

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ: ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΠΣ ΣΕΡΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΠΣ ΒΟΛΟΥ



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΑΤΣΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2004

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρακάτω διπλωματική εργασία πραγματεύεται την φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης, τα βασικά χαρακτηριστικά της όπως έχουν διαμορφωθεί μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού και τη συμβολή του παράγοντα της ανταγωνιστικότητας στην ανάπτυξη και ευημερία των πόλεων σε Ελλάδα και Ευρώπη. Η έμφαση δίνεται κυρίως στην αναλυτική παρουσίαση των πολεοδομικών συγκροτημάτων του Βόλου και των Σερρών, στην αναφορά της υπάρχουσας κατάστασης τους, στις ελλείψεις τους και τις αδυναμίες τους και στα μέτρα που μπορούν να παρθούν ώστε να αποκτήσουν έναν πιο ενεργητικό και ανταγωνιστικό ρόλο σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Οι δύο αυτές πόλεις επιλέχθηκαν με βάση προσωπικά κριτήρια, αφού η πρώτη είναι η πόλη στην οποία σπουδάζω και η δεύτερη η πόλη στην οποία γεννήθηκα.

Καλύπτονται σχεδόν όλοι οι τομείς της καθημερινής ζωής των δυο πόλεων όπως η παραγωγική τους δραστηριότητα, η πολεοδομική και ιστορική τους εξέλιξη, καθώς και η μελλοντική προοπτική τους για ανάπτυξη. Είναι βέβαια απαραίτητο να αναφερθεί ότι καταβλήθηκε η καλύτερη δυνατή προσπάθεια ώστε να καλυφθούν όσο περισσότερες πτυχές της ζωής μέσα στα δύο αυτά πολεοδομικά συγκροτήματα και να δοθεί μια γενική αλλά σαφής εικόνα των δύο πόλεων.

Λέξεις κλειδιά: φυσιογνωμία ελληνικής πόλης, ανταγωνιστικότητα, πολεοδομική εξέλιξη

ABSTRACT

The following project refers to the face of the modern Greek city, to her primal characteristics as they have modulated through the urban design and to the contribution of the competition between cities in the development and prosperity of the Greek and European cities. This project emphasizes especially on the detailed presentation of the urban space of Volos and Serres, the report of their present situation, their deficiencies and their weaknesses and also on the measures that must be taken in order to get a more active and competitive role in a regional and a national level. These two cities were chosen based on personal criteria, because the first one is the city in which I am a student in the local University and the second one is my birthplace.

Almost every sector of everyday life in these two cities are covered in this project, such as their productive activities, their urban and their historical development and their future development perspectives. It is essential to say that the best possible effort was taken in order to cover as many sections of everyday life inside these urban spaces and to give a general but clear picture of Volos and Serres.

Key words: face of the Greek city, competition between cities, urban development

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	1
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ.....	6
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ.....	7
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	9
1. Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	10
1.1 <u>Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ.....</u>	10
1.2 <u>ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ.....</u>	11
1.3 <u>ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ.....</u>	14
1.4 <u>ΟΙ ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....</u>	17
2. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΟΛΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	19
2.1 <u>ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΛΕΩΝ.....</u>	19
2.2 <u>ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΞΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.....</u>	21
2.3 <u>ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΜΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ.....</u>	23
2.4 <u>ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΛΕΩΝ.....</u>	25
2.5 <u>Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΣΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ.....</u>	27
2.6 <u>ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΤΟΥΣ ΘΕΣΗΣ.....</u>	28
3. Η ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ: ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΣ.....	29
3.1 <u>ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ.....</u>	29
3.1.1 <u>ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ.....</u>	29
3.1.2 <u>Η ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ.....</u>	31
3.1.3 <u>ΓΕΝΙΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....</u>	31
3.2 <u>ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ, ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΕΟΤΕΡΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ.....</u>	32
3.2.1 <u>Η ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ.....</u>	32
3.2.2 <u>Η ΠΟΛΗ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ 19^{ου} ΑΙΩΝΑ.....</u>	33
3.2.3 <u>Ο ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ 20^{ου} ΑΙΩΝΑ.....</u>	35
3.3 <u>Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....</u>	37
3.3.1. <u>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....</u>	38
3.3.2 <u>ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ-ΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....</u>	38

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

3.3.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	40
3.3.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	44
3.3.5 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ:ΑΣΤΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ-ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	45
3.4 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	48
3.4.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.....	48
3.4.2 Η ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	49
3.4.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ.....	51
3.5 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΠΟΥ-ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	52
3.5.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	52
3.5.2 ΑΣΤΙΚΟΙ ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	52
3.5.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	53
3.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ – ΥΧΟΠ (1984).....	54
3.6.1 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	54
3.6.2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ.....	56
3.6.3 ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ.....	58
3.7 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΠΣ ΣΕΡΡΩΝ.....	60
3.7.1 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.....	61
3.7.2 ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ.....	64
3.7.3 ΠΥΚΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ.....	65
3.7.4 ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΓΠΣ.....	67
3.7.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΠΣ.....	69
3.8 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ.....	74
3.8.1 ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ.....	74
3.8.2 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.....	76
3.8.3 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	77
3.9 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΣΕΡΡΩΝ (1989-1993).....	79
3.9.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	79
3.9.2 ΒΑΣΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	80
3.9.3 ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	82
3.9.4 ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ.....	84
4. Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ:ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΣ.....	84
4.1 Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	84
4.1.1 Ο ΒΟΛΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ.....	87
4.1.2 ΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ 1882 ΚΑΙ Η ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ ΣΕ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ.....	89
4.2 Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	92

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

4.2.1 Η ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	96
4.2.2 ΠΣ ΒΟΛΟΥ: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΡΡΟΗ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	102
4.2.3 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ-ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΓΠΣ.....	105
4.2.4 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	107
4.2.5 ΔΙΚΤΥΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....	108
4.2.6 ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΩΝ.....	110
4.2.7 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	110
4.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	113
4.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΣ ΒΟΛΟΥ.....	114
4.4.1 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΣΥΝΟΙΚΙΩΝ Δ. ΒΟΛΟΥ.....	114
4.4.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ.....	115
4.4.3 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΛΑΙΩΝ.....	116
4.4.4 ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ.....	118
4.5 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ URBAN I&II ΣΤΟ ΠΣ ΒΟΛΟΥ.....	119
4.6 ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	122
4.7 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ.....	124
5. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΟΛΕΩΝ.....	126
5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΓΙΑ ΤΟ ΠΣ ΒΟΛΟΥ.....	126
5.1.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	129
5.2 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΓΙΑ ΤΟ ΠΣ ΣΕΡΡΩΝ.....	130
5.2.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ.....	133
6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	135
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	137
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	141

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Οι βασικοί τομείς της οικονομίας στην απασχόληση των αστικών κέντρων της χώρας, 1981-1991

Πίνακας 2: Πλήθος οικισμών κατά ενότητα επίπεδο

Πίνακας 3: Εκτίμηση μεγέθους και διάρθρωσης της απασχόλησης στο Δήμο Σερρών

Πίνακας 4: Συγκριτικός πίνακας υπάρχουσων και απαιτούμενων συνολικών επιφανειών χρήσεων εδάφους στα διάφορα έτη-στόχους

Πίνακας 5: Διαγραμματική παρουσίαση των προτεινόμενων παρεμβάσεων των επί μέρους χωροταξικών μελετών

Πίνακας 6: Η χωρητικότητα και η πυκνότητα ανά πολεοδομική ενότητα

Πίνακας 7: Διαγραμματική παρουσίαση των προτεινόμενων παρεμβάσεων των επί μέρους πολεοδομικών μελετών

Πίνακας 8: Απασχόληση στο ΠΣ Βόλου ανά κλάδο δραστηριότητας

Πίνακας 9: Απασχόληση ανά δήμο

Πίνακας 10: Κατανομή απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής

Πίνακας 11: Η δημογραφική εξέλιξη της πόλης του Βόλου

Πίνακας 12: Δημογραφικοί δείκτες (%) το 1991

Πίνακας 13: Τόπος προέλευσης κατοίκων ΠΣ Βόλου

Πίνακας 14: Τόπος απασχόλησης των κατοίκων του ΠΣ Βόλου

Πίνακας 15: Τόπος χωροθέτησης των παραθεριστικών κατοικιών

Πίνακας 15: Τόπος χωροθέτησης των παραθεριστικών κατοικιών

Πίνακας 16: Ιδιότητες αιτούντων

Πίνακας 17: Κατηγοριοποίηση των αποτελεσμάτων-αιτημάτων των εγκεκριμένων τροποποιήσεων Βόλου

Πίνακας 18: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΝΑ ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ (σε ΕΥΡΩ)

Πίνακας 19: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητας 2000-2006

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Μεταβολή πληθυσμού στο χρονικό διάστημα 1920-1991

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Ο Νομός Σερρών

Χάρτης 2: Συγκρότηση της Α'βάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Χάρτης 3: Διαχωρισμός των γειτονιών των Σερρών βάσει των μορφολογικών χαρακτηριστικών και εφαρμοσμένων όρων δόμησης

Χάρτης 4: Ρυμοτομικό Σχέδιο Σερρών

Χάρτης 5: Οι συνοικίες της πόλης κατά το ΓΠΣ

Χάρτης Α.Π.1: Δίκτυο πρασίνου (Πρόταση)

Χάρτης Κ.Α.1: Συνολικό Κυκλοφοριακό Δίκτυο (Υπάρχουσα κατάσταση)

Χάρτης Π.Π.5.: Πεζοδρόμηση ευρύτερου Κέντρου (Πρόταση)

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

- Α.Π.Θ. : Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Β.Α.: Βόρειο-Ανατολικά
Β.Ι.Π.Ε.: Βιομηχανική Περιοχή
Γ.Ο.Κ.: Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός
Γ.Π.Σ.: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.Ε.Η.: Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
Δ.Ε.ΜΕ.Κ.Α.Β.: Δημοτική Επιχείρηση Μελετών, Καινοτομίας και Ανάπτυξης Βόλου
Δ.Ο.Τ.Α.: Δελτία Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων
Ε.Μ.Π.: Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο
Ε.Π.Α.: Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης
Ε.Σ.Σ.Δ.: Ένωση Σοσιαλιστικών Σοβιετικών Δημοκρατιών
Ε.Σ.Υ.Ε.: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
Ε.Σ.Χ.Π.: Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος
Ε.Τ.Β.Α.: Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης
Ζ.Ο.Ε.: Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
Η.Π.Α.: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Ι.Κ.Α.: Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων
Ι.Χ.: Ιδιωτικής Χρήσης
Κ.Ε.Π.Α.: Κέντρο Εντατικής Πολεοδομικής Ανάπτυξης
Κ.Π.Σ.: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
Κ.Τ.Ε.Λ.: Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορείων
Κ.Τ.Ε.Α.Λ.: Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Αστικών Λεωφορείων
Μ.Μ.Μ.: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
Ν.Δ.: Νότιο-Δυτικά
Ο.Α.Ε.Δ.: Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού
Ο.Π.Π.Ε.Θ.: Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης Θεσσαλονίκη
Ο.Σ.Ε.: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
Ο.Τ.: Οικοδομικό Τετράγωνο
Ο.Τ.Α.: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Ο.Τ.Ε.: Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος
Π.Δ.: Προεδρικό Διάταγμα
Π.Θ.: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Π.Σ.: Πολεοδομικό Συγκρότημα

Π.Σ.Β.: Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου

π.Χ.: προ Χριστού

Σ.Δ.: Συντελεστής Δόμησης

Τ.Ε.Δ.Κ.: Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων

Τ.Ε.Ε.: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Τ.Ε.Ι.: Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα

Τ.Ε.Φ.Α.Α.: Τμήμα Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού

Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Υ.Χ.Ο.Π.: Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος

Φ.Ε.Κ.: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης

Χ.Υ.Τ.Α.: Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Πρώτα απ' όλα θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την οικογένεια μου που με στήριξε και με βοήθησε πάρα πολύ τόσο υλικά όσο και ψυχικά καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και να αφιερώσω σ' αυτήν την διπλωματική μου εργασία. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τον επιβλέπων καθηγητή μου Κύριο Κωνσταντίνο Σερράο που με βοήθησε και μου παρείχε τις συμβουλές του όποτε τις χρειάστηκα. Ακόμα θα ήθελα να ευχαριστήσω και τους προϊστάμενους των Τεχνικών Υπηρεσιών των Δήμων Σερρών και Βόλου για όλα τα χρήσιμα στοιχεία και τις πολύτιμες πληροφορίες που μου παρείχαν.

1. Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ

1.1. Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

Η σύγχρονη ελληνική πόλη είναι υβριδική, ταυτόχρονα εξαπλωμένη και συγκεντρωμένη καθώς και βασισμένη στην πυκνότητα. Αν το αστικό κέντρο έχει να κάνει με τους ιστορικούς, «σχεδιασμένους» δημόσιους χώρους και τα κτίρια, τότε δεν υπάρχει κέντρο στη σημερινή ελληνική πόλη. Ο αστικοποιημένος χαρακτήρας της δεν μειώνεται καθώς αυτή επεκτείνεται, η πυκνότητα του κτισμένου χώρου παραμένει η ίδια, οι δρόμοι στενοί, ο δημόσιος χώρος παραμελημένος και απροσδιόριστος. Παράλληλα, η ελληνική πόλη είναι θεμελιωμένη πάνω στο ιδιωτικό (ιδιωτική αστικοποίηση, ιδιωτική κατοικία, ιδιωτική χρήση του δημόσιου χώρου), το οποίο διεισδύει σε ολόκληρη την αστική ζωή, επεκτείνεται στο δημόσιο, το καταστρέφει και κερδοσκοπεί από αυτό. (Αίσωπος, 2001: 198)

Η σύγχρονη ελληνική πόλη παρουσιάζει χαρακτηριστικά που τη διαφοροποιούν από άλλες δυτικοευρωπαϊκές ή βορειοαμερικανικές πόλεις, σχεδιασμένες σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό. Η συνεχής επί δεκαετίες, χωρίς θεωρία πράξης εφαρμογή του συστήματος αστικοποίησης που παρήγαγε την σύγχρονη ελληνική πόλη, επιζητεί την κριτική και θετική οικειοποίηση των αρχών του μοντέλου, ώστε να καταστεί δυνατή η αντιμετώπιση της πρόσκλησης των σημερινών σημαντικών αστικών μετασχηματισμών.

Η επιφανειακή και μακροσκοπική ομοιογένεια της ελληνικής πόλης είναι απατηλή. Η διαφοροποιούμενη κοινωνική, οικονομική και προγραμματική σύσταση της πόλης αντικατοπτρίζεται στις ελαφρές αλλά διακριτές διαφοροποιήσεις στη μορφή, την ποιότητα κατασκευής και το μέγεθος των κτιρίων και των διαμερισμάτων. Η φαινομενική αμορφία της ελληνικής πόλης είναι ουσιαστικά η αδυναμία αναγνώρισης και αποσαφήνισης μιας συγκεκριμένης και κυρίαρχης μορφής. Η μορφή βέβαια είναι εκεί, κυριευμένη όμως και ταπεινωμένη από την επικράτηση των λειτουργικών προτεραιοτήτων και αναγκών. (Αίσωπος, 2001:40)

Με ελάχιστες εξαιρέσεις, στην ελληνική πόλη δεν υπάρχουν σχεδιασμένοι δημόσιοι χώροι. Αυτοί είναι τα υπολείμματα του κτισμένου χώρου, βασισμένα στην προγραμματική του πυκνότητα και όχι στον σχεδιασμό τους. Ιδιοποιημένοι δρόμοι, ασχεδίαστες δημόσιες πλατείες, αστικές παραλίες, διαπλατύνσεις δρόμων, ακατάλληλοι χώροι για κοινωνική χρήση αποτελούν τους δημόσιους χώρους της ελληνικής πόλης. Οι δημόσιοι χώροι της ελληνικής πόλης, χώροι έντονης συλλογικότητας χωρία καμιά αναπαραστατική αξία, παραμένουν προγραμματικές ενότητες χωρίς νομική υπόσταση.

Η ελληνική πόλη είναι κατά κανόνα συνεχής. Το μεγάλο, ισοπαχές στρώμα του κτισμένου καλύπτει αδιάκριτα την φυσική τοπογραφία δημιουργώντας ένα νέο, συνεχές και επεκτεινόμενο συνθετικό τοπίο. Μοναδικές ασυνέχειες σ' αυτό το τεχνητό περιβάλλον παραμένουν τα υπολείμματα του φυσικού: μεγάλοι βράχοι, λόφοι και βουνά, αρχαιολογικοί χώροι και μικρά βυζαντινά εκκλησάκια αποκομμένα από τον αστικό ιστό, μικρά χερσαία οικοπέδα, υπολείμματα μεταξύ κτιρίων, αποξηραμένοι χείμαρροι και ρέματα. (Αίσωπος, 2001: 48)

Ένα από τα σπάνια συστατικά του πολεοδομικού συντακτικού που η αξία του διατηρήθηκε αμείωτη μέσα στην ιστορία, είναι ο ανοικτός τόπος συνάθροισης μέσα στον ιστό της πόλης, σε αντιδιαστολή με την ομοιόμορφα πυκνή δομή της υπόλοιπης κτισμένης επιφάνειας ή αλλιώς η πλατεία. Στην τυπική ελληνική πόλη που αναπτύσσεται μεταπολεμικά η πλατεία πήρε δύο μορφές: κυκλοφοριακός κόμβος-πέρασμα και στάση απομόνωση. Κάθε φορά κυριαρχούσε ο ένας ή ο άλλος χαρακτήρας, με οριακές περιπτώσεις την απόμερη συνοικιακή πλατεία και την απρόσιτη πλατεία στους πεζούς. (Οικονόμου και Πετράκος, 1999: 13-25)

Στην επαρχιακή πόλη η «κεντρική πλατεία» είναι νευραλγικό κέντρο και στοιχείο προβολής της τοπικής εξουσίας, χώρος μαζικών εκδηλώσεων. Η πλατεία πλαισιώνεται κτιριακά με όλα σχεδόν τα σύμβολα της τοπικής ζωής και η επισημότητα της φαίνεται κατά τη διάρκεια της μέρας αλλά και την νύχτα. (Μπουρσέλ, 1989: 20-46)

Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό των ελληνικών πόλεων είναι οι χώροι πρασίνου και ειδικά η έλλειψη τους σε μεγάλο βαθμό στο εσωτερικό τους. Το πράσινο δεν είναι μόνο πηγή οξυγόνου και υγείας για τους κατοίκους, αλλά είναι και εκείνο το συστατικό της πολεοδομικής οργάνωσης που εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα των πόλεων. Στην έλλειψη χώρων πρασίνου αποδίδεται μια σειρά από περιβαλλοντικές καταστροφές ως και ο απάνθρωπος χαρακτήρας των σημερινών πόλεων, καθώς και η αδυναμία να εκτιμηθούν οι ιδιαίτεροι παράγοντες κάθε τόπου, δηλαδή το τι ακριβώς συνιστά η χλωρίδα του και με ποιο τρόπο μπορεί αυτή να συντηρηθεί και να γίνει αποδοτική, αλλά επίσης και ο σχετικός ρόλος άλλων παραμέτρων όπως η πυκνότητα δόμησης, η έκταση του οικιστικού συγκροτήματος και το ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων. (Φιλιππίδης, 1990: 179)

1.2. ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ

Με την ανάπτυξη του οικισμού και παράλληλα με την εκπλήρωση του πρωταρχικού προορισμού της στέγασης, διαμορφώνονται ορισμένες βασικές

λειτουργίες οι οποίες μετά εξελίσσονται σε σημαντικούς παράγοντες για την επιβίωση και τον ρόλο της πόλης. Παρακάτω αναφέρονται οι πιο χαρακτηριστικές από τις λειτουργίες αυτές, οι οποίες φυσικά δεν εμφανίζονται ισομοιρασμένες σε κάθε πόλη αλλά ανάλογα με την περίπτωση, μία ή περισσότερες αποκτούν ιδιαίτερη σημασία ενώ αντίθετα άλλες εμφανίζονται σε στοιχειώδη μορφή ή είναι ανύπαρκτες.

1. Οικονομική λειτουργία

Ο οικονομικός κύκλος (εργασία→παραγωγή→διάθεση→κατανάλωση→εργασία→...) λειτουργεί ασφαλώς ως κινητήρια δύναμη ανάπτυξης της πόλης. Μια ιδιαίτερη έξαρση της λειτουργίας αυτής παρουσιάζεται στις άλλοτε χαρακτηριζόμενες ως βιομηχανικές πόλεις, αλλά και στις πόλεις που είναι σημαντικά κέντρα εμπορίου και στεγάζουν τις έδρες επιχειρήσεων.

2. Διοικητική λειτουργία

Η στρατιωτική-αμυντική λειτουργία στο παρελθόν και η πολιτική και διοικητική λειτουργία σήμερα (κεντρική διοίκηση, τοπικές εξουσίες), αποτελούν σημαντικούς παράγοντες στην πολεοδομική ανάπτυξη. Μια έξαρση της λειτουργίας αυτής παρουσιάζεται στις πρωτεύουσες (κρατών, νομών, επαρχιών) και είναι χαρακτηριστική ιδιαίτερα όταν οι πόλεις αυτές δεν είναι συγχρόνως και τα οικονομικά κέντρα των περιοχών τους.

3. Πνευματική λειτουργία

Η πόλη διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εξύψωση του μορφωτικού και πολιτιστικού επιπέδου του πολίτη, η οποία είναι και η προϋπόθεση σωστής ανάπτυξης αλλά και βασικός ρόλος της πόλης. Η λειτουργία αυτή συναντάται περισσότερο στις πανεπιστημιούπολεις, τις μουσειακές πόλεις, στις πόλεις-κέντρα καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων κ.λ.π.

4. Κοινωνική λειτουργία

Η πόλη είναι ο τόπος όπου παρέχονται σε μεγάλη κλίμακα οι λεγόμενες κοινωνικές υπηρεσίες (περίθαλψη, πρόνοια κ.α.) αλλά και όπου μπορούν να εξυπηρετηθούν καλύτερα οι ανάγκες κοινωνικότητας του ανθρώπου. Η διευκόλυνση της επικοινωνίας των κατοίκων μεταξύ τους για επίτευξη οικιστικής και κοινωνικής συνοχής, είναι πολύ ισχυρός παράγοντας στην ανάπτυξη της πόλης.

5. Τουριστική λειτουργία

Η λειτουργία αυτή βασίζεται στη συστηματική αξιοποίηση και παρουσίαση φυσικών, ιστορικών, καλλιτεχνικών και ψυχαγωγικών δυνατοτήτων, που διαθέτει μια πόλη ή η

ευρύτερη περιοχή της. Η ανάπτυξη της λειτουργίας αυτής εξαρτάται από τη δυνατότητα εξασφάλισης μέσων προσέλευσης, προσωρινής παραμονής και εξυπηρέτησης μικρού ή μεγάλου αριθμού επισκεπτών από άλλες περιοχές. Μια έξαρση της λειτουργίας αυτής παρουσιάζεται στις περιπτώσεις ιστορικών πόλεων, παραθαλάσσιων οικισμών και γενικά σε περιοχές φυσικού κάλλους.

6. Συγκοινωνιακή λειτουργία

Η εξασφάλιση διασυνδέσεων ανάμεσα σε μια πόλη και σε άλλες κοντινές ή πιο μακρινές εξυπηρετεί τόσο την ίδια την πόλη, όσο και άλλες περιοχές γύρω της, με την παρεμβολή της οργάνωσης και του εξοπλισμού της. Έξαρση της λειτουργίας αυτής εμφανίζεται στις περιπτώσεις πόλεων ιδιαίτερα πλεονεκτικής γεωγραφικής θέσης. Έτσι έχουμε πόλεις οι οποίες είναι κόμβοι χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων συγκοινωνιών.

Θα πρέπει πάντως να επισημανθεί για όλες τις παραπάνω λειτουργίες με εξαίρεση ίσως την πρώτη (οικονομική λειτουργία), ότι τόσο τα κίνητρα ανάπτυξης τους όσο και οι επιπτώσεις πάνω στην πόλη θα μπορούσαν να τις κατατάξουν και στην οικονομική λειτουργία. Για παράδειγμα μια πανεπιστημιακή κοινότητα σε μια πόλη μεσαίου μεγέθους της ελληνικής επαρχίας επιτελεί σαφώς και οικονομική λειτουργία για την πόλη τους. Φυσικά ακόμα εμφανέστερη είναι η οικονομική λειτουργία στα τουριστικά κέντρα, στις πόλεις «κόμβους κ.λ.π. Έτσι τελικά φαίνεται ότι αναδεικνύεται η οικονομική λειτουργία ως η κύρια προϋπόθεση επιβίωσης της πόλης. (Αραβαντινός, 1997: 35-36)

Πίνακας 1: Οι βασικοί τομείς της οικονομίας στην απασχόληση των αστικών κέντρων της χώρας, 1981-1991

	Τομεακή σύνθεση απασχόλησης το 1981			Τομεακή σύνθεση απασχόλησης το 1991		
	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
Αστικά κέντρα						
Π.Σ. Αθήνας & Θεσ/κης	0,6	40,2	59,2	0,5	28,2	71,3
Μεσαίου Μεγέθους Πόλεις*	5,7	42,9	51,4	3,4	29,2	67,4
Πρωτεύουσες Νομών	8,1	36,1	55,8	5,7	26,7	67,6
Υπόλοιπα Αστικά Κέντρα	22,5	38,2	39,3	17,0	28,8	54,2
Σύνολο Αστικών Κέντρων	4,0	40,0	56,0	3,1	28,5	68,4

*Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος και Λάρισα
Πηγή: Οικονόμου και Πετράκος, 1999

1.3. ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ

Ο βασικός παράγοντας που καθορίζει ίσως την φυσιογνωμία μιας πόλης είναι το όνομα της. Η χρησιμοποίηση του ονόματος μιας πόλης βοηθά ιδιαίτερα στην ανάπτυξη αντιστάσεων έναντι του σαρωτικού κύματος της παγκοσμιοποίησης. Ένα ακόμη στοιχείο είναι ο υψηλός βαθμός κοινωνικοποίησης που αναπτύσσεται στην ελληνική πόλη και η οποία υποστηρίζεται από τα φυσικά χαρακτηριστικά (π.χ. γεωγραφική θέση, κλίμα κ.α.) και από την ιδιοσυγκρασία του λαού.

Σύμφωνα με την έρευνα του Εργαστηρίου Πολεοδομικής Σύνοψης του ΕΜΠ για τη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης, οι περισσότεροι κάτοικοι των πόλεων στηρίζουν το θέμα της φυσιογνωμίας στις καθημερινές μικρές απολαύσεις που οι ελληνικές πόλεις προσφέρουν. Άλλα επίσης πολύ ισχυρά χαρακτηριστικά που ανέδειξε η έρευνα είναι οι ιδιομορφίες του έμφυχου υλικού, καθώς και οι ιδιαιτερότητες των χρήσεων. Σημαντικότερο ρόλο στην αναγνώριση της φυσιογνωμίας της ελληνικής πόλης παίζει η χρονικότητα της και κυρίως αυτό που λέγεται «ο άλλος χρόνος».

Ένα άλλο στοιχείο είναι τα φυσικά δεδομένα ενός τόπου. Είναι γνωστό ότι η γεωφυσική μορφολογία της Ευρώπης και της Ελλάδας έχουν επηρεάσει σημαντικά το αστικό περιβάλλον. Η θαλάσσια, παραποτάμια και παραλίμνια τοποθεσία, τα δάση, οι πεδιάδες, η ύπαρξη πρώτων υλών με την αντίστοιχη βιομηχανική ανάπτυξη πολλών ευρωπαϊκών και ελληνικών πόλεων, αποτυπώθηκαν με πολλούς τρόπους στη φυσιογνωμία τους είτε μέσω οικοδομημάτων είτε ιστορικών γεγονότων είτε κοινωνικοοικονομικών φαινομένων ή δεδομένων. (Στεφάνου-Μητούλα, 2003: 211-230)

Έτσι λοιπόν τα γεωγραφικά στοιχεία όπως οι υψομετρικές διαφορές, η ύπαρξη του υγρού στοιχείου και η άμεση επαφή με τη θάλασσα, τη λίμνη ή το ποτάμι, οι άνεμοι που πνέουν στην περιοχή, οι βροχοπτώσεις, η κλίμακα θερμοκρασίας που διαμορφώνεται και τέλος η χλωρίδα και η πανίδα διαμορφώνουν σε σημαντικό βαθμό τον χαρακτήρα, την ιδιαίτερη φυσιογνωμία μιας πόλης και τη σταθερή εικόνα που εκπέμπει διαμέσου των αιώνων. Όσον αφορά τις ελληνικές πόλεις, το σύνολο των παραπάνω παραγόντων αποτέλεσε και αποτελεί έναν πολύτιμο σύμμαχο για τον Έλληνα, πρώτα από όλα γιατί καθιστά κατοικήσιμο και με εξαιρετικές προδιαγραφές ποιότητας ζωής όλη σχεδόν την έκταση του ελλαδικού χώρου.

Σημαντικό είναι επίσης το στοιχείο της παρουσίας πρασίνου σε πυκνοδομημένους χώρους των μεγαλουπόλεων. Είναι γεγονός ότι κυρίως οι μεγάλες ελληνικές πόλεις υστερούν σε ποσοστά πρασίνου σε σχέση με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές. Η Αθήνα π.χ. διαθέτει μόνο 2,5 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο έναντι 8 τ.μ. του Παρισιού και 15 τ.μ. του Βουκουρεστίου. Έτσι το πράσινο στις ελληνικές πόλεις περιορίζεται σε λίγα μικρά αλσύλλια, στα μπαλκόνια των σπιτιών και ελάχιστα στις ταράτσες. (Στεφάνου-Μητούλα,2003: 211-230)

Εκτός όμως από τη γεωφυσική θέση και το φυσικό στοιχείο, κυρίαρχο ρόλο στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας των ελληνικών πόλεων παίζει η πολιτιστική και ιδιαίτερα η αρχιτεκτονική κληρονομιά. Οι ελληνικές πόλεις στην πλειοψηφία τους διαθέτουν πολύ πλούσιους πολιτιστικούς πόρους κληρονομημένους από το παρελθόν τους. Η κληρονομιά αυτή μπορεί να ξεκινά μόνο από ένα αρχαίο, φορτισμένο σε μνήμες όνομα όπως π.χ. στην περίπτωση της Θήβας και να φτάνει έως την κάλυψη ολόκληρου του ιστορικού τους κέντρου από μνημεία όλων των εποχών και καιρών που σημάδεψαν τη μακραίωνη ιστορία τους όπως το Ναύπλιο.

Η πλούσια αρχιτεκτονική κληρονομιά πολλών ελληνικών πόλεων που οδήγησε στην αναγνώριση 2.500 ανάμεσα σε αυτές ως αξιόλογων ή με αξιόλογα τμήματα, η ξεχωριστή πολεοδομία ορισμένων, οι ιδιόμορφες κοινωνικές εκφράσεις υπαρκτές σε διάφορους οικισμούς της χώρας, οι καλλιτεχνικές εκφράσεις καθώς και οι μικροαπολαύσεις που ο ελληνικός τρόπος ζωής- σε συνδυασμό με το κλίμα και το αρχιτεκτονικό περιβάλλον- προσφέρει, χαρακτηρίζουν μαζί με τον ιδιαίτερο ψυχισμό των κατοίκων τη φυσιογνωμία των ελληνικών πόλεων. (Στεφάνου-Μητούλα,2003: 211-230)

Ίσως το πλέον χαρακτηριστικό στοιχείο στη μορφολογία της πόλης, στη σύνθεση του τοπίου και στην απόδοση του χαρακτήρα της είναι η χρωματική απόδοση των μορφημάτων της. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι την ιδιαιτερότητα ακριβώς του χαρακτήρα μιας πόλης, όπως αυτή εμφανίζεται μέσα από την φυσιογνωμία της, συχνά ονομάζεται «τοπικό χρώμα».Επίσης δεν είναι αμελητέο το γεγονός ότι ο κυριότερος αρνητικός χαρακτήρας των σύγχρονων πόλεων είναι το γνωστό «γκρίζα πόλη» ή «τσιμεντούπολη». Αντίθετα, η αποκατάσταση και ο επαναχρωματισμός των προσώπων σε πολλά ιστορικά κέντρα και παραδοσιακούς οικισμούς τα τελευταία 30 χρόνια, μέσα από μεγάλης κλίμακας προγραμματισμό ανάπλασης και προστασίας, έδωσαν εντυπωσιακά δείγματα της αισθητικής απόδοσης των αστικών χώρων που διαθέτουν χρώμα.

Ανάλογης σημασίας για τη διαμόρφωση του χαρακτήρα ενός τόπου και την ανάδειξη της φυσιογνωμίας του είναι η εντύπωση της αφής που αποδίδουν τα διάφορα υλικά, τα οποία έχουν χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή και διαμόρφωση διαφόρων χώρων. Οι πετρόκτιστες στέγες στο Πήλιο, οι κεραμοσκεπείς στέγες της λαϊκής ή νεοκλασικής αρχιτεκτονικής, οι χωμάτινες ή ασπρισμένες ταράτσες των Κυκλάδων, οι πέτρινοι τοίχοι των Ζαγοροχωριών αφήνουν τελειώς διαφορετικές εντυπώσεις αφής και οδηγούν σε συναισθηματικές και ιδεολογικές φορτίσεις. Έχει λοιπόν ιδιαίτερη σημασία η καταγραφή των πλούσιων σε πληροφορίες αφής επιπέδων οριζοντίων, κατακόρυφων ή κεκλιμένων σε διάφορες κλίμακες, προκειμένου να εντοπιστούν τα στοιχεία εκείνα που θετικά ή αρνητικά παρεμβαίνουν στη διαμόρφωση και εμφάνιση της φυσιογνωμίας μιας πόλης. (Στεφάνου,2000: 151-152)

Με δεδομένο ότι η φυσιογνωμία της πόλης καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό και από τους κατοίκους της, τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες, τα ήθη και τα έθιμα τους η αστική ανάπλαση συμβάλλει στην διατήρηση της. Αυτό συμβαίνει διότι στα πρωταρχικά της μελήματα περιλαμβάνει την αναδιοργάνωση του πολεοδομικού ιστού με τέτοιο τρόπο που να υποβοηθάει την απρόσκοπτη και αποτελεσματική χρήση του από τους ανθρώπους. Στόχος της ανάπλασης θα πρέπει να είναι επίσης η προετοιμασία των παραδοσιακών χώρων να δεχθούν τα πολυάριθμα κύματα των επισκεπτών, έτσι ώστε να μην υπάρξει κίνδυνος φθοράς τους.

Από την πλευρά της η Τοπική Αυτοδιοίκηση οφείλει να αναλάβει με μεγαλύτερη τόλμη πρωτοβουλίες για την καταγραφή των αλλοιώσεων που έχουν επέλθει σε στοιχεία του πολεοδομικού ιστού, τα οποία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για τη συνολική εικόνα που εκπέμπει το συγκεκριμένο αστικό περιβάλλον. Σημαντική μπορεί να είναι η συμβολή και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στις αναπλαστικές προσπάθειες. Η ύπαρξη κατάλληλων χρηματοδοτήσεων και η μέριμνα για αποκατάσταση, συντήρηση και επέκταση των δικτύων υποδομής που είναι αναγκαία για την αναβάθμιση της ζωής και των λειτουργιών μιας περιοχής, σίγουρα δεν πρόκειται να αφήσει ασυγκίνητη την ιδιωτική πρωτοβουλία. Η προοπτική κερδοφόρων επενδύσεων θα προσελκύσει την ιδιωτική χρηματοδότηση, η οποία θα πρέπει να οργανωθεί σύμφωνα με την διεθνή εμπειρία. (Στεφάνου-Μητούλα,2003: 211-230)

Ένας ισχυρός παράγοντας που αποτελεί τον κυριότερο σύμμαχο στην προσπάθεια προστασίας της αστικής κληρονομιάς και της προσωπικότητας της ελληνικής πόλης είναι το γεγονός ότι η συνολική κλίμακα των πραγμάτων στον ελληνικό χώρο είναι αρκετά μικρή. Αντίστοιχα και η κλίμακα της ελληνικής πόλης δεν

προσομοιάζει με τα μεγάλα μεγέθη των υπόλοιπων ευρωπαϊκών πόλεων. Το μικρό αυτό μέγεθος την καθιστά περισσότερο ανθρωποκεντρική και έντονα συναισθηματική. Η ιστορική πορεία του ελληνικού πολιτισμού είναι γεμάτη από δείγματα που εδραιώνουν τη συμφιλίωση και την αξιοποίηση των μικρών κλιμάκων και μεγεθών του τόπου από την πλευρά του λαού μας. Το γεγονός αυτό διευκολύνει σημαντικά τη διατήρηση των ιδιομορφιών κάθε περιβάλλοντος και κατ' επέκταση και του αστικού.

