπάκας, η πλειοψηφία των οποίων και εφαρμόστηκε, και σύμφωνα με αυτές μπορεί να περιγραφεί η σημερινή κυκλοφοριακή οργάνωση της Καλαμπάκας.

Παρατηρώντας τις προτάσεις που έγιναν στο σύνολο τους όλα αυτά τα χρόνια, και σημειώνοντας τις κυριότερες από αυτές, θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τα κύρια κυκλοφοριακά προβλήματα που είχε να αντιμετωπίσει η Καλαμπάκα ως μικρή πόλη-

κωμόπολη. Παρατηρούμε λοιπόν τα εξής:

- Η ύπαρξη της παρακαμπτηρίου οδού κρίθηκε απαραίτητη για την αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης γι' αυτό και προτάθηκε και από το ΓΠΣ αλλά και από την Πολεοδομική μελέτη και τελικά εφαρμόστηκε με μεγάλη επιτυχία.
- Η αποσυμφόρηση και αναβάθμιση του κέντρου αποτελεσε πρωταρχικό στόχο.
- Κύριοι στόχοι όλων των ενεργειών ήταν τόσο η οργάνωση του οδικού δικτύου με προτεινόμενα μέτρα την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, τις μονοδρομήσεις, τις πεζοδρομήσεις κ.λ.π. όσο και η στάθμευση.
- Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην κυκλοφοριακή οργάνωση και περιβαλλοντική αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής με πληθώρα μέτρων.
- Προτεραιότητα δόθηκε σε ρυθμίσεις που αφορούσαν στην διευκόλυνση των επισκεπτών της πόλης, καθώς η Καλαμπάκα είναι μια ιδιαίτερα τουριστική περιοχή.

Με την πάροδο των χρόνων, στην πόλη τις Καλαμπάκας έχουν γίνει σημαντικά έργα και έχουν εφαρμοστεί αρκετές ρυθμίσεις για την κυκλοφοριακή της οργάνωση, ρυθμίσεις, που έχουν βελτιώσει την κίνηση των οχημάτων, την κίνηση των πεζών, τη στάθμευση και γενικότερα την εικόνα της πόλης. Ωστόσο, ακόμη εντοπίζονται προβλήματα στο κυκλοφοριακό ζήτημα της Καλαμπάκας. Για την οριστική επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος, απαιτείται μια ολοκληρωμένη παρέμβαση με τη σύμφωνη γνώμη και του Δήμου και των πολιτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΚΩΜΟΠΟΛΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ

5.1 Εισαγωγή

Παραθέτοντας, σε προηγούμενο κεφάλαιο, τις κυκλοφοριακές μελέτες τεσσάρων μικρών πόλεων-κωμοπόλεων, του Λαγκαδά, της Θέρμης, της Δεσκάτης και του Καρπενησίου, εξετάσαμε λεπτομερώς τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα και τις επεμβάσεις που προτάθηκαν και καταλήξαμε σε κάποια γενικά συμπεράσματα για το πώς οι πόλεις αυτού του μεγέθους διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα.

Η Καλαμπάκα είναι και αυτή μια πόλη μικρού μεγέθους-κωμόπολη και τα κυκλοφοριακά της προβλήματα έχουν αρκετά κοινά στοιχεία με αυτά των προαναφερθεισών πόλεων. Τα μέτρα και οι ρυθμίσεις που προτάθηκαν για την επίλυση των κυκλοφοριακών μπορούν να αποτελέσουν κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Καλαμπάκας.

Επιπλέον όμως, οι διαχειριστικές προτάσεις για την πόλη της Καλαμπάκας πρέπει να διέπονται και από τις αρχές της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος γι' αυτό και ο οδηγός Habitat Agenda (Local Habitat Agenda) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που αφορά στην βιώσιμη ανάπτυξη πόλεων και οικισμών περιλαμβάνει κατευθυντήριες γραμμές για την αειφορία των μεταφορών.

Στο 5^ο αυτό κεφάλαιο της εργασίας, με βάση τόσο την εμπειρία μας από το πώς οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα, όσο και με τις αρχές της αειφορίας, θα προταθούν κατευθυντήριες επεμβάσεις για την διαχείριση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Καλαμπάκας.

5.2 Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Καλαμπάκας

Το εντονότερο πρόβλημα που παρουσιάζεται αυτή τη στιγμή στην Καλαμπάκα έχει να κάνει –όπως αναφέραμε και παραπάνω- με μια από τις πιο βασικές λειτουργίες της καθημερινής ζωής της πόλης, την κυκλοφορία. Ένα πρόβλημα που ταλαιπωρεί καθημερινά το σύνολο του πληθυσμού της πόλης και συνίσταται στους παρακάτω τομείς:

Πρόβλημα στην περιοχή αποτελεί το μικρό, αλλά σημαντικό ποσοστό οχημάτων που διέρχεται από την περιοχή μελέτης και προκαλεί διαμπερή κυκλοφορία, το οποίο και θα μπορούσε να αποφευχθεί. Το ποσοστό αυτό είναι σχετικά μικρό λόγω της οδού Πίνδου που διαπερνά την ευρύτερη περιοχή του κέντρου και λειτουργεί ως παρακαμπτήριο, αποσυμφορίζοντας σημαντικά το κέντρο της πόλης. Οι κυριότερες επιπτώσεις αυτής της κατάστασης είναι:

- Κυκλοφοριακή συμφόρηση από την παρουσία αυξημένων κυκλοφοριακών φόρτων στις κεντρικές οδούς.
- Αυξημένα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου.
- Αυξημένα ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων και μειωμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας.
- Πρόβλημα γενικότερης κυκλοφοριακής συμφόρησης. Η ύπαρξη μιας σχετικά μικρής σε έκταση περιοχής με λειτουργίες κέντρου, συμβάλλει στη συσσώρευση αυτοκινήτων στην περιοχή αυτή. Κατά αυτόν τον τρόπο, ειδικά στις ώρες αιχμής εμφανίζονται κυκλοφοριακοί φόρτοι που δεν συνάδουν με το επίπεδο κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου. Έτσι παρατηρούμε μεγάλες καθυστερήσεις στις μετακινήσεις και αυξημένα επίπεδα ρύπανσης. Πρόκειται δηλαδή, για ένα κλασικό πρόβλημα μη αειφόρου πολεοδομικού σχεδιασμού, αστικής ανάπτυξης και διαχείρισης.
- Η εικόνα των πεζοδρόμων και ορισμένων πεζοδρομίων είναι απογοητευτική. Στο κέντρο της πόλης υπάρχουν ορισμένοι πεζόδρομοι χωρίς να αποτελούν ενιαίο δίκτυο που να καλύπτει ολόκληρο το κέντρο και να ενοποιεί κοινόχρηστους χώρους και χώρους σημαντικών κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων ενώ και τα πεζοδρόμια, με εξαίρεση αυτά των κεντρικών οδών, είναι μικρά και κακοφτιαγμένα. Στις περιοχές εκτός του κέντρου, η εικόνα δεν είναι καλύτερη αφού γενικά δεν

υπάρχουν πεζόδρομοι, παρά μόνον ελάχιστοι στην Άνω Πόλη, και σε αρκετές περιπτώσεις δεν υπάρχουν καν πεζοδρόμια.

- Πρόβλημα στάθμευσης. Στην κεντρική, κυρίως περιοχή της πόλης, παρατηρείται έντονο το πρόβλημα της στάθμευσης. Το ισοζύγιο προσφοράς-ζήτησης για θέσεις στάθμευσης είναι ελλειμματικό και αυτό προκαλεί μια σειρά άλλων αρνητικών φαινομένων. Πρώτα από όλα καθεστώς αναρχίας στη στάθμευση με αυξημένα ποσοστά παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων (πάνω σε πεζοδρόμια και πεζοδρόμους, διπλοπαρκαρισμένα, σε περιοχές με μερική ή πλήρη απαγόρευση στάθμευσης). Επίσης, πολύ μεγάλα ποσοστά μακροχρόνιας (πολύωρης) στάθμευσης αλλά και ένταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης από τα οχήματα που ψάχνουν για θέση στάθμευσης. Το πρόβλημα στο κέντρο της πόλης εμφανίζεται εντονότερο ειδικά τις ώρες που λειτουργούν τα εμπορικά καταστήματα και οι δημόσιες υπηρεσίες, που κατά πλειοψηφία βρίσκονται στο κέντρο.

5.3 Εμπειρία από μικρές πόλεις-κωμοπόλεις - Η πόλη της Καλαμπάκας

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Καλαμπάκα παρουσιάζει αρκετά κοινά στοιχεία με το κυκλοφοριακό πρόβλημα που είχαν να αντιμετωπίσουν οι τέσσερις πόλεις που εξετάσαμε και συγκρίναμε σε προηγούμενο κεφάλαιο. Ο Λαγκαδάς, η Θέρμη, η Δεσκάτη και το Καρπενήσι έχουν παρόμοια κυκλοφοριακά προβλήματα με αυτά της Καλαμπάκας, αλλά και διαφορετικά αφού κάθε πόλη έχει τη δική της ιδιομορφία και διαφοροποιείται ως προς τη θέση, το ανάγλυφο και άλλα χαρακτηριστικά από τις άλλες.

Διερευνώντας και συγκρίνοντας τις κυκλοφοριακές μελέτες των παραπάνω τεσσάρων μικρών πόλεων-κωμοπόλεων καταλήξαμε σε κάποια γενικά συμπεράσματα για το ποιά είναι τα συνήθη κυκλοφοριακά προβλήματα που ταλαιπωρούν τις πόλεις αυτού του μεγέθους και με ποίον τρόπο αυτές τα διαχειρίζονται. Αντιπαραθέτοντας και συγκρίνοντας τα κυκλοφοριακά προβλήματα της Καλαμπάκας με τα συνήθη προβλήματα των μικρών πόλεων-κωμοπόλεων διαπιστώσαμε τα εξής:

- Η Καλαμπάκα, όπως και γενικότερα οι πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις, δεν

αντιμετωπίζει έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα σε σύγκριση με τις μεγαλύτερες πόλεις και αυτό γιατί ούτε η θέση τους, ούτε ο πληθυσμός τους είναι ικανός, έτσι ώστε να δημιουργήσουν μεγάλης έντασης κυκλοφοριακά προβλήματα.