Η πρόκληση, λοιπόν, για την σύγχρονη ελληνική πόλη συνίσταται στην ταυτόχρονη διατήρηση της ιδιοσυγκρασίας και της ιδιαίτερης προσωπικότητας της, χωρίς να χάσει τις ευκαιρίες που τα νέα οικονομικά περιβάλλοντα της παρέχουν για οικονομική ανάπτυξη. Το γεγονός ότι η Ελλάδα προσφέρεται και ως τουριστικός προορισμός καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, εξαιτίας των κλιματολογικών της συνθηκών, δεν πρέπει να μας οδηγήσει σε μονοσήμαντες θεωρήσεις. (Στεφάνου-Μητούλα, 2003: 247)

1.4.ΟΙ ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες στις ελληνικές πόλεις και ειδικότερα τις μικρότερες πόλεις, ο αστικός σχεδιασμός έχει περιορισθεί σε ένα πλαίσιο αποσπασματικών και ήπιων παρεμβάσεων μικρής κλίμακας. Ειδικότερα οι καθιερωμένες πρακτικές αστικού σχεδιασμού χαρακτηρίζονται από τα ακόλουθα:

A) Στην περίπτωση της δημόσιας αστικής γης, ο φυσικός σχεδιασμός του χώρου – σε έργα είτε ανοικοδόμησης, είτε ανάπλασης μιας περιοχής – συνήθως αφορά σε ένα από τα εξής:

➤ Μικρής κλίμακας κτιριακά συγκροτήματα δημόσιου ή κοινωφελούς χαρακτήρα.
➤ Αποσπασματικές παρεμβάσεις βελτίωσης του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης όπως πεζοδρομήσεις μικρών δρόμων διάσπαρτα μέσα στον ιστό της πόλης, βελτιώσεις του εξοπλισμού και της διαμόρφωσης των πλατειών και των χώρων πρασίνου.

B) Στην περίπτωση της ιδιωτικής αστικής γης, ο φυσικός σχεδιασμός του χώρου καθώς και η τελική φυσική διαμόρφωση του επιχειρούνται μέσω των κάτωθι:

➤ Ήπιων μηχανισμών παρέμβασης, όπως αυτοί καθορίζονται από τα Πολεοδομικά Σχέδια και τις Πολεοδομικές Μελέτες και οι οποίοι αφορούν κυρίως στον καθορισμό των χρήσεων γης και τους όρους δόμησης.

- Σταδιακής και ανοιχτής σε χρόνο εφαρμογής των σχεδίων η οποία συνήθως συνεπάγεται μια μακροχρόνια διαδικασία ολοκλήρωσης της φυσικής διαμόρφωσης του χώρου και ενέχει κινδύνους τόσο από πιθανές αλλαγές στους κανονιστικούς όρους ρύθμισης του χώρου όσο και από την χαλάρωση των ελέγχων εφαρμογής των σχεδίων.

Στον πρόσφατο θεωρητικό λόγο σχετικά με την εικόνα της σύγχρονης ελληνικής πόλης και την αναπτυξιακή προοπτική της αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι έχουν θέσει το ζήτημα αλλαγής των καθιερωμένων πρακτικών φυσικού σχεδιασμού του αστικού χώρου και την αναγκαιότητα στροφής του αστικού σχεδιασμού προς ριζοσπαστικές και ταχείες παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας (Σημαιοφορίδης Γ., 1998).

Παρ' όλα αυτά η απόλυτη κυριαρχία και εφαρμογή των σημερινών πρακτικών αστικού σχεδιασμού για αρκετές δεκαετίες έχει τελικά οδηγήσει όχι μόνο στην καθιέρωση τους αλλά ακόμη και σε μια εκ των υστέρων θεωρητικοποίησή τους. Η θεωρητική υποστήριξη των καθιερωμένων πρακτικών αστικού σχεδιασμού καθώς και η ανάδειξη των πλεονεκτημάτων τους επιχειρείται υπό το πρίσμα των ιδιαιτεροτήτων της ελληνικής πόλης που δρουν ως περιοριστικοί παράγοντες στο φυσικό σχεδιασμό του χώρου. Ως τέτοιες ιδιαιτερότητες της ελληνικής πόλης συνήθως παρουσιάζονται οι εξής:

1. Η σχετική έλλειψη δημόσιων εκτάσεων γης μεγάλου εμβαδού στα κέντρα των κέντρων που περιορίζει τις δυνατότητες για μεγάλης κλίμακας δημόσια έργα και παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού.
2. Ο κατακερματισμός και η διασπορά του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης – μικρού εμβαδού πλατείες, πάρκα, κοινόχρηστοι χώροι κ.α. χωροθετημένα διάσπαρτα μέσα στον ιστό, που δυσχεραίνουν τις παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού μεγάλης κλίμακας.
3. Η συχνή επικάλυψη των αρμοδιοτήτων μεταξύ των φορέων που ενέχονται στο φυσικό σχεδιασμό και επανασχεδιασμό του αστικού χώρου και οι συνεπαγόμενες δυσκολίες στο συντονισμό των διαφόρων φορέων για την αξιοποίηση της δημόσιας αστικής γης και την εκτέλεση παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού μεγάλης κλίμακας.
4. Οι σχετικές δυσκολίες χρηματοδότησης έργων και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας.
5. Ο κατακερματισμός της ιδιωτικής αστικής γης σε μικρού μεγέθους ιδιοκτησίες που δημιουργεί περιορισμούς τόσο στο συνολικό φυσικό σχεδιασμό του χώρου, όσο και στη συντονισμένη εφαρμογή των σχεδίων για την ανοικοδόμηση ή την ανάπλαση μιας περιοχής.

Υπό το πρίσμα των αναπτυξιακών δυνατοτήτων και περιορισμών των ελληνικών πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα μπορεί κανείς να αμφισβητήσει την αποτελεσματικότητα των καθιερωμένων πρακτικών αστικού σχεδιασμού: οι σημειακές, σταδιακές και ήπιες παρεμβάσεις πιθανόν να δύνανται σε βάθος χρόνου να βελτιώσουν την εικόνα της ελληνικής πόλης. Ωστόσο δεν είναι ικανές να αποδώσουν μια ταχεία, ριζική και ολοκληρωμένη αναβάθμιση της εικόνας και της ποιότητας του αστικού χώρου που απαιτείται για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πόλεων μέσα στο ταχύτατα εξελισσόμενο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα. (Γοσποδίνη, 2000:208-210)

2.ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΟΛΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΛΕΩΝ

Ο ορισμός του όρου ανταγωνιστικότητα πόλεων δεν είναι ένα εύκολο εγχείρημα. Ο πληθυσμός συνδέεται με τον όγκο της τοπικής παραγωγής, με τα επίπεδα διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων, με την ειδίκευση της υποδομής, και με τα μεταφορικά και τηλεπικοινωνιακά δίκτυα. Οι περισσότεροι μελετητές συμφωνούν στον ορισμό των πόλεων σαν συσσωρεύσεις με τουλάχιστον 200.000 κατοίκους.

Ως προς την απόδοση και τη σπουδαιότητα, μερικές πόλεις θα έπρεπε να είναι στην λίστα των πόλεων που βρίσκονται σε ανταγωνισμό, αλλά ο πληθυσμός τους είναι χαμηλότερος από το όριο. Αυτό είναι το θέμα που απασχολεί πόλεις πολύ εξειδικευμένες σε μερικούς τομείς, για παράδειγμα με επιστημονικές, οικονομικές, κυβερνητικές ή διεθνείς δραστηριότητες όπως οι εξής:Κέιμπριτζ, Μονακό, Λουξεμβούργο. Κάποιες πόλεις δεν αντιμετωπίζονται σαν μεμονωμένες οντότητες αφού ανήκουν σε πολύ-αστικές συσσωρεύσεις, ειδικά στις πιο αστικοποιημένες περιοχές:το Ράντσταντ στην Ολλανδία, τα Βρετανικά Midlands και τα «διαμερίσματα» Nord-Pas de Calais στην ανατολική Γαλλία.

Υπάρχουν και άλλες πόλεις με πληθυσμό πάνω από το όριο, κάτι που μετράει ελάχιστα σε τέτοιες περιπτώσεις, ή πόλεις που έχουν αγνοηθεί. Αυτό αφορά ειδικά πόλεις με ανεπαρκή πρόσβαση, με αρνητική εικόνα ή με παραδοσιακές δραστηριότητες. Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει πόλεις-λιμάνια (Λιβόρνο, Τριέστη, Αμπερντίν), μεγάλες πόλεις στην νότια Ευρώπη χωρίς κάποια εξειδίκευση σε ένα τομέα παραγωγής και με μεγάλο ποσοστό νέων ανθρώπων στον πληθυσμό τους (Πάρμα, Οβιέδο, Καντίζ) και τουριστικές πόλεις της νότιας Ευρώπης (Μαγιόρκα, Σάντα Κρούζ,

Κάννες). Ακόμη περιλαμβάνει παλιές ή μετασχηματιζόμενες βιομηχανικές πόλεις (Λανς, Βαλένθια), πόλεις σε κάποια απόσταση από τον κύριο όγκο συσσώρευσης (Ράντσαντ, Άρνεμ), περιφερειακές ή απομονωμένες πόλεις, ειδικά αυτές που βρίσκονται εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γκράτς, Λοζάννη, Λε Μαν, Τούρ).

Αυτές οι πόλεις έχουν περιορισμένες λειτουργίες λήψης αποφάσεων και φέρουν το φορτίο των αρνητικών επιπτώσεων της διεθνοποίησης και της παγκοσμιοποίησης. Η μοίρα των πόλεων τώρα πλέον καθορίζεται από την εικόνα τους- η αρνητική ή αδύναμη εικόνα μιας παλιάς βιομηχανικής πόλης ή πόλεις με ανεπαρκές μίγμα δραστηριοτήτων- παρά από τα χαρακτηριστικά του εργατικού τους δυναμικού.

Το πρόβλημα του ορίου είναι επίσης ένα από τα χωρικά κριτήρια. Σύμφωνα με την έρευνα Equipe P.A.R.I.S. (1993b) οι παραπάνω στατιστικοί ορισμοί μπορούν να μειωθούν σε τέσσερις κύριους τύπους: κεντρική πόλη, πολύ-περιφερειακή αστική περιοχή, αστική περιοχή και πολυκεντρική αστική περιοχή. Τα δημοτικά διοικητικά μέτρα δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στις λειτουργικές οντότητες και γι' αυτό η αστική περιοχή φαίνεται ότι είναι η πιο χρήσιμη μονάδα σύγκρισης. Αλλά αυτή η μονάδα μπορεί να οριστεί ποικιλοτρόπως (αστική μονάδα, συσσώρευση, μητροπολιτική περιοχή) και οι ερευνητές χρησιμοποιούν αυτούς τους διαφορετικούς ορισμούς στις μελέτες τους.

Μια άλλη ομάδα περιλαμβάνει περισσότερο εξειδικευμένες πόλεις οι οποίες είναι ικανές να ανακτήσουν αξιοσημείωτη δύναμη από την εξειδίκευση τους αυτή ακόμα και αν περιλαμβάνουν μεγαλύτερες πόλεις με πολυάριθμες λειτουργίες. Αυτή η ομάδα πόλεων εμφανίζεται σε τάξεις, οι οποίες επίσης περιέχουν λιγότερο επιτυχημένες πόλεις, όπως αυτές που ειδικεύονται σε τομείς όπως η μετάλλευση και η υφαντουργία. Κάποιες από τις επιτυχημένες πόλεις σε αυτές τις τάξεις (Φρανκφούρτη, Ζυρίχη, Μόναχο) έχουν διάφορες υψηλόβαθμες οικονομικές δραστηριότητες ή προοδεύουν σε μια συγκεκριμένη λειτουργία (Γενεύη, Ρότερνταμ και σε χαμηλότερο επίπεδο Φλωρεντία, Αίντχόβεν, Μονπελιέ). Στις ίδιες τάξεις συναντάμε ακόμα πρωτεύουσες οι οποίες μπορεί να είναι λιγότερο ή περισσότερο επιτυχημένες όπως η Αθήνα, η Βιέννη, η Λισσαβόνα, και μεγάλες πόλεις της νότιας Ευρώπης όπως το Πόρτο, η Μάλαγα και το Παλέρμο. Αυτές διασπείρονται με εξειδικευμένα βιομηχανικά κέντρα όπως το Λίβερπουλ, το Σέφιλντ, το Μπιλμπάο, το Νιούκαστλ και η Λιέγη. (Grasland and Jensen-Butler, 1997: 54-57)

2.2. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΞΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Είναι κοινά αποδεκτό ότι η ανταγωνιστικότητα μεταξύ των Ευρωπαϊκών πόλεων αυξάνεται διαρκώς, αλλά οι έννοιες της διεθνούς αστικής ανταγωνιστικότητας και της αστικής επιτυχίας παραμένουν ασαφείς. Η διεθνής αστική ανταγωνιστικότητα είναι στην ουσία η «αντιπαλότητα» μεταξύ πόλεων στο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα για τη δημιουργία ή έλξη οικονομικών δραστηριοτήτων οι οποίες αποφέρουν εισόδημα. Η ικανότητα να δημιουργηθεί εισόδημα σχετίζεται και με άλλες πλευρές της αστικής οικονομίας και κοινωνίας όπως τα επίπεδα εξυπηρέτησης, μεγέθη των φόρων, ποιότητα ζωής και εκπαιδευτικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

Υπάρχουν πολλοί λόγοι που δικαιολογούν την αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα μεταξύ των Ευρωπαϊκών πόλεων. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στις μεταφορές και επικοινωνίες έχει σχεδόν αφαιρέσει τους τοπικούς περιορισμούς και τα σύνορα καθώς πολλές μορφές οικονομικών δραστηριοτήτων έχουν «χαλαρώσει». Η παραγωγή επίσης γίνεται συνεχώς πιο παγκόσμια σε κλίμακα και οι διεθνείς επιχειρήσεις δεν δεσμεύονται πλέον από εθνικές, τοπικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς ή ιδεολογικούς δεσμούς. Οι αλλαγές στην τεχνολογία παραγωγής και στην βιομηχανική οργάνωση έχουν δημιουργήσει νέες ευκαιρίες ευελιξίας. (Jensen-Butler, 1997a: 3-4)

Οι πόλεις είναι οι πιο διαφοροποιημένες και πολύπλοκες μονάδες τοπικότητας εξ ου και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ τους. Η διεθνοποίηση σημαίνει ότι οι πόλεις που έχουν παρόμοιους ρόλους στις δικές τους εθνικές ιεραρχίες τώρα αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό ανάμεσα τους πάνω από εθνικούς περιορισμούς, καθώς και οι αλλαγές στο παραγωγικό σύστημα επίσης σημαίνουν ότι η ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και τις επενδύσεις μπορεί αυξανόμενα αν προκύψει μεταξύ εξαιρετικά ανόμοιων πόλεων. Αυτή η αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα είναι ουσιαστικά «διααστική» και η επερχόμενη επανοργάνωση της αγοράς αυτής θα οδηγήσει μάλλον στη συγκέντρωση αυτού του τύπου δραστηριότητας σε αστικές περιοχές. (Μπεριάτος, 1999: 532-538)

Ανώτεροι λόγοι επίσης παίζουν σημαντικό ρόλο στην αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα μεταξύ των πόλεων, ειδικά εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι πόλεις προσπαθούν να εκμεταλλευτούν το συγκριτικό τους πλεονέκτημα στον ανταγωνισμό για επενδύσεις. Όσο η Ευρωπαϊκή Οικονομική Ενότητα αναπτύσσεται εκτός της μεμονωμένης αγοράς, η αρχή του συγκριτικού πλεονεκτήματος θα αντικατασταθεί από αυτήν του απόλυτου πλεονεκτήματος.

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των Ευρωπαϊκών πόλεων είναι επομένως πολυστρωματικός και περίπλοκος. Οι οικουμενουπόλεις του Λονδίνου και του Παρισιού ανταγωνίζονται σε ένα επίπεδο, άλλες μικρότερες πόλεις ανταγωνίζονται σε συγκεκριμένους τομείς καθορισμένους από τα ακαθόριστα χαρίσματα τους. Ανταγωνισμός όμως σημαίνει ότι υπάρχουν νικητές και ηττημένοι, όμως τι πραγματικά είναι ο νικητής, μια «επιτυχημένη» πόλη; Η λογική της επιχειρηματολογίας θα έλεγε ότι η επιτυχία είναι η ικανότητα δημιουργίας εισοδήματος, αλλά αυτή η μορφή ανταγωνισμού έχει ορισμένα σφάλματα. Πρώτον, είναι η πόλη μια οντότητα που ανταγωνίζεται ή κάποιες ομάδες αστικών μορφών-ίσως με συγκρουόμενα συμφέροντα-είναι αυτές που οδηγούν τον ανταγωνισμό; Δεύτερον, η επιτυχία στην δημιουργία εισοδήματος προϋποθέτει μια συγκεκριμένη σταθερότητα σε ένα βάθος χρόνου. (Γεράρδη, 1998: 8-9)

Τρίτον, οι πόλεις είναι τοποθετημένες εντός ενός συστήματος πόλεων και έτσι άμεσες συνέπειες της δημιουργίας εισοδήματος μπορούν να σκορπιστούν άνισα σε αυτό το σύστημα. Τέταρτον, η δημιουργία εισοδήματος συνήθως συνεπάγεται την δημιουργία θέσεων εργασίας. Αν το συνολικό προϊόν της πόλης αυξάνεται γρηγορότερα από την παραγωγικότητα της πόλης, τότε η εργασία θα αυξηθεί αλλιώς θα παρουσιάσει μείωση. (Jensen-Butler, 1997a: 7-10)

Παραπάνω αναφέρθηκε η παράμετρος της «επιτυχίας» μιας πόλης, όσον αφορά τον ανταγωνισμό της με άλλες πόλεις. Έτσι, για να γίνει περισσότερο κατανοητή η έννοια αυτή αναφέρονται ακολούθως κάποια κριτήρια-χαρακτηριστικά τα οποία καθορίζουν την επιτυχία ή αποτυχία μιας πόλης μέσα στη διαδικασία του ανταγωνισμού:

1. Τομεακή διάρθρωση
2. Τύπους τριτοβάθμιας δραστηριότητας
3. Καινοτομίες και τεχνολογικές αλλαγές
4. Αποφασιστικότητα και ανάληψη πρωτοβουλιών
5. Παραγωγή βασισμένη σε τεχνογνωσία
6. Ικανότητα διαχείρισης κρίσεων
7. Αβρότητα, περιβάλλον και μη υλικά αγαθά
8. Αρνητική εξωτερικότητα
9. Εξωτερικούς συνδέσμους
10. Εισόδημα και εργασία

Ακόμη το μέγεθος μιας πόλης δείχνει να είναι σαν το κύριο κριτήριο επιτυχίας της, κάτι το οποίο δεν είναι μια μεταβλητή σχετιζόμενη με την πολιτική. Πόλεις με θετικά υπόλοιπα αναγνωρίζονται σε σχέση με τρεις παράγοντες: πόλεις με ένα διεθνή ρόλο (Αμστερνταμ), πόλεις με στρατηγικό ρόλο στο μεταφορικό δίκτυο (Βασιλεία) και πόλεις με ένα ισχυρό προφίλ στην έρευνα και στην κουλτούρα (Παρίσι). Οι «αποτυχημένες» πόλεις σχετίζονται με μια σειρά από παράγοντες όπως: ημιτελείς πόλεις (Βερολίνο), πόλεις ειδικευμένες στην βιομηχανία (Λίβερπουλ), πόλεις με μεγαλύτερες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις από ότι δείχνει η οικονομική τους δραστηριότητα (Πόρτο) και πόλεις χωροθετημένες κοντά σε μια μητρόπολη (Σαραγόσα). Οι μεταβλητές που σχετίζονται με τα θετικά υπόλοιπα είναι αυτές στις οποίες η πολιτική παίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο. (Jensen-Butler, 1997a: 10-14)

2.3. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΜΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Η ανταγωνιστικότητα μεταξύ πόλεων περιλαμβάνει μια ποικιλία εργαλείων που βοηθούν μια πόλη να προωθηθεί και να διαφημιστεί. Τα πλεονεκτήματα των διαφορετικών στρατηγικών είναι επίσης ξεκάθαρα σε διαφορετικές πολιτικές προσέγγισης στην ανάπτυξη και μπορούν να αναγνωριστούν μέσα από την ανάλυση των παραμέτρων που έγινε παραπάνω. Τέσσερα ξεχωριστά σχήματα τακτικής δείχνουν να ταιριάζουν ιδανικά στην επιδίωξη της ανάπτυξης με τη λογική ότι μπορούν να συνδυαστούν με χειροπιαστές εφαρμογές. Αυτά είναι τα παρακάτω:

- Η λειτουργική προσέγγιση ορίζεται από την έμφαση σε οικονομικούς παράγοντες και επικεντρώνεται στην διαθεσιμότητα των τοπικών πόρων και ειδικότερα στους τομείς παραγωγής, στο ανθρώπινο κεφάλαιο, στη διαθεσιμότητα του κεφαλαίου και στον τόπο και την ικανότητα του τοπικού παραγωγικού συστήματος. Πόλεις που η οικονομία τους βασίζεται στην μετάλλευση, στην υφαντουργία, στην ναυπηγία και στην επεξεργασία μετάλλων, συχνά επιλέγουν αυτήν την προσέγγιση, λόγω των μεγάλων κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. (Sassen, 2001: 257-278)
- Η περιβαλλοντική προσέγγιση. Για διάφορους λόγους, οι πόλεις σήμερα επικεντρώνονται σε στοιχεία εκτός της δικιάς τους σφαίρας επιρροής. Αυτή η αλλαγή κατεύθυνσης σχετίζεται με τη συνεχή οικονομική κρίση, την ελευθερία κινήσεων που βιώνουν οι μικρότερες βιομηχανικές μονάδες, την επέκταση τριτογενών δραστηριοτήτων, τη γενική αύξηση των εργατικών προσόντων, την

επικράτηση των περιβαλλοντικών υποθέσεων και την αυξανόμενη προτίμηση του εργατικού δυναμικού για υψηλές αξίες.

- Η γεωστρατηγική προσέγγιση. Αυτή βασίζεται στην ιδέα της συμμετοχής σε μια συγκεκριμένη ομάδα πόλεων. Οι πόλεις συχνά βασίζουν τη στρατηγική τους στις πολεοδομικές ερευνητικές μελέτες που αυτές χρηματοδοτούν. Η στρατηγική είναι δεν είναι μόνο η παρουσίαση των πλεονεκτημάτων της πόλης αλλά η εξέλιξη πραγματικών συναλλαγών με ισοδύναμες πόλεις. Πόλεις που επιλέγουν αυτήν την προσέγγιση, βασίζουν τις πολιτικές τους σε νέες ιδέες, όπως η διεθνής πόλη, η ευρωπόλη και η τεχνόπολη. Χρησιμοποιώντας τέτοιους όρους, οι πόλεις προσπαθούν να επωφεληθούν από ένα νέο συναφές σχήμα και να ανακτήσουν εκλεκτά χαρακτηριστικά που δεν μπορούν να εξασφαλίσουν μόνες τους.(McNeil and White, 2001: 296-305)
- Η ενοποιημένη προσέγγιση. Αυτή η προσέγγιση είναι λιγότερο ξεκάθαρη από τις παραπάνω τρεις αλλά ομαδοποιεί τις πρωτοβουλίες των πόλεων, οι οποίες χρησιμοποιούν μια ευρεία γκάμα μέτρων για να επαναπροσδιορίσουν τον ρόλο τους στην τοπική, εθνική και διεθνή κλίμακα. Αυτή η στρατηγική είναι η πιο συχνή σε μεσαίου μεγέθους πόλεις, αφού είναι προφανές ότι είναι ευκολότερο να ελεγχθεί η ανάπτυξη σε αυτό το μέγεθος.

Σε όλα τα παραπάνω είναι απαραίτητο να προστεθεί ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που αφορά την αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα των πόλεων στην Ευρώπη και κατ' επέκταση και στην Ελλάδα, το γεγονός δηλαδή ότι οι πόλεις συνεργάζονται με απώτερο σκοπό να βελτιώσουν την ανταγωνιστική τους θέση. Υπάρχουν δύο μορφές συνεργασίας. Η μία εμπεριέχει την συνεργασία μεταξύ γειτονικών πόλεων με συνεχή αστικοποίηση, ενώ η άλλη αφορά την ίδρυση δικτύων σε μια διευρυμένη βάση. Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τέτοιες μορφές συνεργασίας είναι υποτιμημένα και μη αναγνωρισμένα.. Για πολλές πόλεις, τα δίκτυα συνεργασίας αρχίζουν να γίνονται ένα απαραίτητο στοιχείο στις δικές τους στρατηγικές ανάπτυξης.(Shaw,2001: 284-294)

Αυτό δείχνει πολλά προβλήματα που υπάρχουν στην ανάλυση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων. Παραδόξως, δείχνει επίσης ότι το αποτέλεσμα αυτού του ανταγωνισμού είναι η μείωση στον ανταγωνισμό και η αύξηση της συνεργασίας. Η έννοια της ανταγωνιστικότητας μεταξύ πόλεων μπορεί να μεταφραστεί σε ανταγωνιστικότητα μεταξύ δικτύων πόλεων. Ίσως συμπεράνουμε ότι η πόλη δεν είναι

πια κέντρο λειτουργιών αλλά ότι είναι και ένα «περιβάλλον» συμβολικής ταυτότητας και εδαφικών ριζών που εισχωρούν σε μεγαλύτερα σχήματα συνεργασίας και ανταγωνισμού.

Η συμμετοχή σε δίκτυα πόλεων, όπως ένα δίκτυο παγκόσμιων πόλεων, ένα δίκτυο ειδικευμένων εθνικών πόλεων και δίκτυα ειδικευμένων τοπικών πόλεων, αρχίζει να γίνεται το αντικείμενο του ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων. Αλλά και ο συνεταιρισμός μπορεί να αφορά διαφορετικά επίπεδα πόλεων. Ίσως τα δίκτυα των πόλεων είναι ένα από τα καλύτερα αποτελέσματα του ανταγωνισμού μεταξύ πόλεων. Μια άλλη μορφή τοπικής διαφοροποίησης, υπό τη μορφή των λειτουργιών σε δίκτυα, αναπτύσσεται και η παγκόσμια ανταγωνιστικότητα μπορεί άριστα να είναι ένα μεταβατικό φαινόμενο. (Grasland and Jensen-Butler, 1997: 67-70)

2.4. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΛΕΩΝ

Το φαινόμενο της ανταγωνιστικότητας μεταξύ πόλεων είναι αρχαίο αλλά πρόσφατα έχει πάρει καινούργια τροπή. Ιστορικά, οι πόλεις ήταν πάντα το κέντρο της πολιτικής εξουσίας και επομένως η χωρική έκφραση του κεντρικού ελέγχου. Οι επιτυχημένες πόλεις περασμένων εποχών όπως η Ρώμη, η Λισσαβόνα, η Μαδρίτη, το Λονδίνο και το Παρίσι, ήταν αυτές των οποίων οι πράξεις είχαν το μεγαλύτερο αντίκτυπο οικονομικά και γεωγραφικά. Αυτές οι πόλεις ήταν οι άξονες του παγκόσμιου ανταγωνισμού. (<http://europa.eu>)

Τα τελευταία χρόνια, αυτή η περιορισμένη μορφή παγκόσμιου ανταγωνισμού μεταξύ των κέντρων των αυτοκρατοριών έχουν αντικατασταθεί από άλλη μορφή ανταγωνισμού μεταξύ μεγάλων πόλεων που βασίζεται στην αγορά. Οι τοπικές και οι εθνικές οικονομίες έχουν προσδεθεί αρκετά στην παγκόσμια οικονομία, όπου δεν αισθάνονται τους περιορισμό του να ανήκουν σε ένα έθνος. (Jensen-Butler and Shachar, and Van Weesep, 1997b: 10-23)

Εξαιτίας της εξάπλωσης των διεθνών επαφών, είναι φανερό ότι οι πόλεις δεν είναι πλέον καθορισμένες από τον χώρο. Εμπόδια στην αστική αγορά γης στο Τόκιο επηρεάζει οικονομικές δραστηριότητες στις πόλεις της Ευρώπης και την ίδια στιγμή οι ευρωπαϊκές πόλεις αντιδρούν στις αποφάσεις που παίρνονται στις χρηματιστηριακές αγορές της Νέας Υόρκης. Συστήματα στήριξης και λήψης αποφάσεων γίνονται όλο και πιο διεθνή, καλλιεργούμενα από δίκτυα συνεργασίας μεταξύ των πόλεων.

Η ανταγωνιστικότητα, βασισμένη στη λογική της αγοράς, αφορά πρωτίστως την ικανότητα να προωθηθεί η δημιουργία εισοδήματος μέσω είτε ενδογενούς επένδυσης

είτε προσέλκυσης εξωτερικών επενδύσεων. Η νέα παγκόσμια οικονομία βασίζεται στην παγκόσμια ενοποίηση του εμπορίου, της παραγωγής και της οικονομίας. Οι πόλεις δεν είναι εκτός αυτού του κινήματος. Αντιθέτως, εξαιτίας όλων των υπηρεσιών, της τεχνογνωσίας, του εξοπλισμού και της υποδομής που συγκεντρώνουν, οι πόλεις αποτελούν το χωνευτήρι του νεωτερισμού. (Sanchez, 1997: 455,457,463)

Παρ' όλα αυτά η ανταγωνιστικότητα συνδέεται με την συνεργασία στενά. Οι πόλεις πρέπει να συνεργαστούν μεταξύ τους ανταλλάσσοντας πληροφορίες, αναλαμβάνοντας κοινά προγράμματα δράσης. Ένα άλλο παράδειγμα της ανάγκης για συνεργασία, μέσω της οποίας υποβοηθείται και ο ανταγωνισμός, είναι η δυσκολία που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στο να ξεπεράσουν τις αρνητικές επιπτώσεις που σχετίζονται με την τρέχουσα ανάπτυξη. Πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως η όξινη βροχή, τα πυρηνικά ατυχήματα και οι θαλάσσιες καταστροφές, γίνονται φανερά σε όλο τον κόσμο, επηρεάζουν μεγάλες περιοχές και μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά σε αυτήν την παγκόσμια κλίμακα. (Jensen-Butler and van Weesep, 1997c: 494-498)

Σε αυτό το πλαίσιο η κύρια διαδικασία είναι μια αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα μεταξύ των πόλεων να αναβαθμίσουν την θέση τους στις ιεραρχίες του παγκόσμιου αστικού συστήματος ή με άλλα λόγια ένας δια-αστικός ανταγωνισμός για μια νέα κεντρικότητα. Μια απόδειξη ότι οι Ευρωπαϊκές πόλεις λειτουργούν σαν ένα παγκόσμιο αστικό σύστημα μέσα στο οποίο υπάρχει ένας αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων να αναβαθμίσουν την θέση τους, είναι τα πολυάριθμα δίκτυα πόλεων που έχουν οργανωθεί για να προωθήσουν τη συνεργασία μεταξύ τους. (Leontidou, 1997:253-265)

Ένας από τους παραπάνω παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της πόλης για νέες επενδύσεις και πόρους μέσα στο παγκόσμιο αστικό σύστημα είναι η ποιότητα του αστικού χώρου. Γι' αυτό, στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, η σχέση μεταξύ αστικής οικονομίας και αστικού σχεδιασμού, όπως δημιουργήθηκε μέσα από την ιστορία των αστικών μορφών, δείχνει να αντιστρέφεται. Ενώ για αιώνες η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος ήταν το αποτέλεσμα της οικονομικής ανάπτυξης των πόλεων, σήμερα η ποιότητα του αστικού χώρου έχει γίνει αναγκαία προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη των πόλεων και ο αστικός σχεδιασμός έχει αναλάβει ένα νέο βελτιωμένο ρόλο σαν μέσο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. (Γοσποδίνη, 2000:195-197)

2.5 Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΣΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, δεν διαμορφώνεται μια σταθερή και άκαμπτη ιεραρχία πόλεων αλλά πολλές και ευέλικτες ιεραρχίες πόλεων σε συνάρτηση με τη συγκεκριμένη απόδοση των πόλεων σε διάφορους τομείς και δραστηριότητες καθώς και τη σφαίρα επιρροής τους – περιφερειακή, εθνική, διεθνή. Στο πλαίσιο αυτό δημιουργείται ένας αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων για τη βελτίωση της θέσης τους στην ιεραρχία και την αναζήτηση μιας «νέας κεντρικότητας». Απόδειξη αυτού του φαινομένου μπορεί να θεωρηθεί και ο αυξανόμενος αριθμός δικτύων πόλεων που οργανώνονται στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη συνεργασία πάνω σε ζητήματα χάραξης πολιτικής και εφαρμογής ειδικών προγραμμάτων σε διάφορους τομείς όπως επιστήμη, τεχνολογία, τουρισμός, πολεοδομία κ.α. (<http://www.ub.es>)

Η αναπτυξιακή προοπτική μιας πόλης ή ομάδας πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα θεωρείται ότι διαφοροποιείται σε συνάρτηση με πέντε βασικούς παράγοντες, οι οποίοι θεωρούνται ως κρίσιμοι από μια σειρά μελετών:

- Ο βαθμός διαφοροποίησης της οικονομικής βάσης και η ύπαρξη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού.
- Η ύπαρξη υπηρεσιών με υψηλή τεχνολογία και τοπική διασύνδεση με ερευνητικά ιδρύματα.
- Ο βαθμός ανάπτυξης ή εκσυγχρονισμού των υποδομών στους τομείς των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.
- Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος (κτισμένου χώρου, δημόσιου υπαίθριου χώρου, περιαστικού φυσικού χώρου) και η ποιότητα της αστικής ζωής.
- Η θεσμική ικανότητα για την χάραξη και την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών.

Στο πλαίσιο των παραπάνω πέντε κρίσιμων παραγόντων και ειδικότερα όσον αφορά τον παράγοντα που σχετίζεται με την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, ο αστικός σχεδιασμός εμφανίζεται να αναλαμβάνει ένα νέο διευρυμένο ρόλο, συνδεδεμένο με την αναπτυξιακή προοπτική των πόλεων. Παρ' όλα αυτά, ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού ως παράγοντα ανάπτυξης δεν είναι ίδιος για όλες τις ομάδες πόλεων που σχηματίζονται μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα: μητροπόλεις, μεγάλες πόλεις, μικρές πόλεις, πόλεις στον πυρήνα, πόλεις στην περιφέρεια (οικονομική ή/και γεωγραφική). (Γοσποδίνη, 2000: 196-198)

2.6.ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΤΟΥΣ ΘΕΣΗΣ

Στο Παρίσι, κατά την προεδρία του Μιτεράν, μπορεί να ειπωθεί ότι ένας καινοτόμος τρόπος σχεδιασμού υιοθετήθηκε με σκοπό να αναβαθμίσει την εικόνα της πόλης σε ένα μητροπολιτικό κέντρο της Ευρώπης. Υπήρξε μια μεγάλη επένδυση δημόσιων πόρων και δημιουργήθηκαν μεγάλα δημόσια κτίρια και ελεύθεροι χώροι σε όλο το Παρίσι που βασίστηκαν στον πρωτοκλασάτο σχεδιασμό του χώρου.

Στο Λονδίνο, τεράστια ποσά δημόσιων και ιδιωτικών πόρων επενδύθηκαν στην ανάπλαση των Docklands. Η ανάπλαση αυτή θεωρήθηκε μια διαδικασία «ενίσχυσης της αγοράς», η οποία περιόρισε τη συμμετοχή των τοπικών αρχών ενώ παράλληλα έδωσε την ευκαιρία εκμετάλλευσης από ιδιωτικά συμφέροντα.

Στο Βερολίνο, η διαφήμιση της πόλης σαν ένα μητροπολιτικό κέντρο της Ευρώπης βασίστηκε πάρα πολύ στην καινοτόμα αρχιτεκτονική και στον αστικό σχεδιασμό σε συνδυασμό με παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας. Ειδικά μετά την πτώση του Τείχους το 1989, ο ορισμός του Βερολίνου σαν πρωτεύουσα της Γερμανίας ακολουθήθηκε από ένα μεγάλο αριθμό διεθνών διαγωνισμών αστικού σχεδιασμού όσον αφορά την ανάπλαση των περιοχών του Βερολίνου δίπλα στο Τείχος.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες που φιλοξενήθηκαν στη Βαρκελώνη ενήργησαν σαν καταλύτης στην επιτάχυνση της φυσικής, οικονομικής και κοινωνικής αναδόμησης της πόλης κατά την περίοδο 1986-1992. Το στρατηγικό σχέδιο της πόλης, στοχεύοντας στην μεταμόρφωση της Βαρκελώνης σε μια διεθνή επιχειρηματική και τουριστική πόλη, επικεντρώθηκε στη βελτίωση της εικόνας της πόλης μέσω της δημιουργίας αστικών σχεδιαστικών μορφών σε όλη την πόλη.

Η Σεβίλλη γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη κατά την διάρκεια της Παγκόσμιας Έκθεσης το 1992, την οποία και φιλοξένησε. Οι φυσικές και οι τηλεπικοινωνιακές υποδομές της πόλης ανανεώθηκαν και μια μεγάλη αστική περιοχή που ήταν παραμελημένη άλλαξε ριζικά. Μια πρώην παραμελημένη αστική περιοχή ξανασχεδιάστηκε για να φιλοξενήσει την Expo'92 ενώ μετά το τέλος της Εκθέσεως ένα μεγάλο επιστημονικό και τεχνολογικό κέντρο ιδρύθηκε στο ίδιο σημείο, με στόχο να ενισχύσει ήδη υπάρχοντες τομείς (γεωργία, ψάρεμα, τουρισμός) στη Σεβίλλη και να ενθαρρύνει νέους τομείς (διαστημική βιομηχανία, τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός, υπολογιστές).

Η Θεσσαλονίκη επίσης προσπάθησε να μεγιστοποιήσει τα οφέλη της από το γεγονός ότι ανακηρύχθηκε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 1997. Μια

αυτοδιοικούμενη αρχή- με το όνομα Οργάνωση της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης:Θεσσαλονίκη'97 (Ο.Π.Π.Ε.Θ.'97)-οργανώθηκε με σκοπό να αναπτύξει και υλοποιήσει ένα στρατηγικό σχέδιο για την πόλη. Ο κύριος σκοπός του σχεδίου αυτού ήταν να βελτιωθεί η φυσική και πολιτιστική υποδομή της πόλης και κυρίως η ποιότητα του δημόσιου ελεύθερου χώρου ώστε η Θεσσαλονίκη να μετατραπεί σε ένα μητροπολιτικό κέντρο των Βαλκανίων.(Γοσποδίνη, 2000: 199-202)

3. Η ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ: ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΣ

3.1. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

3.1.1. Νομός Σερρών

Ο Νομός Σερρών είναι ένας από τους 13 νομούς του γεωγραφικού διαμερίσματος της Μακεδονίας, καταλαμβάνοντας το ανατολικό τμήμα της. Απλώνεται από το Στρυμονικό κόλπο, που βρίσκεται στη νότια πλευρά του, μέχρι τα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα στο βορρά. Ανατολικά συνορεύει με τους νομούς Δράμας και Καβάλας και δυτικά με τους νομούς Θεσσαλονίκης και Κιλκίς. Ανήκει στους πεδινότερους νομούς της χώρας, δεδομένου ότι το 4% της συνολικής έκτασης του χαρακτηρίζεται ως πεδινό-ημιορεινό και περικλείεται από τις οροσειρές Κερκίνης-Βερτίσκου- Κερδυλίων δυτικά και Ορβύλου- Μενοικίου-Παγγαίου ανατολικά. Το νομό διασχίζει ο ποταμός Στρυμόνας, ο οποίος πηγάζει από τη Βουλγαρία και εκβάλλει στο Στρυμονικό κόλπο.

Διοικητικά ο Νομός υπάγεται στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και χωρίζεται σε τέσσερις επαρχίες που είναι οι ακόλουθες:

- Επαρχία Σερρών με πρωτεύουσα τις Σέρρες
- Επαρχία Βισαλτίας με πρωτεύουσα τη Νιγρίτα
- Επαρχία Σιντικής με πρωτεύουσα το Σιδηρόκαστρο
- Επαρχία Φυλλίδας με πρωτεύουσα τη Νέα Ζίχνη.(www.serres.gr)

3.1.2. Η πόλη των Σερρών και η ευρύτερη περιοχή της

Η πόλη των Σερρών είναι κτισμένη στους ΝΔ πρόποδες του όρους Μενοικίου στην πεδιάδα του Κάτω Στρυμόνα, στα βόρεια και βορειοανατολικά της οποίας υψώνονται οι οροσειρές του Αγγίστρου και της Βροντούς.

Η ευρύτερη περιοχή της πόλης των Σερρών οριοθετείται από τη νοητή γραμμή που δημιουργούν τα όρια των οικισμών Οινούσα-Επτάμυλοι- Αγ. Ιωάννης – Σέρρες – Κ. Χριστός και Μελενικίτσι. Στο βόρειο τμήμα της περιοχής αυτής υπάρχουν πολλοί χείμαρροι και έχει διανοιχτεί μικρός αριθμός δρόμων για την εξυπηρέτηση των τεσσάρων οικισμών που βρίσκονται μέσα σ' αυτήν και παρουσιάζουν ελάχιστη ανάπτυξη. Αντίθετα στο νότιο τμήμα της ευρύτερης περιοχής υπάρχει πλήθος οικισμών και μάλιστα πολύ αναπτυγμένων. (ΑΠΘ,2000: 9)

3.1.3. Γενικά ιστορικά στοιχεία

Πρώτη φορά εμφανίζεται στην ιστορία η πόλη των Σερρών στην αρχή του 5^{ου} αιώνα π.Χ. με το όνομα «Σίρις της Παιονίας» από τον Ηρόδοτο, ο οποίος ονομάζει τους κατοίκους της Σιροπαίονες. Μετά τον Ηρόδοτο τη μνημονεύει ο Θεόπομπος ως Σίρρα ενώ αργότερα ο Ρωμαίος Τίτος Λίβιος την αποκαλεί Sira. Το αρχαιότερο επιγραφικό μνημείο, που διασώζει τη γραφή «Σιρραίων πόλις» είναι ρωμαϊκής εποχής και βρίσκεται στο αρχαιολογικό μουσείο Σερρών. Κατά το Μεσαίωνα έπαθε πολλές καταστροφές μα τελικά επέζησε. Υπήρξε από τις πρώτες πόλεις της Μακεδονίας που κατέλαβαν οι Φράγκοι στα τέλη του 1204, ενώ το 1205 ο τσάρος των Βουλγάρων Ιωάννης Α' κυρίευσε τις Σέρρες αιχμαλώτισε τη φραγκική φρουρά και κατέστρεψε συθέμελα την πόλη.

Το 1221 περιήλθε στο δεσπότη της Ηπείρου Θεόδωρο και δέκα χρόνια αργότερα ο Βούλγαρος τσάρος Ιωάννης Β' κατέλαβε τις Σέρρες. Το 1282 οι Σέρρες διατελούν υπό την εξουσία των Παλαιολόγων, κάποιιο από τους οποίους, όπως ο Ανδρόνικος Παλαιολόγος, έδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την πόλη. Μετά το θάνατο του Ανδρόνικου Παλαιολόγου το 1345 κατέλαβε την πόλη των Σερρών ο κράλης της Σερβίας, Στέφανος Ντούσαν, ώσπου παραδόθηκε στα χέρια των Τούρκων το 1383 και έμεινε σκλαβωμένη επί 530 χρόνια.

Με τη Σερβοβουλγαρική και Ελληνοβουλγαρική συμφωνία του 1912 ελευθερώνεται η Μακεδονία από τους Τούρκους, αλλά η διαμάχη συνεχίζεται για να κορυφωθεί με την πυρπόληση των Σερρών από τους Βουλγάρους το 1913. Από τους

6.000 κατοίκους οι 4.050 θανατώθηκαν ενώ 1.000 καταστήματα κάηκαν. (ΑΠΘ,2000: 10-11)

3.2. BYZANTINΗ, ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΕΟΤΕΡΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ

3.2.1 Η Βυζαντινή πολεοδομική οργάνωση των Σερρών

Η βυζαντινή πόλη των Σερρών προς το τέλος του 14^{ου} αιώνα παρουσιάζει ένα οχυρωμένο οικιστικό σύνολο μια και είναι εκτεθειμένη σε συνεχείς επιδρομές αλλοφύλων από το εσωτερικό της βαλκανικής που κατέρχονται την κοιλάδα του Στρυμώνα για να βρουν διέξοδο προς το Αιγαίο Πέλαγος. Η γεωγραφική τοποθεσία στις δυτικές κλυτείες του όρους Μενουκίου και η φυσική έξαρση της Ακρόπολης στο βορειοδυτικό τμήμα προστατεύουν από βορρά με επάρκεια την σχεδόν ορθογωνικού σχήματος μεσαιωνική πόλη. Η άμυνα της πόλης ολοκληρώνεται με την προστασία που παρείχαν από τα δυτικά και τα ανατολικά τα δύο υδάτινα μέτωπα που σίγουρα δεν ήταν εύκολο να διαβούν οι επιτιθέμενοι αλλοεθνείς. Παράλληλα, τα ενδιάμεσα τείχη χωρίζουν τον οικισμό σε τρία διακεκριμένα τμήματα, δηλαδή την κάτω πόλη, την άνω πόλη και την περιοχή της ακρόπολης στο πιο δύσβατο μορφολογικό τμήμα

Η πολεοδομική οργάνωση στα τρία τμήματα που αναφέρθηκαν υποθετικά μόνο και με βάση την ασαφή ιστορική γνώση της περιόδου μπορεί να αποκατασταθεί μια και δεν έχουμε ακόμη ικανοποιητικά σε έκταση ανασκαφικά ευρήματα. Με βάση τη γενική γνώση των πόλεων της εποχής, υποθέτουμε ότι

- Στο άνω τμήμα της ακρόπολης πιθανόν θα κατοικούσαν αξιωματικοί και ίσως διοικητικοί υπάλληλοι. Οι υπάρχουσες δεξαμενές δείχνουν ότι σε δύσκολους καιρούς αποτελούσε αυτό το σημείο το έσχατο σημείο διαφυγής του άμαχου πληθυσμού.
- Το εκτεταμένο γειτονικό βορειοδυτικό τμήμα της ακρόπολης λόγω θέας, προσανατολισμού και ασφάλειας πιθανόν θα χρησίμευε για περιοχή κατοικίας της ανώτερης τάξης των μεγάλων γαιοκτημόνων με ανάλογες πέτρινες πυργοειδείς διάφορες κατοικίες, με στέγη, τοξωτά παράθυρα και κλειστούς εξώστες.
- Τέλος το τρίτο τμήμα, το μεγαλύτερο τμήμα της πόλης αποτελούσε το εμπορικό κέντρο οικισμού, ζώνη εκκλησιών και περιοχή κατοικίας των κατώτερων τάξεων και των συντεχνιών. Το τμήμα αυτό διασχίζεται στο μέσον σχεδόν με κατεύθυνση από

τη δύση προς την ανατολή, δηλαδή προς τη Βασιλεύουσα Κωνσταντινούπολη κατά την παλιά βυζαντινή παράδοση, από τον “Βασιλικό δρόμο” (μέση οδό) που μάλλον θα αποτελούσε και τον κύριο άξονα όπου επάνω του αρθρώνονται οι βασικές λειτουργίες της πόλης.

Έτσι στη δυτική είσοδο του βασιλικού δρόμου, θα βρίσκονταν κατά τα συνήθη η αγορά με τις συντεχνίες των επαγγελματιών και τεχνιτών οργανωμένες στους γύρω δρόμους ή ανοίγματα.

Ο κεντρικός αυτός δρόμος περνά νότια μπροστά από την τότε Μητρόπολη όπου κοντά θα βρίσκονταν πιθανώς και η επισκοπική κατοικία (θρησκευτικό κέντρο του οικισμού) και συνεχίζει ως την ανατολική έξοδο όπου ήταν και η βασιλική πύλη. Κατά μήκος αυτής της μέσης οδού και εκατέρωθεν πρέπει να υπήρχε μια ζώνη εκκλησιών, μονών κ.τ.λ. με χώρους πιο ανοικτούς και πράσινους. Αντίθετα η οικιστική διάταξη κοντά στα τείχη πρέπει να γινόταν ορθογωνική, αμυντική και συνεκτική κατά το μεσαιωνικό πρότυπο. (ΑΠΘ,2000: 11-13)



Η βυζαντινή πόλη των Σερρών (γειτονίες και θρησκευτικά κτίρια).

3.2.2 Η πόλη στο τέλος του 19^{ου} αιώνα

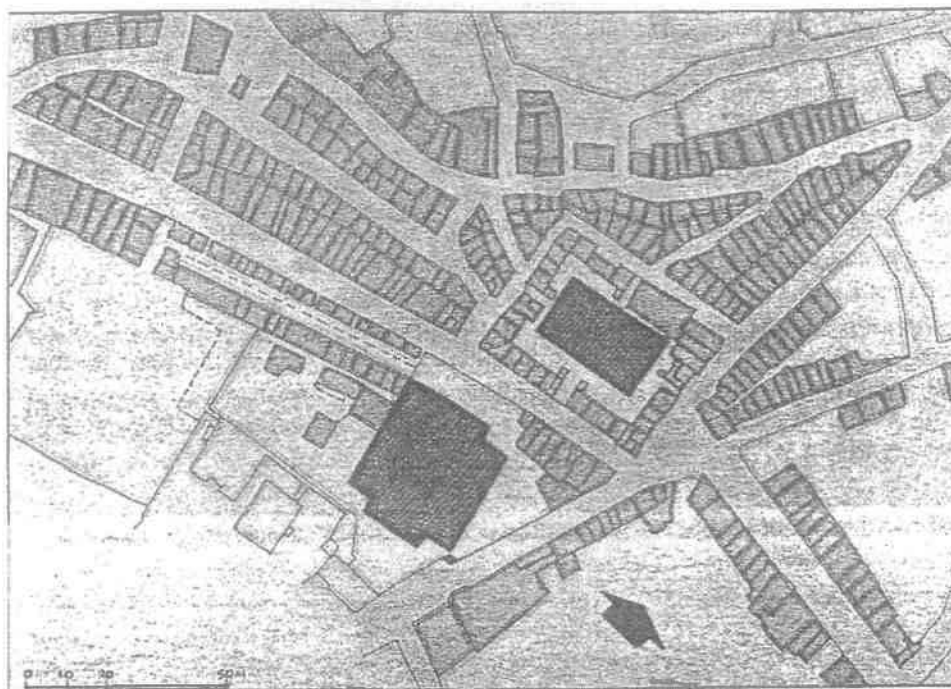
Η πόλη στις αρχές του 19^{ου} αιώνα διατηρεί ακόμα αρκετά χαρακτηριστικά που εντόπισε ο Εβλιγιά κατά τα μέσα του 17^{ου} αιώνα, έτσι οι δρόμοι είναι στενοί και λιθόστρωτοι, εκτός από λίγους κεντρικούς, με ακάλυπτο αυλάκι στη μέση για την

απορροή κάθε είδους νερών (βρόχινα, ακάθαρτα των κατοικιών κ.α.). Τα διώροφα κτίρια καλύπτουν μεγαλύτερη έκταση με τις προεξοχές στο δρόμο θυμίζοντας έντονα βυζαντινά πρότυπα κατοικίας.

Τα κτίρια της αγοράς είναι κτισμένα με το συνεχές σύστημα δόνησης που δίνει μεν καλύτερη εκμετάλλευση χώρου αλλά δημιουργεί προβλήματα σε εκδήλωση πυρκαγιών. Η αγορά χωρίζεται σε υποπεριοχές ανάλογα με τα προσφερόμενα είδη, ενώ ο οικονομικός χαρακτήρας του οικισμού παραπέμπει στην «πόλη-παζάρι». Διακρίνεται η διαρκής αγορά, συνήθως στεγασμένη με κατασκευές, ή εβδομαδιαία και η έκταση αυτή των εμποροπανηγύρεων. Μερικές από τις μόνιμες αγορές ήταν το 'Ατ-Παζάρ'(ζωαγορά), το Γιοργαντζισλάρ (εργαστήριο παπλωμάτων), το Ουζούμ Παζάρ (αγορά σταφυλιών) κ.τ.λ.

Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης προ της πυρκαγιάς του 1849 φαίνεται να μη διαφέρει ριζικά από αυτή που δημιουργήθηκε μετά τους χρόνους της κατάκτησης. Οι Οθωμανοί κατά την παράδοση τους δεν έθιξαν το διοικητικό και θρησκευτικό κέντρο των χριστιανών που θα ήταν περιοχή πυκνού χριστιανικού πληθυσμού με πολλές εκκλησίες. Προτίμησαν την ομαλή βουνοπλαγιά στο νότιο τμήμα εκτός των τειχών της βυζαντινής πόλης όπου και οικοδομούν τα κυριότερα κτίσματα δηλαδή τα τζαμιά Αχμέτ Πασά, Τσιτσιρλί Τζαμί και το Μπεζεστένι. Στο θεωρητικό τρίγωνο που σχηματίζουν αυτές οι εγκαταστάσεις στο χώρο θα αναπτύσσονταν οθωμανικές συνοικίες με πληθυσμό μάλλον υψηλής οικονομικής και κοινωνικής στάθμης. Με την πάροδο του χρόνου ο ιστός της βυζαντινής πόλης υποδέχεται νέα οθωμανικά κοινωνικά στρώματα χαμηλού οικονομικού επιπέδου, ενώ με την παράλληλη πύκνωση του χριστιανικού πληθυσμού αρχίζει να μεταβάλλεται στους αιώνες που ακολουθούν αργά αλλά σταθερά σε ένα πυκνοδομημένο ιστό ανατολίτικης πόλης (οικονομικές νησίδες ακανόνιστες με αδιέξοδα και στενούς δαιδαλώδεις δρόμους).

Πυρκαγιά 1849: Βρισκόμαστε στην περίοδο των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων μετά το 1839 που το βασικό σκεπτικό τους αφορά την ισοπολιτεία χριστιανών και μουσουλμάνων. Ειδικότερα μεταξύ 1846-1849 διατυπώνεται μια εκσυγχρονιστική πολεοδομική νομοθεσία που αφορά κυρίως ευθυγραμμίσεις δρόμων, διανοίξεις αδιεξόδων, επιβολή οικοδομικών γραμμών και έλεγχο στις κατασκευές σχετικά με εύφλεκτα υλικά (Γερολύμπου 1997.σελ. 162). Το γενικό πλαίσιο είναι θετικό για μια νέα πολεοδομική επέμβαση. Έτσι στα 1849 ενώ καταστρέφεται από πυρκαγιά ο κεντρικός χώρος της αγοράς σχετικά σύντομα προωθείται η αποκατάσταση του.



Αγορά Σερρών μετά από το 1850.

Από το σημείωμα του καθηγητή Π.Κ. Ενεπεκίδη για την αγορά των Σερρών στα 1886 προκύπτει ότι αυτή είχε βρει τον ρυθμό της έτσι υπήρχαν τρία παζάρια:

1. Η παλιά τουρκική αγορά, το παζάρι του σουλτάνου όπου είχαν μαγαζιά κυρίως Τούρκοι.
2. Το μικρό Ελληνικό – Βουλγαρικό παζάρι κτισμένο από πέτρα.
3. Το Θεσσαλονικικό Μπεζεστένι που αποτελείται από ενιαίο συμπαγές ξύλινο οικοδόμημα χωρισμένο σε 120 μαγαζιά με άνετους λιθόστρωτους δρόμους και πολλές δεξαμενές νερού και βρύσες.

Γενικότερα, η στασιμότητα του εμπορίου στην Ευρώπη και η άθλια κατάσταση της Τουρκικής οικονομίας κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα δείχνουν την παρακμή της οικονομικής δράσης των Σερρών. Η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς συναγωνίζεται τους ντόπιους εμπόρους με αποτέλεσμα πολλές συντεχνίες να διαλυθούν (π.χ. σαμαράδες, σχινάδες, κυρατζήδες κ.τ.λ.). Οι Σερραίοι έμποροι περιορίζονται στο μικρό μεταπρατικό εμπόριο. (ΑΠΘ,2000: 13-17)

3.2.3. Ο επανασχεδιασμός της πόλης στις αρχές του 20^{ου} αιώνα

Το ιστορικό κέντρο της πόλης καταστράφηκε (για δεύτερη φορά μετά το 1849) από τους Βουλγάρους με εμπρησμό στις 28 και 29 Ιουνίου 1913. Καταστράφηκε σε έκταση 54 εκταρίων που περιελάμβανε την παλαιά βυζαντινή πόλη και τις νεότερες επεκτάσεις της από τις εμπορικές συνοικίες. Ο επανασχεδιασμός της πόλης

περιλαμβάνει τρεις φάσεις (1913, 1914 και 1920) από τις οποίες η Τρίτη είναι η καθοριστικότερη (Γερολύμπου 1997:162-169).

Το 1923 επιβλήθηκε στις Σέρρες ειδικός κανονισμός για να εφαρμοστεί το πολεοδομικό σχέδιο στην πόλη που είχε καταστραφεί από εμπρησμό. Ο κανονισμός αυτός είχε 55 άρθρα από τα οποία κάποια επέβαλαν τη διαίρεση της πόλης σε 4 τμήματα (εμπορικά, αστικά, βιομηχανικά και εξοχικά), ενώ για κάθε τμήμα ρυθμιζόνταν οι επιτρεπόμενες χρήσεις και αναφέρονταν ρητώς οι αποκλειόμενες. Καθώς εν τω μεταξύ είχε ανακύψει το προσφυγικό πρόβλημα ο κανονισμός ασχολούνταν σε μεγάλο βαθμό με ρυθμίσεις για εργατικές κατοικίες τις οποίες αντιλαμβάνεται ως οργανωμένα προγράμματα και θέτει προδιαγραφές στην ιδιωτική πρωτοβουλία για την ανέγερση εργατικών κατοικιών δίπλα στα εργοστάσια. (Γερολύμπου, 2000: 156)



Σχέδιο (iii): Σχεδιάγραμμα περιοχής κεντρικής αγοράς των Σερρών (Ορτά Τσουρσί) στις αρχές του 20ού αιώνα (Καφταντζής 1996, 267)

Το σχέδιο πόλης του 1920 που υπογράφει ο αρχιτέκτονας Ν. Τσακίρης αναπτύσσει ένα ομαλό γεωμετρικό οδικό δίκτυο προσαρμοσμένο στο ανάγλυφο του εδάφους. Οι κεντρικές λειτουργίες χωροθετούνται σε μια κύρια αρτηρία στο δυτικό τμήμα της πόλης, μήκους περίπου 450 μέτρων και πλάτους 20 μέτρων με κατεύθυνση ανατολή-δύση. Το εμπόριο εξακολουθεί να συγκεντρώνεται στην περιοχή του Μπεζεστενίου και του παλαιού Εσκή-Τζαμί. Καθιερώνεται ένα πρότυπο οικοδόμησης

των καταστημάτων που έχει μεγάλη συγγένεια σύνθεσης με τα σχέδια των παραδοσιακών αγορών της Θεσσαλονίκης.

Σε συνέχεια με της αγορά δημιουργείται η κεντρική πλατεία του οικισμού όπου γύρω της χωροθετούνται το δημαρχείο, δύο κτίρια δημοσίων υπηρεσιών, ένα ξενοδοχείο και το υπάρχον Μπεζεστένι. Δημιουργείται επίσης μια δεύτερη πλατεία 150-200 μέτρα ανατολικότερα ως κέντρο αναψυχής και εκπαίδευσης και συνδέεται αυτή με μια ακτινική αρτηρία με τον αναδασωμένο λόφο λίγο βορειότερα προς την Ακρόπολη. Οι βυζαντινές εκκλησίες που διασώθηκαν εντάσσονται σε νέα οικοδομικά τετράγωνα ενώ σε μια καμπύλη ζώνη βορειότερα του κέντρου χωροθετούνται γραμμικά τέσσερις μεγάλοι χώροι διδαστηρίων. Όλοι σχεδόν οι δρόμοι δεντροφυτεύονται, τα οικόπεδα αποκτούν υποχρεωτικά προκήπια και η συνέχεια του πρασίνου δίνει στις Σέρρες την άποψη μιας σύγχρονης κηπούπολης. (Γερολύμπου, 1985: 163-173)

Ο Παπαναστασίου κατέθεσε στις 18-5-1920 το σχέδιο (που περιγράφεται) και αυτό ψηφίστηκε στη Βουλή (Νόμος 2517/21.9.1920, ΦΕΚ 231/9.10.1920). Στη διάρκεια του επόμενου χρόνου ξεκίνησε η υλοποίηση του σχεδίου αρχίζοντας από τα νότια όρια της περιοχής που είχε καεί, συγχρόνως καθαρίστηκε η περιοχή από τα ερείπια, διανοίχτηκαν και διαστρώθηκαν οι σημαντικότερες αρτηρίες και γενικότερα προετοιμάστηκε το έδαφος για ανοικοδόμηση. Τέλος εκδόθηκε και γενικός οικοδομικός κανονισμός των Σερρών (ΦΕΚ 261(A) 17-9-1923) κατά το πρότυπο της Θεσσαλονίκης.

3.3. Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η πόλη των Σερρών κατέχει την κεντρική θέση του αντίστοιχου νομού και αποτελεί το κυρίαρχο αστικό κέντρο του. Αυτή η κεντρικότητα της πόλης εκφράζεται τόσο χωρικά όσο και λειτουργικά. Όσον αφορά την γεωγραφική θέση της πόλης, πρέπει να τονιστεί ότι βρίσκεται σχεδόν στο γεωγραφικό κέντρο του νομού, με αποτέλεσμα να διέρχονται απ' αυτήν όλα τα δίκτυα κυκλοφορίας, τόσα εκείνα που συνδέουν το νομό με τους όμορους του όσο και τα εσωτερικά για την επικοινωνία μεταξύ των οικισμών του.

Η πόλη πλαισιώνεται από την αντίστοιχη εύφορη κοιλάδα της στα δυτικά, νότια και νοτιοανατολικά και μόνο στα βορειοανατολικά (περιοχή Αγ. Ιωάννη) και βόρεια υπάρχει ένα ισχυρό φυσικό όριο που το αποτελούν οι λόφοι που περιβάλλουν την πόλη (π.χ. Κουλάς) καθώς και τμήμα των ορεινών όγκων Βροντούς και Μενοικίου. Σχετικά με τη λειτουργική υπόσταση της πόλης, πρέπει να τονιστεί ότι αποτελεί ένα τυπικό αστικό επαρχιακό κέντρο μεσαίου μεγέθους με εμφανή ακόμα κάποια από τα γεωργικά

χαρακτηριστικά του πρόσφατου παρελθόντος. Αναπτύχθηκε προοδευτικά από κέντρο τοπική εμβέλεια σε διανομαρχιακό που πλέον μπορεί να εξυπηρετήσει το σύνολο του νομού, αλλά που για εξυπηρετήσεις ανωτέρου επιπέδου εξαρτάται με τη σειρά της από τη Θεσσαλονίκη. (ΑΠΘ,2000:29)



Το κτίριο της Νομαρχίας του Νομού Σερρών

3.3.1. Πολεοδομική οργάνωση

Οι Σέρρες, τόσο λόγω της ακτινοβολίας τους όσο και λόγω του γεγονότος ότι συγκεντρώνουν σχεδόν το 95% του πληθυσμού του αντίστοιχου νεοσύστατου δήμου, αποτελούν τον πιο σημαντικό οικισμό του. Στην προσπάθεια λοιπόν να ανιχνεύσουμε τα προβλήματα που υπάρχουν στην πόλη θα αναφερθούμε εκτενώς στην υφιστάμενη πολεοδομική της οργάνωση, διερευνώντας το αστικό χώρο και τις σχέσεις αλληλεξάρτησης (π.χ. λειτουργικές, κυκλοφοριακές) που διαμορφώνουν και επηρεάζουν την οικιστική μορφή του.

3.3.2. Οριοθέτηση – έκταση της πόλης

Η πόλη των Σερρών καταλαμβάνει σήμερα έκταση 615,9Ha και οργανώνεται πολεοδομικά σύμφωνα με τις προτάσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) που προέκυψε από τη μελέτη της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) το 1987.

Οι Σέρρες σήμερα οργανώνονται σε δεκαεπτά πολεοδομικές ενότητες που ονομάζονται γειτονιές. Ως δέκατη όγδοη γειτονιά θεωρείται ακόμα ο προαστιακός

οικισμός του Αγ. Ιωάννη. Αυτές προβλέπεται να καταλάβουν συνολικά 672,6Ha συνολικά. Από το στοιχείο αυτό ήδη προκύπτει μια διαφορά σε σχέση με την υφιστάμενη έκταση της πόλης, κάτι που οφείλεται στο ότι σε μία από τις γειτονιές αυτές (Νέα Κηφισιά) τώρα αρχίζει να επεκτείνεται η πόλη, χωρίς να έχει προχωρήσει η εφαρμογή του σχεδιασμού που προβλέπεται από το ΓΠΣ.



Το κέντρο της πόλης των Σερρών

Η πόλη σήμερα αναπτύσσεται και επεκτείνεται ουσιαστικά μεταξύ τριών φυσικών και ενός τεχνητού ορίου. Τα φυσικά αυτά όρια είναι ο χείμαρρος Αγίας Βαρβάρας στα δυτικά, οι λόφοι του Κουλά και της Καλλιθέας στα βόρεια, καθώς και ο χείμαρρος των Αγίων Αναργύρων στα ανατολικά. Τεχνητό όριο προς νότο αποτελεί η σιδηροδρομική γραμμή. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι και πέρα του χείμαρρου των Αγίων Αναργύρων υπάρχει ένα τμήμα της πόλης, η γειτονιά των Αγίων Αναργύρων, η έκταση της οποίας είναι φυσικά πολύ μικρή σε σχέση με αυτήν του στόχου της πόλης. Συμπληρωματικά, αξίζει να αναφερθεί ότι αυτή η γειτονιά λόγω ιστορικών λόγων, λειτουργεί περισσότερο ως προάστιο παρά σαν οργανικό τμήμα της πόλης και μόνο με την επέκταση της πόλης στην ουσιαστικά αδόμητη συνοικία της Νέας Κηφισιάς θα μπορέσει να αποτελέσει μια ενιαία πολεοδομική ενότητα. Τότε θα

μπορέσει να λειτουργήσει σαν ανατολικό φυσικό όριο της πόλης ο χείμαρρος Αγίου Γεωργίου, όπως προβλέπει και το ΓΠΣ.



Η Κοιλάδα των Αγίων Αναργύρων

Ολοκληρώνοντας αυτήν την αναφορά αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι ουσιαστικά η πόλη των Σερρών εκτείνεται λειτουργικά ως και τον όμορο δήμο του Λευκώνα, ο οποίος βρίσκεται δυτικά του ρέματος της Αγίας Βαρβάρας. Πραγματικά πολλές χρήσεις αλλά και κεντρικές λειτουργίες αναπτύσσονται επί του οδικού άξονα Σερρών-Θεσσαλονίκης που διέρχεται από τους δύο οικισμούς που τους συνδέει. Είναι δε άξιοι απορίας το γεγονός ότι αποτελούν δύο ξεχωριστούς δήμους, ενώ θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ενιαία υπό τη μορφή ενός διευρυμένου πολεοδομικού συγκροτήματος. (ΑΠΘ,2000: 30-31)

3.3.3. Πολεοδομικές ενότητες και δίκτυο κυκλοφορίας

Η πολεοδομική οργάνωση των Σερρών φαίνεται ότι συντηρεί τα χαρακτηριστικά ενός ιστορικά διαμορφωμένου πολεοδομικού ιστού. Παρ' όλα αυτά, οι προτεινόμενες από την ΕΠΑ γειτονιές, παρ' ότι προσπαθούν να εντάξουν και την ιστορική διάσταση στο διαχωρισμό της πόλης, χρησιμοποιούν συνήθως ευδιάκριτα ή σημαντικά όρια, όπως είναι στις περισσότερες περιπτώσεις οι κύριοι οδικοί άξονες.

Η πόλη των Σερρών διαθέτει δύο σημαντικές εισόδους εξόδους, μία για τη Θεσσαλονίκη στα δυτικά και μία για τη Δράμα στα ανατολικά. Ο άξονας που συνδέει αυτά τα δύο σημεία διατρέχει την πόλη διαμπερώς και αποτελείται από τις οδούς Ελευθερίου Βενιζέλου – Ερμού – Διονυσίου Σολωμού – Μεγάλου Αλεξάνδρου. Το συνολικό μήκος του είναι 2,8 χιλιόμετρα και αποτελεί τον κατ' εξοχήν κεντρικό άξονα

της πόλης, καθώς διαφορετικές χρήσεις και ιδιαίτερα οι κεντρικές λειτουργίες αναπτύσσονται σε όλο το μήκος του στα κτίρια που υπάρχουν εκατέρωθεν του.

Παράλληλα με τον άξονα αυτόν στη διεύθυνση Δ – Α υπάρχει ένας ακόμα σημαντικός άξονας επίσης πολύ κεντρικός. Λειτουργεί ουσιαστικά σαν «παρακλάδι» του προηγούμενου προς τα βόρεια, διέρχεται πάνω από το ρέμα – χείμαρρο των Αγίων Αναργύρων και οδηγεί προς την «απομονωμένη» γειτονιά των Αγίων Αναργύρων, για να καταλήξει τελικά στον Άγιο Ιωάννη. Ο άξονας αυτός αποτελείται από τις οδούς Πλαστήρα – Βασιλέως Ηρακλείου – Εθνικής Αντιστάσεως, που αποτελούν το πιο λειτουργικό τμήμα του, ενώ συνεχίζεται μετά τον χείμαρρο μέσω της οδού Δ . Μαρούλη.

Νοτιότερα και με αφετηρία την είσοδο της πόλης στ δυτικά υπάρχει ένας εξίσου σημαντικός οδικός άξονας ο οποίος λειτουργεί κατά κάποιο τρόπο σαν περιφερειακή οδός διατρέχοντας την πόλη περιμετρικά στο νότιο τμήμα της και οδηγεί στην ανατολική έξοδο. Αποτελείται από τις οδούς Πολυτεχνείου – Δογάνης – Βύρωνος – Φλέμινγκ – Κιλκίς – Συνώπης – Θουκυδίδου – Προύσης. Έχει μήκος περίπου 4 χιλιόμετρα και ο χαρακτήρας του είναι διαφορετικός από αυτόν των δύο προηγούμενων, καθώς διέρχεται κυρίως από περιοχές κατοικίας και σε πολύ λίγα τμήματα του αναπτύσσονται κεντρικές λειτουργίες.

Τέλος μεταξύ του τελευταίου άξονα και του τεχνητού ορίου της σιδηροδρομικής γραμμής στο νοτιότερο τμήμα της πόλης έχει αρχίσει ήδη να κατασκευάζεται κατά τμήματα ένας πραγματικά περιφερειακός δρόμος, η ολοκλήρωση του οποίου θα αποτελέσει έργο σημαντικής αξίας για την εξέλιξη της πόλης. Με τον τρόπο αυτό θα αποφευχθεί εντελώς η διαμπερής κυκλοφορία προς Δράμα , καθώς η έξοδος του στα δυτικά προβλέπεται να συναντήσει την εθνική Σερρών – Θεσσαλονίκης έξω από τα όρια του οικισμού του Λευκώνα.