- Το κυριότερο κυκλοφοριακό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι αυτές οι πόλεις είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της πόλης και κυρίως κατά τις ώρες αιχμής. Κάτι τέτοιο, διαπιστώσαμε να συμβαίνει και στην Καλαμπάκας αφού παρατηρούνται έντονοι κυκλοφοριακοί φόρτοι και καθυστερήσεις στην κεντρική περιοχή Αυτό συμβαίνει γιατί οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις έχουν ένα κέντρο και συγκεντρώνονται εκεί όλες οι λειτουργίες σε αντίθεση με τις μεγαλύτερες πόλεις που διαθέτουν περισσότερα κέντρα, λ.χ. Θεσσαλονίκη, Αθήνα.
- Η στάθμευση αποτελεί επίσης, σημαντικό πρόβλημα για τις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις. Συγκεκριμένα στην Καλαμπάκα δεν υπάρχει παρά μόνον ένας ιδιωτικός χώρος οργανωμένης στάθμευσης που δεν συμβάλλει στην αντιμετώπιση του προβλήματος. Οι συνήθεις θέσεις στάθμευσης είναι αυτές παρά την οδό, που στην κεντρική περιοχή και κυρίως κατά τις ώρες αιχμής, είναι δυσεύρετες.
- Η απουσία παρακαμπτηρίων οδών για την αποσυμφόρηση του κέντρου είναι άλλο πρόβλημα των μικρών πόλεων-κωμοπόλεων που επιζητά άμεση λύση. Στην περίπτωση της Καλαμπάκας η οδός Πίνδου που διαπερνά μέσα από την ευρύτερη περιοχή του κέντρου της πόλης, λειτουργεί ως παρακαμπτήρια οδός και βοηθά στην αποσυμφόρηση του κέντρου από το μεγάλο όγκο βαρέων οχημάτων που κατευθύνονται κυρίως προς την Ήπειρο ή τη Δυτική Μακεδονία. Ωστόσο υπάρχει ένα μικρό ποσοστό που διαπερνά την περιοχή και αποτελεί διαμερής κίνηση.
- Τέλος, στις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις συνήθως δεν υπάρχουν αστικές συγκοινωνίες. Υπάρχουν όμως και εξαιρέσεις για τις πόλεις που βρίσκονται κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα και εξυπηρετούνται από τις αστικές γραμμές αυτών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Θέρμη, η οποία εξυπηρετείται από τις αστικές γραμμές της Θεσσαλονίκης. Στην περίπτωση της Καλαμπάκας δεν υπάρχουν αστικές συγκοινωνίες που να εξυπηρετούν τις μετακινήσεις των κατοίκων, όμως η γραμμή του ΚΤΕΛ Τρικάλων Τρίκαλα-Καλαμπάκα πραγματοποιεί στάσεις μέσα στην περιοχή μελέτης και μπορεί να θεωρηθεί ως αστική.

Οι πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις αντιμετωπίζουν τα κυκλοφοριακά τους

προβλήματα με συγκεκριμένες πρακτικές, πρακτικές που θα μπορούσαν να αποτελέσουν κατευθυντήριες γραμμές και λύσεις για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Καλαμπάκας, αφού όπως διαπιστώσαμε αντιμετωπίζει παρόμοια προβλήματα. Οι κύριοι στόχοι των ενεργειών αυτών είναι η οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, με βάση τη διαχείριση της υπάρχουσας υποδομής και η περιβαλλοντική προστασία και αναβάθμιση της εκάστοτε περιοχής μελέτης. Η Καλαμπάκα μπορεί να παραδειγματιστεί από άλλες μικρές πόλεις-κωμοπόλεις, για πως διαχειρίστηκαν τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα και με γνώμονα τα προτεινόμενα μέτρα και τις επεμβάσεις τους, να λύσει το δικό της κυκλοφοριακό πρόβλημα, πάντα με την υποστήριξη του Δήμου και των πολιτών.

5.4 Αειφόρος (βιώσιμη) ανάπτυξη

Ο όρος της αειφόρου (βιώσιμης) ανάπτυξης έχει μπει στη ζωή μας τις τελευταίες δεκαετίες λόγω της ανάγκης της προστασίας του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων από τις διάφορες καταστροφές που έχουν σημειωθεί. Ο όρος της αειφορίας (στα αγγλικά sustainability) δεν έχει οριστεί με ακρίβεια και είναι χαρακτηριστικό ότι παλαιότερες εκδόσεις μεγάλων ελληνικών λεξικών δεν τον περιλάμβαναν. Στο παρελθόν είναι γεγονός ότι είχαν γίνει αρκετές προσπάθειες απόδοσης του περιεχομένου της έννοιας της αειφορίας.

Ο ορισμός της έννοιας “sustainable development” αρχίζει να οριστικοποιείται το 1987 όταν η Παγκόσμια Επιτροπή για την Ανάπτυξη και το Περιβάλλον που συγκροτήθηκε από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών με πρόεδρο την (πρώην τώρα) πρωθυπουργό της Νορβηγίας Gro Harmel Brundland, εκδίδει την έκθεση της με τίτλο “το κοινό μας μέλλον”. Η έκθεση αυτή γνωστή σήμερα και ως έκθεση Brundland θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα επίσημα κείμενα στο θέμα της αειφόρου ανάπτυξης. Τα περισσότερα λεξικά ακόμα και εκείνα που είναι εξειδικευμένα (περιβαλλοντικά, οικονομικά κ.ά.) έχουν ως βάση για τον ορισμό της έννοιας, την έκθεση της επιτροπής:

“Αειφόρος ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος

χωρίς να αδυνατίζει την ικανότητα των μελλοντικών γενιών να ικανοποιούν τις δικές τους”.

Ενώ δίνει και ένα πιο εκτεταμένο ορισμό:

“Στην ουσία η αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί μια διαδικασία αλλαγής, μέσα στην οποία η εκμετάλλευση των πόρων, η κατεύθυνση των επενδύσεων, ο προσανατολισμός της τεχνολογικής ανάπτυξης και οι θεσμικές μεταβολές θα βρίσκονται σε αρμονία και θα ενισχύουν το τρέχον και μελλοντικό δυναμικό ικανοποίησης των ανθρώπινων αναγκών και επιθυμιών” (World Commission on Environment and Development, 1987).

Τέλος, η αειφόρος ανάπτυξη σύμφωνα με την Παγκόσμια Επιτροπή για την Ανάπτυξη και το Περιβάλλον, στηρίζεται στις τέσσερις παρακάτω θεμελιώδεις αρχές:

A. Στο περιβάλλον. Οι άνθρωποι εξαρτώνται απόλυτα από το φυσικό περιβάλλον και χωρίς τους πόρους και τις υπηρεσίες του οικοσυστήματος η ζωή και η ανάπτυξη είναι αδύνατη.

B. Στο μέλλον. Οι φιλοδοξίες για ανάπτυξη των μελλοντικών γενιών δεν πρέπει να παρεμποδίζονται από ενέργειες που κάνουμε σήμερα. Η αξία όλης της περιουσίας που μεταβιβάζουμε στις επόμενες γενιές συμπεριλαμβανομένων των φυσικών πόρων, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ανθρώπινης γνώσης δεν πρέπει να χειροτερεύει.

Γ. Στην κοινωνική ισότητα. Η κοινωνική ισότητα επιβάλλει ότι οι πιο ευάλωτες κοινωνικές ομάδες απολαμβάνουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο διαβίωσης, ειδικά σε σχέση με την πρόσβαση σε πόρους και αναπτυξιακές ευκαιρίες και ελευθερία από απειλές.

Δ. Στην συμμετοχή. Διαφανείς και συμμετοχικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Η συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών στις αποφάσεις είναι κρίσιμο θέμα (World Commission on Environment and Development, 1987).

5.4 Habitat Agenda

Τον Ιούνιο του 1996, στη Δεύτερη Παγκόσμια Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (HABITAT II) που πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη, οι κυβερνήσεις και εθνικές αντιπροσωπείες των χωρών μελών του

ΟΗΕ, δεσμεύτηκαν σε ένα πλαίσιο αρχών, προτεραιοτήτων και δράσεων, με στόχο την εξασφάλιση βιώσιμων οικισμών και επαρκούς στέγης για όλους τους πολίτες τους. Η συνδιάσκεψη της Κωνσταντινούπολης εντάσσεται στο γενικότερο πλαίσιο προβληματικής και δράσης του ΟΗΕ για βιώσιμους ανθρώπινους οικισμούς, και αποτελεί συνέχεια της Πρώτης Συνδιάσκεψης HABITAT I για τους ανθρώπινους οικισμούς (Vancouver 1976), της Απόφασης 43/181/1988 της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ για την "Παγκόσμια Στρατηγική για την Κατοικία για το έτος 2000", και της Συνδιάσκεψης του Rio (Βραζιλία 1992) για την μετάβαση στη βιώσιμη ανάπτυξη (Agenda 21) (Στ. Βελίδης, 2002).

Τα δύο βασικά κείμενα στα οποία συνοψίζονται τα αποτελέσματα της συνδιάσκεψης είναι η *"Διακήρυξη της Κωνσταντινούπολης"* και η *"Habitat Agenda"*. Σε ότι αφορά τη Habitat Agenda αυτή αποτελεί το Παγκόσμιο Σχέδιο Δράσης για τους Ανθρώπινους Οικισμούς, του οποίου ο στόχος είναι να επισημάνει όλες εκείνες τις παραμέτρους που πρέπει να συνεκτιμώνται προκειμένου η ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών να εγγυάται την ασφαλή, υγιεινή, και ισόνομη διαβίωση των κατοίκων και την επαρκή και ικανοποιητική στέγη για όλους σε ένα βιώσιμο οικιστικό περιβάλλον (Στ. Βελίδης, 2002).

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στην Habitat Agenda οι χώρες που μετείχαν στην Παγκόσμια Συνδιάσκεψη δεσμεύτηκαν σε ένα πολιτικό, οικονομικό, περιβαλλοντικό, ηθικό και πνευματικό όραμα των Ανθρώπινων Οικισμών, βασισμένο στις αρχές της ισότητας, της αλληλεγγύης, του εταιρισμού, της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, της εκτίμησης και της συνεργασίας (Στ. Βελίδης, 2002).