Αυτοί οι τέσσερις άξονες αποτελούν τους πιο σημαντικούς κατά τη διεύθυνση Δ – Α (‘‘οριζόντιοι’’) και είναι εκείνοι στους οποίους βασίζεται και η πρόταση διαχωρισμού των πολεοδομικών ενοτήτων. Τα τελευταία συμβαίνει γιατί οι άξονες αναπτύσσονται παράλληλα με το γεωμορφολογικό ανάγλυφο. Πραγματικά βόρεια των οδών Βενιζέλου – Βασ. Ηράκλειου – Εθν. Αντιστάσεως και μέχρι τον λόφο του Κουλά, το έδαφος χαρακτηρίζεται από έντονες κλίσεις και οι πέντε γειτονίες που υπάρχουν σ’ αυτό το τμήμα της πόλης διατάσσονται αμφιθεατρικά , έχουν την δυνατότητα απρόσκοπτης θέας και για το λόγο αυτό αποτελούν στο μεγαλύτερο τμήμα τους περιοχές αμιγούς κατοικίας. Πολύ ηπιότερες είναι οι κλίσεις μεταξύ του άξονα των

οδών Βενιζέλου – Βασ. Ηράκλειου – Εθν. Αντιστάσεως στα βόρεια και του άξονα των οδών Ερμού – Σολωμού – Μεγάλου Αλεξάνδρου νοτιότερα. Εξομαλύνονται δε ακόμα περισσότερο όσο προχωράμε πιο νότια και ως το ύψος της υφιστάμενης “περιφερειακής” οδού. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν έξι από τις γειτονιές της πόλης δεν υπάρχει πια η δυνατότητα θέας και λόγω του ότι περιμετρικά διέρχονται οι βασικοί οδικοί άξονες αναπτύσσεται σε σημαντικό τμήμα αυτής της έκτασης το παραδοσιακό εμπορικό κέντρο, παράλληλα με σημαντικές ζώνες αμιγούς κατοικίας. Τέλος, σχεδόν ανύπαρκτες είναι οι κλίσεις στο τμήμα μεταξύ του “υφιστάμενου” και του μελλοντικού περιφερειακού δρόμου. Η στάθμη του εδάφους είναι σχεδόν στο ύψος της πεδιάδας και υπάρχουν εδώ οι υπόλοιπες πέντε από τις γειτονιές της πόλης που είναι περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Με βάση λοιπόν αυτούς τους τέσσερις “οριζόντιους” οδικούς άξονες έγινε μια πρώτη συνοπτική αναφορά στο διαχωρισμό της πόλης σε τοπογραφικές ενότητες και στο λειτουργικό χαρακτήρα της κάθε μίας. Κλείνοντας αυτήν την αναφορά στην καταλυτική παρουσία των κυκλοφοριακών – οδικών αξόνων στην πολεοδομική οργάνωση - λειτουργία της πόλης είναι απαραίτητο αναφερθεί επίσης ότι υπάρχουν και μερικοί εγκάρσιοι (“κάθετοι”) άξονες που έχουν διεύθυνση Β – Ν και οι οποίοι σε αρκετές περιπτώσεις αποτελούν επίσης όριο διαχωρισμού των πολεοδομικών ενοτήτων – γειτονιών. (ΑΠΘ,2000: 32-38)

3.3.4. Λειτουργική διάρθρωση της πόλης

Όσα αναφέρθηκαν παραπάνω μας επιτρέπουν να καταλάβουμε τις επιπτώσεις που έχει για κάθε πολεοδομική γειτονιά το φυσικό ανάγλυφο του εδάφους της και κυρίως η παρουσία των κυρίων οδικών αξόνων, που στις πιο πολλές περιπτώσεις είναι άμεση συνάρτηση του. Είναι προφανές ότι οι άξονες αυτοί λειτουργούν σαν πόλος έλξης για τη συγκέντρωση των κεντρικών λειτουργιών και εν μέρει ως αποτρεπτικοί για την ανάπτυξη περιοχών κατοικίας υψηλού επιπέδου.

Από την μέχρι τώρα ανάλυση, γίνεται αντιληπτό ότι οι Σέρρες παρουσιάζουν ένα αρκετά ευρύ παραδοσιακό εμπορικό κέντρο που καταλαμβάνει μέρος του κεντρικού και σχεδόν όλο το βορειοανατολικό τμήμα της πόλης. Εκτείνεται νότια του λόφου του Κουλά και οριοθετείται από την οδό 8^{ης} Μαΐου στα δυτικά. Το φυσικό ανάγλυφο χαρακτηρίζεται από ήπιες και ομαλά προς νότο μεταβαλλόμενες κλίσεις. Η συνολική έκταση του είναι 102Ha και συγκεντρώνονται εκεί οι κεντρικές λειτουργίες, όπως το λιανικό εμπόριο, τα γραφεία, οι δημόσιες υπηρεσίες, η αναψυχή κ.τ.λ. Η περιοχή πρέπει να ανοικοδομήθηκε έντονα κατά τη διάρκεια του 1970 (συνεχές οικοδομικό σύστημα και πολυώροφα κτίρια) για να αντεπεξέλθει στη ζήτηση γι' αυτό και χαρακτηρίζεται από μεγάλη συγκέντρωση και πυκνότητα λειτουργιών ιδιαίτερα στα ισόγεια και στους πρώτους ορόφους. Πάντως, αξίζει να αναφερθεί ότι η ανοικοδόμηση συνεχίζεται ως σήμερα και ότι η παρουσία της κατοικίας είναι ιδιαίτερα αισθητή κατά τόπους σε τμήματα του εμπορικού κέντρου και ιδιαίτερα στους υψηλούς ορόφους των κτιρίων.

Περιμετρικά αυτού του κέντρου αναπτύσσονται οι υπόλοιπες γειτονιές που είναι περιοχές αμιγούς κατοικίας. Υπάρχουν σε αυτές τοπικά υποτυπώδη κέντρα που αποτελούνται συνήθως από μικρό αριθμό καταστημάτων για την ικανοποίηση των στοιχειωδών καθημερινών αναγκών. Πρόκειται για μονάδες μεσαίου ή μικρού μεγέθους η χωροθέτηση και δημιουργία των οποίων διαμορφώθηκε από την ίδια τη δυναμική της αγοράς και όχι μέσα από τις προβλέψεις του ΓΠΣ. (www.domiki.gr)

Αντίστοιχα, καθώς η τάση επέκτασης των κεντρικών λειτουργιών οδηγεί στην χωρίς πρόγραμμα εξάπλωση τους κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων, διαμορφώνονται υπό μορφή μικρών "γραμμικών κέντρων" προεκτάσεις του βασικού εμπορικού κέντρου που ξεκινούν από αυτό, έχουν συνήθως ακτινική μορφή και καταλήγουν στις επιμέρους γειτονιές (π.χ. οδοί Μεραρχίας, Βενιζέλου, Ιερολοχιτών κ.τ.λ.). Στις τελευταίες η μόνη κεντρική λειτουργία που εμφανίζεται σε αρκετά

ικανοποιητικό βαθμό είναι αυτή της εκπαίδευσης, καθώς υπάρχει μεγάλος αριθμός σχολικών εγκαταστάσεων που κατανέμονται σε όλες σχεδόν τις γειτονιές. Αντίθετα πολύ μικρή είναι η παρουσία των ελεύθερων χώρων, καθώς υπάρχουν μόνο κάποιες πολύ μικρές πλατείες ή κατά τόπους στοιχειώδεις διαμορφώσεις πρασίνου. Οι μεγαλύτεροι ελεύθεροι χώροι της πόλης βρίσκονται μέσα στο εμπορικό κέντρο (π.χ. πλατεία Ελευθερίας και πλατεία Ι.Κ.Α.) και κάποιοι άλλοι προς αξιοποίηση στη μεταβατική περιοχή μεταξύ αυτού και των περιοχών αμιγούς κατοικίας (π.χ. Ο.Τ. Δημοτικού γηπέδου, χώροι στρατοπέδων κ.τ.λ.) (ΑΠΘ,2000: 40-43)

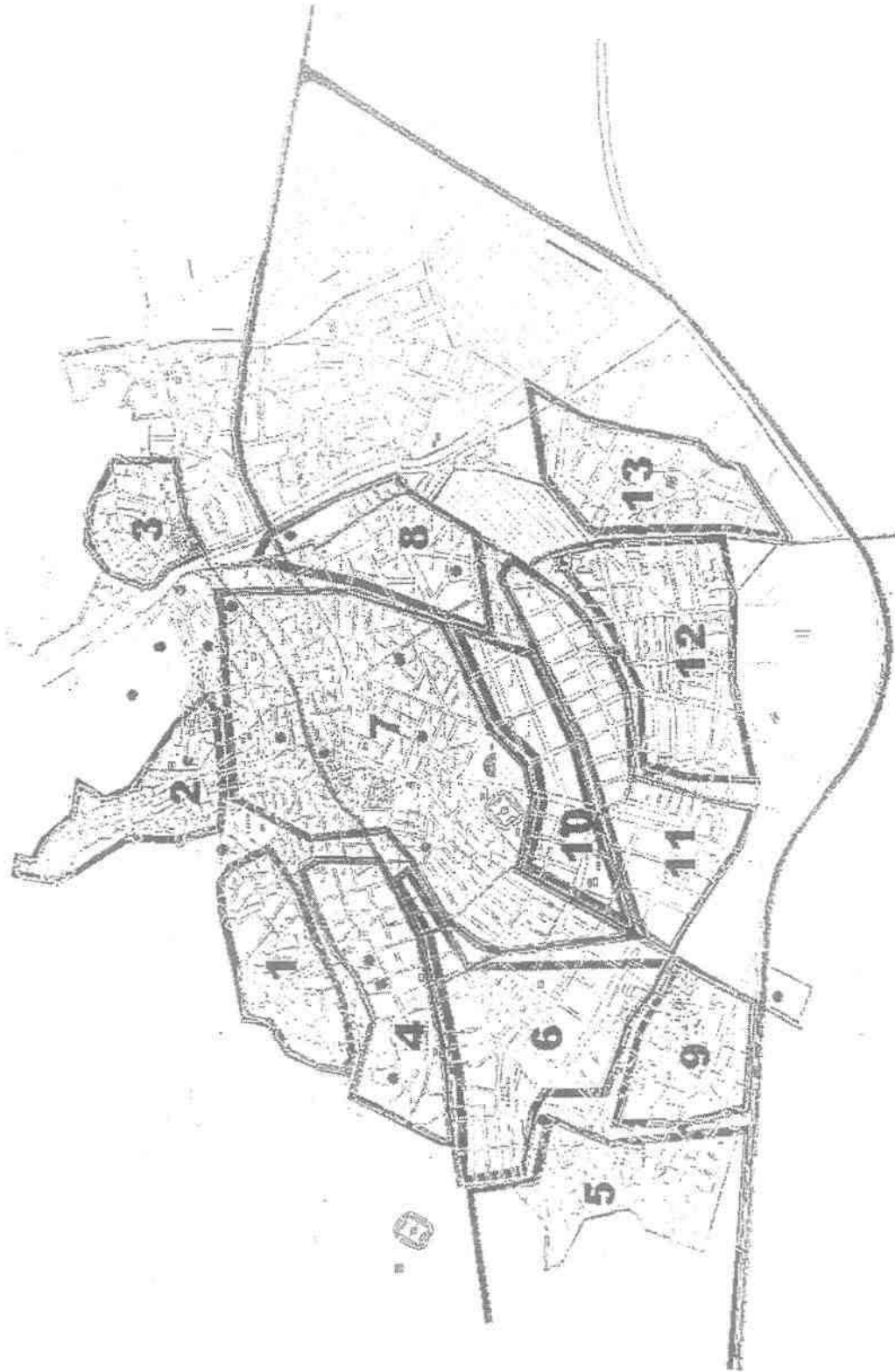
3.3.5. Πολεοδομικές ενότητες: Αστικός ιστός – Δομημένο περιβάλλον

Τα χαρακτηριστικά που ιστορικά διαμόρφωσαν τον πολεοδομικό ιστό σε κάθε υποπεριοχή εύκολα διαπιστώνονται από την προσεκτική μελέτη του χάρτη της πόλης των Σερρών. Διακρίνει κανείς τα παλαιότερα τμήματα, τα νεώτερα και τις περιοχές των πιο πρόσφατων επεκτάσεων έχοντας σαν κύριο τη μορφή του αστικού ιστού.

Έτσι, ξεχωρίζουμε δύο διαφορετικές σχεδιαστικούς χειρισμούς του χώρου που αντιστοιχούν στις ιστορικά διαμορφωμένες ενότητες. Μπορούμε λοιπόν να παρατηρήσουμε ότι:

- Στο βορειοδυτικό και βόρειο τμήμα της πόλης πάνω από τον νοητό άξονα των οδών Ναυπλίου – Μιαούλη – Σταμούλη – Ακροπόλεως στις γειτονιές Άνω Καμινίκια, Ιμαρέτ, Καλλιθέας καθώς και στο βορειοανατολικό τμήμα, στην απομονωμένη συνοικία των Αγίων Αναργύρων, διατηρείται ο ακανόνιστος ιστορικός διαμορφωμένος ιστός, με δρόμους σχετικά μικρού πλάτους και με συνεχώς μεταβαλλόμενη κατεύθυνση.(www.minenv.gr)
- Στα υπόλοιπα τμήματα της πόλης εφαρμόστηκε η χρήση του υποδάμειου συστήματος που έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία τεσσάρων ζωνών.
 - στη θεωρούμενη ως κεντρική περιοχή (εμπορικό κέντρο) της πόλης τα Ο.Τ. έχουν συνήθως ορθογώνιο σχήμα, στο μεγαλύτερο τμήμα της, κάναβο με διεύθυνση 45 μοίρες από τα δυτικά ως προς την κατακόρυφο του βορρά και μέγεθος μεσαίο προς μεγάλο (π.χ. 7-10 στρέμματα).
 - στην πρώτη επαπτόμενη ζώνη του εμπορικού κέντρου προς τα νότια και ως τον υφιστάμενο "περιφερειακό" (οδός Θουκυδίδη) και πάλι τα Ο.Τ. έχουν ορθογώνιο σχήμα, κάναβο με διεύθυνση 45 μοιρών ως προς αυτόν του κέντρου και είναι πολύ μεγάλα σε μέγεθος (ως και 15 στρέμματα).

- στην αμέσως επόμενη ζώνη μεταξύ υφιστάμενου και μελλοντικού περιφερειακού δρόμου τα Ο.Τ. σχεδιάζονται ιδιαίτερα επιμήκη, ο κάναβος είναι στη διεύθυνση βορρά – νότου και το μέγεθος τους είναι πάλι μεσαίο προς μεγάλο.
- τέλος το δυτικό και το νοτιοδυτικό τμήμα (Καλύβια – Ομόνοια) υπάρχει ποικιλία τόσο ως προς το σχήμα όσο και ως προς το μέγεθος καθώς υπάρχουν και ιδιαίτερα μικρά Ο.Τ. (ως και 2 στρέμματα στην περιοχή Ομόνοια) και ο κάναβος δεν είναι σταθερός αφού κάθε τόσο μεταβάλλεται κατά τόπους. (ΑΠΘ,2000: 44-47)



Χάρτης Π.Α.3.1: Διαχωρισμός γειτονιών της πόλης βάσει μορφολογικών χαρακτηριστικών και εφαρμοσμένων όρων δόμησης

Χάρτης 3: Διαχωρισμός των γειτονιών των Σερρών βάσει των μορφολογικών χαρακτηριστικών και εφαρμοσμένων όρων δόμησης

Στο μεγαλύτερο τμήμα του κέντρου των Σερρών, που χτίστηκε στις προηγούμενες δεκαετίες, κυριαρχούν ως αποτέλεσμα των μεγάλων Σ.Δ. συνεχή

μέτωπα πολύ υψηλών κτιρίων, όπου κυριαρχούν τα εξαώροφα ενώ σε πολλές περιπτώσεις φτάνουν και τους οκτώ ορόφους. Μορφολογικά τα κτίρια δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον ακολουθώντας το τυπικό μοντέλο της πολυκατοικίας αυτής της εποχής. Επίσης πολύ λίγα είναι και τα αξιόλογα μέτωπα που περιλαμβάνουν κάποια από τα παλαιότερα, συνήθως διώροφα κτίρια που μπορεί να παρεμβάλλονται μεταξύ των τεράστιων οικοδομικών όγκων που προαναφέρθηκαν. Αντίθετα υπάρχουν αρκετά μεμονωμένα και αξιόλογα νεοκλασσικά κτίρια (π.χ. Νομαρχία, κτίριο Εθνικής Τράπεζας κ.λ.π.) που συνήθως στεγάζουν σημαντικές κεντρικές λειτουργίες. Τα τελευταία χρόνια όμως στο νοτιοδυτικό τμήμα του κέντρου καθώς και στο βορειοανατολικό του τμήμα παρατηρείται έντονη ανοικοδόμηση με νέες εξίσου υψηλές κατασκευές να καταλαμβάνουν τον χώρο παλαιών εγκαταλειμμένων κτιρίων. Η μόνη διαφορά είναι ότι το σύστημα δόμησης είναι συνήθως το ελεύθερο και έτσι δε δημιουργούνται πια αυτά τα συνεχή μέτωπα. Αν σε αυτό προσθέσει κανείς τις κάπως πιο αξιόλογες προσπάθειες που καταβάλλονται στο επίπεδο του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, όσο και το ότι στις πιο πολλές κατασκευές επιλέγεται η χρησιμοποίηση πυλωτής για τη στάθμευση, εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι αυτά τα τμήματα του θεωρούμενου ως κέντρου της πόλης παρουσιάζουν σαφώς μια πιο προσιτή στην ανθρώπινη κλίμακα εικόνα. (ΑΠΘ,2000: 50-55)

3.4. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

3.4.1. *Σκοπός της ανάλυσης των χρήσεων γης*

Στην προσπάθεια να γίνουν όσο το δυνατόν πιο κατανοητά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει από πολεοδομική άποψη η πόλη των Σερρών, το πρώτο που προσεγγίζει η ερευνητική διαδικασία είναι η παρουσία των πολεοδομικών λειτουργιών και ο τρόπος κατανομής τους στο συγκεκριμένο χώρο.

Πρέπει δηλαδή να συνταχθεί το Σχέδιο των Υφιστάμενων Χρήσεων Γης ώστε να απεικονιστούν πάνω σε χάρτη οι επιφάνειες των χρήσεων της περιοχής μελέτης. Με τον τρόπο αυτόν παρουσιάζεται η γεωγραφική κατανομή των εμφανιζόμενων στην πόλη πολεοδομικών λειτουργιών και αποκτάται μια πρώτη οπτική επαφή με την οργάνωση τόσο του συνόλου της όσο και της κάθε εξεταζόμενης γειτονιάς, έτσι ώστε να υποβοηθηθεί η διερεύνηση των πολεοδομικών προβλημάτων που υπάρχουν. Η κατανόηση αυτών των προβλημάτων θα αποτελέσει οδηγό στην προσπάθεια επίλυσης τους και θα οδηγήσει στις συγκεκριμένες προτάσεις που θα αφορούν σε μεγάλο βαθμό

τη μελλοντική χωροθέτηση των χρήσεων καθώς και το πιθανό ζήτημα του ελέγχου τους που αρχίζει να γίνεται ιδιαίτερα επιτακτικό. (www.tee.gr)

Με βάση τα στοιχεία αυτά, είμαστε σε θέση αυτόματα να γνωρίζουμε από μια πρώτη άποψη, έστω και εμπειρικά, τα ακόλουθα:

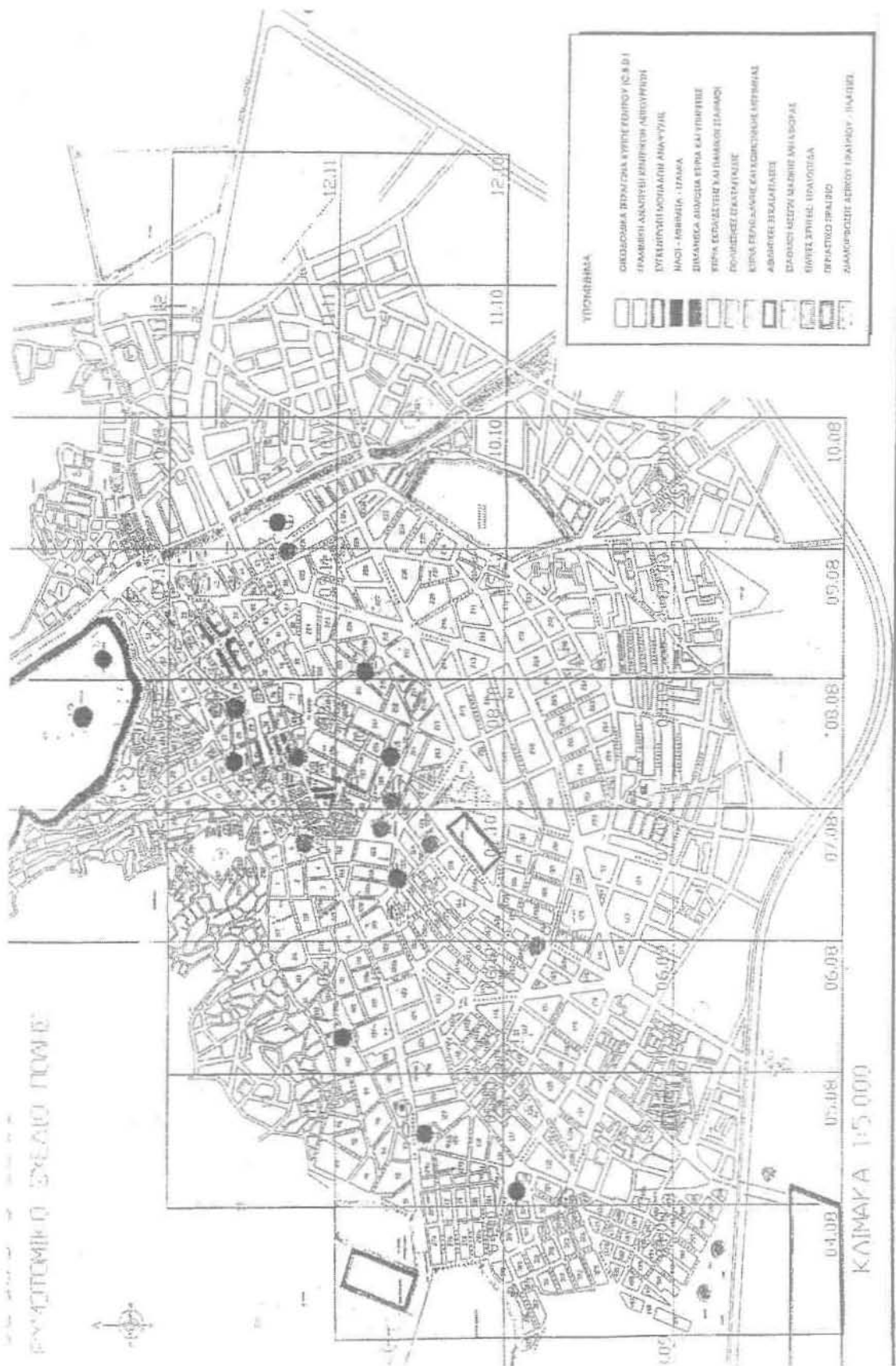
- την υλοποίηση ή μη των βασικών επιλογών που προτείνονται από τον σχεδιασμό του ΓΠΣ για την χωροθέτηση των χρήσεων γης.
- τις ανάγκες κατά πολεοδομική ενότητα, σύμφωνα με τις χρήσεις γης και τα σταθερότυπά τους και κατ' επέκταση την επάρκεια ή τις ελλείψεις που μπορεί να υπάρχουν.
- άξονες και κομβικά σημεία που έχουν αναπτυχθεί τοπικά κέντρα εξυπηρέτησεων
- διαδρομές που διέρχονται από αξιόλογα μνημεία, παραδοσιακά κτίσματα ή κεντρικές λειτουργίες (π.χ. σχολεία, περιοχές εμπορίου κ.λ.π.) και οι οποίες μπορούν να αποδοθούν στους πεζούς. (ΑΠΘ,2000: 60-63)

3.4.2. Η αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης

Η παρουσία και η κατανομή των χρήσεων γης στα επί μέρους τμήματα της πόλης αποτελούν το κυρίαρχο στοιχείο για την οργάνωση και λειτουργία της, καθώς προσδιορίζουν τον χαρακτήρα κάθε πολεοδομικής ενότητας. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η κατανομή των κεντρικών λειτουργιών, καθώς η παρουσία τους αποτελεί πάντοτε σημαντικό πόλο ανάπτυξης.

Το κεντρικό χαρακτηριστικό που προέκυψε από την παραπάνω αναφορά στην κατανομή των χρήσεων στην πόλη των Σερρών είναι η μη ισομερής κατανομή των λειτουργιών σε όλη την έκταση της πόλης. Αυτό είναι αποτέλεσμα της πολεοδομικής οργάνωσης που προανέφερα και οδηγεί στο σαφή διαχωρισμό της κεντρικής εμπορικής περιοχής και των περιοχών κατοικίας. (Γραφείο Δοξιάδη, 1971:10-15)

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Γεωφυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
 Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου



Χάρτης 4: Ρυμοτομικό Σχέδιο Σερρών

3.4.3. Κατηγοριοποίηση των κεντρικών λειτουργιών

Για την εξαγωγή συμπερασμάτων και την ορθότερη γνώση του αντικειμένου οι πολεοδομικές λειτουργίες αντιμετωπίζονται κατά τον τρόπο που η ΕΣΥΕ έχει ταξινομήσει τους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.

Οι λειτουργίες ομαδοποιούνται για τις ανάγκες της έρευνας και παρουσιάζονται παρακάτω:

- Μεταποιητικές βιοτεχνίες – εργαστήρια (μικρές βιοτεχνικές μονάδες κυρίως ένδυσης καθώς και εργαστήρια κατασκευών ή επισκευών).
- Εμπόριο (περιλαμβάνονται καταστήματα χονδρικού και λιανικού εμπορίου).
- Πολυκαταστήματα και εμπόριο αυτοκινήτων (περιλαμβάνει πολυκαταστήματα πωλήσεως τροφίμων, αυτοκινήτων, ανταλλακτικών κ.α.)
- Ξενοδοχεία
- Αναψυχή (περιλαμβάνονται καταστήματα επιτόπιου σερβιρίσματος φαγητών, γλυκών και ποτών).
- Αποθήκες εμπορευμάτων.
- Μεταφορές (π.χ. μεταφορικές εταιρείες, σταθμοί αυτοκινήτων, ΚΤΕΛ).
- Χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί – επιχειρηματικές δραστηριότητες (περιλαμβάνονται τράπεζες, ασφάλειες, τεχνικά γραφεία, γραφεία νομικών, εκμίσθωση ακινήτων, ερευνητικά κέντρα κ.α.).
- Δημόσια κτίρια [περιλαμβάνονται δημόσιες υπηρεσίες (κρατικές και δημοτικές), κοινωνική ασφάλιση, τράπεζες).
- Εκπαίδευση (περιλαμβάνονται σχολικά κτίρια όλων των βαθμίδων, φροντιστήρια και λοιπές σχολές).
- Υγειονομικές εγκαταστάσεις και ιατρικές υπηρεσίες (π.χ. σταθμοί πρώτων βοηθειών, ιδιωτικά ιατρεία, κτηνιατρεία)
- Κτίρια κοινωνικής μέριμνας (π.χ. κέντρα αποκατάστασης και βοήθειας ατόμων με ειδικές ανάγκες).
- Σύλλογοι – Σωματεία (περιλαμβάνει γραφεία επαγγελματιών, πολιτικών, εργατικών και άλλων οργανώσεων).
- Θρησκευτικά ιδρύματα και οργανώσεις (περιλαμβάνει ναούς, βοηθητικά κτίσματα, γραφεία θρησκευτικών οργανώσεων κ.α.).
- Πολιτιστικές λειτουργίες (περιλαμβάνει κινηματογράφους, θέατρα, πολιτιστικά κέντρα, βιβλιοθήκες, μουσεία, εκθέσεις ζωγραφικής κ.α.).

- Προσωπικές υπηρεσίες – εξυπηρετήσεις (π.χ. πλυντήρια, κομμωτήρια, κουρεία, ραφεία, φωτογραφεία, υδραυλικοί, ηλεκτρολόγοι κ.α.).
- Κατ' εξαίρεση αναφέρονται και οι χώροι χωρίς χρήση που αφορούν κενά καταστήματα ή αποθηκευτικούς χώρους και οι οποίοι ανά πάσα στιγμή μπορούν να χρησιμοποιηθούν για στέγαση οποιασδήποτε κεντρικής λειτουργίας.

3.5. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΠΙΟΥ-ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

3.5.1. Προσέγγιση

Στη μελέτη αυτή γίνεται μια προσπάθεια συνολικής αντιμετώπισης του αστικού τοπίου:

1. Στα πλαίσια του ευρύτερου φυσικού περιβάλλοντος.
2. Στα όρια της πόλης συσχετισμένα με το άμεσο περιβάλλον τους.

Η προσέγγιση που ακολουθείται είναι μια κοινωνικό-οικολογικής και αντιληπτικής κατεύθυνσης ανάλυση του τοπίου, με συνθετικό χαρακτήρα. Γίνεται με πρόθεση τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών της τοποθεσίας συνολικά, του δυναμικού και της ικανοχωρητικότητας της για μια νέα διαμόρφωση και πρόταση ανασύνταξης, οργάνωσης του ελεύθερου χώρου της πόλης που θα φιλοξενεί συγκεκριμένες δραστηριότητες και θα εξυπηρετεί πολιτιστικές και φυσικές ανάγκες των κατοίκων της. Επιδιώκεται έτσι ένα νέο τοπίο, του οποίου οι αρχές οργάνωσης να προκύπτουν από συνειδητούς συσχετισμούς ανάμεσα σε προϋπάρχοντα και επιθυμητά, με φανερές τις σχεδιαστικές προθέσεις στον χώρο.(ΥΠΕΧΩΔΕ,1987: 55-76)

3.5.2. Αστικοί υπαίθριοι χώροι

Οι αστικοί χώροι είναι ελάχιστοι στην πόλη των Σερρών. Από τα υπάρχοντα δεδομένα προκύπτουν τα παρακάτω δεδομένα:

- 0,5% πάρκα και ελεύθεροι χώροι το 1971 και 0,5% το 1969 με την επισήμανση από τότε της αναγκαιότητας να αυξηθούν από 2,4 Ha το 2000.
- Οι αστικοί χώροι αποτελούν το 1% της συνολικής έκτασης της πόλης και αντιστοιχούν σε 2 τ.μ. ανά κάτοικο (1988).

Τα ποσοστά αυτά είναι κατά πολύ χαμηλότερα του ελάχιστου αποδεκτού μέσου όρου, περίπου 10 τ.μ. ανά κάτοικο αστικά για ανάλογες πόλεις, και άλλα 10 τ.μ. περιαστικά. Η δυνατότητα περιαστικών διαμορφώσεων που στην πόλη των Σερρών υπάρχει, δεν υπερκαλύπτει την σοβαρή έλλειψη αστικών υπαίθριων χώρων.

Οι υπαίθριοι χώροι είναι άνισα κατανεμημένοι, με παντελή έλλειψη στο δυτικό τμήμα της πόλης. Πουθενά δεν υπάρχει η αίσθηση κάποιας ενότητας, ούτε και εκεί, όπου μικρό τμήμα παίζει το ρόλο του πάρκου της πόλης, απομονωμένο πάντως από άλλους ελεύθερους χώρους του κέντρου. Τα διαμορφωμένα τμήματα του ρέματος Αγίων Αναργύρων ΒΑ δεν μπορούν να υποκαταστήσουν το ρόλο του αστικού υπαίθριου χώρου, ενώ βέβαια ο χειμάρρος πρέπει να διαμορφωθεί συνολικά και ιδιαίτερα στην προοπτική μελλοντικής επέκτασης της πόλης ανατολικά οπότε και θα αυξήσει το ποσοστό των αστικών υπαίθριων χώρων. Ακόμα και τότε όμως δεν θα υποκαταστήσει την έλλειψη του κέντρου και δυτικά.

Έτσι με ιδιαίτερη έμφαση οφείλουν να εξευρεθούν χώροι, να δημιουργηθούν διαδρομές πεζών, να ανασυνταχθούν μικροσπαταλημένες νησίδες, κόμβοι ακάλυπτοι και τέλος να αποδεσμευτούν κατά το δυνατό χώροι και να διαμορφωθούν σε πραγματικές συνέχειες, που φαίνεται να υπήρχαν και προοδευτικά καταργήθηκαν, για την περιοχή του κέντρου και δυτικά. Επίσης ο χώρος του στρατοπέδου, που κάποτε θα αποδοθεί στην πόλη σίγουρα θα αυξήσει τους διαμορφωμένους αστικούς χώρους και θα διευρύνει τον ελεύθερο χώρο της πόλης, θα παίζει όμως πάντα τον ίδιο ρόλο, όπως και η διαμόρφωση του χειμάρρου, σε ένα μετατοπισμένο μελλοντικά κέντρο.

Την πραγματική έλλειψη αστικών υπαίθριων χώρων εν μέρει υποκαθιστά και ως ένα σημείο ανακουφίζει η αίσθηση της προοπτικής του ευρύτερου φυσικού χώρου. Η οικολογία και η αντίληψη του τοπίου βοηθάει, ώστε παρά τα σοβαρά προβλήματα η πόλη δεν ασφυκτιά όπως ίσως άλλες πόλεις με το αντίστοιχο χαμηλό ποσοστό ελεύθερων χώρων. Η ιδιαιτερότητα του αστικού τοπίου της επιτρέπει και επιβάλλει τον χειρισμό και την ανασύνταξη του ελεύθερου χώρου σε σχέση με το πολιτισμικό τοπίο της πόλης. (Καλογήρου και Γερολύμπου και Καυκούλα, 1985:398-409)

3.5.3. Πρόταση ανασύνταξης των ελεύθερων χώρων

Το τοπίο της πόλης εν δυνάμει μόνο διατηρεί τα χαρακτηριστικά του. Έχει σοβαρή ανάγκη αναβάθμισης, αποκατάστασης και διαμόρφωσης. Η ανασύνταξη του ελεύθερου χώρου της πόλης θα μπορούσε να αναδείξει την κρυμμένη του διάσταση. Γενικές αρχές προς την κατεύθυνση αυτή είναι οι παρακάτω:

- Η αντιμετώπιση των ελεύθερων χώρων με μια κεντρική συνθετική ιδέα, στηριγμένη στη φυσιογνωμία και την ιδιαιτερότητα του τόπου.
- Η μη αποσπασματική επίλυση τμημάτων αλλά ενότητων αστικών χώρων.