Η χώρα μας έχει δεσμευθεί για την προώθηση των στόχων της Habitat Agenda, μέσω του Εθνικού Σχεδίου Δράσης (ΕΣΔ) το οποίο παρουσιάστηκε το 1996 στη Συνδιάσκεψη της Κωνσταντινούπολης. Η θεμελιώδης επιδίωξη του ΕΣΔ είναι η πληρέστερη δυνατή θετική ανταπόκριση της Χώρας στους δύο κύριους στόχους της Habitat Agenda, τη δημιουργία πόλεων και οικισμών που παρέχουν ασφαλή, υγιεινή, ισόνομη και αειφόρο διαβίωση και την εξασφάλιση επαρκούς κατοικίας για όλους, μέσα στα πλαίσια που προσδιορίζουν οι ιδιαιτερότητες του ελληνικού χώρου, της ελληνικής κοινωνίας και της πολιτισμικής μας ταυτότητας (Στ. Βελίδης, 2002).

Η Habitat Agenda (Local Habitat Agenda), είναι ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο

στρατηγικής, ένας οδηγός εκπόνησης προγραμμάτων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., καινοτόμο για τα δεδομένα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα, τόσο για τους στόχους που θέτει, όσο και για τις μεθόδους που απαιτεί για την επιτυχή προώθησή τους. Η Habitat Agenda θέτει τις προτεραιότητες και τους στόχους έτσι ώστε να επιτευχθούν οι αναπτυξιακές κατευθύνσεις καθώς και οι ειδικοί αναπτυξιακοί στόχοι, δηλαδή οι βασικοί άξονες δράσεων του προγράμματος (Στ. Βελίδης, 2002).

Οι κεντρικοί στόχοι της Habitat Agenda περιέχονται στους εξής τρεις θεματικούς άξονες:

A. Κοινωνική και Οικονομική Ανάπτυξη

B. Βιώσιμη Ανάπτυξη Πόλεων και Οικισμών

Γ. Επαρκής Στέγη για Όλους

Οι μεταφορές είναι ένας τομέας που εξετάζεται για την βιωσιμότητα των πόλεων και των οικισμών. Συγκεκριμένα, στο δεύτερο θεματικό άξονα περιλαμβάνονται οδηγίες που αφορούν στην τεχνική υποδομή, στις μεταφορές και μετακινήσεις καθώς και στην ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον σε σχέση με τις μεταφορές. Οι κατευθύνσεις αυτές είναι ιδιαίτερα χρήσιμες και απαραίτητες για την αειφορία των μεταφορών και κατ' επέκταση την αειφορία στο αστικό περιβάλλον.

Οι οδηγίες που δίνονται στην Habitat Agenda και έχει ορίσει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, για τις μεταφορές και τις μεταφορικές υποδομές περιλαμβάνουν και εξετάζουν την επάρκεια των τεχνικών υποδομών, την επάρκεια των μεταφορών και μετακινήσεων καθώς και την ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον. Οι εξεταζόμενοι αυτοί τομείς, είναι απαραίτητοι για την αειφορία στο αστικό περιβάλλον. Αναλυτικότερα σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Habitat Agenda διερευνώνται τα εξής (Στ. Βελίδης, 2002):

Η τεχνική υποδομή

- Προβληματική ή ελλιπής επικοινωνία μεταξύ των Δημοτικών Διαμερισμάτων λόγω ανεπάρκειας ή κακής κατάστασης οδικού δικτύου.
- Προβληματική ή ελλιπής πρόσβαση στις παραγωγικές δραστηριότητες (χώροι εργασίας, καλλιέργειες, κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις κλπ), λόγω ανεπάρκειας ή κακής κατάστασης οδικού δικτύου.
- Επικίνδυνα τμήματα οδικού δικτύου λόγω κατάστασης οδοστρώματος, γεωμετρικών χαρακτηριστικών, κατολισθήσεων κλπ.

Οι μεταφορές και μετακινήσεις

- Επίπεδο εξυπηρέτησης από τα μέσα μαζικής μεταφοράς (αριθμός δρομολογίων, συχνότητα).
- Περιοχές που δεν καλύπτονται επαρκώς από τα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Λειτουργία τοπικών μέσων συγκοινωνίας. Αναγκαιότητα λειτουργίας, κάλυψη περιοχών, επάρκεια.
- Χρήση Ι.Χ αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις. Λόγοι που δεν προτιμώνται τα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Περιοχές/οδικοί άξονες με ιδιαίτερα αυξημένη κυκλοφορία αυτοκινήτων, σύνθεση της κυκλοφορίας (βαριά οχήματα, ΙΧ κλπ).
- Περιοχές/οδικοί άξονες με ιδιαίτερα αυξημένη στάθμευση. Προβλήματα στην κίνηση πεζών από την στάθμευση.
- Δυνατότητα χρήσης ποδηλάτου στην πόλη, κύρια προβλήματα.
- Προβλήματα στην κίνηση πεζών στην πόλη, ιδιαίτερα στις πυκνοκατοικημένες περιοχές και στους επιβαρημένους άξονες (από κυκλοφορία-στάθμευση).

Η ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον

Προσβασιμότητα αστικών υποδομών

- Περιοχές κατοικίας που δεν έχουν εύκολη πρόσβαση σε κοινόχρηστες υποδομές (πάρκα, πλατείες, αθλητικές εγκαταστάσεις κλπ), λόγω μεγάλης απόστασης, πολεοδομικών εμποδίων (π.χ. οδικοί άξονες μεγάλης κυκλοφορίας) και ελλιπούς συγκοινωνίας.
- Κοινόχρηστοι χώροι που δεν είναι εύκολο να προσεγγισθούν πεζή από άτομα με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ) ή γενικότερα Εμποδιζόμενα Άτομα (ΕΑ) επειδή οι δρόμοι που οδηγούν σε αυτούς παρουσιάζουν δυσκολίες ή εμπόδια.
- Κοινόχρηστοι χώροι (πάρκα, πλατείες, αθλητικές εγκαταστάσεις κλπ) και Δημόσια κτίρια που παρουσιάζουν δυσκολίες στην πρόσβαση και τη χρήση τους από εμποδιζόμενα άτομα επειδή η αρχιτεκτονική τους διαμόρφωση δεν το επιτρέπει ή επειδή δεν διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό.
- Στάσεις μέσων συγκοινωνίας που παρουσιάζουν δυσκολίες στην πρόσβαση και τη χρήση τους από εμποδιζόμενα άτομα.
- Οχήματα μέσων συγκοινωνίας που παρουσιάζουν δυσκολίες στην πρόσβαση και τη

χρήση τους από εμποδιζόμενα άτομα επειδή δεν διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό (ειδικές θύρες, θέσεις κλπ).

- Ανάγκη βελτίωσης του σχεδιασμού και των όρων λειτουργίας των αστικών υποδομών έτσι ώστε να διευκολυνθεί ή πρόσβαση και η χρήση τους από όλους, ιδιαίτερα των εμποδιζόμενων ατόμων.

Βαδισιμότητα, χρήση ποδηλάτου

- Βαθμός αποδοχής υλοποιημένων πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας από τους κατοίκους και τους επαγγελματίες που επηρεάζονται άμεσα.
- Προβλήματα λειτουργίας υλοποιημένων πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, από την καταστρατήγηση των όρων κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης στους δρόμους γύρω από υλοποιημένους πεζοδρόμους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας.
- Κατάσταση πεζοδρομίων στις αστικές περιοχές, σε ότι αφορά τα κράσπεδα, τις επιστρώσεις, τη φύτευση και τον εξοπλισμό.
- Φαινόμενα κατάληψης πεζοδρομίων από επαγγελματίες (καταστήματα, περίπτερα), ή και κατοίκους.
- Φαινόμενα κατάληψης πεζοδρομίων από παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων και δικύκλων.
- Μόνιμες κατασκευές και εξοπλισμός στα πεζοδρόμια σε θέσεις τέτοιες που να αποτελούν εμπόδια στην κίνηση πεζών (κάδοι απορριμμάτων, ζαρντινιέρες, πινακίδες, φωτιστικά κλπ).
- Περιοχές της πόλης με πολύ στενά πεζοδρόμια.
- Αξιολόγηση της βαδισιμότητας των πεζοδρομίων, ιδιαίτερα στις πυκνοδομημένες περιοχές, τις περιοχές με έντονη οικονομική δραστηριότητα και τους οδικούς άξονες με μεγάλη κυκλοφορία.
- Αξιολόγηση των διαβάσεων πεζών σε ότι αφορά την κατάλληλη σήμανση (διαγράμμιση οδοστρώματος, σχετικές πινακίδες, φωτεινοί σηματοδότες), ιδιαίτερα σε οδικούς άξονες με μεγάλη κυκλοφορία.
- Αξιολόγηση των διαβάσεων των πεζών σε ότι αφορά την ευκολία χρήσης τους από εμποδιζόμενα άτομα (ύπαρξη σταθερών εμποδίων, ράμπες κλπ).
- Με βάση τους υπάρχοντες πεζοδρόμους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, την

κατάσταση των πεζοδρομίων και διαβάσεων πεζών, αξιολόγηση της δυνατότητας ασφαλούς κίνησης των πεζών στην πόλη.

- Προβλήματα στη χρήση ποδηλάτου στην πόλη. Δυνατότητες δημιουργίας λωρίδων για ποδήλατο.

Υγεία στο αστικό περιβάλλον

- Φαινόμενα ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Περιοχές που πλήττονται, πηγές, αιτίες.
- Φαινόμενα ηχορύπανσης. Περιοχές που πλήττονται, πηγές, αιτίες.

Ασφάλεια στο αστικό περιβάλλον

- Σημεία του οδικού δικτύου (δρόμοι, διασταυρώσεις) στα οποία υπάρχει σχετικά αυξημένη συχνότητα τροχαίων ατυχημάτων και πρέπει να ληφθούν μέτρα.
- Συχνότητα τροχαίων ατυχημάτων. Σημεία του οδικού δικτύου στα οποία τα ατυχήματα αυτά είναι πιο συχνά.
- Σημεία του οδικού δικτύου που παρουσιάζουν κινδύνους για τους πεζούς, ιδιαίτερα για τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και γενικότερα τα εμποδιζόμενα άτομα.
- Συχνότητα ατυχημάτων στα οποία τραυματίστηκαν πεζοί. Σημεία του οδικού δικτύου στα οποία τα ατυχήματα αυτά είναι πιο συχνά.
- Επικίνδυνες διαβάσεις πεζών λόγω ελλιπούς σήμανσης, μικρής ορατότητας ή κακής κατασκευής, στις οποίες πρέπει οπωσδήποτε να ληφθούν μέτρα για την προστασία των πεζών.