- Οι διαμορφώσεις των ρεμάτων ως φανερές κατά το δυνατό συνέχειες και αλληλοδιεισδύσεις με το ευρύτερο περιβάλλον.
- Η αποκρυπτογράφηση παλιών ρεμάτων και η επανασύνδεση τους με ανοίγματα του αστικού ιστού στη λογική των πεζοδιαδρόμων και πεζοτόπων.
- Η πλεγματική δομή των ελεύθερων χώρων.
- Η άρθρωση τους σε ισχυρές για τον χώρο κατευθύνσεις φυσικές, ιστορικές και πολιτισμικές.
- Η αναγνωσιμότητα της δομής του τοπίου μέσω της κατάλληλης εγγραφής του δικτύου πεζοδρόμων και νέων διαμορφώσεων.
- Οικολογική αποκατάσταση και προστασία προς απόλαυση του τοπίου των ορίων Β.
- Τονισμός των φυγοκεντρικών προοπτικών Ν και ΝΔ και απεγκλωβισμός της πόλης από την περιφερειακή της οριοθέτηση προς την πεδιάδα.
- Διαμόρφωση των δύο εισόδων στην πόλη από Θεσσαλονίκη και Δράμα, στα πραγματικά τους όρια, επί των ρεμάτων αντίστοιχα και προσημαίνουσες διαμορφώσεις.
- Διαμόρφωση της τρίτης εισόδου από και προς τον κάμπο.
- Άρθρωση σε αυτή παράπλευρων υπαίθριων χώρων όπως το Κεντρικό πάρκο, των Δικαστηρίων και της Νομαρχίας.
- Σύνδεση με τον πυρήνα κεντρικών ελεύθερων χώρων και προσάρτηση κατάλληλα χώρων και συνεχειών, παλιού ρέματος Παπαπαύλου, Πλατείας ΙΚΑ, ιστορική διαδρομή στην παλαιά πόλη, προοπτικές προς Ακρόπολη και Κουλά.
- Αποκατάσταση συνέχειας και οικολογικής ταυτότητας στο αποσπασματικά έως σήμερα και τμηματικά διαμορφωμένο ρέμα Αγίων Αναργύρων.
- Στην επέκταση της πόλης ανατολικά αφομοίωση των δύο χειμάρρων με ειδικές και ευρύτερες διαμορφώσεις περιλαμβάνοντας σε αυτές και τμήμα της ζώνης οπωρώνα.
- Στην ίδια περιοχή, τονισμός χαράξεων που συνδιαλέγονται με τον φυσικό και πολιτισμικό ομοιότυπο. (Καυκούλα και Παπαμίχος, και Χαστάογλου, 1990:105-112)

3.6. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ – ΥΧΟΠ (1984)

3.6.1. Ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου

Ο κύριος και βασικός σκοπός της οικιστικής πολιτικής είναι η κάλυψη όλων των αναγκών του πληθυσμού, καταπολεμώντας τις ανισότητες με την εξασφάλιση, στον επαρχιακό-αγροτικό χώρο, υπηρεσιών ίσης ποιότητας με εκείνες των αστικών κέντρων

και περιοχών. Για το λόγο αυτό η πολιτική οικιστικής ανάπτυξης υιοθετεί την αρχή της πολυκεντρικής δομής σε κάθε επίπεδο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, καθώς και το γεγονός ότι το κύριο χαρακτηριστικό του οικιστικού δικτύου αποτελεί η έλλειψη οικιστικών κέντρων (μεγέθους 2000-15000 κατοίκων και αντίστοιχων λειτουργιών) που να εξυπηρετούν την αγροτική ενδοχώρα τους. Το 5ετές πρόγραμμα κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης 1983-1987 αναφέρει ως κλειδί για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του οικιστικού ιστού της χώρας, την ανάγκη ενίσχυσης των μεσαίων και μικρών οικισμών (κωμοπόλεων και χωριών) που θα αναλάβουν έναν ενδιάμεσο λειτουργικό ρόλο μεταξύ των αστικών κέντρων και της αγροτικής ενδοχώρας. Στο πλαίσιο αυτό το ΥΠΕΧΩΔΕ προτείνει πέντε κατηγορίες ή επίπεδα οικισμών:

- 1^ο επίπεδο: Κέντρα περιφερειακής ακτινοβολίας
- 2^ο επίπεδο: Κέντρα συγκέντρωσης ορισμένων εξυπηρετήσεων ανώτερης βαθμίδας κατά τομέα κοινωνικής υποδομής (π.χ. νοσοκομεία, ανώτερες σχολές κ.λ.π.)
- 3^ο επίπεδο: Κέντρα όπου περιλαμβάνονται όλες οι βαθμίδες κοινωνικής υποδομής (εκτός ορισμένων βαθμίδων διοίκησης)
- 4^ο επίπεδο: Κέντρα όπου περιλαμβάνονται δευτεροβάθμιες κοινωνικές εξυπηρετήσεις (π.χ. γυμνάσια, λύκεια, αθλητικά κέντρα κ.λ.π.)
- 5^ο επίπεδο: όλοι οι υπόλοιποι οικισμοί με τις βασικές εξυπηρετήσεις (π.χ. δημοτικά σχολεία, γήπεδα, τοπικά πολιτιστικά κέντρα κ.λ.π.).

Σύμφωνα με την παραπάνω κατηγοριοποίηση, για το Νομό Σερρών προτείνεται από το Υπουργείο η ακόλουθη οικιστική διάρθρωση (βλ. Χάρτη Χ.Α.1):

- Οικισμός 2^ο επιπέδου: 1 (Σέρρες)
- Οικισμοί 3^ο επιπέδου: 6
- Οικισμοί 4^ο επιπέδου: 32
- Οικισμοί 5^ο επιπέδου: 158

Οι Σέρρες σε διανομαρχιακό επίπεδο καλύπτονται για εξυπηρετήσεις πρώτου επιπέδου από την Καβάλα και κυρίως από τη Θεσσαλονίκη. Λόγω απόστασης το νοτιοανατολικό τμήμα του Νομού εξυπηρετείται μερικώς σε υπηρεσίες 3^ο επιπέδου από τη Δράμα. Στον πίνακα 2 παρουσιάζεται το πλήθος των οικισμών του Νομού Σερρών ανά οικιστική ενότητα, ενώ στον διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η εξέλιξη πληθυσμού του δήμου Σερρών κατά την περίοδο 1920-1991. (Νομαρχία Σερρών, 1984: 60-63)

Πίνακας 2: Πλήθος οικισμών κατά ενότητα επίπεδο

α/α	ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1° επίπεδο	2° επίπεδο	3° επίπεδο	4° επίπεδο	5° επίπεδο	ΣΥΝΟΛΟ
1	ΣΕΡΡΕΣ		1			12	13
2	ΜΗΤΡΟΥΣΙΟ				3	5	8
3	ΣΚΟΥΤΑΡΙ				2	7	9
4	Ν. ΣΚΟΠΟΣ				3	8	11
5	ΑΓ. ΠΝΕΥΜΑ				2	6	8
6	ΣΙΔΗΡΟΚΑΣΤΡΟ			1	2	16	19
7	ΗΡΑΚΛΕΙΑ			1	2	9	12
8	ΒΥΡΩΝΕΙΑ				2	7	9
9	ΚΑΡΠΕΡΗ				2	5	7
10	ΡΟΔΟΠΟΛΗ			1	2	14	17
11	ΣΤΡΥΜΟΝΙΚΟ				2	13	15
12	ΝΙΓΡΙΤΑ			1	2	4	7
13	ΣΙΤΟΧΩΡΙ				1	9	10
14	ΜΑΥΡΟΘΑΛΑΣΣΑ				1	9	10
15	Ν. ΖΙΧΝΗ			1	2	11	14
16	ΑΛΙΣΤΡΑΤΗ				2	15	17
17	ΡΟΔΟΛΙΒΟΣ			1	2	8	11
ΣΥΝΟΛΟ			1	6	32	158	197

Πηγή: ΥΧΟΠ, 1984

Διάγραμμα 1: Μεταβολή πληθυσμού στο χρονικό διάστημα 1920-1991



Πηγή: www.serres.gr

3.6.2. Χωροταξικά δεδομένα και εξαρτήσεις

Η παραπάνω πρόταση είναι τμήμα της ευρύτερης πρότασης μελέτης που στοχεύει στον ορθολογικό σχεδιασμό του Νομού Σερρών.

Ο Νομός Σερρών αποτελείται από τους ακόλουθους οικισμούς:

Σέρρες (2^ο επιπέδου)

Κάτω Μετόχι (5^ο επιπέδου)

Κρίνος (5^ο επιπέδου)

Οινούσα (5^ο επιπέδου)

Ελαιώνας (5^ο επιπέδου)

Επτάμυλοι (5^ο επιπέδου)

Χιονοχώρι (5^ο επιπέδου)

Ξηρότοπος (5^ο επιπέδου)

Άγιος Ιωάννης (5^ο επιπέδου)

Οι παραπάνω οικισμοί βρίσκονται σε εξάρτηση 4^ο επιπέδου με τις Σέρρες, πλην των οικισμών Οινούσας και Χιονοχωρίου που βρίσκονται σε εξάρτηση 4^ο επιπέδου με το Ν. Σούλι, οικισμό της οικιστικής ενότητας Αγίου Πνεύματος.

Η κύρια απασχόληση της οικιστικής ενότητας Σερρών είναι το εμπόριο, η βιομηχανία, η πρότυπη κτηνοτροφία στα ορεινά βοσκοτόπια και λίγες προβληματικές καλλιέργειες. Στη μελέτη προβλέπεται διαχρονικά η αύξηση των απασχολούμενων στους τομείς βιομηχανίας-βιοτεχνίας και των κατασκευών, ως αποτέλεσμα μικρής τάσης αστυφιλίας και επαναπατρισμού καθώς και η αύξηση των μονάδων μεταποίησης στην ΒΙ.ΠΕ. που αυθαίρετα έχει δημιουργηθεί πάνω στους βασικούς άξονες πρόσβασης στην πόλη των Σερρών.

Η οικιστική ενότητα Αγίου Πνεύματος, που αποτελεί δορυφόρο των Σερρών για εξυπηρετήσεις 2^ο και 3^ο επιπέδου εμφανίζει ένταση δραστηριοτήτων στον πρωτογενή τομέα. Καθώς οι οικονομικοί πόροι των κατοίκων παραδοσιακά προέρχονται από αυτόν. Σημειώνεται ότι η οικιστική ενότητα Αγίου Πνεύματος μαζί με τις οικιστικές ενότητες Σερρών, Μητροσίου, Σκουτάρεως, και Ν. Σκοπού αποτελούν στην ουσία ομάδες οικισμών οι οποίες ανήκουν παραδοσιακά στην επαρχία Σερρών. Βάσει όμως των κινήτρων που προσφέρει ο Ν. 1416/84 για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, προτείνεται από το ΥΧΟΠ η δημιουργία ενός συστήματος συνδέσμων Δήμων-Κοινοτήτων, που έχει πάρει το όνομα «ανοικτές πόλεις». (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 89-100)

Πίνακας 3: Εκτίμηση μεγέθους και διάρθρωσης της απασχόλησης στο Δήμο Σερρών

Τομέας παραγωγής	1969		1975		1980		1990		2000	
	Απασχόληση		Απασχόληση		Απασχόληση		Απασχόληση		Απασχόληση	
Πρωτογενής	1780	12%	1510	10%	1250	8%	980	6%	720	4%
Δευτερογενής	6220	42%	6490	43%	6860	44%	7340	45%	8230	46%
Τριτογενής	6800	46%	7100	47%	7490	48%	7980	49%	8950	50%
Σύνολο απασχολούμενων	14800	100%	15100	100%	15600	100%	16300	100%	17900	100%

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

%επί πληθυσμού Δήμου Σερρών	36%	35,5%	35%	33%	32%
--------------------------------	-----	-------	-----	-----	-----

Πηγή: Δοξιάδης, 1971

Πίνακας 4.: Συγκριτικός πίνακας υπάρχουσων και απαιτούμενων συνολικών επιφανειών
χρήσεων εδάφους στα διάφορα έτη-στόχους

ΕΤΟΣ- ΣΤΟΧΟΣ	1969	1972	1975	1980	1990	2000
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	41100		42500	44700	49400	56000
ΧΡΗΣΕΙΣ	Υπάρχουσες	Απαιτούμενες				
Κατοικία	295,00	343,00	354,00	372,00	411,00	466,00
Εμπόριο	21,40	20,20	21,55	23,15	25,85	30,15
Διοίκηση	2,15	1,98	2,05	2,14	2,30	2,60
Εκπαιδευτικά κτίρια	7,76	19,90	22,10	25,50	30,90	36,60
Χώροι πρασίνου και πλατείες	2,40	36,96	38,25	40,23	44,46	50,40
Αθλητικοί χώροι	7,25	15,20	17,00	18,80	20,60	22,40
Νοσοκομεία	1,00	1,00	2,44	3,40	4,72	5,86
Τοπικά ιατρεία	-	0,16	0,16	0,16	2,00	2,40
Κοινοφελή ιδρύματα	2,90	2,90	-	-	-	-
Νεκροταφεία	2,45	1,49	1,49	2,79	5,59	8,73
Βιομηχανίες	5,10	11,10	13,40	15,00	18,40	27,00
Βιοτεχνίες	2,60	12,20	12,30	12,70	13,00	13,40
Σιδηροδρομικός Σταθμός	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
Ειδικές λειτουργίες	72,00	72,00	72,00	72,00	75,00	80,00
Κύριο οδικό δίκτυο	68,60	90,42	93,50	98,34	108,68	123,20

Πηγή: Δοξιάδης, 1971

3.6.3. Εντοπισμός Προβλημάτων

Τα κυριότερα προβλήματα της πόλης των Σερρών προκύπτουν από την κατανομή των χρήσεων γης και των δημόσιων και κοινοφελών λειτουργιών, την ποιοτική και ποσοτική επάρκεια των χώρων των διαφόρων δικτύων και έργων υποδομής της πόλης, τις συνθήκες στέγασης των κατοίκων κ.λ.π. Επιπλέον σημειώνεται η ύπαρξη μιας άλλης σειράς προβλημάτων οικονομικής, τεχνικής, κοινωνικής και νομικής/διοικητικής φύσεως. Συνοπτικά παραθέτονται τα κυριότερα από αυτά:

1. Μόνο τμήματα του ισχύοντος σχεδίου πόλεως Σερρών έχουν εφαρμοσθεί, κυρίως στις κεντρικές περιοχές, όπου έχει παρατηρηθεί οικονομική δραστηριότητα.
2. Η μη ορθολογική διάρθρωση των χρήσεων γης οφείλεται είτε στην συνύπαρξη ασυμβίβαστων λειτουργιών, είτε στην κακή κατανομή τους. Χαρακτηριστικά

- αναφέρεται η συγκέντρωση διαφόρων μικρών βιοτεχνιών στο εμπορικό κέντρο, η διασπορά διαφόρων δημοσίων λειτουργιών (κυρίως σε ενοικιαζόμενα κτίρια) και τα ακατάλληλα από άποψη εγκαταστάσεων, μεγέθους και θέσεων σχολικά κτίρια (συνήθως ενοικιαζόμενα).
3. Έλλειψη οργανωμένων χώρων πρασίνου και αθλοπαιδιών εντός διαφόρων περιοχών κατοικίας. Εξαίρεση αποτελεί η πλατεία Ελευθερίας.
 4. Το Δημαρχείο στερείται ευπρόσωπου σύγχρονου κτιρίου και το οίκημα στο οποίο στεγάζεται πρέπει να αντικατασταθεί.
 5. Οι διάφορες στρατιωτικές εγκαταστάσεις στην περίμετρο της πόλης αποτελούν εμπόδια στην φυσική της ανάπτυξη. Οι εγκαταστάσεις του Στρατοπέδου Πυροβολικού έχουν ήδη υπερκερασθεί από τις περιοχές κατοικίας με αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλήματος τόσο στη λειτουργία του στρατοπέδου όσο και στη λειτουργία της πόλης.
 6. Η οργάνωση του οδικού δικτύου σε σχέση με την εξυπηρέτηση των διαφόρων λειτουργιών της πόλης και των κινούμενων οχημάτων προς άλλα κέντρα του Νομού, τη Δράμα και τη Θεσσαλονίκη διαμέσου των Σερρών, δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σύγχρονης πολεοδομίας.
 7. Έλλειψη σύγχρονου δικτύου ύδρευσης.
 8. Πρόβλημα στέγασης συνιστά το γεγονός ότι περισσότερα από το 50% των νοικοκυριών κατοικούν σε παλιά κτίρια τα οποία χρήζουν αποκατάστασης. Σε ιδιαίτερα κακή κατάσταση βρίσκονται και οι διάφοροι συνοικισμοί προσφύγων που δημιουργήθηκαν την περίοδο 1923-1932.



Πίνακας 5: Διαγραμματική παρουσίαση των προτεινόμενων παρεμβάσεων των επί μέρους χωροταξικών μελετών

Αντικείμενα και Διάρθρωση Μελετών	Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης ΥΧΟΠ (1984)
Στόχοι	
Δημογραφικός	+
Οικονομικός	+
Κοινωνικός	+
Περιβαλλοντικός	+
Στήριξη τοπικού ανθρώπινου δυναμικού	
Χωροταξική ανασυγκρότηση	
Δομή παραγωγικού συστήματος	+
Αγροτικές δραστηριότητες	

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

Γεωργία	
Κτηνοτροφία	+
Δασοπονία	+
Αλιεία	+
Μη αγροτικές δραστηριότητες	+
Μεταποίηση	
Εξόρυξη	+
Τουρισμός	+
Αναψυχή	
Κύκλωμα οικοδομής	+
Ειδικές ζώνες κινήτρων Ν.1262/82	+
Τεχνική υποδομή	+
Οδικό δίκτυο	
Σιδηροδρομικό δίκτυο	+
Θαλάσσιες συγκοινωνίες-μεταφορές	+
Αεροπορικές συγκοινωνίες-μεταφορές	+
Δίκτυο αποχέτευσης-όμβριων	+
Οικιστική δομή	+
Ιεράρχηση οικιστικού δικτύου	
Νέες οικιστικές ενότητες	+
Αναβάθμιση οικισμών	
Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δήμου Σερρών	
Προώθηση σχεδίων "ανοικτές πόλεις"	+
Περιβάλλον-Πολιτιστική κληρονομιά	+
Ζώνες προστασίας περιβάλλοντος	
Μείωση των επιπτώσεων της αστικής ανάπτυξης στο φυσικό περιβάλλον	
Ειδικές ρυθμίσεις – προστασία περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών	+
Πλαίσιο τοπικής περιβαλλοντικής πολιτικής	
Αειφόρος ανάπτυξη	+
Ανάπλαση ιστορικού κέντρου Σερρών	
Πολιτιστική αναβάθμιση	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

3.7. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΣ ΣΕΡΡΩΝ

Πρόταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου των Σερρών αποτελεί η δημιουργία ενός γραμμικού πολεοδομικού σκελετού, ο οποίος θα επιτρέψει την εξέλιξη της πόλης κατά στάδια, εξαρτώμενη κάθε φορά από την αύξηση του πληθυσμού και τη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη.

Η σωστή κατανομή του πληθυσμού πρέπει να γίνει λαμβάνοντας υπ' όψη την επέκταση του υπάρχοντος κέντρου με τη δημιουργία υποκέντρων, με τέτοιο τρόπο ώστε να διαμοιράζονται και να εξισορροπούνται οι πιέσεις της κυκλοφορίας σε όλη την έκταση της μελλοντικής πόλης.

Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί μια ιεράρχηση των διαφόρων λειτουργιών που συνθέτουν την υφή της πόλης. Κάθε χαρακτηριστική περιοχή κατοικίας θα πρέπει να περιλαμβάνει τις απαραίτητες λειτουργίες εξυπηρέτησης της, που θα είναι ιεραρχημένες ανάλογα με τη θέση της αλλά και τη σημασία της περιοχής ή ζώνης σε σχέση με το σύνολο της πόλης.

Λαμβάνοντας υπ' όψη τα παραπάνω, οι βασικές αποφάσεις του σχεδίου είναι οι ακόλουθες (βλ. χάρτη Π.Α.13):

1. Επέκταση της πόλης κυρίως προς νότο και ανατολή και περιορισμένα προς βορρά. Η απόφαση αυτή δικαιολογείται λόγω α) της ανάπτυξης της υπάρχουσας οδού προς Δράμα και της απόφασης για την κατασκευή νέας οδού, β) της ύπαρξης ορεινών όγκων προς βορρά που επιτρέπουν περιορισμένη μόνο ανάπτυξη, γ) της ύπαρξης διαφόρων εκτός σχεδίου συνοικισμών προς τα νότια της πόλης από το σιδηροδρομικό σταθμό και δ) των κατάλληλων εδαφικών, κλιματικών και οικιστικών συνθηκών στα ανατολικά της πόλης σε σύγκριση με τα δυτικά. Η σιδηροδρομική γραμμή στα νότια της πόλης αποτελεί τροχοπέδη στην πέρα από αυτήν οικιστική ανάπτυξη, καθώς είναι το όριο μεταξύ πόλης και κάμπου.
2. Πραγματοποίηση νέας περιφερειακής λεωφόρου της πόλης προς νότο:Θεσσαλονίκης- Σερρών - Δράμας.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 110-120)

3.7.1. Κατανομή χρήσεων γης

α) Κατοικία

Στην εντός του εγκεκριμένου Σχεδίου περιοχή διατηρούνται οι υφιστάμενες περιοχές κατοικίας με τους ισχύοντες όρους δόμησης. Μικρές τροποποιήσεις προτείνονται στα όρια του εγκεκριμένου Σχεδίου.

Προτείνεται η επέκταση του Σχεδίου Πόλεως σε όλους τους εκτός πόλεως συνοικισμούς ώστε να ανακοπεί η μοιραία δημιουργούμενη οικοδομική αταξία. Στις περιοχές μελλοντικής ανάπτυξης της πόλης, οι οποίες αναφέρθηκαν προηγούμενα (κυρίως νότια και ανατολικά και περιορισμένα προς βορρά), θεωρούνται κατάλληλες για ανάπτυξη όλες οι εκτάσεις, πλην όλου του λόφου της Ακροπόλεως μέχρι τις παρυφές των συνοικισμών Ακροπόλεως και Αγίου Παντελεήμονος, λόγω αυξημένης κλίσης εδάφους (άνω του 45%).

Τα στρατόπεδα Πυροβολικού, Μηχανικού και Εμμανουήλ Παπά προβλέπονται να μεταφερθούν εκτός πόλεως και οι χώροι που καταλαμβάνουν να χρησιμοποιηθούν για κατοικία. Η οργάνωση των περιοχών κατοικίας των νέων επεκτάσεων θα

πραγματοποιηθεί σε αυτοτελείς τομείς κατοικίας, καθοριζόμενους από τις αρτηρίες του κύριου οδικού δικτύου, οι οποίοι θα υποδιαιρούνται σε μικρότερες κοινότητες που θα περιλαμβάνουν, εκτός από τα βασικά κέντρα, όλες τις απαραίτητες λειτουργίες. Επίσης πολύ βασική πρόταση αποτελεί η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων που θα διασχίζει τις νέες περιοχές κατοικίας.

β) Κεντρικές λειτουργίες

Προβλέπεται εντονότερη συγκέντρωση των διοικητικών λειτουργιών στην περιοχή του Διοικητηρίου (Νομαρχίας) και των Δικαστηρίων, ενώ οι εμπορικές λειτουργίες θα επεκταθούν γραμμικώς επί των οδών Ελ. Βενιζέλου προς τα δυτικά και Βασ. Κωνσταντίνου προς τα ανατολικά, με μελλοντική πρόταση ανάπτυξης των εμπορικών λειτουργιών επί της σημερινής οδού προς Δράμα (οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου).

γ) Τουρισμός – Αναψυχή

Ενθαρρύνεται η ανάπτυξη εγκαταστάσεων τουρισμού και αναψυχής στην περιοχή δίπλα στις όχθες του χειμάρρου Αγίων Αναργύρων και μέχρι τη θέση «Κιόσκια». Η κατασκευή νέου κολυμβητηρίου στη θέση «Μπεή Μπαξέ» χαρακτηρίζει την περιοχή. Συνίσταται επίσης η συντήρηση του τεμένους του Αχμέτ Πασά και η γύρω από αυτό περιοχή (δημόσια ιδιοκτησία) να διαμορφωθεί ως οργανωμένο πάρκο.

δ) Βιοτεχνία – Βιομηχανία

Μεγάλο μέρος των βιοτεχνιών και βιομηχανιών των Σερρών βρίσκεται σε διάφορα σημεία των περιοχών κατοικίας. Προτείνεται η μεταφορά τους σε άλλη θέση εκτός των περιοχών κατοικίας, ενώ οι εκτός πόλης υφιστάμενες βιομηχανίες και βιοτεχνίες διατηρούνται, χωρίς όμως να ενθαρρύνεται περαιτέρω ανάπτυξη τέτοιων λειτουργιών εκτός της περιοχής που ορίζει το Ρυθμιστικό Σχέδιο. Όλες οι βιομηχανίες και βιοτεχνίες προβλέπεται να συγκεντρωθούν μακροχρόνια σε μια ζώνη εκτός πόλης ανατολικά του σιδηροδρομικού σταθμού και μεταξύ αυτού και του νέου αυτοκινητοδρόμου, ο οποίος παρακάμπτει την πόλη προς νότο, επωφελούμενες έτσι από τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές. Ακόμα στη ζώνη αυτή πρόκειται να εγκατασταθούν και τα δημοτικά Σφαγεία.

ε) Ζώνη Δημοσίων και κοινωφελών ιδρυμάτων

Καταλληλότερη περιοχή για την εγκατάσταση των διαφόρων δημοσίων και κοινωφελών ιδρυμάτων της πόλης των Σερρών κρίνεται το ανατολικό τμήμα της πόλης, όπου βρίσκεται το στρατόπεδο Εμμανουήλ Παπά, το οποίο προτείνεται μελλοντικά να

μεταφερθεί σε άλλη θέση. Στη ζώνη αυτή προτείνεται η ανέγερση του νέου Νοσοκομείου, του νέου Γηροκομείου, της σχολής κωφαλάλων, τεχνικών σχολών κ.α.

στ) Οδικό δίκτυο

Προτείνονται τέσσερις βασικές λειτουργίες οδών: λεωφόροι, αρτηρίες, συλλεκτήριοι και τοπικές οδοί. Υψηλά πρότυπα θα εφαρμοστούν εκτός της σημερινής πόλης, ενώ ελάχιστα πρότυπα θα ακολουθηθούν αναγκαστικά εντός της πόλης, διότι αυτό το μέτρο κρίνεται οικονομικά ασύμφορο λόγω υψηλού κόστους απαλλοτριώσεων.

Το προτεινόμενο οδικό δίκτυο λεωφόρων αρτηριών και συλλεκτηρίων έχει συνολικό μήκος 65,9 km και καταλαμβάνει επιφάνεια 127,4 Ha. Από αυτά οι λεωφόροι και οι αρτηρίες καταλαμβάνουν επιφάνεια 88,5 Ha και έχουν μήκος 39,1 km, ενώ οι αντίστοιχες τιμές για τις συλλεκτηρίους οδούς είναι 39,1 Ha και 26,8 km. Ο βασικός οδικός σκελετός αποτελείται από τέσσερις άξονες ανατολής και δύσης, οι οποίοι βρίσκονται σε ίση περίπου απόσταση μεταξύ τους, και επτά άξονες βορρά-νότου.

ζ) Δίκτυο υποδομής

1) Δίκτυο ύδρευσης

Απαραίτητος κρίνεται ο διαχωρισμός της όλης περιοχής του Ρυθμιστικού Σχεδίου της πόλης σε υψηλή και χαμηλή περιοχή, με όριο διαχωρισμού π.χ. την καμπύλη των +50μ., και η προσπάθεια τροφοδότησης της υψηλής περιοχής με χρήση των υψηλότερων πηγών ύδατος και αντίστοιχα κατασκευή δεξαμενών αποθήκευσης ύδατος στα βόρεια υψώματα της πόλης. Σε μια προσπάθεια μελέτης του ολοκληρωμένου δικτύου ύδρευσης θα καταβληθεί προσπάθεια ένταξης του υφιστάμενου κατά περιοχή δικτύου στο νέο δίκτυο.

2) Δίκτυο όμβριων – ακαθάρτων

Η επιλεγείσα λύση στη διάθεση των λυμάτων της πόλης στις αποστραγγισμένες τάφρους της πεδιάδας των Σερρών καθώς και στην κατασκευή εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού τους. Τα παραπάνω είναι στοιχεία που υπαγορεύουν την κατασκευή χωριστικού συστήματος υπονόμων για τα ακάθαρτα ύδατα και για τα όμβρια, το οποίο θα επιτρέψει την βελτιώσει της υφιστάμενης κατάστασης των υπονόμων της πόλης. Αυτό θα επιτευχθεί με την προοδευτική κατασκευή του νέου δικτύου ακαθάρτων, μικρού μέρους των υφιστάμενων αγωγών εντασσόμενων σε αυτόν, ενώ παράλληλα ορισμένοι από αυτούς υφιστάμενους πλακοσκεπείς οχετούς θα εντάσσονται στο νέο δίκτυο όμβριων.

3) Δίκτυο απορριμμάτων

Ο ήδη χρησιμοποιούμενος χώρος για την απόρριψη των απορριμμάτων παρουσιάζεται κατάλληλος ως προς τη θέση και την έκταση. Θα πρέπει όμως στο μέλλον να προβλεφθεί υγειονομική ταφή τους. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 123-135)

3.7.2. Όροι δόμησης

Στο κέντρο της πόλης όπου χωροθετούνται εκτός από κατοικία, γραφεία και εμπόριο, το μέγιστο ύψος κτιρίων κυμαίνεται, βάσει της πρότασης, μεταξύ 18 και 21μ., ανάλογα με τον τομέα επέμβασης. Στις γειτονικές στο κέντρο περιοχές το μέγιστο ύψος κτιρίων είναι 11,5μ. ή 14,5μ. ανάλογα με τον τομέα, ενώ στην υπόλοιπη περιοχή η αντίστοιχη τιμή είναι πολύ χαμηλότερη της τάξεως των 8,5μ.

Οι προαναφερόμενοι τομείς διαμορφώθηκαν κυρίως βάσει των οδικών αξόνων, ώστε να διευκολύνεται η εφαρμογή του Σχεδίου Πόλης.

Οι συνθήκες βάσει των οποίων οικοδομήθηκαν οι Σέρρες μετά την καταστροφή του 1913 επέβαλαν τον καθορισμό απαράδεκτα μικρών οικοπέδων, όπως είναι τα ισχύοντα στις κεντρικές περιοχές της πόλης (70,90 ή 100 μ²) με αποτέλεσμα όχι μόνο να είναι δυσανάλογα υψηλή η πυκνότητα στις περιοχές αυτές αλλά και να μην είναι πλέον δυνατή η εκμετάλλευσή τους και να παρατηρείται το φαινόμενο της εμφάνισης ολόκληρων οικοδομικών τετραγώνων στο κέντρο της πόλης με εσωτερικά οικόπεδα και ερείπια.

Για το λόγο αυτό έγινε προσπάθεια αύξησης του ελαχίστου τετραγώνου, το οποίο βάσει της πρότασης είναι 200 μ² ή 400 μ² με εξαίρεση κάποιους τομείς των επεκτάσεων, όπου το ελάχιστο οικόπεδο είναι 1000 μ² στις περιοχές κατοικίας, εμπορίου και βιοτεχνίας και 2000 μ² ή 4000 μ² για τις περιοχές προοριζόμενες για τουριστική ανάπτυξη.

Οι υψηλότεροι συντελεστές δόμησης και ποσοστά κάλυψης προτείνονται στο κέντρο της πόλης (με υψηλότερες τιμές: Ποσοστό Κάλυψης=80% και Συντελεστής Εκμετάλλευσης=4,8), ενώ πολύ χαμηλότερες είναι οι αντίστοιχες τιμές στις περιοχές των επεκτάσεων.

Λαμβάνοντας υπ' όψη τα παραπάνω προτείνεται η δημιουργία κινήτρων στους ιδιοκτήτες των τυχόν μικρών οικοπέδων να συνενωθούν και στους επιχειρηματίες να ανοικοδομήσουν μεγάλα συγκροτήματα πολυκατοικιών. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 138-145)

3.7.3. Πυκνότητες κατοικίας

Η κατανομή των επιτρεπόμενων πυκνοτήτων κατοικίας προκύπτει συναρτήσει του ελαχίστου οικοπέδου και του μέγιστου αριθμού κατοικιών που προκύπτουν ανά οικοπέδο από τους όρους δόμησης της εκάστοτε ζώνης κατοικίας.

Βάσει της παραδοχής ότι η έκταση της περιοχής κατοικίας καλύπτει περίπου το 50% της όλης κοινότητας και ότι κατά το 2000 θα αντιστοιχούν 3,5 άτομα ανά οικογένεια, προέκυψαν – σύμφωνα με τους όρους δόμησης – οι πυκνότητες κορεσμού, για τις οποίες συνοπτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:

Στο κέντρο της πόλης καθώς και επί των αξόνων εισόδου της πόλης (Σερρών-Θεσσαλονίκης και Σερρών-Δράμας) η πυκνότητα ορίζεται σε 450-650 κατοίκους/Ha, ενώ στις υπόλοιπες περιοχές του ισχύοντος σχεδίου πόλεως η πυκνότητα κατοικίας κυμαίνεται από 200 έως 450 κατοίκους/Ha, με μια τάση μείωσης προς τις εξωτερικές περιοχές. Στις περιοχές των επεκτάσεων οι πυκνότητες κατοικίας εμφανίζονται πολύ χαμηλότερες (50-100 και 100-200 κατοίκους/Ha), σημειώνοντας την τιμή πυκνότητας 10-50 κατοίκους/Ha στην περιοχή του Αγίου Παντελεήμονα, που αποτελεί το βορειότερο άκρο της πόλης. Βάσει του προβλεπόμενου πληθυσμού για το 2000 (56.000 κάτοικοι η πυκνότητα κατά το ίδιο έτος υπολογίζεται σε 65 κατοίκους/Ha. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 150-162)



Χάρτης 5: Οι συνοικίες της πόλης κατά το ΓΠΣ

3.7.4. Στόχοι της πολεοδομικής επέμβασης του ΓΠΣ

Η λειτουργία των Σερρών ως κέντρου μιας ευρείας περιφέρειας απαιτεί την ανασυγκρότηση της σε μια πολυκεντρική μορφή, αποσυμφορημένη από την άναρχη υπερφόρτιση δραστηριοτήτων που παρουσιάζει σήμερα, πιο ιεραρχημένη και οργανωμένη, και παράλληλα την διευθέτηση του έντονου κυκλοφοριακού προβλήματος. Ως άμεση προτεραιότητα χαρακτηρίζεται η εξασφάλιση και η ανάπτυξη του χώρου του στρατοπέδου Πυροβολικού και η λειτουργία του ως συμπληρωματικού – δίδυμου σε σχέση με το υφιστάμενο παραδοσιακό, με χαρακτήρα κυρίως διοικητικό.

Σημαντικό ρόλο θα παίξει η ενεργοποίηση των κέντρων των πολεοδομικών ενοτήτων της πόλης, σε επίπεδο πλέον μεγαλύτερων ενοτήτων – συνοικιών, και όχι σε επίπεδο γειτονιών, όπως υφίστανται μέχρι σήμερα. Η λογική αυτής της επιλογής είναι σχετική με τα την κλίμακα της πόλης, θεωρώντας ότι θα είναι πιο εφικτή η δημιουργία ουσιαστικών πλέον και υποτυπωδών κέντρων, μέσα σε μεγαλύτερες γεωγραφικά ενότητες. Από αυτήν θα εξυπηρετηθεί μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού, καθώς θα είναι περισσότερα οργανωμένα και θα έχουν μια δυναμική ισχύ. Αυτά τα κέντρα - ενότητες μπορούν να λειτουργήσουν και ως δικλείδες αποσυμφόρησης του κέντρου της πόλης, καθώς δύναται να αποτελέσουν πυρήνες συγκέντρωσης τμήματος του υπερκορεσμένου τομέα του λιανικού εμπορίου στο κέντρο.

Η προσπάθεια αυτή πρέπει να συνοδευτεί από μια σειρά μέτρων και επιλογών που θα απαγορεύσουν τη διασπορά των κεντρικών λειτουργιών (εμπόριο, επιχειρήσεις, γραφεία υπηρεσιών, διοίκηση) κατά μήκος των μεγάλων αξόνων και αρτηριών, φαινόμενο που σήμερα παρατηρείται σε σημαντικό βαθμό.