5.5 Προτάσεις για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Καλαμπάκας

Για τη διατύπωση των κατευθυντήριων γραμμών, όσον αφορά στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης της Καλαμπάκας, θα λάβουμε υπόψη τόσο το πως οι πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις διαχειρίζονται συνήθως τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα, όσο την προβληματική της αειφορίας των μεταφορών που εισάγεται μέσα από των Οδηγό Εκπόνησης προγραμμάτων για τις βιώσιμες πόλεις και οικισμούς, Habitat Agenda.

Οι λύσεις που προτείνονται γενικά για τις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις αφορούν κυρίως την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης με τη χρήση της

υπάρχουσας, συνήθως, υποδομής και με χαμηλό κυρίως κόστος. Οι κατευθυντήριες επεμβάσεις που θα προταθούν θα βαδίζουν στην ίδια διαχειριστική γραμμή για την αντιμετώπιση του προβλήματος και θα συνάδουν ταυτόχρονα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος.

5.5.1 Προτεινόμενες παρεμβάσεις στα πλαίσια της αειφορίας

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έχουν τους εξής γενικούς στόχους:

- Οργάνωση της κυκλοφορίας για την αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής.
- Οργάνωση του καθεστώτος στάθμευσης με πολιτική έλεγχου και τιμολόγησης της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης υπέρ της βραχυχρόνιας στάθμευσης.
- Ολοκλήρωση ενός συστήματος ενιαίων πεζοδρόμων ή οδών ήπιας κυκλοφορίας, κήπων, πλατειών, και πάρκων ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής και άνετη μετακίνηση των πεζών.
- Ανάπτυξη ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων σε εκείνες τις περιοχές που μπορεί να είναι δυνατή η δημιουργία τους.
- Εισαγωγή ενός συστήματος αστικών συγκοινωνιών με τη συμμετοχή του Δήμου τόσο για τη εξυπηρέτηση των κατοίκων όσο και για την εξυπηρέτηση των τουριστών μέσα στην πόλη και στην περιοχή των Μετεώρων.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον.

5.5.2 Διάρθρωση των παρεμβάσεων

Ο δυναμικός χαρακτήρας που έχουν οι αλλαγές στις κυκλοφοριακές συνθήκες και τις συνθήκες στάθμευσης επιβάλλουν οι όποιες παρεμβάσεις να υιοθετούν πλήρως τις αρχές της αειφορίας τόσο στην αστική ανάπτυξη όσο και στις μεταφορές. Θα πρέπει έτσι να έχουν ένα διαρκή χαρακτήρα και να γίνονται βάσει συγκεκριμένου προγράμματος.

Παράλληλα απαιτείται διαρκής αξιολόγηση και έλεγχος των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης ώστε να αξιολογούνται διαρκώς οι επιπτώσεις των παρεμβάσεων και να υπάρχει δυνατότητα για γρήγορη και διαρθρωτική αλλαγή. Θα

πρέπει να έχουν πάντοτε γνώμονα την περιβαλλοντική προστασία και να συμπεριλαμβάνουν το δυνατό ευρύτερη συμμετοχή των άμεσα εμπλεκόμενων αλλά και όλων των πολιτών τόσο στη λήψη αποφάσεων όσο και στην εφαρμογή τους.

5.5.3 Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις (Χάρτης 6Α & Χάρτης 6Β)

Γενικές

1. Πλήρης κυκλοφοριακή μελέτη για την ευαίσθητη περιοχή του κέντρου. Στο παρελθόν είχε γίνει μια κυκλοφοριακή μελέτη για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στο κέντρο, μελέτη η οποία δεν εφαρμόστηκε καθώς δεν έγιναν οι απαραίτητες μελέτες εφαρμογής. Σημαντική και χρήσιμη κρίνεται λοιπόν, η ολοκλήρωση και εφαρμογή της κυκλοφοριακής μελέτης μέσω των μελετών σκοπιμότητας και εφαρμογής.
2. Πλήρης κυκλοφοριακή μελέτη για τις νεόδμητες περιοχές της επέκτασης. Κρίνεται αναγκαίο η σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης που θα αφορά στην κυκλοφοριακή οργάνωση και στάθμευση στις περιοχές της επέκτασης σε συνδυασμό με τις προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να οργανωθεί βραχυπρόθεσμα το οδικό δίκτυο με τρόπο τέτοιο ώστε να ενταχθεί αρμονικά στην οικιστική επέκταση και να ιεραρχηθεί στη μελλοντική κατάσταση σε κυρίες οδούς, συλλεκτήριες οδούς και τοπικούς δρόμους και επιπλέον, να καθοριστούν οι διατομές των νέων οδικών τμημάτων, η τοποθέτηση της σήμανσης, η οδική ασφάλεια, οι πεζοδρομήσεις και οι χώροι στάθμευσης.

ΕΙΚΟΝΑ 3: Περιοχή επέκτασης



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 4: Περιοχή επέκτασης



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 5: Η βορειοανατολική περιοχή της επέκτασης



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

3. Μέτρα επιβράδυνσης της κυκλοφορίας σε περιοχές αυξημένης κίνησης πεζών. Αυτά θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στις εισόδους των σχολείων, στα πάρκα και στις περιοχές αμιγούς κατοικίας. Για την υλοποίηση των παραπάνω μέτρων μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων απαιτούνται ειδικές μελέτες εφαρμογής, οι οποίες θα καθορίσουν τις ακριβείς θέσεις, τα υλικά κατασκευής και τη διαστασιολόγησή τους σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς προδιαγραφές, λόγω έλλειψης ελληνικών προτύπων. Για παράδειγμα μπορεί να γίνει αλλαγή υφής και χρώματος του οδοστρώματος ή ειδική διαγράμμιση του οδοστρώματος για “οπτική” μείωση πλάτους της οδού ή υβώσεις και στενώσεις του οδοστρώματος.

ΕΙΚΟΝΑ 6: Αλλαγή υφής και χρώματος



Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Θέρμης

ΕΙΚΟΝΑ 7: Ειδική διαγράμμιση



Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Θέρμης

ΕΙΚΟΝΑ 8: Ύβωση και στένωση

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη Θέρμης

4. Βελτίωση της κατάστασης του οδοστρώματος σε ορισμένα τμήματα του οδικού δικτύου. Μετά τα έργα που πραγματοποιήθηκαν για το αποχετευτικό σύστημα του Δήμου, η κατάσταση ορισμένων οδών δεν είναι καλή (λακκούβες) και κάνει δύσκολη την διέλευση των οχημάτων. Τα προβλήματα αυτά εντοπίζονται διάσπαρτα σε όλη την περιοχή της Καλαμπάκας και όχι σε συγκεκριμένες γειτονιές.

ΕΙΚΟΝΑ 9: Παράδειγμα της κατάστασης του οδοστρώματος

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 10: Παράδειγμα της κατάστασης του οδοστρώματος

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

5. Μελέτη δικτύου ποδηλατοδρόμων-εναλλακτικές λύσεις προώθησης κυκλοφορίας ποδηλάτου(Θ. Βλαστός, 2003). Είναι γεγονός ότι αρκετοί κάτοικοι της Καλαμπάκας χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως μέσο για τις μετακινήσεις τους. Προτάσεις λοιπόν μπορούν να γίνουν για τη δημιουργία λωρίδων κυκλοφορίας ποδηλάτου μέσα στην πόλη, σε περιοχές όπου δεν υπάρχουν έντονες κλίσεις, αλλά και σε περιοχές εκτός της πόλης.

ΕΙΚΟΝΑ 11 : Χρήση του ποδηλάτου στην οδό Τρικάλων**Πηγή:** Προσωπικό αρχείο

6. Δημιουργία κατάλληλης υποδομής για τα ΑμΕΑ, αλλά και για τις ευαίσθητες ηλικιακές ομάδες ατόμων, όπως παιδιά και ενήλικες με ράμπες και προστατευτικά κάγκελα όπου κρίνεται απαραίτητο. Ράμπες θα πρέπει να κατασκευαστούν σε όλες τις εισόδους των δημοσίων κτιρίων και υπηρεσιών, στις πλατείες αλλά και στα πεζοδρόμια.

ΕΙΚΟΝΑ 12: Υπόδειγμα ράμπας για τα ΑμΕΑ**Πηγή:** Προσωπικό αρχείο**ΕΙΚΟΝΑ 13: Υπόδειγμα εμποδίου στα πεζοδρόμια****Πηγή:** Προσωπικό αρχείο

7. Αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου με κατάλληλο αστικό εξοπλισμό στα πεζοδρόμια (κάδους απορριμμάτων, ζαρντινιέρες, πινακίδες, φωτιστικά κλπ.).

Τοπικές

8. Καθιέρωση αυστηρού ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων από βαρέα οχήματα. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική, καθώς τα περισσότερα καταστήματα βρίσκονται στην κεντρική περιοχή και κυρίως στις οδούς Τρικάλων,

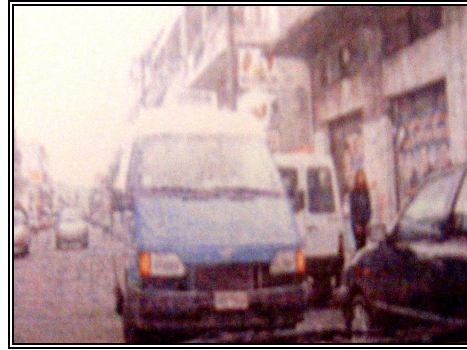
Βλαχάβα και σε τμήματα των οδών Ιωαννίνων, Πατριάρχου Δημητρίου και Κονδύλη. Οι οδοί αυτοί συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο όγκο οχημάτων και η ύπαρξη βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση.