Η λογική ενός συστήματος πεζοδρόμων που θα διατρέχουν την πόλη και θα συνδέουν το κέντρο με τα σημαντικά περιφερειακά σημεία του οικισμού, όπου θα κινείται και θα έχει προτεραιότητα ο πεζός, προκύπτει εν μέρει από τη μελέτη της ΕΠΑ. Με τον τρόπο αυτό επιχειρείται η αποκατάσταση ενός δικτύου πεζοδρόμων – αξόνων, όπου ο καθένας έχει την ιδιαίτερη φυσιογνωμία του. Έτσι ο πολεοδομικός ιστός της περιοχής αναδιαρθρώνεται με βάση νέους προτεινόμενους άξονες, που προκύπτουν μέσα από την πεζοδρόμηση του κέντρου: τον διοικητικό, τον εμπορικό, τον ψυχαγωγικό και πολιτιστικό και τον μνημειακό που αναβαθμίζουν το πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό δομημένο περιβάλλον.

Παράλληλα, απαιτείται ένα πρόγραμμα λειτουργικής εξυγίανσης του κέντρου, που θα οδηγήσει στην εξυγίανση – αναβίωση ιστορικών κελυφών του. Σε αυτήν την

προσπάθεια θα συνεισφέρει και η ιεράρχηση και οργάνωση της κυκλοφορίας, όπου οι δακτύλιοι που θα δημιουργηθούν δε θα αποτελούν μόνο δακτυλίους κυκλοφορίας, αλλά ταυτόχρονα και «δακτυλίους φυσιογνωμίας».

Ειδικότερα όσον αφορά την κυκλοφοριακή διερεύνηση των εναλλακτικών επιλογών κυκλοφορίας και στάθμευσης, απαιτείται ένα πρόγραμμα, το οποίο πέρα από τα καθαρά τυπικά δεδομένα, περιέχει και λειτουργικό και πολεοδομικό χαρακτήρα. Απαιτείται διάνοιξη κυρίων αρτηριών, δημιουργία δικτύου πεζοδρομήσεων, δημιουργία δακτυλίων, τα οποία θα προκύψουν μετά από εμπειριστατωμένη θεώρηση της πόλης και των οδικών συνδέσεων της με την ευρύτερη περιοχή, και που σε συνδυασμό με την οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών και τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, θα οδηγήσουν στην κυκλοφοριακή εξυγίανση της περιοχής. Παράλληλα, πρέπει να αναβαθμιστούν και τα μέσα αστικών μεταφορών με τη δημιουργία mini-buses, τα οποία θεωρούνται τα πιο πρόσφορα, καθώς λόγω του μικρού συγκριτικά μεγέθους και της ευκινησίας τους, μπορούν εύκολα να ενταχθούν στο κυκλοφοριακό σύστημα που χαρακτηρίζεται από μικρά πλάτη δρόμων.

Γενικότερα, τα ζητήματα της πεζοδρόμησης και του κυκλοφοριακού είναι άμεσα συνδεδεμένα μεταξύ τους και ως τέτοια πρέπει να αντιμετωπιστούν, καθώς επηρεάζουν το θέμα των χρήσεων γης και γενικότερα την οποιαδήποτε προσπάθεια αναβάθμισης του κέντρου και του οικισμού. Οπωσδήποτε αυτοί οι παράγοντες πρέπει να συνδέονται αρμονικά για να μην προκύψουν χωρικές αντιφάσεις. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 170-180)

Όλα τα μέτρα που θα ληφθούν για την κυκλοφορία στην πόλη των Σερρών θα αποσκοπούν οπωσδήποτε και στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας. Ασφαλές οδικό περιβάλλον είναι αυτό που εξασφαλίζει μια αρμονική συνύπαρξη ανάμεσα στους διάφορους χρήστες του δρόμου και όχι αυτό που καταργεί την συνύπαρξη επιτρέποντας την απόλυτη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Έτσι λοιπόν θα πρέπει να εξασφαλιστεί ένας οδικός χώρος ήπιος, συνεχής, συνεκτικός τόσο για τον πεζό όσο και για το αυτοκίνητο.

Ακόμα επισημαίνεται η χρησιμότητα του ηλεκτροφωτισμού για την αναβάθμιση του αστικού τοπίου και του περιβάλλοντος χώρου. Ο ηλεκτροφωτισμός των οδών και των κοινόχρηστων χώρων όπως π.χ. πλατειών, πεζοδρόμων, μνημείων, εκκλησιών κρίνεται απαραίτητος τόσο για την αύξηση του επιπέδου ασφάλειας των πεζών και των οχημάτων κατά τις νυχτερινές ώρες όσο και για την γενικότερη ανάδειξη και προβολή των χώρων αυτών.

Τέλος, λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη για εξυγίανση των δικτύων υποδομής – ύδρευσης, αποχέτευσης, ΔΕΗ, ΟΤΕ κ.λ.π. – και η προστασία του κέντρου από κάθε είδους περιβαλλοντική ρύπανση, που αποτελεί τροχοπέδη στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Η πόλη λειτουργεί συνολικά και οι επεμβάσεις πρέπει να γίνονται σε αυτήν τη λογική. Αυτή η λογική δεν είναι μεταφυσική αλλά ξεκινά από μια συναίνεση όλων των ομάδων που έχουν την πολιτική βούληση να εφαρμόσουν το σχεδιασμό του χώρου τους, για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους. Ο σχεδιασμός του χώρου πρέπει να έχει ελαστικότητα και πλαστικότητα ώστε να είναι σε θέση να ικανοποιήσει και μελλοντικές λειτουργικές ανάγκες που θα προκύψουν από την εξέλιξη της κοινωνίας.

Οι προτάσεις που διατυπώνονται έχουν ως αφετηρία τους κάποιες βασικές αρχές που υιοθετήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα της υπάρχουσας κατάστασης και τις επιταγές του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, και έχουν ως στόχο να δώσουν έναν νέο χαρακτήρα στην πόλη, προστατεύοντας, αναδεικνύοντας και συνθέτοντας όλα εκείνα τα στοιχεία που συμβάλλουν στην επανασυγκρότηση της συλλογικής της αστικής χωρικής ταυτότητας, αναδεικνύοντας τελικά τη φυσιognωμία της. Στην προσπάθεια αυτή συμβάλλουν σημαντικά οι μέθοδοι ανάλυσης στο λειτουργικό επίπεδο που επιλέχθηκαν κατά την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, που προσφέρουν με αρκετή ακρίβεια έναν προσδιορισμό της έννοιας του κέντρου και κεντρικότητας και ίσως μπορούν να συνδυαστούν και με αναλύσεις άλλων στοιχείων – οικονομικών, κοινωνικών κ.λ.π. – έτσι ώστε να προκύψουν συμπεράσματα που έχουν και συγκριτική αξία για την περιοχή επέμβασης – μελέτης, (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 187-198)

3.7.5. Προτάσεις ΓΠΣ

Με βάση τις πολεοδομικές δυνατότητες που εντοπίστηκαν στη φάση της αναγνώρισης έγιναν οι προτάσεις του ΓΠΣ(βλ. χάρτη Π.Α.15).

Καταρχήν προσδιορίστηκε ο πληθυσμός της πόλης των Σερρών για το 1987 σε 59.086 κατοίκους, ενώ για το 1991 σε 62.210 κατοίκους. Προβλέπεται αύξηση της αστικοποίησης για τα επόμενα χρόνια και συγκέντρωση του 25% του συνολικού πληθυσμού στην πόλη των Σερρών, του 55% στις αγροτικές περιοχές και το υπόλοιπο 20% στις ημιαστικές, διατηρούμενη έτσι η ίδια περίπου αναλογία.

Όσον αφορά στην απασχόληση αναμένεται:

- πτώση του αριθμού των ανέργων
- μικρή αύξηση του συνολικού αριθμού των απασχολούμενων
- μείωση κατά 5% του αριθμού των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα
- αύξηση κατά 5% του αριθμού των απασχολούμενων στο δευτερογενή τομέα
- σταθεροποίηση στο 25% του συνόλου των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται η χωρητικότητα και η πυκνότητα ανά πολεοδομική ενότητα (σύνολο 17 πολεοδομικές ενότητες – 6 συνοικίες). Η χωρητικότητα του οικισμού των Σερρών ανέρχεται περίπου σε 63.000 κατοίκους, οι οποίοι απορροφούνται στις νότιες γειτονιές, στις οποίες υπάρχουν μεγάλες κενές εκτάσεις και εμφανίζουν χαμηλές πυκνότητες και στις νέες επεκτάσεις στην ανατολική πλευρά του οικισμού.(ΑΠΘ, 2000: 189-200)

Πίνακας 6: Η χωρητικότητα και η πυκνότητα ανά πολεοδομική ενότητα

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
Ανω Καμενίκια	3566	99
Ιμαρέτ	5277	150
Καλλιθέα (Τσουμπλέκ-Ντερέ)	2761	86
Άγιος Αντώνιος - Ακρόπολη	2186	65
Άγιοι Ανάργυροι (Κατακονόζη)	4851	97
Τριών Ταξιαρχών	3168	180
Κηφισιά – Σιγή	3758	78
Θρακών – Νίκαια	4294	93,65
Καλκάνι	5775	160
Τιμίου Σταυρού	4510	130
Προφήτη Ηλία – Αγ. Σοφία	4246	80
Καλύβια – Ομόνοια	2955	99
Εργατικές κατοικίες	1375	33
Κιουπλιά	4098	129
Σφαγεία	3749	88
40 Μάρτυρες	4098	85
Αλιμπέκιο	1945	85

Πηγή: Γ.Π.Σ. Σερρών

α) Καθορισμός ΖΟΕ (Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου)

Περιλαμβάνει την εκτός των ορίων περιοχή της πόλης των Σερρών, Λευκώνα, Χριστού, Αγ. Ιωάννη και Επταμύλων που εμπίπτει στα διοικητικά όρια το Δήμου Σερρών και Κοινοτήτων Λευκώνα, Χριστού και Επταμύλων. Μέσα στη Ζ.Ο.Ε. καθορίζονται ειδικές χρήσεις γης, κατώτατο όριο κατάτμησης και περιορισμοί δόμησης.

Πιο αναλυτικά ορίζονται:

1. Γεωργική γη με δυνατότητα μελλοντικής οικιστικής ανάπτυξης
2. Γεωργική γη με δυνατότητα μελλοντικής βιομηχανικής ανάπτυξης
3. Περιοχή επαγγελματικών δραστηριοτήτων
4. Περιοχή οργανωμένου πρασίνου και αθλητικών εγκαταστάσεων
5. Ειδικές χρήσεις γης, όπως ΤΕΦΑΑ, ΤΕΙ, ΟΑΕΔ, Σχολή Κωφαλάλων, Κέντρο Ψυχικής Υγείας, Σιδηροδρομικός Σταθμός, Τελωνείο, Στάδιο κ.λ.π.
6. Γεωργική γη

β) Χρήσεις γης οικισμού

1. Κατοικία

Οι περιοχές «αμιγούς» κατοικίας παραμένουν όπως είναι χωροθετημένες μέσα στον οικισμό και συμπληρώνονται από τις περιοχές επεκτάσεων και των αυθαίρετων αραιοδομημένων. Ενώ «γενικής» κατοικίας προτείνεται γύρω από τον κεντρικό πυρήνα του οικισμού και από τα τοπικά κέντρα των πολεοδομικών ενοτήτων.

2. Κεντρικές λειτουργίες – τοπικά κέντρα

Οι κεντρικές λειτουργίες παραμένουν γύρω από τον κεντρικό πυρήνα του οικισμού με γραμμικές επεκτάσεις ανάπτυξης κατά μήκος των αρτηριών Βενιζέλου – Μεγ. Αλεξάνδρου και Μεραρχίας. Κατά μήκος αυτών των αρτηριών και έξω από το κεντρικό τμήμα του οικισμού οργανώνονται τα τοπικά κέντρα των πολεοδομικών ενοτήτων, με βάση τις τάσεις ανάπτυξης της περιοχής και τη δυνατότητα της άμεσης εξυπηρέτησής τους από κάποια αρτηρία ή συλλεκτήρια οδό.

3. Τουρισμός – Αναψυχή

Προτείνεται η επέκταση του τουριστικού συγκροτήματος «ΞΕΝΙΑ» προς τη νότια πλευρά, η ανάπτυξη της τουριστικής ζώνης προς βορρά και η τουριστική αξιοποίηση της κοιλάδας των Αγίων Αναργύρων.

4. Περίθαλψη

Προτείνεται η μετατροπή του σημερινού Γενικού Νοσοκομείου στην ανατολική πλευρά της πόλης σε Αστικό Κέντρο Υγείας, που θα εξυπηρετεί τον ανατολικό τομέα. Ακόμα προτείνεται η χωροθέτηση 2^{ου} Κέντρου Υγείας στη ΒΔ πλευρά του οικισμού για την εξυπηρέτηση του δυτικού τομέα της πόλης. Η μετατροπή του σημερινού Γενικού Νοσοκομείου της πόλης σε Κέντρο Υγείας θα γίνει μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του Νέου Γενικού Νοσοκομείου στους Επταμύλους

5. Πολιτιστικές λειτουργίες

Προτείνεται η μετατροπή του σημερινού Δημαρχείου σε Πνευματικό-Πολιτιστικό Κέντρο, η μεταφορά του Διοικητηρίου στο νότιο τμήμα της πόλης και η εγκατάσταση των υπηρεσιών του Δήμου Σερρών στο κτίριο του σημερινού Διοικητηρίου. Το Μουσείο Μπεζεστενίου (Πλατεία Ελευθερίας), η Αίθουσα Μουσικής στο Κέντρο Νεότητας του Δήμου (πλατεία Εμπορίου) και το παλιό κτίριο Ορφέα - Κρατικό Θέατρο Ανατολικής Μακεδονίας προτείνεται να διατηρηθούν ως έχουν.

6. Αθλητισμός

Μέσα στον οικισμό κρίνεται αδύνατο να δημιουργηθούν νέα αθλητικά κέντρα, οπότε προτείνεται η επέκταση των υπαρχόντων αθλητικών κέντρων ή η δημιουργία νέων στις περιοχές των επεκτάσεων: α) στο χώρο σταδίου, β) στο χώρο του «Οβά - Τσεσμέ», γ) στα νότια της περιοχής των Σφαγείων, δ) στο νοτιοανατολικό τμήμα της πόλης και ε) στην κοιλάδα των Αγίων Αναργύρων.

7. Αστικό Πράσινο – ελεύθεροι χώροι

Προτείνεται η αξιοποίηση του χώρου της πλατείας Εμπορίου και του χώρου όπου βρίσκεται σήμερα ο αστικός φούρνος, η διαμόρφωση της κοιλάδας των Αγίων Αναργύρων, η αξιοποίηση του ελεύθερου χώρου σημαντικής έκτασης που βρίσκεται ανατολικά της κεντρικής πλατείας, η διατήρηση του χώρου της κεντρικής πλατείας στο κεντρικό τμήμα της πόλης και τέλος η δημιουργία μονωτικών λωρίδων πρασίνου εκατέρωθεν της περιφερειακής ελεύθερης λεωφόρου για το διαχωρισμό της από την περιοχή κατοικίας.

γ) Δίκτυα υποδομής

1. Οδικό δίκτυο

Οι κυριότερες προτάσεις αναφορικά με το οδικό δίκτυο είναι οι ακόλουθες:

- Δημιουργία ελεύθερης περιφερειακής λεωφόρου που ξεκινάει από τη διασταύρωση της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης προς Βουλγαρία, εφάπτεται στο νότιο τμήμα της πόλης και καταλήγει στην εθνική οδό προς Δράμα.
- Σύνδεση της περιφερειακής λεωφόρου με την αρτηρία που συνδέει την πόλη με τον οικισμό του Λευκώνα σε δύο σημεία, στα όρια του παραπάνω οικισμού και ειδικότερα με μια αρτηρία και με μια λεωφόρο στο ύψος του εργοστασίου Ζαχάρεως.
- Δημιουργία τεσσάρων ισόπεδων κόμβων στην περιφερειακή λεωφόρο για την είσοδο στην πόλη από αυτήν και ειδικότερα έναν ισόπεδο κόμβο στη συνάντηση της οδού Μεραρχίας με το δρόμο προς Νιγρίτα, δύο ισόπεδους κόμβους (στο δρόμο προς Νεοχώρι και προς Σιδηροδρομικό Σταθμό) και έναν ισόπεδο κόμβο για την εξυπηρέτηση των νοτιοδυτικών περιοχών της πόλης.
- Δημιουργία ισόπεδου κόμβου στη διασταύρωση της περιφερειακής λεωφόρου με την εθνική οδό Σερρών-Θεσσαλονίκης και ενός ισόπεδου κόμβου στη διασταύρωση της με την εθνική οδό προς Δράμα.
- Δημιουργία εσωτερικής περιφερειακής αρτηρίας με δυο νέα σκέλη που ξεκινούν από την αρτηρία Βενιζέλου-Μεγ. Αλεξάνδρου προς τις νότιες περιοχές της πόλης.
- Κατασκευή κατάλληλου δικτύου συλλεκτηρίων που θα μεταβιβάζει την κυκλοφορία στο δίκτυο των αρτηριών. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 200-210)

2. Άλλες προτάσεις του Γ.Π.Σ. σχετικά με την μεταφορική υποδομή

Ο Σιδηροδρομικός σταθμός παραμένει στην ίδια θέση και ο σταθμός Λεωφορείων χωροθετείται στη νότια περιοχή και θα εξυπηρετεί τόσο τα υπεραστικά λεωφορεία (ΚΤΕΛ) όσο και τα αστικά (ΚΤΕΑΛ). Ακόμα προτείνεται η δημιουργία σταθμού αστικών λεωφορείων σε απόσταση περίπου 1 km από τη δυτική πλευρά της πόλης, στο δρόμο προς Δράμα.

Προτείνεται συγκεκριμένο δίκτυο αστικών και υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών τόσο στο εσωτερικό οδικό δίκτυο όσο και εκτός πόλης. Προτείνονται χώροι στάθμευσης εντός οδού σε διάφορα σημεία του οδικού δικτύου εντός και εκτός πόλης. Δημιουργούνται δίκτυα πεζοδρόμων σε σημεία ως επί το πλείστον εκτός κεντρικής περιοχής. Τέλος προτείνεται η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων κατά μήκος του

χειμάρρου στα δυτικά της πόλης αλλά και στο οδικό δίκτυο της κεντρικής περιοχής (π.χ. Μεραρχίας, Φωκά, Μαραγκουδάκη) (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 215-232)

3.8.ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 ανατέθηκε από το Δήμο Σερρών στο πλαίσιο των πολεοδομικών μελετών της ΕΠΑ η εκπόνηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Σερρών. Από το ΓΠΣ (1988) συγκεντρώθηκε το παρακάτω υλικό, το οποίο περιγράφει συνοπτικά τα προβλήματα του αστικού χώρου των Σερρών, καθώς και τις προτάσεις που ακολούθησαν για την επίλυση αυτών των προβλημάτων.

3.8.1. Εντοπισμός Προβλημάτων

Πολεοδομικά προβλήματα εντοπίζονται τόσο στην ευρύτερη περιοχή όσο και στο εσωτερικό του οικισμού. Στην ευρύτερη περιοχή διαπιστώνονται καταρχήν προβλήματα περιβάλλοντος τα οποία οφείλονται:

- στην παρουσία κτηνοτροφικών μονάδων χωρίς υγειονομικές εγκαταστάσεις στην περιοχή Αγίας Βαρβάρας (βουστάσια και χοιροστάσια)
- στη ρύπανση των νερών της τάφρου Μπαλίτσας καθώς και στη ρύπανση της γεωργικής γης γύρω από αυτήν λόγω ανοιχτών αποχετευτικών αγωγών
- στη ρύπανση από τα υφιστάμενα λατομεία κοντά σε οικισμούς (το ένα από αυτά στην Οινούσα παραμένει ενεργό)
- στην παρουσία στερεών αποβλήτων στο χείμαρρο δυτικά του Χριστού από τις βιομηχανικές μονάδες της ΒΙ.ΠΕ. Σερρών.

Σε επίπεδο οικισμού τα περιβαλλοντικά προβλήματα προέρχονται από:

- την ηχητική ρύπανση στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως, όπου στεγάζονται ψυχαγωγικές δραστηριότητες για τη νεολαία, ειδικά κατά τις νυχτερινές ώρες
- την ηχητική και ατμοσφαιρική ρύπανση στους σταθμούς ΚΤΕΛ (οδοί Κομνηνών και Πρίγκιπα Χριστόφορου) και στην αφετηρία αστικών λεωφορείων (πλατεία Εμπορίου)

Προβλήματα κοινωνικής υποδομής εμφανίζονται με την ελλιπή κάλυψη της ΝΑ περιοχής της πόλης όσον αφορά στη μέση εκπαίδευση, την προβληματική επιλογή προγραμματισμένων χώρων για δημοτικά σχολεία και τον εντοπισμό ατυχημάτων σε δύο από αυτά (11^ο και 12^ο) επί της αρτηρίας Ελ. Βενιζέλου, τη γειτνίαση της υποβαθμισμένης ψυχαγωγίας στην οδό Εθν. Αντιστάσεως με το υπάρχον νοσοκομείο,

το οποίο ταυτόχρονα εφάπτεται και με περιοχή κατοικίας με πρόσθετα προβλήματα κυκλοφοριακής προσέγγισης, και τη γειτνίαση του 2^{ου} παιδικού σταθμού με αποθήκες υλικών της ΔΕΗ. Επιπλέον, το κεντρικό πάρκο της πόλης δεν έχει αξιοποιηθεί αποτελεσματικά, ενώ αδόκιμη κρίνεται και η αίθουσα Πνευματικού Κέντρου στο κτίριο της Δημοτικής Αγοράς.

Οι χώροι διοίκησης παρουσιάζουν έντονη διασπορά και σε πολλές περιπτώσεις είναι χωροθετημένες σε ιδιωτικά και συχνά ακατάλληλα κτίρια, όπως για παράδειγμα ακατάλληλο κρίνεται το κτίριο του Δημαρχείου.

Τα κυκλοφοριακά προβλήματα, στα οποία αξίζει να αναφερθούμε είναι τα ακόλουθα:

- η έλλειψη κυκλοφοριακής οργάνωσης από διασταυρώσεις της εθνικής οδού προς Βουλγαρία και Θεσσαλονίκης – Σερρών, στην επαρχιακή οδό προς Νιγρίτα και στο ύψος της σιδηροδρομικής γραμμής
- η περιορισμένη διατομή της εθνικής οδού Σερρών - Δράμας στο ύψος του στρατοπέδου Εμμ. Παπά στην ανατολική περιοχή της πόλης, στην έξοδο προς Δράμα
- η κακή βατότητα του οδοστρώματος στις οδούς προς Κρίνο και προς Μετόχι, Βροντού, Τίμιο Πρόδρομο
- η ανυπαρξία κόμβων για πρόσβαση από ειδικές χρήσεις γης στο Εθνικό και Επαρχιακό δίκτυο και συγκεκριμένα στις οδούς Σερρών-Δράμας, Σερρών-Θεσσαλονίκης και Σερρών-Νιγρίτας.
- η ύπαρξη έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων στο ύψος της πλατείας Δήμητρας (ιδιαίτερα κατά τη λειτουργία της λαϊκής αγοράς) και στην πλατεία Εμπορίου (ύπαρξη σταθμού λεωφορείων ΚΤΕΛ)
- το υψηλό ποσοστό κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων (φορτηγών, στρατιωτικών οχημάτων) στο οδικό δίκτυο της πόλης π.χ. με κατεύθυνση από τα στρατόπεδα προς την περιφερειακή οδό και αντίστροφα
- η δημιουργία έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων από την τυχαία στάση ή παράνομη στάθμευση φορτηγών στο κεντρικό πάρκο της πόλης
- η ανυπαρξία χώρων στάθμευσης στο δημοτικό γήπεδο του κεντρικού πάρκου της πόλης
- η προβληματική κυκλοφορία και η μειωμένη οδική ασφάλεια στις αρτηρίες Ελ. Βενιζέλου, Εθν. Αντιστάσεως, Δ. Σολωμού, Ερμού, Μ. Αλεξάνδρου, λόγω

προβληματικών διασταυρώσεων μα άλλες οδούς στο εσωτερικό της πόλης αλλά και στις εξόδους προς Θεσσαλονίκη ή Δράμα (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 240-258)

Τέλος, τα προβλήματα της κατοικίας συνοψίζονται στα ακόλουθα σημεία::

- μερική απουσία της κατοικίας σε τμήμα του κεντρικού κέντρου, τη λεγόμενη «Νέα Αγορά»
- συνύπαρξη της κατοικίας με υποβαθμισμένη ψυχαγωγία στην οδό Εθν. Αντιστάσεως
- γειτνίαση με αρτηρίες βασικής κυκλοφορίας επί της οδού Βενιζέλου
- συνύπαρξη της κατοικίας με οικόσιτη κτηνοτροφία στις αγροτικές συνοικίες Ομόνοιας, Σφαγείων, Ανατολής
- δυσπρόσιτη κατοικία στις βόρειες συνοικίες της πόλης (Ανω Καμενίκια, Ιμαρέτ κ.λ.π.)
- περιοχές κατοικίας ευπαθείς σε πλημμύρες στις αραιοδόμητες περιοχές αυθαίρετης κατοικίας «εκτός σχεδίου» χωρίς υποδομές
- αδόμητες περιοχές μέσα στα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 260-265)

3.8.2. Δυνατότητες χωροθέτησης χρήσεων γης

Η οικιστική χρήση χωροθετείται ανατολικά της πόλης μέχρι το διοικητικό όριο των Σερρών. Η ομαλή κλίση του εδάφους, οι κατάλληλες κλιματικές συνθήκες και η φυσική τάση επέκτασης της πόλης συντείνουν στην καταλληλότητα της χωροθέτησης.

Η χωροθέτηση της βιομηχανίας στη ΒΙ.ΠΕ. κρίνεται ικανοποιητική, καθώς βρίσκεται δίπλα στους οδικούς άξονες προς Βουλγαρία και Θεσσαλονίκη, είναι εγκαταστημένη σε φτηνή γη, με δυνατότητα απρόσκοπτης παροχής δικτύων. Η «εξόρυξη» μπορεί να χωροθετηθεί σε περιοχές ορυκτού πλούτου, όπως είναι η εξόρυξη λιγνίτη μεταξύ Σερρών και Λευκώνα. Ο τουρισμός και η αναψυχή χωροθετούνται βόρεια της πόλης των Σερρών στην επέκταση της κοιλάδας των Αγίων Αναργύρων και στον Άγιο Ιωάννη. Η γεωργική γη (υψηλής παραγωγικότητας και σε μεγάλο ποσοστό αρδευόμενη) χωροθετείται νότια των οδών για Δράμα και Βουλγαρία, αφαιρούμενων των ζωνών ειδικών χρήσεων και επαγγελματικών δραστηριοτήτων κατά μήκος των οδικών αξόνων.

Η χρήση περιαστικού πρασίνου χωροθετείται βόρεια των Σερρών κατά μήκος των δρόμων για τη μονή Τ. Προδρόμου, Ελαιώνα και Χρυσοπηγής, καθώς και βόρεια του Λευκώνα, κατά μήκος του ομώνυμου χειμάρρου. Τέλος, απαιτείται η

βελτιστοποίηση της περιοχής του χειμάρρου Αγίας Βαρβάρας, η οποία είναι υποβαθμισμένη εξαιτίας της παρουσίας κτηνοτροφικών μονάδων, χωματερών κ.α. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 270-275)

3.8.3. Κατευθύνσεις και στόχοι του αναπτυξιακού σχεδίου

Το συγκεκριμένο σχέδιο διαμορφώνεται με βάση τρεις μακροχρόνιους άξονες:

- Την χωροταξική ανασυγκρότηση
- Την προώθηση της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης
- Την αειφόρο ανάπτυξη

και επιχειρεί να αποτελέσει ένα πλαίσιο-εργαλείο στρατηγικού προγραμματισμού των τοπικών φορέων για την προώθηση μορφών «ενδογενούς ανάπτυξης», τη δημιουργία νέων θέσεων-ευκαιριών απασχόλησης, την παρακίνηση συγκεκριμένων εταιρικών σχέσεων και τέλος ένα μέσο για την «από-τα-κάτω» (δηλαδή από τις ίδιες τις τοπικές κοινωνίες) εξειδίκευση χωροταξικών στόχων που αφορούν μια ευρύτερη γεωγραφική ενότητα, μια περιφέρεια ή έναν Νομό.

Οι στόχοι του Σχεδίου είναι οι ακόλουθοι:

- Αναβάθμιση της θέσης της περιοχής στην Κεντρική Μακεδονία και γενικότερα στο διασυνοριακό χώρο.
- Προσαρμογή της περιοχής στο νέο ρόλο της ως παραμεθορίου περιοχής της Ενωμένης Ευρώπης.
- Ανασυγκρότηση του τοπικού οικιστικού συστήματος και βελτίωση της διασύνδεσης του με το λοιπό σύστημα του Νομού Σερρών και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.
- Αναδιάρθρωση της τοπικής οικονομίας και των διασυνδέσεων της με άλλες πλευρές της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.
- Προώθηση και αξιοποίηση καινοτόμων μορφών ανάπτυξης.
- Ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού και εξασφάλιση ίσων ευκαιριών για όλες τις ομάδες πληθυσμού.
- Μείωση των επιπτώσεων της αστικής ανάπτυξης στο φυσικό περιβάλλον με την προώθηση μορφών αειφόρου (βιώσιμης) ανάπτυξης.
- Προστασία των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών και του ιστορικού περιβάλλοντος.
- Εξασφάλιση των απαιτούμενων βασικών υποδομών.

Οι Στόχοι αυτοί εξειδικεύονται σε επιμέρους στόχους ανά τομέα επέμβασης που είναι: α) Αγροτική ανάπτυξη, β) Ανάπτυξη του τουρισμού και του τομέα της αναψυχής, γ) Στήριξη του ανθρώπινου δυναμικού και της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας, δ) Οικιστική ανάπτυξη, πολεοδομική οργάνωση και αστικές υποδομές και ε) Διατήρηση πόρων και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1987: 280-295)

Πίνακας 7: Διαγραμματική παρουσίαση των προτεινόμενων παρεμβάσεων των επί μέρους πολεοδομικών μελετών

	Μελέτη Δοξιάδη (1971)	Μελέτη ΕΠΑ (1988)
Πολεοδομική Οργάνωση Επέκταση του σχεδίου πόλης	Ναι	Ναι
Δημιουργία συνοικιών/ πολεοδομικών ενοτήτων	Ναι	Ναι
Δημιουργία υποκέντρων	Ναι	Ναι
Λειτουργική οργάνωση Κεντρικές λειτουργίες	Ναι	Ναι, γύρω από τον κεντρικό πυρήνα και κατά μήκος των αρτηριών Βενιζέλου, Μ. Αλεξάνδρου και Μεραρχίας
Διοικητικές λειτουργίες	Περιοχή Διοικητηρίου	Ναι
Εμπορικές λειτουργίες	Επί των οδών Ελ. Βενιζέλου και Βασ. Κωνσταντίνου	Ναι
Ανάπτυξη τουρισμού- αναψυχής	Χείμαρρος Αγίων Αναργύρων	Κοιλάδα Αγίων Αναργύρων, Αϊ – Γιάννης
Βιομηχανία-Βιοτεχνία	Μεταφορά εκτός περιοχών κατοικίας	Διατήρηση ΒΙ.ΠΕ.
Ζώνη δημοσίων και κοινοφελών ιδρυμάτων	Ανατολικό τμήμα της πόλης – στρατόπεδο Εμμ. Παπά	Όχι. Είναι διασκορπισμένα σε όλη την έκταση της πόλης
Μεταφορά στρατοπέδων εκτός πόλης	Ναι. Νέα χρήση: κατοικία	Όχι
Κυκλοφοριακή οργάνωση Οδικό δίκτυο πόλης	Υψηλά πρότυπα εκτός της πόλης, ενώ ελάχιστα υιοθετούνται εντός της πόλης για λόγους οικονομικούς	Ιεράρχηση οδικού δικτύου / ισόπεδοι και ανισόπεδοι κόμβοι
Δημιουργία δακτυλίων	Όχι	Όχι
Πεζοδρόμηση	Όχι	Ναι, συνέχιση της πεζοδρόμησης παράλληλα με τον χείμαρρο
Νέα περιφερειακή οδός	Ναι	Ναι. Επιπλέον δημιουργία εσωτερικής περιφερειακής αρτηρίας
Τεχνικά δίκτυα Δίκτυα υποδομής	Ναι	Ναι
Δίκτυο ομβρίων-ακαθάρτων	Ναι	Ναι
Δίκτυο απορριμμάτων	Ναι	Ναι
Θεσμικό καθεστώς δόμησης Όροι δόμησης	Ορίζονται ανάλογα με τον τομέα επέμβασης	Ορίζονται για κάθε πολεοδομική ενότητα
Ιστορική φυσιογνωμία Ανάδειξη ιστορικών χαρακτηριστικών πόλης	Όχι	Όχι

Πρωτογενής τομέας Γεωργικός τομέας / Αγροτική ανάπτυξη	Όχι	Καθορισμός ΖΟΕ
--	-----	----------------

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

3.9 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΣΕΡΡΩΝ (1989 – 1993)

3.9.1. Εισαγωγή

Στο παρόν υποκεφάλαιο γίνεται μια σύντομη περιγραφή της κυκλοφοριακής μελέτης η οποία εκπονήθηκε από το Γραφείο Κυκλοφοριακών Μελετών Β. Προφυλλίδης και Συνεργάτες στο χρονικό διάστημα 1989 (Α' Φάση) έως 1993 (Γ' Φάση) για λογαριασμό του Δήμου Σερρών.

Στη μελέτη αυτή επισημάνθηκαν τα κυκλοφορικά προβλήματα της πόλης και εξετάστηκε ο τρόπος λειτουργίας του οδικού δικτύου. Για την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και τον εντοπισμό των κυκλοφοριακών προβλημάτων πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, έρευνα προέλευσης-προορισμού των μετακινήσεων, έρευνα οδικών τροχαίων ατυχημάτων και έρευνα της λειτουργίας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ). Από τα αποτελέσματα των μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου και την έρευνα προέλευσης-προορισμού προέκυψαν σημαντικά συμπεράσματα για τη ροή και τον καταμερισμό της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο καθώς και τη λειτουργική ιεράρχηση του. Από την έρευνα οδικών τροχαίων ατυχημάτων εντοπίστηκαν τα μελανά σημεία του οδικού δικτύου και οι οδικοί άξονες με προβλήματα οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα. Τέλος εντοπίστηκαν τα κυριότερα προβλήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία των Δημοσίων Συγκοινωνιών της πόλης.

Η εξέτασή του επιπέδου εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου οδήγησε στον εντοπισμό των βασικότερων προβλημάτων της κυκλοφορίας στην πόλη των Σερρών. Με στόχο την εξάλειψη τους και την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών μετακινήσεων στην πόλη διαμορφώθηκαν οι προτάσεις της συγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης. Στα πλαίσια της μελέτης αυτής έγινε προσπάθεια κάλυψης των αναγκών της πόλης στην πενταετία 1992-1996. Ο χαρακτήρας των προτάσεων ήταν βραχυπρόθεσμος με μέτρα που απαιτούν χαμηλό κόστος εφαρμογής. Με τα προτεινόμενα μέτρα εκτιμήθηκε ότι θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν σε μεγάλο βαθμό τα κυκλοφορικά προβλήματα της πόλης των Σερρών ώστε να βελτιωθεί σε σημαντικό βαθμό το επίπεδο εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων. (ΑΠΘ, 2000: 304-307)

3.9.2. Βασικά συμπεράσματα της κυκλοφοριακής μελέτης

Από την ανάλυση των μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου προέκυψε ότι η αιχμή του κυκλοφοριακού φόρτου κατά τη διάρκεια μιας τυπικής καθημερινής ημέρας παρουσιάστηκε στο χρονικό διάστημα 13:00 – 14:00 στους περισσότερους από τους κόμβους στους οποίους πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις. Οι κύριες οδοί όπως η Βενιζέλου, η Ερμού, η Μεραρχίας, η Διον. Σολωμού, η Μεγ. Αλεξάνδρου (που αποτελούν τις κύριες οδούς σύνδεσης της κεντρικής περιοχής με την ευρύτερη περιοχή) παρουσίασαν σταθερή κυκλοφοριακή φόρτιση κατά τη διάρκεια της ημέρας ενώ οι συλλεκτήριες οδοί, μικρότερης κυκλοφοριακής ικανότητας όπως η Παπαπαύλου, η Κωνσταντινουπόλεως παρουσίασαν διακυμάνσεις του κυκλοφοριακού φόρτου κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Η σύνθεση της κυκλοφορίας στην κεντρική περιοχή της πόλης είχε ως εξής (κατά μέσο όρο σε όλους τους κόμβους που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις): 60% Ι.Χ. αυτοκίνητα, 20% ημιφορτηγά, 8% TAXI, 6% δίκυκλα, 3% φορτηγά και 3% λεωφορεία. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι στον κόμβο Βενιζέλου- Ερμού- Δήμητρας (Βασ. Βασιλείου σήμερα) κατά την ημέρα λειτουργίας της λαϊκής αγοράς (Τρίτη) διαπιστώθηκε διπλασιασμός του κυκλοφοριακού φόρτου της οδού Ερμού (η οποία απορρόφησε τον κυκλοφοριακό φόρτο της οδού Δήμητρας (Βασ. Βασιλείου σήμερα).