ΕΙΚΟΝΑ 14: Στάση οχήματος στην οδό Βλαχάβας



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 15: Στάση οχήματος στην οδό Τρικάλων



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 16: Η οδός Ιωαννίνων



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 17: Η οδός Πατριάρχου Δημητρίου



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 18: Η οδός Κονδύλη



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

9. Διαμόρφωση κόμβων και τοποθέτηση της απαιτούμενης οριζόντιας και

κατακόρυφης σήμανσης. Η ρύθμιση αυτή είναι αναγκαία καθώς παρατηρείται ύπαρξη πολύπλοκων ισόπεδων κόμβων με μειωμένη ασφάλεια, αφού τα πιθανά σημεία πλέξης είναι αυξημένα, η διαδρομή μέσα στον κόμβο είναι μεγάλη, ενώ η κακή γεωμετρική χάραξη και η έλλειψη επαρκούς ορατότητας αυξάνουν την επικινδυνότητα. Είναι γεγονός ότι σε ορισμένους κόμβους τοποθετήθηκε κατακόρυφη σήμανση, όμως η οριζόντια σήμανση είναι ελλιπής. Οι κύριοι ισόπεδοι κόμβοι που αντιμετωπίζουν πρόβλημα σήμανσης είναι οι εξής:

- Κόμβος Τρικάλων-Δημουλά
- Κόμβος Τρικάλων-Κονδύλη-Σιδηροδρόμων
- Κόμβος Τρικάλων-Ιωαννίνων-Πατριάρχου Δημητρίου-Ρόδου-Βλαχάβας
- Κόμβος Ιωαννίνων-Μετεώρων
- Κόμβος Πατριάρχου Δημητρίου-Μετεώρων

ΕΙΚΟΝΑ 19: Κόμβος Τρικάλων-Ιωαννίνων-Πατριάρχου Δημητρίου-Ρόδου-Βλαχάβας



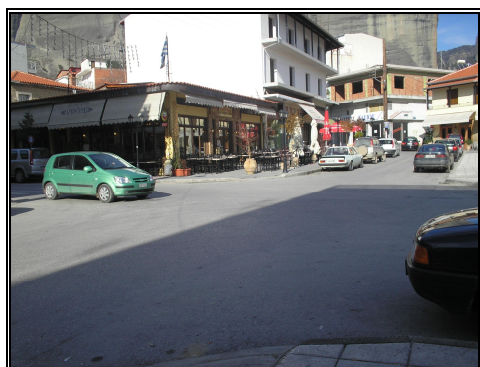
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 20: Κόμβος Τρικάλων-Ιωαννίνων-Πατριάρχου Δημητρίου-Ρόδου-Βλαχάβας



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 21: Κόμβος Τρικάλων-Κονδύλη-Σιδηροδρόμων



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 22: Κόμβος Τρικάλων-Κονδύλη-Σιδηροδρόμων



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 23: Κόμβος Τρικάλων-Δημουλά**Πηγή:** Προσωπικό αρχείο**ΕΙΚΟΝΑ 24: Κόμβος Τρικάλων-Μετεόρων****Πηγή:** Προσωπικό αρχείο

10. Εφαρμογή των ρυθμίσεων για το κλείσιμο της οδού Τρικάλων. Από τις προηγούμενες μελέτες και εισηγήσεις που είχαν γίνει για το κυκλοφοριακό της Καλαμπάκας, είχε προταθεί η οδός Τρικάλων να παραμείνει οδός διπλής κατευθύνσεως με τη ρύθμιση όμως να κλείνει για κάποιες ώρες και να λειτουργεί ως πεζόδρομος. Η ρύθμιση αυτή θα εφαρμοζόταν κατά την εαρινή περίοδο, Μάιο έως Σεπτέμβριο, 9:00-24:00, από την οδό Ασκληπιού μέχρι την πλατεία Ρήγα Φεραίου. Η ρύθμιση αυτή δεν έχει εφαρμοστεί γι' αυτό κρίνεται αναγκαία η αστυνόμευση για την πλήρη εφαρμογή της ρύθμισης.

ΕΙΚΟΝΑ 25: Σημείο έναρξης των ρυθμίσεων**Πηγή:** Προσωπικό αρχείο**ΕΙΚΟΝΑ 26: Σημείο λήξης των ρυθμίσεων****Πηγή:** Προσωπικό αρχείο

11. Δημιουργία παρακαμπτηρίου οδού στο νότιο όριο της περιοχής μελέτης σύμφωνα με το νέο σχέδιο πόλης Καλαμπάκας. Ο δρόμος έχει ήδη χαραχθεί. Στην πόλη υπάρχει η οδός Πίνδου η οποία διέρχεται από την ευρύτερη περιοχή του κέντρου και λειτουργεί ως παρακαμπτήρια οδός, η νέα όμως οδός, θα παρακάμπτει ολόκληρη την περιοχή της Καλαμπάκας μαζί με την επέκταση.

ΕΙΚΟΝΑ 27: Τμήμα της οδού Πίνδου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 28: Τμήμα της οδού Πίνδου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

12. Επαναθεώρηση του δικτύου των δημοσίων συγκοινωνιών και ευκρινείς καθορισμός των στάσεων οι οποίες βρίσκονται τρεις στην οδό Τρικάλων, μια στην οδό Αβέρωφ και μια στην οδό Πίνδου. Προτείνεται λοιπόν, κάποια δρομολόγια να διενεργούνται μέσω των οδών Δεληγιάννη-Χατζηπέτρου (κατά την είσοδο τους στην Καλαμπάκα) και της οδού Αβέρωφ (κατά την αποχώρησή τους από την Καλαμπάκα), αντί της οδού Τρικάλων, για την όσο δυνατόν αποσυμφόρηση της οδού. Επίσης κρίνεται απαραίτητος ο ευκρινής καθορισμός των στάσεων είτε με κατάλληλη σήμανση, είτε με τη δημιουργία στάσεων με την απαραίτητη υποδομή.

13. Διάνοιξη οδών. Προτείνεται διάνοιξη οδών, κυρίως στην περιοχή της επέκτασης σύμφωνα με τις κατευθυντήριες προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης που δεν καθορίζουν όμως την ιεράρχηση των οδών, τα πλάτη τους κ.ά. Στην περιοχή επέκτασης οι περισσότεροι δρόμοι έχουν διανοιχτεί και είναι χωματόδρομοι. Υπάρχουν όμως και ελάχιστοι οι οποίοι δεν έχουν διανοιχτεί και βρίσκονται στο νοτιοανατολικό και βορειοδυτικό άκρο της περιοχής μελέτης.

14. Μελέτη για τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμησης. Προτείνεται δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στις πυκνοδομημένες περιοχές που εντάχθηκαν πρόσφατα στο σχέδιο πόλης και ασφυκτιούν. Σε αυτές τις περιοχές οι δρόμοι δεν μπορούν να διαπλατυνθούν, ούτε να κατασκευαστούν πεζοδρόμια καθώς το μέγιστο πλάτος των οδών φτάνει τα 2,5 μέτρα. Οι περιοχές αυτές βρίσκονται στο βόριο και νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης, στην γειτονιά της Άνω Πόλης και της επέκτασης αντίστοιχα.

ΕΙΚΟΝΑ 29: Οδός σε πυκνοδομημένη περιοχή**Πηγή:** Προσωπικό αρχείο**ΕΙΚΟΝΑ 30: Οδός σε πυκνοδομημένη περιοχή****Πηγή:** Προσωπικό αρχείο

15. Μελέτη για τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμησης μέσα στην πόλη, σε περάσματα, για καλύτερη εξυπηρέτηση και σε οικοδομικά τετράγωνα που είναι είτε πολύ μεγάλα είτε πυκνοδομημένα. Έτσι προτείνεται πεζοδρόμηση των περασμάτων στα μεγάλα τετράγωνα 65β, 65γ και 60β και ένωση της πεζοδρόμησης με τους ήδη υπάρχοντες πεζόδρομους στο βορειοανατολικό τμήμα της Άνω Πόλης.

16. Μελέτη για τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμησης. Γύρω από τους λόφους νοτιοδυτικά της Καλαμπάκας (Προφήτης Ηλίας,). Αυτό το δίκτυο πεζοδρόμων μπορεί να ενοποιεί και το χώρο του Υπαίθριου Δημοτικού Θεάτρου.

ΕΙΚΟΝΑ 31: Λόφος Προφήτη Ηλία-Υπαίθριο Δημοτικό Θέατρο**Πηγή:** Προσωπικό αρχείο

17. Εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (Ι. Φρατζεσκάκης, Μ. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου και Δ. Τσαμπούλας, 2002). Στην Καλαμπάκα η συνήθης στάθμευση είναι αυτή παρά την οδό καθώς οργανωμένοι χώροι στάθμευσης δεν υπάρχουν. Έντονη λοιπόν, είναι η παράνομη στάθμευση γι' αυτό απαιτούνται δραστικά μέτρα για τη μείωση της. Η εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης θα

βοηθήσει σημαντικά στην εφαρμογή του μέτρου. Το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να εφαρμοστεί, δοκιμαστικά στην αρχή, στις κεντρικές οδούς Τρικάλων, Ιωαννίνων, Πατριάρχου Δημητρίου, Βλαχάβας και Κονδύλη.

18. Μελέτη για ρυθμίσεις στάθμευσης παρά την οδό. Λόγω της στενότητας κάποιων οδών, είναι απαραίτητη η εφαρμογή ορισμένων ρυθμίσεων για την εύκολη και χωρίς καθυστερήσεις διέλευση των οχημάτων. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η αποσυμφόρησή τους. Έτσι μπορεί να απαγορευτεί η στάθμευση κατά μήκος μιας οδού ή να επιτρέπεται η στάθμευση μόνο από τη μια πλευρά ή και από τις δύο. Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί σε ολόκληρη την έκταση της κεντρική περιοχής.

ΕΙΚΟΝΑ 32: Οδός Γ. Ραμνίδη, κάθετη στην οδό Τρικάλων



Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

19. Μελέτη χωροθέτησης οργανωμένων χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου. Στην Καλαμπάκα δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι στάθμευσης με εξαίρεση ένα μικρό ιδιωτικό χώρο που δημιουργήθηκε τα τελευταία δυο (2) χρόνια και δεν βελτιώνει την κατάσταση. Απαιτείται λοιπόν, μελέτη χωροθέτησης για τη δημιουργία οργανωμένων χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης. Τόσο στην πολεοδομική μελέτη, όσο και στην εισήγηση του Δημοτικού Συμβουλίου, έγιναν προτάσεις για την οργανωμένη στάθμευση εκτός οδού, που καμία όμως, δεν πραγματοποιήθηκε. Ο Δήμος δεν έχει ελεύθερους χώρους στην κατοχή του για τη δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης. Προτείνεται λοιπόν, η δημιουργία δύο μεγάλων υπόγειων οργανωμένων χώρων στάθμευσης κοντά στην περιοχή του κέντρου. Αυτοί είναι οι χώροι της Δημοτικής Αγοράς και του 1^{ου} Δημοτικού Σχολείου. Ο χώρος της Δημοτικής Αγοράς μετά την κατασκευή του υπόγειου χώρου στάθμευσης, μπορεί να διαμορφωθεί κατάλληλα και να ενοποιηθεί με το διπλανό οικοδομικό τετράγωνο, που είναι παιδική

χαρά. Επιπλέον ο χώρος των “Δασικών” που είναι κεντρικός και ανεκμετάλλευτος, στη συμβολή των οδών Θ. Οικονόμου και Αγ. Στεφάνου, μπορεί να μετατραπεί σε υπαίθριο οργανωμένο χώρο στάθμευσης, ενοικιάζοντάς τον το Δασαρχείο στο Δήμο Καλαμπάκας. Η μετατροπή του χώρου αυτού, σε οργανωμένο χώρο στάθμευσης, θα βοηθήσει αρχικά στη σταδιακή βελτίωση του προβλήματος της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης.

ΕΙΚΟΝΑ 33: Ο χώρος της Δημοτικής Αγοράς



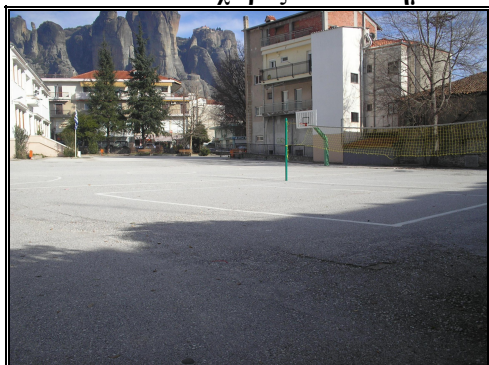
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 34: Η παιδική χαρά και στο βάθος ο χώρος της Δημοτικής Αγοράς



Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 35: Ο χώρος του 1^{ου} Δημοτικού



Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

ΕΙΚΟΝΑ 36: Ο χώρος των “Δασικών”



Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

5.5.3 Μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις (Χάρτης 7)

Γενικές

20. Μελέτη αξιολόγησης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και των ρυθμίσεων για τη στάθμευση παρά την οδό.

21. Υλοποίηση μέτρων ενίσχυσης της κυκλοφορίας ποδηλάτου.

Τοπικές

22. Μελέτη και εφαρμογή συστήματος δημοτικών αστικών συγκοινωνιών-Mini buses (Θ. Βλαστός, 2003). Η δρομολόγηση αστικής συγκοινωνίας είναι ένας άλλος τρόπος αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος των μικρών πόλεων-κωμοπόλεων. Αποτελεί αναγκαιότητα διότι, όχι μόνο βελτιώνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων (λιγότερη κατανάλωση ενέργειας, λιγότερα ατυχήματα, λιγότερος θόρυβος, καλύτερο φυσικό περιβάλλον, οικονομία χρόνου και χώρου στάθμευσης) αλλά εξασφαλίζει και τη δυνατότητα πρόσβασης στην πόλη σε όλους τους κατοίκους, χωρίς εξαιρέσεις. Οι μικρότερες πόλεις-κωμοπόλεις που συμπεριφέρονται σαν πόλοι ανάπτυξης μιας περιαστικής/αγροτικής ζώνης και ταυτόχρονα εκδηλώνουν μέριμνα για εξασφάλιση μιας ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον θα μπορούσαν να εξυπηρετούνται από αστικές/λεωφορειακές γραμμές (Γ. Μίντζης και Χρ. Ταξιλάρης, 1992). Η Καλαμπάκα λόγω της φυσικής της θέσης και της έντονης δραστηριότητας στον τομέα του τουρισμού, αποτελεί πόλο ανάπτυξης μιας ευρύτερης περιαστικής/αγροτικής ζώνης. Η υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές των ΚΤΕΛ δεν εξυπηρετούν τους κατοίκους της πόλης στις μετακινήσεις τους. Έτσι για την εξασφάλιση την ενδοδημοτικής επικοινωνίας προτείνεται η δρομολόγηση mini-buses στην πόλη της Καλαμπάκας, με τη συμμετοχή του Δήμου, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή (Μετέωρα, Καστράκι, Διάβα). Τα ακριβή χαρακτηριστικά της γραμμής και του τροχαίου υλικού θα καθοριστούν από κατάλληλη τεχνικοοικονομική μελέτη.

23. Κατασκευή υπαίθριου χώρου οργανωμένης στάθμευσης που προτείνεται να είναι αυτός των “Δασικών”

24. Κατασκευή πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στις πυκνοδομημένες περιοχές που βρίσκονται στο βόριο και νοτιοανατολικό τμήμα της πόλης.

5.5.4 Μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις (Χάρτης 8)Τοπικές

25. Δημιουργία υπόγειου οργανωμένου χώρου στάθμευσης κάτω από την έκταση της Δημοτικής Αγοράς και κατάλληλη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου σε πλατεία ή πάρκο.

26. Δημιουργία υπόγειου οργανωμένου χώρου στάθμευσης κάτω από την έκταση του 1^{ου} Δημοτικού Σχολείου. Απαραίτητο κρίνεται ο σχεδιασμός του υπόγειου χώρου στάθμευσης να περιλαμβάνει επιπλέον ασφαλιστικά μέτρα από τα προβλεπόμενα, καθώς στο χώρο αυτό υπάρχει μεγάλη κίνηση πεζών και ιδίως παιδιών.

27. Αποσυμφόρηση του κέντρου της Καλαμπάκας από την συγκέντρωση πληθώρας χρήσεων γης και έντασης λειτουργιών, που συναντώνται σήμερα στην κεντρική οδό Τρικάλων. Στην οδό Τρικάλων συγκεντρώνονται και οχλούσες χρήσεις γης π.χ. βενζινάδικο, που επιβαρύνει τη δυσμενή εικόνα της κυκλοφορίας των οχημάτων στην κεντρική οδό. Ο Δήμος μπορεί να παρέχει κίνητρα για τη μεταφορά αυτών των χρήσεων σε άλλες θέσεις. Προτείνεται λοιπόν, διοχέτευση παρομοίων χρήσεων γης και σε άλλες οδούς ή γειτονιές.

ΕΙΚΟΝΑ 37: Η οδός Τρικάλων



Πηγή: Προσωπικό Αρχείου

ΕΙΚΟΝΑ 38: Οχλούσες χρήσεις στην οδό Τρικάλων



Πηγή: Προσωπικό Αρχείου

ΕΙΚΟΝΑ 39: Οχλούσες χρήσεις στην οδό Τρικάλων



Πηγή: Προσωπικό Αρχείου

5.6 Προστιθέμενη αξία των προτάσεων της εργασίας

Το κύριο κυκλοφοριακό πρόβλημα των μικρών πόλεων-κωμοπόλεων συνίσταται στην οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης. Αυτά τα προβλήματα διαπίστωσαν η πολεοδομική μελέτη, η κυκλοφοριακή μελέτη και το Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Καλαμπάκας και διατύπωσαν κατάλληλες προτάσεις για την αντιμετώπισή τους. Παρόμοια κυκλοφοριακά προβλήματα εντοπίστηκαν και στην έρευνα της παρούσας εργασίας. Παρά τις προηγούμενες μελέτες και τις αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου τα προβλήματα της κυκλοφορίας και της στάθμευσης παραμένουν. Οι προτάσεις που γίνονται στην παρούσα εργασία έχουν αρκετά κοινά στοιχεία με τις προτάσεις των παλαιότερων μελετών, αφού αποσκοπούν στην αντιμετώπιση όμοιων προβλημάτων. Έτσι, εντοπίζονται κοινές προτάσεις ως προς τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης, τη στάθμευση, την οριζόντια και κάθετη σήμανση, τους κόμβους, τη δημόσια συγκοινωνία και τη δημιουργία πεζοδρόμων ή οδών ήπιας κυκλοφορίας.

Όμως, υπάρχουν και κάποιες προτάσεις της παρούσας εργασίας που διαφοροποιούνται από τις προτάσεις των παλαιότερων μελετών. Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στον ενιαίο κυκλοφοριακό σχεδιασμό που θα έχει εφαρμογή και στην περιοχή επέκτασης, η οποία τώρα οικοδομείται. Στην πολεοδομική μελέτη έγιναν ορισμένες κατευθυντήριες προτάσεις για την περιοχή επέκτασης, που όμως δεν ήταν σε βάθος και με λεπτομέρειες π.χ. ιεράρχης του οδικού δικτύου, πλάτη οδών. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητη η σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης για την εν λόγω περιοχή. Επίσης, για την περιοχή της επέκτασης προτείνεται περιφερειακή οδός στο νότιο όριο της επέκτασης που θα παρακάμπτει όλη την πόλη της Καλαμπάκας.

Οι προτάσεις της εργασίας βασίστηκαν και στις αρχές της αειφορίας. Μια από τις αρχές είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Έτσι έγιναν προτάσεις για τη χρήση πιο φιλικών μεταφορικών μέσων για την προστασία του περιβάλλοντος. Η δρομολόγηση αστικών λεωφορειακών γραμμών για τις μαζικές μετακινήσεις των κατοίκων, τόσο μέσα στην πόλη, όσο και στους κοντινούς οικισμούς καθώς και η δημιουργία λωρίδων ποδηλάτου κινούνται προς αυτή την κατεύθυνση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Οι προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης, της κυκλοφοριακής μελέτης, του Δημοτικού Συμβουλίου και της παρούσας εργασίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ Δ.Σ.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για το κέντρο	✓	✓	✓	✓
Προτάσεις για την περιοχή επέκτασης	✓	-	-	✓
Διαμόρφωση κόμβων	-	✓	✓	✓
Προτάσεις για την ασφάλεια του οδικού δικτύου	-	✓	-	✓
Προτάσεις για την κατακόρυφη ή οριζόντια σήμανση	-	✓	✓	✓
Προτάσεις για μεταφορά οχλουσών χρήσεων γης εκτός του κέντρου	-	-	-	✓
Προτάσεις δημιουργίας παρακαμπηρίων οδών	✓	-	-	✓
Προτάσεις βελτίωσης Δημοσίων Συγκοινωνιών	✓	✓	-	✓
Προτάσεις δρομολόγησης αστικών λεωφορειακών γραμμών	-	-	-	✓
Προτάσεις δημιουργίας πεζοδρόμων	✓	✓	✓	✓
Προτάσεις δημιουργίας ποδηλατοδρόμων	✓	-	-	✓
Ρυθμίσεις για τη στάθμευση	✓	✓	✓	✓
Προτάσεις δημιουργίας χώρων στάθμευσης	✓	✓	✓	✓
Προτάσεις για τα ΑμΕΑ	-	-	✓	✓ ✓
Προτάσεις για τη βελτίωση του περιβάλλοντος χώρου	-	✓	-	✓

Πηγή: Πολεοδομική μελέτη, κυκλοφοριακή μελέτη, Απόφαση του Δ.Σ., Ίδια Επεξεργασία

Η προστιθέμενη αξία λοιπόν των προτάσεων της εργασίας έγκειται στον ενιαίο κυκλοφοριακό σχεδιασμό για την πόλη της Καλαμπάκας -συμπεριλαμβανομένου και της επέκτασης- και στην προώθηση της χρήση φιλικών μέσων μεταφοράς για το περιβάλλον.