Από τα αποτελέσματα των μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου σε συνδυασμό με την εξέταση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου προέκυψε η παρακάτω λειτουργική ιεράρχηση των οδών της πόλης:

Ως αρτηρίες χαρακτηρίστηκαν οι εξής οδοί ή οδικοί άξονες:

- Ο οδικός άξονας Βενιζέλου-Ερμού- Διον. Σολωμού- Μ. Αλεξάνδρου
- Ο οδικός άξονας Εθν. Αντιστάσεως- Βασ. Ηρακλείου- Βασ. Βασιλείου
- Ο οδικός άξονας Μακεδονικού Αγώνα- Ολυμπίου
- Ο οδικός άξονας Ιερολοχιτών- Κιλκίς- Συνώπης- Προύσσης
- Η οδός Μεραρχίας

Ως συλλεκτήριοι χαρακτηρίστηκαν οι εξής οδοί:

- 8^{ης} Μαΐου
- Σπετσών
- Κ. Αλεξανδρίδη
- Θεσσαλονίκης
- 29^{ης} Ιουνίου

- Τσαλδάρη
- Φραγκλίνου Ρούσβελτ
- Τσαλοπούλου
- Γ. Παπανδρέου

Από την ανάλυση των στοιχείων της έρευνας προέλευσης-προορισμού στην πόλη των Σερρών προέκυψαν τα παρακάτω βασικά συμπεράσματα:

- Αναφορικά με την προέλευση των μετακινήσεων, κατά την κατεύθυνση κίνησης προς το κέντρο το 50% περίπου των οχημάτων είχε προέλευση την πόλη των Σερρών ενώ το υπόλοιπο 50% προερχόταν από περιοχές εκτός Σερρών. Κατά την κατεύθυνση κίνησης από το κέντρο προς την περίμετρο της πόλης το 80% περίπου των οχημάτων είχε προέλευση την πόλη των Σερρών, ενώ το υπόλοιπο 20% είχε προέλευση από περιοχές εκτός Σερρών.
- Αναφορικά με τον προορισμό των μετακινήσεων, κατά την κατεύθυνση κίνησης τόσο προς το κέντρο όσο και από το κέντρο το 80% των οχημάτων είχε προορισμό την πόλη των Σερρών ενώ το υπόλοιπο 20% είχε προορισμό περιοχές εκτός Σερρών.
- Το 40%-80% του συνολικού αριθμού μετακινούμενων στάθμευε το Ι.Χ. αυτοκίνητο σε τυχαίες θέσεις (ανεξάρτητα των απαγορεύσεων) ενώ ποσοστό 40% περίπου του συνολικού αριθμού των μετακινούμενων στάθμευε μπροστά στο σημείο προορισμού. Διαπιστώθηκε πως μόνο ένα πολύ χαμηλό ποσοστό της τάξης του 5% αναζητούσε χώρους οργανωμένης στάθμευσης (π.χ. γκαράζ)
- Ο μέσος αριθμός επιβαινόντων ανά όχημα ήταν χαμηλός. Μόνο σε ένα στα τρία αυτοκίνητα υπήρχε δεύτερο άτομο, ενώ μόνο σε ένα στα είκοσι αυτοκίνητα υπήρχε τρίτο άτομο.
- Η διαμπερής κυκλοφορία (άκρα μετακίνησης εκτός πόλης Σερρών, χωρίς καμιά στάση του οχήματος εντός της πόλης) που διερχόταν από οδικές αρτηρίες του κέντρου της πόλης κατείχε πολύ μικρό ποσοστό (5-10%) της συνολικής κυκλοφορίας.

Από την ανάλυση των στοιχείων της έρευνας οδικών τροχαίων ατυχημάτων προέκυψε ότι η οδός με τη μεγαλύτερη επικινδυνότητα ήταν η Εθν. Αντιστάσεως. Ακολουθούσαν σε βαθμό επικινδυνότητας η Μεγ. Αλεξάνδρου και η Ερμού και πολύ χαμηλότερη επικινδυνότητα παρουσίαζαν οι οδοί Βενιζέλου και Μεραρχίας. Οι βασικές αιτίες της επικινδυνότητας κυρίως στις τρεις πρώτες από τις παραπάνω οδούς εντοπίστηκαν στην αυξημένη ταχύτητα κίνησης των οχημάτων, στην παράνομη στάθμευση και στην έλλειψη διαβάσεων.

Άλλα σημεία ή τμήματα του οδικού δικτύου της πόλης με αυξημένη επικινδυνότητα ήταν:

- Τα τμήματα του οδικού δικτύου που περιλαμβάνονται στην νοτιοανατολική περιοχή της πόλης κυρίως λόγω έλλειψης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Η οδός Βενιζέλου στο τμήμα της μεταξύ Ερμού-8^{ης} Μαΐου λόγω μεγάλης ταχύτητας κίνησης των οχημάτων.
- Η οδός Εξόχων λόγω της υψηλής ταχύτητας κίνησης των οχημάτων και των συχνών εγκάρσιων διελεύσεων πεζών.

Τέλος, αναφέρονται τα βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνα της λειτουργίας των Μ.Μ.Μ. στην πόλη των Σερρών. Αυτά ήταν τα εξής:

- Η θέση του τέρματος των αστικών συγκοινωνιών στην πλατεία Εμπορίου δημιουργώντας σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα με τις αφίξεις-αναχωρήσεις και τους ελιγμούς των αστικών λεωφορείων.
- Η συχνότητα των δρομολογίων ήταν πολύ χαμηλή ενώ δεν υπήρχε καμία ενημέρωση των επιβατών στις στάσεις για την ακριβή ώρα διέλευσης των λεωφορείων.
- Οι θέσεις των στάσεων βρίσκονται σε σημεία που δημιουργούσαν όχληση στη διερχόμενη κυκλοφορία ενώ δεν υπήρχαν στέγαστρα για την προστασία των επιβατών.
- Η διέλευση των υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ από οδικές αρτηρίες του κέντρου δημιουργούσε σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα. .(ΑΠΘ, 2000: 308-319)

3.9.3. Βασικές προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης

Οι βασικές προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης περιελάμβαναν τα εξής:

- Πεζοδρομήσεις στο εμπορικό κέντρο.
- Μονοδρομήσεις και οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό στην κεντρική περιοχή της πόλης.
- Ελεγχόμενη στάθμευση στην κεντρική περιοχή για κάλυψη (με αύξηση του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης) των θέσεων που θα χάνονταν λόγω των πεζοδρομήσεων.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην κεντρική και περικεντρική περιοχή.
- Αναδιάρθρωση των αστικών και υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών της πόλης με παράλληλη χωροθέτηση τριών τερματικών σταθμών στο ανατολικό, νότιο και δυτικό τμήμα της πόλης.

- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων σε σημεία φυσικού κάλλους της πόλης (π.χ. κατά μήκος του χειμάρρου Αγ. Αναργύρων) αλλά και στο οδικό δίκτυο της κεντρικής περιοχής με σημείο αναφοράς την Πλατεία Ελευθερίας και τους προτεινόμενους πεζοδρόμους.

Διαπιστώθηκε ότι με τα προτεινόμενα μέτρα η κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών εξυπηρετεί στις περισσότερες περιπτώσεις τον αναμενόμενο φόρτο αιχμής της πενταετίας. Εξαιρέση αποτελεί μόνο η οδός Γ. Παπανδρέου, όπου η κυκλοφοριακή ικανότητα και ο κυκλοφοριακός φόρτος είχαν ίση τιμή.

Η βασική πρόταση της κυκλοφοριακής μελέτης ήταν η πεζοδρόμηση της οδού Μεραρχίας στο τμήμα μεταξύ των οδών Κωστοπούλου και Διον. Σολωμού. Επίσης μακροπρόθεσμα θεωρήθηκε εφικτή η πεζοδρόμηση και του τμήματος της οδού Μεραρχίας από Ιουστινιανού έως Κωστοπούλου καθώς και η πεζοδρόμηση της οδού Φραγκλίνου Ρούσβελτ. Οι θέσεις στάθμευσης τριάντα περίπου αυτοκινήτων στο πρώτο οδικό τμήμα της οδού Μεραρχίας (μεταξύ των οδών Κωστοπούλου και Διον. Σολωμού) εκτιμήθηκε ότι θα μπορούσαν να αναπληρωθούν στις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό που προτάθηκαν σε κάθετες οδούς προς την οδό Μεραρχίας (λόγω υψηλότερης τιμής του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης). Η στάθμευση αυτοκινήτων από την οδό Μεραρχίας (μεταξύ Ιουστινιανού-Κωστοπούλου) και από την οδό Φραγκλίνου Ρούσβελτ εκτιμήθηκε ότι θα μπορούσε να αναπληρωθεί με την εξυπηρέτηση της στους δύο χώρους στάθμευσης εκτός οδού που προτάθηκαν να υλοποιηθούν στο Διοικητήριο και στο κεντρικό πάρκο της πόλης (Πλατεία Ελευθερίας).

Προτάθηκε επίσης από τη μελέτη η εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων στο οδικό δίκτυο της πόλης με πρώτος στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση της ροής της κυκλοφορίας (με τη δημιουργία κλειστών μονοδρομημένων βρόγχων) και δεύτερο στόχο την αύξηση της προσφοράς στάθμευσης παρά την οδό. (ΑΠΘ, 2000: 320-330)

Συγκεκριμένα για τις υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές προτείνονται τα παρακάτω:

- Κατάργηση της διέλευσης λεωφορείων υπεραστικών γραμμών από το κέντρο της πόλης. Οι τερματικοί σταθμοί του ΚΤΕΛ προτείνεται να χωροθετηθούν ως εξής: ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης στο δυτικό τερματικό σταθμό των αστικών λεωφορείων, ΚΤΕΛ Δράμας στον ανατολικό τερματικό σταθμό των αστικών λεωφορείων και ΚΤΕΛ Νιγρίτας στο νότιο τερματικό σταθμό των αστικών λεωφορείων.
- Οι επιβάτες των ΚΤΕΛ θα μπορούν να συνεχίζουν προς το κέντρο με αστικό λεωφορείο με τι ίδιο εισιτήριο.

Άλλες προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης αφορούσαν τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της πεζής κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, εκτός από τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις στο εμπορικό κέντρο, προτάθηκε η δημιουργία αξόνων ροής πεζών και ατόμων με ειδικές ανάγκες με διαγράμμιση των διαβάσεων πεζών και την κατασκευή ειδικών ραμπών στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων.

3.9.4. Πορεία υλοποίησης των προτάσεων της μελέτης έως σήμερα

Σήμερα από τις προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης έχουν εφαρμοστεί μόνο οι μονοδρομήσεις κυρίως στις συλλεκτήριες οδούς του εμπορικού κέντρου σε συνδυασμό με μερική εφαρμογή του μέτρου της ελεγχόμενης στάθμευσης. Τα οδικά τμήματα στα οποία έχει εφαρμοστεί το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης είναι λιγότερα από αυτά που προτείνει η κυκλοφοριακή μελέτη (π.χ. στο βόρειο τμήμα η ελεγχόμενη στάθμευση τερματίζεται στην οδό Εθν. Αντιστάσεως ενώ η κυκλοφοριακή μελέτη προτείνει επέκταση του μέτρου και βορειότερα). Οι μονοδρομήσεις που έχουν εφαρμοστεί στο εμπορικό κέντρο ακολουθούν, πλην κάποιων εξαιρέσεων όπως των οδών Φρ. Ρούσβελτ και Κωστοπούλου, τη φορά αυτών που προτείνει η κυκλοφοριακή μελέτη. Δεν έχουν όμως εφαρμοστεί οι μονοδρομήσεις που προτείνει η κυκλοφοριακή μελέτη σε βασικούς άξονες όπως π.χ. η Εθν. Αντιστάσεως, η Βασ. Ηρακλείου, η Ερμού και η Μεγ. Αλεξάνδρου.

Αναφορικά με τις πεζοδρομήσεις αναφέρεται ότι δεν έχει εφαρμοστεί η πεζοδρόμηση της οδού Μεραρχίας. Σχετικά με τους χώρους στάθμευσης εκτός οδού που προτάθηκαν από την κυκλοφοριακή μελέτη αναφέρεται πως δεν έχει υλοποιηθεί κανένας χώρος. Επίσης σχετικά με τις προτάσεις αναδιάρθρωσης των αστικών και υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών αναφέρεται ότι δεν έχουν εφαρμοστεί, δεν λειτουργεί γραμμή μικρών λεωφορείων (mini bus), ούτε έχουν δημιουργηθεί οι προτεινόμενοι τερματικοί σταθμοί καθώς και ότι δεν έχουν δημιουργηθεί οι προτεινόμενοι ποδηλατόδρομοι. (ΑΠΘ, 2000: 332-339)

4. Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ: ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΣ

4.1. Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Ο Βόλος είναι μια από τις έξι πόλεις μεσαίου μεγέθους της Ελλάδας με πληθυσμό που ξεπερνά τους 100.000 κατοίκους και συγχρόνως αποτελεί μια από τις ομορφότερες πόλεις της χώρας. Το ΠΣ του Βόλου έχει πληθυσμό 117.000 κατοίκους,

αποτελείται από δύο κυρίως δήμους, του Βόλου και της Ν. Ιωνίας, και πολλές μικρές κοινότητες. Γεωγραφικά βρίσκεται στο κέντρο της χώρας, απέχοντας ίση σχεδόν απόσταση από τα δυο μεγαλύτερα αστικά κέντρα, την Αθηνά και τη Θεσσαλονίκη. Είναι χτισμένος στο βορειοδυτικό μυχό του Παγασητικού Κόλπου και εκτείνεται ως τις παρυφές του Πηλίου. Το λιμάνι του στο παρελθόν αποτέλεσε το σημαντικότερο παράγοντα επικοινωνίας ολόκληρης της αγροτικής περιφέρειας της Θεσσαλίας με τον υπόλοιπο κόσμο και προσδιόρισε κατά μεγάλο μέρος το ρόλο του Βόλου προσδίδοντας του τη σημερινή του φυσιογνωμία.(www.volos.gr)



Μία πανοραμική άποψη της πόλης του Βόλου

Η οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική φυσιογνωμία της πόλης είναι αποτέλεσμα της σχέσης πόλη – βουνό –θάλασσα, της μικρασιατικής κουλτούρας και της προοδευτικής πνευματικής της παράδοσης. Τα δύο οικοσυστήματα, ο Παγασητικός Κόλπος και το Πήλιο, καθορίζουν ευρύτερα τη μορφολογία της περιοχής και χαρίζουν στην πόλη μοναδικότητα από άποψη ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος.

Ο Βόλος έχει ζωή 150 χρόνων περίπου, αφού μόλις το 1845 άρχισε να δημιουργείται. Ωστόσο, μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, η θέση του και η ευημερία των κατοίκων των χωριών του Πηλίου, συνετέλεσαν ώστε να έχει μεγάλη ανάπτυξη και σήμερα να κατέχει μία από τις πρώτες θέσεις μεταξύ των μεγαλύτερων ελληνικών πόλεων.

Όσον αφορά την προέλευση της ονομασίας του, υπάρχουν αρκετές εκδοχές. Σύμφωνα με την πρώτη εκδοχή, όταν απελευθερώθηκε η Ελλάδα από τους Τούρκους, ο

λογιοτατισμός και η αρχαιολατρεία ήθελαν η πόλη του Βόλου να έχει και τη γλωσσική της ρίζα στην αρχαία Ιωλκό. Ο Βόλος, δηλαδή, αποτελούσε παραφθορά της λέξης «Ιωλκός» (Ιωλκός, Γιωλκός, Γωλκός, Γωλός, Βώλος), γι' αυτό και στα πρώτα χρόνια μετά την ενσωμάτωση της Θεσσαλίας το «Βώλος» γραφόταν με ωμέγα (Μαλούτας, 1995: 15-22)

Αργότερα άλλοι γλωσσολόγοι διατύπωσαν την άποψη πως το «Γόλος» που αποτελούσε και την παλιότερη ονομασία του Κάστρου, στον ίσκιό του οποίου και χτίστηκε από το 1840 περίπου η νεώτερη πόλη, είναι σλαβικής προέλευσης. Μάλιστα προήλθε από τη λέξη – τοπωνύμιο «γκόλο» που άφησαν οι Σλάβοι κατά την κάθοδο και εγκατάσταση τους στη Θεσσαλία τα μεσαιωνικά χρόνια και σημαίνει γυμνός, άδεντρος τόπος.

Η τρίτη εκδοχή υποστηρίζει ότι η λέξη «Γόλος» δεν είναι σλαβικής προέλευσης αλλά προήλθε εκ παραφθοράς της ελληνικής λέξης «βόλος», που σημαίνει δίχτυ, ψάρεμα και σχετίζεται με τις πρώτες αλιευτικές συνήθειες των οικιστών της νεότερης πόλης. Τέλος, σύμφωνα με την άποψη του Π. Κατσιρέλου, η λέξη «Βόλος» έχει τη ρίζα της στη φραγκική γεωγραφική και ναυτική λέξη «Golfo», που σημαίνει θαλασσινός κόλπος.

Η ονομασία Γόλος αναφέρεται για πρώτη φορά από τον αυτοκράτορα του Βυζαντίου Καντακουζηνό το 1333 μ.Χ. Ο Βυζαντινός Βόλος ήταν χτισμένος στο λόφο των Αγίων Θεοδώρων, όπου θεωρείται ότι υπήρχε η αρχαία Ιωλκός. Η Ιωλκός άνησε από το 1600 π.Χ. μέχρι το τέλος της δεύτερης χιλιετηρίδας περίπου και ήταν το λιμάνι απ' όπου ξεκίνησε η Αργοναυτική εκστρατεία. Αργότερα, με την κάθοδο των Μαγνήτων, χτίστηκαν στην περιοχή και άλλες πόλεις, ανάμεσα τους και η Δημητριάδα που τελικά τις επισκίασε, ενώ η Ιωλκός άρχισε να παρακμάζει.

Έναν αιώνα αργότερα, κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας, το κάστρο καταλαμβάνεται από τους Τούρκους, ενώ οι χριστιανοί κάτοικοι του βρίσκουν καταφύγιο στα χωριά του Πηλίου. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να αναπτυχθούν τα χωριά αυτά ιδιαίτερα έντονα. Επίσης, μεγάλη άνθηση γνώρισε και το λιμάνι του Βόλου, το οποίο εξελίχθηκε σε μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο ναυτικού εμπορίου, αφού αποτελούσε διέξοδο για τη διακίνηση των προϊόντων όλης της Θεσσαλικής ενδοχώρας.

Βέβαια ο Βόλος γνώρισε αλματώδη ανάπτυξη μετά την απελευθέρωση του Κάστρου από τον τουρκικό ζυγό. Οι πρώτες αποθήκες και τα πρώτα μαγαζιά, που ήδη είχαν αρχίσει να χτίζονται γύρω από το Κάστρο από τους Πηλιορείτες, αποτέλεσαν τον πυρήνα του νέου αποκλειστικά ελληνικού που πήρε το όνομα Βόλος. Η οικιστική του

ανάπτυξη επιταχύνεται αργότερα με τον ερχομό το 1922 11.000 με 12.000 προσφύγων από τη Μικρά Ασία, οι οποίοι εγκαταστάθηκαν σε ξεχωριστό συνοικισμό που ονομάστηκε Νέα Ιωνία (η περιοχή ονομαζόταν Ξηρόκαμπος). Ταυτόχρονα ο Βόλος γνωρίζει μεγάλη βιομηχανική, βιοτεχνική και εμπορική ανάπτυξη, καθώς και πρόοδο των ναυτικών του μεταφορών.

Ο Βόλος μετά την μακροχρόνια πορεία κατά τη διάρκεια της οποίας γνώρισε μεγάλη άνθηση και τα τελευταία χρόνια παρακμή της βιομηχανίας του, αποτελεί σήμερα πόλο κυρίως εμπορίου και υπηρεσιών και λιγότερο δευτερογενούς εργασίας. Μάλιστα κατά την τελευταία εικοσαετία καθοριστικό ρόλο στην οικονομία της περιοχής έπαιξε ο τουρισμός, γεγονός που οφείλεται στις τουριστικές δυνατότητες του Βόλου, καθώς και στη σχέση του με τις κατεξοχήν τουριστικές περιοχές του νομού, δηλαδή το Πήλιο και τα νησιά των Σποράδων (Θ. Μαλούτας, 1995: 16-20, 141-163, 310-313).

Αξίζει να αναφερθεί ότι η οικιστική μορφή του Βόλου έχει αλλάξει σημαντικά μετά τους σεισμούς του 1955-1956, που προκάλεσαν σημαντικές καταστροφές με αποτέλεσμα η πόλη να αποκτήσει νέα πυκνά, μοντέρνα και αντισεισμικά κτίρια, χωρίς όμως τη γραφικότητα των παλιών. (Μαλούτας, 1995: 59-65)

4.1.1. Ο Βόλος στη διάρκεια της Τουρκοκρατίας

Η παλιότερη πολεοδομική επέμβαση που μοιάζει να αναλήφθηκε στον Βόλο είναι η επέκταση της παλιάς περιτειχισμένης πόλης. Η ανάπτυξη του Βόλου, ως εμπορικής και διαμετακομιστικής σκάλας της Θεσσαλίας αρχίζει στην δεκαετία του 1830 περίπου, όπου η μεσαιωνική πολίχνη άρχισε να μετασχηματίζεται με αργούς ρυθμούς στην αρχή και ταχύτατους στη συνέχεια κάτω από τη δύναμη των μεταβαλλόμενων συνθηκών. Η άνοδος του διεθνούς εμπορίου στη Θεσσαλία μετά το 1840, η παροδική έστω κατάπαυση των εχθροπραξιών Ελλάδας-Τουρκίας και το νέο διοικητικό πλαίσιο της οθωμανικής μεταρρύθμισης μετά το 1839 ανέτρεψαν την προηγούμενη οικιστική ισορροπία του Πηλίου και τη χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων του πληθυσμού. Οι κάτοικοι των ακμαίων ελληνικών κοινοτήτων το βουνού αναζήτησαν άμεση διέξοδο στη θάλασσα και άρχισαν να συνοικίζουν την ανατολική παραλία του Παγασητικού, ανεγείροντας «νέα μαγαζεία», αποθήκες και εργαστήρια, περισσότερο συγχρονισμένα προς τις αυξανόμενες ανάγκες του θαλάσσιου εμπορίου, στα οποία διεκπεραιώναν τις εργασίες τους κατά τη διάρκεια της εβδομάδας.

Η δραστηριότητα προκάλεσε την αντίδραση των Τούρκων ιδιοκτητών της μικρής εμπορικής σκάλας, οι οποίοι φοβούνταν ότι τα ακίνητα τους θα περιεπίπτανε σε αζητησία και έτσι η ανοικοδόμηση απαγορεύτηκε ως το 1841, οπότε οι κάτοικοι απηύθυναν αναφορά στον σουλτάνο αιτούμενοι την άρση της απαγόρευσης και την παροχή νέας άδειας για την επανάληψη των εργασιών συνοικισμού της «νέας πόλεως». Από τις ελληνικές πηγές της περιόδου εκείνης φαίνεται ότι η άδεια δόθηκε γρήγορα και αμέσως ξανάρχισε η ανοικοδόμηση, κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε σε μεγάλη αφθονία υλικό από την εγκαταλελειμμένη από τον 16^ο αιώνα Δημητριάδα (Μαλούτας, 1995: 92-93). Η πόλη των εμπόρων ακολούθησε το σχέδιο που συνέταξε μηχανικός των οθωμανικών αρχών, το οποίο όριζε μια ζώνη πλάτους 600μ. γύρω από το φρούριο και πέρα από αυτήν το νέο συνοικισμό με σύγχρονη μορφή.

Χρειάστηκε να περάσουν πέντε χρόνια για να δώσει ο διοικητής της Λάρισας – τον Οκτώβριο του 1846 – την άδεια για ανοικοδόμηση 120 αποθηκών. Το 1858 η νέα πόλη αριθμούσε πλέον περίπου 80 οικίες, αρκετές αποθήκες και καταστήματα οργανωμένα «κατά τον ευρωπαϊκόν ρυθμόν και εν σειρά οικοδομημένα» όπως αναφέρουν λόγιοι της εποχής, πάνω στη Μεγάλη οδό (Δημητριάδος). Ακολούθησε νέα αναστολή των κατασκευών μέχρις ότου τελικά, με τη μεσολάβηση ελληνικών και προξενικών αρχών, η ανοικοδόμηση επιτράπηκε οριστικά το 1862, αφού οι Τούρκοι προύχοντες εξασφάλισαν το δικαίωμα απόκτησης ιδιοκτησιών στη νέα πόλη.

Η ρήξη των δύο συνοικισμών, παλαιού και νέου, ήταν πολλαπλή. Εκτός από την «αδόμητη ζώνη», τους χώριζαν κυρίως η εθνο-θρησκευτική τους σύνθεση, η οικονομική τους λειτουργία, η αρχιτεκτονική και πολεοδομική τους μορφή και οι ρυθμοί ανάπτυξης τους.

Η ανάπτυξη της νέας πόλης προχώρησε αλματωδώς. Το 1856 ο αρτισύστατος συνοικισμός είχε συγκροτηθεί σε Κοινότητα, διοικούμενη από την «Εφορία της Νέας Πόλεως του Βόλου» που επέβαλε φόρους επί των οικοδομών και των εμπορικών πράξεων για κοινοτικά έργα πρώτης ανάγκης, στα οποία συγκαταλέγονταν η ανέγερση του ναού του Αγίου Νικολάου και δημοτικού σχολείου, η λιθόστρωση ορισμένων δρόμων, η κατασκευή μικρών γεφυρών πάνω από χείμαρρους κατά τη διάβαση προς τα Παλαιά και αργότερα (το 1871) Γυμνασίου. Το Τουρκικό Δημόσιο κατασκεύασε το 1867 στην αδόμητη ζώνη ανατολικά του φρουρίου, νέο στρατόνα για τη φύλαξη του λιμανιού, δικαστήρια και φυλακές και το 1868 ανήγειρε νέο τελωνείο στην παραλία.

Ο καζάς του Βόλου το 1871 είχε πληθυσμό 37.540 κατοίκους (από τους οποίους 852 μουσουλμάνοι και 36.688 χριστιανοί, 15 τζαμιά, 5 μεστζίτια (τεμένη χωρίς

ενοριακό χαρακτήρα), 5 μεντρεσέδες, 6 τουρμπέδες, 53 σχολεία (όπου φοιτούσαν 3.622 μαθητές), 189 βρύσες και 53 γέφυρες. Το 1881, πριν την απελευθέρωση της πόλης, μέσα σε οκτώ μήνες έγινε η επιχωμάτωση της προκυμαίας του νέου συνοικισμού, όταν οι τουρκικές αρχές στην προσπάθεια τους να προσπορίσουν κέρδος στο τουρκικό δημόσιο πούλησαν στους ιδιοκτήτες των παραθαλάσσιων οικοπέδων το δικαίωμα επιχωμάτωσης σε ορισμένο βάθος της θάλασσας, από το υφιστάμενο κρηπίδωμα (μέσο της σημερινής οδού Ιάσονος) ως την οικοδομική γραμμή της νέας παραλιακής οδού Αργοναυτών, και κατά μήκος από την άκρη της πλατείας Στρατώνων έως τη θέση της αποθήκης Παπαστράτου. Το νέο τμήμα της πόλης είχε πλάτος περίπου 51μ. και μήκος 1.200μ.

Το 1882 ο Γρηγορόπουλος μας δίνει μια συνολική περιγραφή της «διπλής» παλιάς και νέας πόλης. Το κάστρο κατοικούνταν από τουρκικές μόνο οικογένειες και περιλάμβανε παλιές οικίες με δύο ή τρεις στρατώνες ατέχνως οικοδομημένους, ένα παλιό τέμενος, ένα οθωμανικό σχολείο με 25 μαθητές, στενές, ζοφώδεις και βορβορώδεις οδούς. Έξω από το φρούριο προς τη θάλασσα εκτεινόταν συνοικία όπου έμεναν Έλληνες και αρκετοί Ευρωπαίοι έμποροι και αυτή με οδούς στενές και ακάθαρτες, με παλιές οικίες, μερικά πενιχρά καφενεία και ευτελή εργαστήρια.

Η παρά τον Αιγιαλό νεόδμητος πόλη του Βόλου περιλάμβανε περί τις 1.000 οικίες και 5.000 κατοίκους, από τους οποίους 650 εβραίοι κατοικούσαν πλέον έξω από το κάστρο, στο δυτικό μέρος της πόλης. Μεγάλες οικίες βρίσκονταν στην ανατολική άκρη της πόλης προς τη θάλασσα. Σε όλη τη πόλη υπήρχαν εμπορικά καταστήματα, μεγάλες αποθήκες προϊόντων, ωραία και πολυσύχναστα καφενεία, εμπορική λέσχη, πολλά ξενοδοχεία και ξενώνες, τελωνείο με αποθήκες, αξιόλογος στρατώνας, τουρκικό τέμενος και εβραϊκή συναγωγή. (Ταράντου, 2002: 1330-1340)

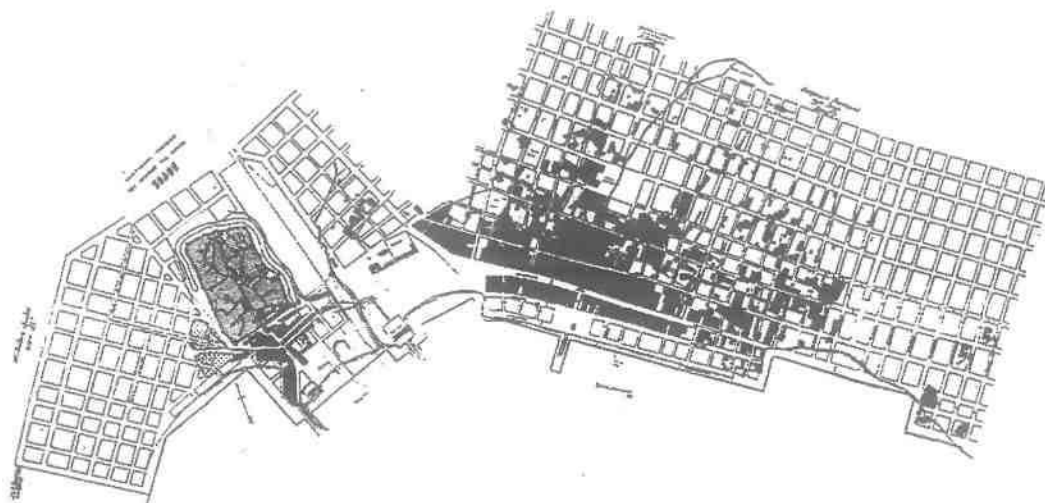
4.1.2. Το πολεοδομικό σχέδιο του 1882 και η ανάδειξη του Βόλου σε βιομηχανική πόλη

Ένα χρόνο μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος το 1881, εγκρίθηκε το πολεοδομικό σχέδιο του Βόλου. Διέπεται από πολύ λιτή χρηστική αντίληψη: απλός ορθογώνιος κάναβος με ομοιόμορφα οικοδομικά τετράγωνα που περιλαμβάνει τους δύο οικιστικούς πυρήνες, «παλαιά» και «νέα», και καλύπτει πολύ μεγαλύτερη επιφάνεια από την ήδη κατοικημένη, επεκτεινόμενο στις αδόμητες περιοχές δυτικά, βόρεια και ανατολικά της. Ενοποιεί τις δύο «πόλεις» και ομογενοποιεί τον αστικό ιστό, εξορθολογίζοντας τις χαράξεις των δρόμων και διευκολύνοντας την κυκλοφορία και την ανοικοδόμηση ωστόσο διατηρεί άθικτο το κάστρο και την εντός

αυτού συνοικία. Το σχέδιο ακολουθεί τη μορφολογία του υφιστάμενου τμήματος της νέας πόλης, χωρίς ιδιαίτερη φροντίδα για τον εξωραϊσμό του αστικού χώρου.

Η πρόβλεψη οικιστικού και δημοσίου εξοπλισμού είναι περιορισμένη, δεσμεύονται οικοπέδα για εκκλησίες, σχολεία και δύο αγορές σε θέσεις που προκύπτουν από την αφαίρεση οικοδομικών τετραγώνων, ορίζεται η θέση του σιδηροδρομικού σταθμού στην αδόμητη ζώνη ανατολικά του κάστρου, η γραμμή της νέας προκουμιάς καθ' όλο το μήκος της παραλίας και η διαπλάτυνση των προβλητών και η κεντρική πλατεία στη θέση των στρατώνων ανάμεσα στους δύο πυρήνες. Επίσης δεν υπάρχει καμιά πρόβλεψη για κανονισμούς δόμησης, που επαφίενται στις κείμενες πολεοδομικές και οικοδομικές διατάξεις όπως ίσχυαν για το σύνολο της επικράτειας. Ιδιαίτερο διάταγμα (Διάταγμα ρυμοτομίας του Α' και Β' τμήματος της πόλης του Βόλου στο ΦΕΚ 89/29.8.1882) που εκδόθηκε τον Δεκέμβριο του 1882 χαρακτήρισε τους εμπορικούς δρόμους της πόλης στις περιοχές των «παλαιών» και των «νέων μαγαζείων», και όρισε την κάλυψη των οικοπέδων για το σύνολο του αστικού χώρου.

Γενικά το σχέδιο είναι στοιχειώδες σαν πολεοδομικό μοντέλο ενός προγράμματος εξοπλισμού της πόλης με κεντρικούς δημόσιους χώρους, αστικές λειτουργίες, δημοτικά καθιδρύματα και οικιστικές εξυπηρετήσεις, ικανού να προωθήσει ή να υποδεχτεί την επερχόμενη βιομηχανική της εξέλιξη. Συνιστά μάλλον εκπτώχευμένη εκδοχή της μορφολογίας του νεοκλασικισμού του 19^{ου} αιώνα, που πενήντα χρόνια πριν έδωσε τα μνημειώδη σχέδια της Αθήνας, του Πειραιά ή της Ερέτριας. Οι προτεινόμενες, φειδωλές έστω, διανοίξεις οδών ξεσήκωσαν αρκετές αντιδράσεις, όταν τον Ιούλιο του 1882 το σχέδιο εξετέθη στο Δημαρχείο επί οκτώ ημέρες για τις παρατηρήσεις του κοινού, πριν αποσταλεί για έγκριση στο Υπουργείο Εσωτερικών.