5.7 Συμπεράσματα

Στο 5^ο αυτό κεφάλαιο της εργασίας προτάθηκαν κάποιες κατευθυντήριες επεμβάσεις για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης της Καλαμπάκας. Οι προτάσεις έγιναν με γνώμονα τόσο την εμπειρία μας, μετά την εξέταση μικρών πόλεων-κωμοπόλεων, σε ότι αφορά τη διαχείριση των κυκλοφοριακών τους προβλημάτων, όσο και τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης ανάπτυξης μέσα από τον οδηγό Habitat Agenda.

Οι επεμβάσεις που προτάθηκαν είχαν σαν κύριο στόχο την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης της περιοχής καθώς και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Έτσι έγιναν προτάσεις που αφορούν στην άνετη και ασφαλή κυκλοφορία των κατοίκων στην πόλη με ταυτόχρονη προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος.

Σε ότι αφορά το χρόνο εφαρμογής των μέτρων, οι επεμβάσεις διακρίνονται σε βραχυπρόθεσμες, που προβλέπεται να πραγματοποιηθούν σε μικρό χρονικό διάστημα (5 ετών), σε παρεμβάσεις μεσοπρόθεσμες, που χρειάζονται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για να εφαρμοστούν και σε μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις, που προβλέπεται να πραγματοποιηθούν σε ακόμη μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, καθώς πρόκειται για χρονοβόρα έργα υποδομής υψηλού κόστους.

Όλες οι παραπάνω προτάσεις για να πραγματοποιηθούν και να είναι τελικά επιτυχείς, απαιτείται η συμμετοχή και η σύμφωνη άποψη τόσο των αρμόδιων φορέων, όσο και των κατοίκων που είναι οι τελικοί αποδέκτες των ρυθμίσεων. Η συμμετοχή άλλωστε, είναι μια από τις θεμελιώδεις αρχές της αειφορίας (World Commission on Environment and Development, 1987). Τέλος, αναγκαίο για την επιτυχία των παρεμβάσεων είναι η διαρκής παρακολούθηση και αξιολόγησή τους, έτσι ώστε να

υπάρχει η δυνατότητα διαρθρωτικών αλλαγών όπου κρίνεται απαραίτητο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο διττός όρος μικρές πόλεις-κωμοπόλεις χρησιμοποιείται περιλαμβάνοντας όλες τις κωμοπόλεις με πληθυσμιακό μέγεθος από 2.000 έως 10.000 καθώς και εκείνες τις κωμοπόλεις που λόγω των ιδιαίτερων λειτουργιών τους και υπηρεσιών μπορούν να θεωρηθούν μικρές πόλεις ακόμα και αν έχουν λίγους κατοίκους.

Οι ελληνικές πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους και κυρίως λόγω τους πληθυσμιακού τους μεγέθους, 2.000-10.000 κατοίκους, αντιμετωπίζουν και διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα με διαφορετικό τρόπο σε σχέση με τις μεγαλύτερες πόλεις. Βέβαια και μεταξύ των μικρών πόλεων-κωμοπόλεων υπάρχουν διαφορές ως προς τη διαχείριση των κυκλοφοριακών προβλημάτων. Αυτό οφείλεται κυρίως στη θέση και στο ρόλο που παίζουν αυτές, ως πόλοι ανάπτυξης της ευρύτερης περιφερειακής ζώνης. Έτσι υπάρχουν πόλεις μικρού μεγέθους που είναι έδρες Νομών και συγκεντρώνουν όλες τις λειτουργίες καθώς και πόλεις που λόγω είτε της τουριστικής τους ανάπτυξης είτε της θέσης τους, αφού βρίσκονται σε κομβικά σημεία (π.χ. πάνω σε μεγάλους οδικούς άξονες), διαχειρίζονται τα κυκλοφοριακά τους προβλήματα με πιο γενικευμένες μεθόδους.

Η παρούσα έρευνα έδειξε πως οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις αντιμετωπίζουν παρόμοια κυκλοφοριακά προβλήματα και αυτά έχουν να κάνουν κυρίως, με την κυκλοφορία και τη στάθμευση. Τα κυριότερα προβλήματα αφορούν στην κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της πόλης, στην έλλειψη παρακαμπτηρίων οδών, στην έλλειψη ρυθμίσεων για τη στάθμευση, την απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης, στην κακή διαχείριση των δημοσίων συγκοινωνιών (ΚΤΕΛ) και τέλος στην απουσία των αστικών συγκοινωνιών.

Ο συνήθης τρόπος διαχείρισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων δίνεται κυρίως, μέσα από τις προτάσεις και τις ρυθμίσεις των κυκλοφοριακών μελετών. Οι κυκλοφοριακές μελέτες που αφορούν στις μικρές πόλεις-κωμοπόλεις ανήκουν συνήθως στη δεύτερη κατηγορία μελετών που ορίζει η Διεύθυνση Οδική Ασφάλειας και έχουν τίτλο “Μελέτες Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης”. Τα κύρια κριτήρια για την επιλογή των πόλεων γι’ αυτή την κατηγορία μελετών είναι η οξύτητα των

κυκλοφοριακών προβλημάτων καθώς και το πληθυσμιακό μέγεθος. Στην Ελλάδα, κατά κανόνα οι κυκλοφοριακές μελέτες έπονται των πολεοδομικών μελετών, οι οποίες και έρχονται να νομιμοποιήσουν την αυθαίρετη δόμηση. Επιπλέον, στις πολεοδομικές μελέτες ο σχεδιασμός των χρήσεων γης δεν είναι λεπτομερειακός και συνθετικός, αλλά παραμένει γενικός και συγκεκριμένος με αποτέλεσμα η σχεδιαζόμενη μεταφορική χρήση να μην αντιστοιχεί στις πραγματικές ανάγκες. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη συνεχή ύπαρξη κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις. Σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη φορά πρέπει να γίνει ξεκάθαρο ότι ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός και ο σχεδιασμός των μεταφορών δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται ξεκομμένα από τον πολεοδομικό σχεδιασμό και το σχεδιασμό χρήσεων γης.

Γενικότερα, οι κυκλοφοριακές μελέτες μικρών πόλεων-κωμοπόλεων επικεντρώνονται στην αντιμετώπιση κυκλοφοριακών προβλημάτων με βάση τη διαχείριση της υπάρχουσα υποδομής. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις είναι ρυθμιστικού χαρακτήρα και αφορούν στην κυκλοφοριακή οργάνωση και στάθμευση δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην περιοχή του κέντρου. Επιπλέον, βασικός στόχος των μελετών είναι η περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής, γι' αυτό και οι προτάσεις στοχεύουν έμμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος. Η υιοθέτηση των αρχών της αειφορίας στην αστική ανάπτυξη και διαχείριση αποτελεί μονόδρομο. Ο οδηγός Habitat Agenda είναι ένα πολύ σημαντικό εργαλείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη πόλεων και οικισμών.

Οι πολιτικές και οι ρυθμίσεις για την κυκλοφορία στην πόλη πρέπει να κινούνται στην κατεύθυνση του περιορισμού της χρήσης των οχημάτων για τις μετακινήσεις. Θα πρέπει να ευνοούν τις μετακινήσεις με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον. Υπάρχει μεθοδολογία και παραδείγματα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, ώστε να αντιστραφεί αυτή η πορεία υποβάθμισης και να μετατραπεί η πόλη σε πόλη μοντέλο, τουλάχιστον όσον αφορά στο σύστημα μεταφορών. Οι βασικότεροι άξονες παρέμβασης είναι: η απομάκρυνση των Ι.Χ.Ε.Α. από τα κέντρα, η αλλαγή των πολιτών σε ότι αφορά τη χρήση του Ι.Χ.Ε.Α., η αναβάθμιση της αισθητικής του αστικού χώρου, η αύξηση των μετακινήσεων με αστική συγκοινωνία, η αποκατάσταση του τοπικού και δευτερεύοντος δικτύου και η βελτίωση των συνθηκών ροής στο πρωτεύον δίκτυο (Χρ. Βεϊνογλου, 1992).

Η κοινωνική συμμετοχή με όρους ισότητας και άρσης των αποκλεισμών αποτελεί

επίσης, θεμελιώδη απαίτηση στην πορεία προς την επιτυχία εφαρμογής των μέτρων και την αειφορίας. Η συμμετοχή τόσο των φορέων του Δήμου, όσο και των κατοίκων είναι απαραίτητη στη λήψη αποφάσεων που θα ωφελήσουν την περιοχή.

Η Καλαμπάκα είναι κι αυτή μια μικρή πόλη-κωμόπολη που όμως, η θέση της και ο ρόλος της, την καθιστούν πόλο ανάπτυξης της ευρύτερης περιφερειακής-αγροτικής ζώνης. Κατέχει μια γεωγραφική θέση με ιδιαίτερη αξία, αφού από τη μια πλευρά αποτελεί τη μοναδική διέξοδο μεταξύ Θεσσαλίας και Ηπείρου, ενώ από την άλλη αποτελεί τη δυτική δίοδο Θεσσαλίας και Δυτικής Μακεδονίας. Επιπλέον, αυτή βρίσκεται κάτω από τους βράχους των Μετεώρων, οι οποίοι αποτελούν παγκόσμιο γεωλογικό φαινόμενο και πολιτιστικό μνημείο. Έτσι λοιπόν, η Καλαμπάκα είναι μια τουριστική περιοχή και ο κύριος τομέας απασχόλησης είναι ο τριτογενής με ιδιαίτερη έμφαση στον τουρισμό.

Το κυκλοφοριακό είναι ένα από τα βασικότερα προβλήματα της πόλης και αυτό εντοπίζεται κυρίως στην κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο και στη στάθμευση. Το γεγονός ότι η πόλη διαθέτει παρακαμπτήρια οδό διευκολύνει περισσότερο την κυκλοφορία. Οι κατευθυντήριες προτάσεις έχουν σαν κύριο στόχο τόσο την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, όσο και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η προστιθέμενη αξία των προτάσεων συνίσταται στον ενιαίο κυκλοφοριακό σχεδιασμό για την Καλαμπάκα -συμπεριλαμβανομένου και της επέκτασης- και στην προώθηση της χρήσης φιλικών μέσων μεταφοράς για το περιβάλλον λ.χ. αστικών γραμμών, καθώς η Καλαμπάκα είναι μια αναπτυσσόμενη τουριστική περιοχή με ελλειψείς συνδέσεις με τους γύρω οικισμούς και τα Μετέωρα. Επιπλέον μέσα από τις προτάσεις ενθαρρύνεται και η πολιτική της χρήσης του ποδηλάτου, ενός μέσου φιλικό προς το περιβάλλον και ιδιαίτερα διαδεδομένο στους κατοίκους της περιοχής. Η συμμετοχή όλων των φορέων και των κατοίκων στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων αποτελεί συστατικό παράγοντα για την επιτυχή εφαρμογή των μέτρων.

Η Καλαμπάκα είναι μια αναπτυσσόμενη πόλη που πρέπει να γίνει όμως, περισσότερο ανταγωνιστική. Η διαχείριση των όποιων προβλημάτων της, μέσα από τις αρχές της αειφορίας, θα τη βοηθήσει τόσο στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, όσο και στην προσέλκυση νέων επισκεπτών.

Γενικότερα, οι πόλεις μικρού μεγέθους-κωμοπόλεις ανήκουν σε εκείνη την κατηγορία πόλεων που χαρακτηρίζεται από υψηλότερη ποιότητα αστικού περιβάλλοντος και καλύτερη ποιότητα ζωής σε σύγκριση με τις μεγαλύτερες πόλεις: μικρές πολεοδομικές πυκνότητες και χαμηλή δόμηση, διατήρηση σε μεγαλύτερο βαθμό της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και των παραδόσεων, μικρότερες αποστάσεις μέσα στην πόλη, στενότερη σχέση και επαφή μεταξύ δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, μικρότερες κοινωνικές αντιθέσεις. Οι μικρές πόλεις-κωμοπόλεις έχουν πολλές δυνατότητες ανάπτυξης και ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού και του σχεδιασμού των μεταφορών ειδικότερα, πρέπει να αφορά στην διατήρηση και αναβάθμιση της ποιότητας και των χωρικών πλεονεκτημάτων του αστικού τους χώρου. Γι' αυτό η Κεντρική εξουσία και περισσότερο οι Τοπικές Αρχές θα πρέπει να δείξουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον, καθώς οι πολίτες κρίνουν πως τα κυκλοφοριακά και τα περιβαλλοντικά ζητήματα της πόλης είναι προβλήματα πρώτης προτεραιότητας. Απαιτείται λοιπόν, ενιαία αντιμετώπιση και ολοκληρωμένος σχεδιασμός για τη διαχείριση των προβλημάτων καθώς, η συνήθεις εφαρμογές αποσπασματικών ρυθμίσεων είναι τις περισσότερες φορές αναποτελεσματικές.

Η μικρή πόλη-κωμόπολη αποτελεί την μεγαλύτερη μονάδα, ικανή να αντιμετωπίσει τα πολλαπλά αστικά προβλήματα (οικονομικά, κοινωνικά, κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά) Ταυτόχρονα, αποτελεί και την μικρότερη κλίμακα για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων με μια ολοκληρωμένη, σχεδιασμένη αειφορική ανάπτυξη. Επειδή κάθε μικρή πόλη-κωμόπολη είναι διαφορετική, θα πρέπει να βρει τον δικό της τρόπο προς την κατεύθυνση της αειφόρου ανάπτυξης. Θα πρέπει όμως, να ενσωματώσει τις αρχές της αειφορίας σε όλες τις ασκούμενες πολιτικές και να θέσει τις τοπικές δυνατότητες και τα τοπικά πλεονεκτήματα ως βάση για τις στρατηγικές ανάπτυξης (Charter of European Cities and Towns Towards Sustainability, 1994, <http://www.cities21.com/europe/echarter.htm>)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αραβαντινός,Αθ. (1997): Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου. Αθήνα

Βεϊνογλου,Χρ. (1992): Μεταφορές και Αστική Ανάπτυξη, Πλαίσιο πολιτικής για την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Μελέτη 2. ΕΕΤΑΑ. Αθήνα

Βλαστός,Θ. (2003): Το Δίκυκλο στην Αυριανή Ελληνική Πόλη. Η πραγματικότητα, οι στόχοι και οι πολιτικές. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Γεωγραφίας & Περιφερειακού σχεδιασμού. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Αθήνα

Βλαστός,Θ. (2003): Μια Διαφορετική Δημόσια Συγκοινωνία σε μια Διαφορετική Πόλη. Αναπτυξιακή εταιρεία Δήμου Αθηναίων. Αθήνα, σελ 90-92

Βελίδης,Στ. (2002): “Οδηγός Εκπόνησης Ολοκληρωμένων Τοπικών Προγραμμάτων Βιώσιμης Ανάπτυξης σε Εφαρμογή της Habitat Agenda (Local Habitat Agenda)”, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Διεύθυνση Οικιστική Πολιτικής και Κατοικίας, ΔΕΠΟΣ-Τμήμα ερευνών, Αθήνα

Γ.Κ. (2005): “Κυκλοφοριακό Αλαλούμ !!!” Εφημερίδα Έρευνα, Τρίκαλα

Γιαννόπουλος,Γ. (επιμ.) (1992): “Έρευνα Χαρακτηριστικών των Μετακινήσεων στην Πόλη του Καρπενησίου”. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Ερευνητική Ομάδα Συγκοινωνιακής Τεχνικής.

Γρηγοριάδου,Μ. (επιμ.) (1995): “Μελέτη Βραχυπρόθεσμων Ρυθμίσεων για την Οργάνωση της Κυκλοφορίας και της Στάθμευσης στο Δήμο Θέρμης”.

Δουκουμετζίδης,Ι και Ευμολπίδης,Β (1980): Το Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στις Πόλεις της Επαρχίας ανά την Ελλάδα. Επιστημονική ημερίδα 6-12-1979, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Αθήνα

Ζώη,Γ. (1986): “Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλαμπάκας”, Νομός Τρικάλων, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Ζώη,Γ. (1986): “Πολεοδομική Μελέτη-Αναθεώρηση, Επέκταση”, Νομός Τρικάλων, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Θεοφίλης,Γ. και Σκιαδόπουλος, Κ. (1992): “Θεσμικό πλαίσιο κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στους Δήμους”. Μεταφορές και η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Συνέδριο 17-18 Φεβρουαρίου, 1992, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Αθήνα. Ενότητα 3^η, σελ.148-61.

ΚΕΝ.Α.Κ.Α.Π. (1993): Τοπική Ανάπτυξη Πόλεων (Τ.Α.Π.) Μετεώρων-Καστρακίου”, Καλαμπάκα

Κοκκώσης,Χ., Μπεριάτος,Ηλ. και Απ. Παρπαΐρης (2004): Χωροταξία III., Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Μίντζης,Γ. και Ταξιλάρης,Χρ. (1992): “Διερεύνηση των χαρακτηριστικών της κινητικότητας προσώπων και του πεδίου εφαρμογής εναλλακτικών μορφών συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης μικρού και μεσαίου μεγέθους ΟΤΑ”. Μεταφορές και η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Συνέδριο 17-18 Φεβρουαρίου, 1992, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Αθήνα. Ενότητα 2^η, σελ.101.

Μπάσμπας,Σ. (επιμ.) (1997): “Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στο Δήμο Δεσκάτης”.

Ναθαναήλ,Ευτ. (επιμ.) (1997): “Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στο Δήμο Λαγκαδά”.

Οικονόμου,Δ και Πετράκος,Γ (επιμ.) (1999): “Διεθνοποίηση και διαρθρωτικές αλλαγές στο Ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων”. Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής. Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας- Gutenberg, Βόλος

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (1998)“Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας”, Α΄ Φάση, Σύμπραξη μελετητών Κ. Δασκαλάκη και Σ. Τσακίρη, Αθήνα

Φρατζεσκάκης,Ι, Πιτσιάβα-Λατινοπούλου,Μ, Τσαμπούλας,Δ (2002): Στάθμευση. Εκδόσεις Παρατηρητής, Αθήνα

Φρατζεσκάκης,Ι και Γιαννόπουλος,Γ (1977): Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική. Βασικές έννοιες, κόμβοι, κυκλοφοριακή ικανότητα, σήμανση, σηματοδότηση, κυκλοφοριακές μετρήσεις. Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Τόμος 1, Αθήνα

Χαλκιά,Β. (2000): “Κυκλοφοριακή Μελέτη Πόλης Καλαμπάκας”.

¹“Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας: Περιοχή Καλαμπάκας-Μετεώρων”, (2003)

European Union: Regional Policy and Cohesion, (1996) “The CCC metropolitan systems” Regional Development Studies. The perspective Development of the Central and Capital Cities and Regions. European Commission, p: 155-90

Sivignion,Μ. (1992): Θεσσαλία, Γεωγραφική Ανάλυση μιας Ελληνικής Περιφέρειας. Μορφωτικό Ινστιτούτο Αγροτικής Τράπεζας, Αθήνα

World Commission on Environment and Development, (1987), “Our common future”, Oxford, UK: Oxford University Press, 400p.

¹ Η παραπάνω μελέτη δόθηκε από τη Νομαρχία Τρικάλων, σε ηλεκτρονική μορφή και δεν είναι γνωστός ο συντάκτης της.

Πηγές-Δικτυακοί τόποι

- www.europa.eu.int, (15-12-2005)
- www.carfreecities.com, (20-9-2005)
- www.kalampaka.gr, (25-9-2005)
- www.3kala.gr, (25-8-2005)
- www.statistics.gr, (10-11-2005)
- www.ecomonomics.gr, (4-8-2005)
- www.tru.ca/smallcities, (12-10-2005)
- www.ypes.gr, (15-9-2005)
- www.ekpaa.gr, (15-9-2005)
- www.aetransport.org, (4-10-2005)
- <http://1lyk-kalamp.tri.sch.gr>, (10-10-2005)
- <http://hellas.teipir.gr>, (15-11-2005)
- <http://www.cities21.com/europe/echarter.htm>, (20-10-2005)
- www.minenv.gr/4/46/g4600.html, (11-1-2006)

Μηχανές αναζήτησης

- www.google.com
- www.in.gr
- www.ask.com

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