ΕΙΚΟΝΑ 2: Το πολεοδομικό σχέδιο του 1882-83. Παλιός και νέος ιστός (ανασχεδίαση από το πρωτότυπο)

Η πόλη έγινε το πεδίο έντονης βιομηχανικής δραστηριότητας και μετατράπηκε στο τέλος του αιώνα στο δεύτερο μετά τον Πειραιά βιομηχανικό κέντρο της Ελλάδας. Ο πληθυσμός της αύξανε διαρκώς –από τους 4.987 κατοίκους το 1881 έφτασε στους 11.029 το 1889 και στους 23.563 το 1907. Από το 1883 άρχισαν να κτίζονται εργοστάσια και ως το 1894 δημιουργήθηκαν δεκατρία ατμοκίνητα. Τα επόμενα χρόνια προστέθηκαν καινούργια και ως το 1910 ο αριθμός τους ξεπέρασε τα είκοσι. Η έκταση, μορφή, χρήση και ιδιοποίηση του αστικού χώρου μεταβλήθηκαν, καθώς η πόλη απόκτησε νέο σχέδιο, υποδομές, εργοστάσια (καπνοβιομηχανία Ματσάγγου, υφαντουργεία Παπαγεωργίου και Μουρτζούκου, μηχανουργεία Σταματόπουλου και Γκλαβάνη-Καζάζη) και γενικά χώρους παραγωγικής δραστηριότητας, δημόσια κτίρια και εκπαιδευτήρια, κτίρια πολιτισμού και αναψυχής και παράλληλα μια πρώτη κοινωνική διαφοροποίηση των περιοχών κατοικίας. (Κουτσονάκου και Τριανταφυλλίδου, 1998: 13-33)



Η ΒΙ.ΠΕ. της πόλης του Βόλου

4.2.Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Ο Βόλος είναι το μητροπολιτικό κέντρο και η πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας και αποτελεί πόλο κυρίως εμπορίου και υπηρεσιών και λιγότερο εργασίας, αφού οι ημιαστικές και οι αγροτικές επαρχίες έχουν σχετική αυτάρκεια και αυτονομία όσον αφορά την οικονομική δραστηριότητα και την απασχόληση.

Η απασχόληση στο ΠΣ του Βόλου κατά κλάδο δραστηριότητας σύμφωνα με την απογραφή του 1981 και την πρόσφατη έρευνα που διεξήγαγε το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (1993) είναι οι εξής:

Πίνακας 8: Απασχόληση στο ΠΣ Βόλου ανά κλάδο δραστηριότητας

ΚΛΑΔΟΣ	1981(%)	1993(%)
Γεωργία - κτηνοτροφία	5,4	2,6
Βιομηχανία - βιοτεχνία	33,4	19,4
Οικοδόμηση - δημόσια έργα	11,6	10,4
Εμπόριο- εστιατόρια-ξενοδοχεία	14,4	17,5
Μεταφορές - επικοινωνίες	10,4	7,4
Τράπεζες - ασφάλειες	3,2	3,3

Λοιπές υπηρεσίες	18,2	35,7
------------------	------	------

Πηγή: Θ. Μαλούτας, 1995

Η κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης από χωροταξικής απόψεως εμφανίζει τα εξής χαρακτηριστικά; Στο Δυτικό άκρο της πόλης και σε απόσταση περίπου πέντε χιλιομέτρων είναι συγκεντρωμένη η βιομηχανία σε δύο ζώνες (η πρώτη ζώνη ιδρύθηκε το 1972). Στο ανατολικό άκρο βρίσκεται ίσως η μεγαλύτερη τσιμεντοβιομηχανία της Ευρώπης, «ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ» με 1200 περίπου απασχολούμενους, στο κέντρο του πολεοδομικού ιστού και κατά μήκος του κεντρικού λιμανιού είναι συγκεντρωμένες οι υπηρεσίες. Τέλος, η κυρίως βιοτεχνική ζώνη καταλαμβάνει το νοτιοδυτικό τμήμα του συγκροτήματος, ενώ υπάρχει και σχετική διασπορά αυτής της δραστηριότητας σε ολόκληρο τον πολεοδομικό ιστό.

Πίνακας 9: Απασχόληση ανά δήμο

Απασχόληση ανά δήμο (1991)	Οικονομικά ενεργός	Απασχολούμενοι	Ανεργοί	% ανεργίας
Βόλου	82.374	77.192	5.182	6,3%
Νέας Ιωνίας	31.916	29.018	2.898	9,1%
Νέας Αγχιάλου	7.408	6.440	968	13,1%
Φερών	1.004	929	75	3,74%
Αγριάς	1.323	1273	50	3,77%
Πορταριάς	3.318	3.196	122	3,6%
Αισωνίας	1.470	1.342	128	8,7%
Ιωλκού	822	802	20	2,4%
Κοινότητα Μακρινίτσας	910	651	259	28,5%

Πηγή: ΤΕΔΚ Νομού Μαγνησίας

Πίνακας 10: Κατανομή απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής

Κατανομή απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής (1991)	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
Βόλου	5%	40%	55%
Νέας Ιωνίας	6%	58%	36%
Νέας Αγχιάλου	59%	18,5%	22%
Φερών	33%	30%	37%
Αγριάς	18%	39%	43%
Πορταριάς	20%	20%	60%
Αισωνίας	75%	20%	5%
Ιωλκού	8%	52%	40%

Κοινότητα Μακρινίτσας	30%	20%	50%
--------------------------	-----	-----	-----

Πηγή: ΤΕΔΚ Νομού Μαγνησίας

Η χωροθέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων προσδιορίζει βέβαια τις μετακινήσεις και την κυκλοφοριακή ροή από, προς και μέσα στην πόλη. Οι αποστάσεις από την κατοικία προς την εργασία και αντιθέτως δεν θεωρούνται μεγάλες και αυτό δίνει την κλίμακα και τη δυνατότητα αντιμετώπισης των προβλημάτων που προκύπτουν από τις καθημερινές μετακινήσεις.

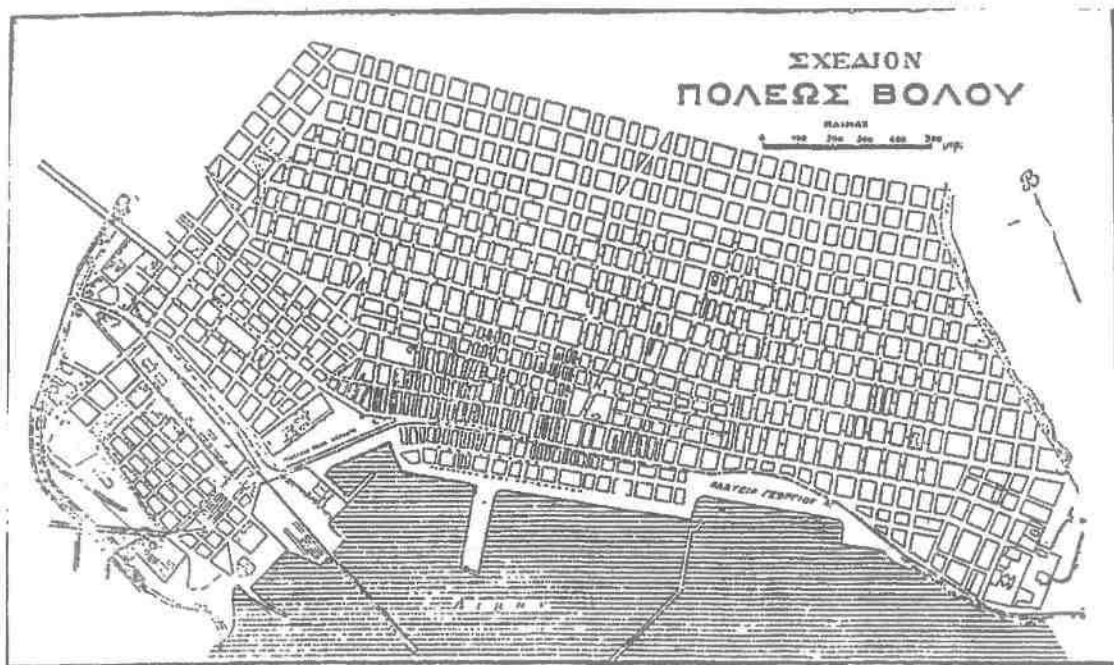
Η οδική σύνδεση του Βόλου με την υπόλοιπη χώρα επιτυγχάνεται με δύο επαρχιακά δίκτυα, τα οποία καταλήγουν στον εθνικό άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης : το ένα δίκτυο προς Θεσσαλονίκη και το άλλο προς Αθήνα, το οποίο χαρακτηρίζεται ως σχετικά επαρκές, εκτός από το σημείο όπου εισέρχεται στα όρια του Δήμου και θεωρείται ανεπαρκέστατο. Η σιδηροδρομική σύνδεση του Βόλου με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη γίνεται μέσω Λαρίσης και ενώ η χιλιομετρική απόσταση από τα δύο μεγάλα κέντρα μεταφοράς προς το Βόλο δεν δικαιολογεί χρόνο πάνω από δύο ώρες με τρέινα υψηλών ταχυτήτων, η διαδρομή καταλήγει να είναι μια χρονοβόρα υπόθεση. Η καθυστέρηση στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου καθιστά το τρέινο το λιγότερο ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς.

Αεροπορικώς η περιοχή του Βόλου δεν εξυπηρετείται σήμερα σε σχέση με το παρελθόν. Το υπάρχον πολιτικό αεροδρόμιο σε απόσταση είκοσι χιλιομέτρων από την πόλη χρησιμοποιείται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες για τουριστικούς κυρίως λόγους. Η έλλειψη τακτικής αεροπορικής σύνδεσης με την υπόλοιπη χώρα και το εξωτερικό αποτελεί αρνητικό στοιχείο για τη δυναμική παρουσία της πόλης στον ευρωπαϊκό χώρο. Το λιμάνι του Βόλου είναι ένα από τα μεγαλύτερα πέντε λιμάνια της χώρας και συνδέει εμπορικά την πόλη με τον υπόλοιπο κόσμο και επιβατικά με τα νησιά των Σποράδων και τα νησιά του Β. Αιγαίου. Πριν από μερικά χρόνια λειτουργούσε ως πορθμείο και συνέδεε το Βόλο με τη Συρία και την υπόλοιπη Μέση Ανατολή

Η διαμέσου του Βόλου κυκλοφορία προς το Πήλιο, το βιομηχανικό συγκρότημα της ΑΓΕΤ καθώς και ο όγκος των εσωτερικών μετακινήσεων στην πόλη ικανοποιούνται κυρίως από δύο ζεύγη οδικών αξόνων, κάθετο το ένα το άλλο: την Ιωλκού και την Κ. Καρτάλη από Βορρά προς Νότο και τη Δημητριάδος και Ιάσονος από Ανατολάς προς Δυσμάς. Η Αναλήψεως, που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως εσωτερικός δακτύλιος, δέχεται όλη την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων που εξυπηρετούν την ΑΓΕΤ και τη γεωργική παραγωγή του Πηλίου. Όσον αφορά τις αστικές μετακινήσεις, πρόσφατη

έρευνα έδειξε ότι το κύριο μέσο μεταφοράς είναι το ΙΧ αυτοκίνητο σε ποσοστό 43% ενώ τα δημόσια μέσα μεταφέρουν μόνο το 10% των μετακινούμενων. Το μικρό αυτό ποσοστό επιβεβαιώνει την άποψη ότι η ποιότητα και η ποσότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι σχετικά χαμηλή.

Αν και η πόλη του Βόλου έχει μια ιστορία περίπου 150 χρόνων, η ιστορία της περιοχής ξεκινά από τους νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου πριν από 4.000 περίπου χρόνια. Η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής που αρχίζει από τον προηγούμενο αιώνα συνοδεύεται και από την αντίστοιχη άνθηση όλων των μορφών της τέχνης. (Μαλούτας, 1995:60-80)



Σχέδιο πόλης, 1930. (Αρχείο Βίλλιαμ Χαστάογλου)

Το χαρακτηριστικό του Βόλου έως το 1955 ήταν η μικρή κλίμακα. Έκτοτε η πόλη μετασηματίστηκε σταδιακά και τα τελευταία εικοσιπέντε χρόνια απέκτησε τη σημερινή της φυσιογνωμία. Η πολεοδομική της ανάπτυξη βασίστηκε κυρίως στις δυνάμεις της αγοράς, κατά το πρότυπο του ελληνικού φαινομένου της αντιπαροχής, και στην πίεση της κάλυψης των αναγκών που προκαλούσε η εσωτερική μετανάστευση ως επί το πλείστον από τη Θεσσαλία. Οι εκάστοτε σχεδιασμοί έχουν σκοπό να νομιμοποιήσουν απλώς τα δεδομένα, παρά να προκαθορίσουν και να προβλέψουν τις εξελίξεις και τις μελλοντικές λειτουργίες της πόλης. Η διαδικασία ανάπτυξης ακολούθησε το ιδιόμορφο αυτό μοντέλο. Η άναρχη δόμηση, η αισθητική αθλιότητα, η ανεπάρκεια υποδομών, η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων στάθμευσης, η ανυπαρξία διαχείρισης της καθαριότητας, οι συνθήκες κίνησης και κυκλοφορίας είναι

μερικά από τα προβλήματα που συσσωρεύσε αυτή η διαδικασία και που μετέτρεψε τον Βόλο σε πόλη η οποία ελάχιστα θυμίζει αυτήν του πρόσφατου παρελθόντος.

Εξάιρεση αποτελεί η αξιοποίηση των παλαιών βιομηχανικών κτιρίων της πόλης, κυρίως από τον Δήμο και το Πανεπιστήμιο, και η απόδοση σε αυτά νέων χρήσεων που σχετίζονται κατ' εξοχήν με τον πολιτισμό και την εκπαίδευση. Η πολιτική αυτή έχει διπλό στόχο: αφ' ενός τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και κατ' επέκταση της διατήρησης της φυσιογνωμίας της πόλης και αφ' ετέρου τη λειτουργική και την ιστορική της συνέχεια.

Οι παράγοντες που ευνοούν τον Βόλο και τον καθιστούν μια από τις ομορφότερες και πιο ανθρώπινες πόλεις μέσου μεγέθους στην Ελλάδα δεν είναι βέβαια το δομημένο περιβάλλον αλλά το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής του Πηλίου και ο Παγασητικός Κόλπος. Ο τελευταίος ιδιαίτερα είναι ένα ευαίσθητο οικοσύστημα, με αργή διαδικασία ανανέωσης των υδάτων και τελικός αποδέκτης σημαντικών ποσοτήτων υγρών αποβλήτων όχι μόνο από τις λειτουργίες και τις δραστηριότητες του Νομού Μαγνησίας, ο οποίος αναπτύσσεται περιμετρικά του Κόλπου, αλλά και από τις δραστηριότητες (γεωργικές και βιομηχανικές) του Νομού Λάρισας. Οι συστηματικές προσπάθειες τα τελευταία χρόνια για συγκράτηση της ρύπανσης έχουν αποδώσει κάποια θετικά αποτελέσματα και οι προσδοκίες για το προσεχές μέλλον αφορούν την πλήρη απορρύπανση του κόλπου. (Μαλούτας, 1995:92-110)

4.2.1. Η συγκρότηση του αστικού χώρου

Αστικοποίηση και εκβιομηχάνιση συνδέθηκαν με στενό τρόπο ο οποίος άφησε τα σημάδια του στον χώρο της πόλης, διαμορφώνοντας την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της. Ο δυναμισμός της εκβιομηχάνισης υπερκέρασε σύντομα τις ισχνές προδιαγραφές του πολεοδομικού σχεδίου σε αστικό εξοπλισμό, αναπλήρωσε τις ελλείψεις και έφερε σε ευρύ φάσμα σύγχρονων αστικών λειτουργιών και χώρων. Ως την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα, η πόλη είχε αποκτήσει τον ιδιαίτερο εκείνο αέρα της αστικότητας που απουσίαζε από τη σύλληψη του αρχικού σχεδίου της.

Για σημαντικό διάστημα η ιδιωτική πρωτοβουλία κίνησε την ανοικοδόμηση της πόλης. Δημόσια κτίρια κατασκευάστηκαν με δωρεές ιδιωτών (π.χ. Νοσοκομείο, Μουσείο, Δημαρχείο, Εμπορική Σχολή κ.λ.π.) και ιδιωτικές κατασκευές, κατοικίες,

εργοστάσια, καταστήματα κ.λ.π. πύκνωναν μέσα στα όρια του νέου σχεδίου αντικαθιστώντας συχνά τις ευτελέστερες παλαιότερες.

Το 1887, όσο προχωρούσε η αποχώρηση των Τούρκων κατοίκων του κάστρου και η εκποίηση των ιδιοκτησιών, αποφασίστηκε η ρυμοτόμηση της συνοικίας του κάστρου, την οποία το πρώτο σχέδιο διατηρούσε ως είχε. Για τον σκοπό αυτό συντάχθηκε «Διάγραμμα ευθυορίας του φρουρίου της πόλεως Βόλου», το οποίο επέβαλε την κατεδάφιση του περιβόλου του κάστρου, την πλήρωση της περιμετρικής τάφρου και την ευθυγράμμιση και διαπλάτυνση των δρόμων της συνοικίας, εκλογικεύοντας τις παλιές οικοδομικές νησίδες. Η σειρά των οικοδομικών τετραγώνων απέναντι από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό χαράχτηκε σε κανονικά σχήματα και σε ένα από αυτά τοποθετήθηκε η εκκλησία των Αγίων Θεοδώρων.



Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός και το τρενάκι του Βόλου

Όμως για άγνωστους λόγους, το 1888 το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε και το νέο διάγραμμα – το οποίο και εφαρμόστηκε τελικά – επέβαλε την πλήρη ρυμοτόμηση της συνοικίας σε κανονικά οικοδομικά τετράγωνα κατά το πρότυπο της υπόλοιπης πόλης, απαλείφοντας τελείως τη διάταξη του παλιού οικιστικού ιστού. Η πλατεία με την εκκλησία διατηρήθηκε αλλά με μικρότερη επιφάνεια, η αστική πλατεία και οι χώροι των αγορών επίσης και δημιουργήθηκε μικρή πλατεία στο κέντρο της συνοικίας. Η εφαρμογή του σχεδίου ξεκίνησε με καθυστέρηση στο ήδη δομημένα τμήματα και

Με το Προεδρικό διάταγμα της 5.7.1930 (ΦΕΚ 102Α/30) αναθεωρήθηκε ολόκληρο το υπάρχον σχέδιο πόλης, το οποίο επεκτάθηκε ως τους χειμάρρους Κραυσίδωνα και Άναυρο και τις οδούς Στρατηγού Μακρυγιάννη και Εθνικής Αντιστάσεως. Το σχέδιο αυτό ισχύει έως σήμερα με πολλές βέβαια μεμονωμένες τροποποιήσεις. Ένα χρόνο πριν από την κήρυξη του πολέμου εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης ο οικισμός της Ν. Ιωνίας, ο οποίος μετά την κατασκευή των προσφυγικών είχε επεκταθεί αρκετά προσεγγίζοντας τη μεταπολεμική του μορφή. (Δημόγλου, 1999:17-18)

Επί δημαρχίας Σπυρίδη (1925-1929) είχε αποφασιστεί η νέα επέκταση να συμπεριλάβει, εκτός από τη Νέα Ιωνία, και τη συνοικία των Αγίων Αναργύρων (Καπακλί). Την παραπάνω απόφαση ανακάλεσε η Διοικούσα Επιτροπή υπό το Νικόλαο Σαράτση με το σκεπτικό ότι η επέκταση του σχεδίου προς τη συνοικία των Αγίων Αναργύρων ήταν πρόωρη και ότι η οικοδομική κίνηση που υπήρχε στην περιοχή δεν δικαιολογούσε τις δαπάνες για τα έργα υποδομής που συνεπάγονταν από την ένταξη της. Έτσι το νέο τοπογραφικό διάγραμμα που εγκρίθηκε οριζόταν βόρεια από τη γέφυρα του χειμάρρου Κραυσίδωνα έως το περιτείχισμα του νεκροταφείου, δυτικά από την οδό Μαιάνδρου έως την οδό Ελλησπόντου, νότια από το τμήμα μεταξύ των οδών Γανοχώρας και Ελλησπόντου και ανατολικά από τους προσφυγικούς συνοικισμούς που είχαν κατασκευαστεί με την ευθύνη του Υπουργείου Υγιεινής και της Επιτροπής Αποκατάστασης Προσφύγων έως το χείμαρρο Κραυσίδωνα. Επίσης εγκρίθηκε η ένταξη του νέου τμήματος ,μεταξύ των νέων στρατώνων και της οδού Μαιάνδρου για την ανέγερση εκεί σταθμού υπεραστικών λεωφορείων από την Εταιρεία Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων. (Δημόγλου, 1999:19-20)

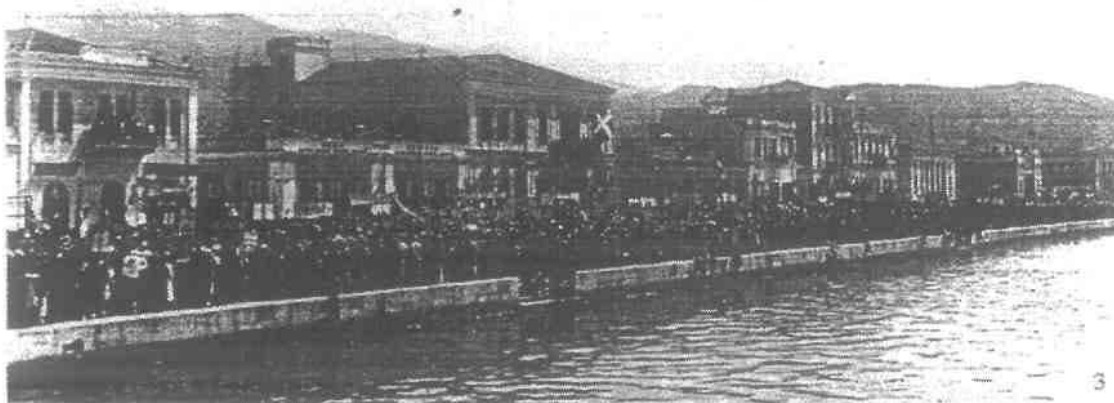
Οι καταστροφικοί σεισμοί του 1955 δημιούργησαν μια νέα ευκαιρία για την αναδιάρθρωση του σχεδίου πόλεως και της ένταξη περισσότερων δημόσιων και ελεύθερων χώρων σε αυτό, η οποία όμως δεν αξιοποιήθηκε. Η πόλη ανοικοδομήθηκε πάνω στο παλιό σχέδιο, ενώ με το Βασιλικό Διάταγμα της 11.6.1956 (ΦΕΚ 144Α/56) στο σχέδιο εντάχθηκαν οι συνοικίες των Αγίων Αναργύρων, της Νεάπολης, της Χιλιαδούς, του Καραγάτς, και της Νέας Δημητριάδας. (Δημόγλου, 1999:20-21)

Τέλος, την δεκαετία του 1990 έγινε προσπάθεια αναθεώρησης του πολεοδομικού σχεδίου (τη μελέτη ανέλαβε το Γραφείο Θ. Παπαγιάννη), η οποία ενώ έφτασε στο στάδιο της κατάθεσης των οριστικών προτάσεων το 1992, τελικά δεν εγκρίθηκε και έτσι το πολεοδομικό σχέδιο του Βόλου παραμένει μη αναθεωρημένο από το 1956 ως σήμερα. Ο Δήμος Βόλου έχοντας επίγνωση των συνεπειών της μη αναθεώρησης του σχεδίου της πόλης από το 1956, προσπάθησε να περάσει τις γενικές

αρχές της μελέτης αναθεώρησης στο υπάρχον πολεοδομικό σχέδιο. Η προσπάθεια επικεντρώθηκε κυρίως σε ότι αφορά τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους και υλοποιήθηκε σταδιακά μέσω του εργαλείου των τροποποιήσεων σχεδίου πόλεως. (Γατσούλιας, 2001:55-56)

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι ως τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα η φυσιογνωμία του αστικού χώρου είχε πλέον παγιωθεί. Ο μεσοπολεμικός Βόλος είναι η κατάληξη ενός θεαματικού μετασχηματισμού ο οποίος ολοκληρώθηκε μέσα σε χρονικό διάστημα μικρότερο της εκατονταετίας και ακολούθησε συγκεκριμένα βήματα. Η εξέλιξη της πόλης έγινε μέσα από αλληπάλληλες ρήξεις που επέτρεπαν κάθε φορά την προηγούμενη οικιστική κατάσταση και συνδέθηκαν με σημαντικά ιστορικά γεγονότα. Η αδράνεια της τουρκοκρατίας έφερε τη μεσαιωνική πολίχνη στον 19^ο αιώνα σχεδόν απαράλλακτη και αδιάφορη απέναντι στις ανάγκες του λιμανιού.

Ο νεωτερισμός των εμπορών δημιούργησε την εμπορική πόλη και τα δύο διϊστάμενα μορφώματα – το Κάστρο και ο Νέος Βόλος – συνυπήρξαν για πενήντα χρόνια διατηρώντας διαφορετική εξουσία, εθνοθηρησκευτική σύνθεση, οικονομική λειτουργία και οικιστική μορφή. Η απελευθέρωση της πόλης και τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα άνοιξαν το πεδίο για τη δυναμική της εκβιομηχάνισης, ενοποίησε τους δύο υφιστάμενους πυρήνες, άλλαξε τη λειτουργία, την χρήση και τη μορφή του αστικού ιστού και έδωσε την εικόνα του ακμαίου μεσοπολεμικού κέντρου.



Η παραλία του Βόλου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα

Οι πολεοδομικές ρυθμίσεις και ειδικότερα το σχέδιο πόλης σαν πρόγραμμα προώθησης και καθοδήγησης της αστικής ανάπτυξης αποδείχθηκαν να υστερούν σε σχέση με τον δυναμισμό της τοπικής κοινωνίας, ο οποίος τελικά έδωσε συγκεκριμένη μορφή και υπόσταση στο σχέδιο-πλαίσιο. Η μορφή του αστικού χώρου που προέκυψε από την εξέλιξη αυτή παραπέμπει σ' ένα ευρύτερο τύπο βιομηχανικής πόλης, ο οποίος καταγράφεται στον ελληνικό χώρο την περίοδο αυτή (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα

κ.α.) χωρίς μονολειτουργικές βιομηχανικές περιοχές, συμφόρηση του παλιού οικιστικού πυρήνα, έντονες διακοπές του οικιστικού ιστού ή ραγδαίες επεκτάσεις. Η πόλη δεν είχε ακόμη επαρκή δύναμη για να προκαλέσει την αγροτική έξοδο που θα διόγκωνε τον χώρο της. Είναι ενδεικτικό ότι το νέο σχέδιο του 1930 ταυτίζεται σε γενικές γραμμές με την επιφάνεια που όρισε εκείνο του 1882 και ότι οι σημαντικότερες επεκτάσεις έξω από τα όρια του – οι προσφυγικοί συνοικισμοί – οφείλονταν σε αιτίες εξω-οικονομικές. Η πόλη αφομοίωσε με «ήπιο» τρόπο στην αδράνεια του φυσικού της πλαισίου τα νεωτερικά στοιχεία που έφερε η εκβιομηχάνιση, σε μια συνύπαρξη παλιού και νέου που έδωσε το ιδιαίτερο αστικό τοπίο του μεσοπολεμικού Βόλου, το οποίο καταστράφηκε σε μεγάλο βαθμό από τους σεισμούς του 1955 και τη μεταπολεμική ανοικοδόμηση. (Μαλούτας, 1995: 115-130)

4.2.2. Π.Σ. Βόλου: Γεωγραφική επιρροή και θέση στο αστικό δίκτυο

Για τον Βόλο και την ευρύτερη περιοχή του από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 έχουν εκπονηθεί και θεσμοθετηθεί (κατά περίπτωση) μια σειρά από σχέδια και προγράμματα χωροταξικού ή πολεοδομικού χαρακτήρα. Αυτά είναι τα παρακάτω:

- Η Μελέτη Οργάνωσης του ΚΕΠΑ Βόλου-Λάρισας σε συνδυασμό με την αναθεώρηση του παλαιότερου Ρυθμιστικού. Ανατέθηκε από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων το 1979, θεσμοθετήθηκε με την απόφαση αρ. 13/7-2-1981 του ΕΣΧΠ και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 551B/15-9-1981.
- Οι Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης του Νομού Μαγνησίας εκπονήθηκαν και δημοσιεύτηκαν από το ΥΧΟΠ το 1984, χωρίς να θεσμοθετηθούν.
- Το ΓΠΣ του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου ανατέθηκε το 1983 από το ΥΧΟΠ. Το ΓΠΣ εγκρίθηκε στις 23-7-1985 και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 566 A/31-10-1985.
- Πέρα από τα παραπάνω, στην περιοχή αναφέρεται και η Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης-Αναθεώρησης του ΠΣ Βόλου.

Στις Προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης Ν. Μαγνησίας του ΥΧΟΠ η χωροταξική διάσταση του ΠΣ Βόλου εξετάζεται υπό δύο οπτικές γωνίες. Αφ' ενός ως κέντρο που εντάσσεται σε ορισμένο επίπεδο του οικιστικού δικτύου βάσει των λειτουργιών του, και αφετέρου ως πόλος μιας χωροταξικής ενότητας που αντιστοιχεί στην περιοχή επιρροής του. Από την πρώτη άποψη το ΠΣΒ θεωρείται «οικιστικό κέντρο 2^{ου} επιπέδου ενισχυμένης μορφής», δηλαδή νομαρχιακό κέντρο που όμως διαθέτει και εξυπηρετήσεις περιφερειακού επιπέδου. Όσον αφορά τη δεύτερη άποψη, η

άμεση περιοχή επιρροής του Βόλου είναι μία από τις έντεκα οικιστικές ενότητες του Ν Μαγνησίας. Σύμφωνα με τη μελέτη, η περιοχή αυτή αποτελείται από τους οικισμούς που απαρτίζουν το ΠΣΒ (Βόλος, Νέα Ιωνία, Διμήνιο, Αγ. Ονούφριος, Ανακασιά, Άνω Βόλος και Σταγιάτες) – με εξαίρεση την Αγρία που ενώ ανήκει στο σημερινό ΠΣ δεν συμπεριλαμβανόταν στην οικιστική ενότητα την οποία προσδιόριζε η μελέτη – καθώς και από άλλους εννέα οικισμούς (Παλιούριο, Μελισσάτικα, Πορταριά, Κατωχώρι, Μακρυνίτσα, Φυτόκο, Γορίτσα, Κήπια, Ιωλκός).

Σύμφωνα με το ΓΠΣ ο Βόλος ασκεί επιρροή σε διεθνές, εθνικό, περιφερειακό και νομαρχιακό επίπεδο, με περιοχές επιρροής-εξάρτησης που βέβαια διευρύνονται ή συρρικνώνονται ανάλογα με τον τομέα. Όσον αφορά τον Νομό Μαγνησίας, από το ΓΠΣ προσδιορίζονται τρία επίπεδα χωροταξικής οργάνωσης:

- Η άμεση περιοχή επιρροής αποτελείται από τους οικισμούς και τις περιοχές προς/από τις οποίες γίνονται τουλάχιστον εβδομαδιαίες μετακινήσεις.
- Η ενδοχώρα λιανικού εμπορίου και υπηρεσιών περιλαμβάνει κυρίως την Επαρχία Βόλου, ενώ οι επαρχίες Αλμυρού και Σκοπέλου διαθέτουν αρκετή αυτονομία.
- Η ενδοχώρα εργασίας περιλαμβάνει σχεδόν όλο το ηπειρωτικό τμήμα του νομού προς ΝΔ, Δ και Β. Οι κάτοικοι του ΠΣΒ που εργάζονται σε αυτό δεν ξεπερνούν πάντως το 10% του συνολικού εργατικού δυναμικού και απασχολούνται σχεδόν αποκλειστικά στη βιομηχανία. (Μαλούτας, 1995: 155-173)

Πίνακας 11: Η δημογραφική εξέλιξη της πόλης του Βόλου

Έτος Απογραφής	Κάτοικοι
1881	4.987
1889	11.029
1896	16.788
11907	23.563
1920	30.046
1928	47.872
1940	54.919
1951	51.144

Πηγή: Δημόγλου, 1999

Πίνακας 12: Δημογραφικοί δείκτες (%) το 1991

Δείκτες (%)	Δήμος Βόλου	Ν. Μαγνησίας
Δείκτης ενεργού πληθυσμού	67,24	66,05
Δείκτης εξάρτησης	48,71	51,41
Δείκτης γήρανσης	65,87	72,71
Μέση ηλικία	38	34

Πηγή: Κουτσονάκου-Τριανταφυλλίδου, 1998

Πίνακας 13: Τόπος προέλευσης κατοίκων ΠΣ Βόλου

Βόλος (1993)	%
ΠΣΒ και Πήλιο	61,6
Υπόλοιπο Ν. Μαγνησίας	5,2
Εκτός Ν. Μαγνησίας	48,0

Πηγή: Θ. Μαλούτας, 1995

Πίνακας 14: Τόπος απασχόλησης των κατοίκων του ΠΣ Βόλου

Τόπος Απασχόλησης	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο
Αγρία	5,3%	2,9%	4,5%
Νέα Ιωνία	8,1%	14,1%	10,0%
ΠΣΒ (λοιπό)	51,6%	71,2%	57,9%
Πήλιο	2,6%	1,0%	2,1%
ΒΙΠΕ	8,7%	2,2%	6,6%
Μαγνησία (λοιπή)	8,1%	3,9%	6,8%
Θεσσαλία (λοιπή)	1,5%	0,0%	1,0%
Εκτός Θεσσαλίας	1,1%	1,0%	1,1%
Κυμαινόμενος	12,8%	2,9%	9,6%
Σύνολο	100%	99%	100%

Πηγή: Θ. Μαλούτας, 1995

Πίνακας 15: Τόπος χωροθέτησης των παραθεριστικών κατοικιών

Τόπος	Στο σύνολο του δείγματος	Στους διαθέτοντες παραθεριστική κατοικία
ΠΣΒ πλην Βόλου-Ν. Ιωνίας	1,5%	9,5%
Ν. Μαγνησίας (πλην ΠΣΒ)	10,7%	66,5%
(Πήλιο)	8,7%	53,8%

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Γεωφυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

(Σποράδες)	0,8%	5,1%
Β. Ελλάδα	2,0%	12,7%
(Θεσσαλονίκη)	0,9%	5,7%
Ν. Ελλάδα	1,8%	11,4%
Δεν υπάρχει	83,8%	-
Σύνολο	100%	100%

Πηγή: Θ. Μαλούτας, 1995

Ανακεφαλαιώνοντας, τα κύρια συμπεράσματα σχετικά με τη διάρθρωση των περιοχών επιρροής και τη θέση στην αστική ιεραρχία του ΠΣΒ είναι τα ακόλουθα:

- Η ζώνη έλξης πληθυσμού του ΠΣΒ εκτείνεται στο σύνολο της επικράτειας και διαρθρώνεται σε ένα ομόκεντρο σχήμα με διαδοχικές συνιστώσες το Ν. Μαγνησίας, την Περιφέρεια Θεσσαλίας και την υπόλοιπη Ελλάδα.
- Η οικονομική βάση του ΠΣΒ ολοκληρώνεται κυρίως σε νομαρχιακό επίπεδο, με δύο διαδοχικές ζώνες: το ίδιο το πολεοδομικό συγκρότημα που συγκεντρώνει τις περισσότερες θέσεις εργασίας και τον υπόλοιπο νομό (με ισχυρό αλλά όχι αποκλειστικό σημείο του τελευταίου τη ΒΙΠΕ)
- Οι μετακινήσεις εκτός ΠΣΒ έχουν τέσσερις κύριους προορισμούς: το Πήλιο, τη Λάρισα, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Στην πρώτη περίπτωση καλύπτονται ανάγκες παραθερισμού ενώ στις υπόλοιπες τρεις υποκρύπτονται εξαρτήσεις από κεντρικούς τόπους ανώτερης βαθμίδας που προσφέρουν σπάνιες υπηρεσίες και αγαθά μη διαθέσιμα στην τοπική αγορά.

4.2.3. Χρήσεις γης – Παραγωγικές δραστηριότητες κατά το ΓΠΣ

Α' κατοικία: Υπάρχει σχεδόν αποκλειστικά εντός των σχεδίων πόλεων και των ορίων των οικισμών της Περιοχής Έρευνας. Α' κατοικία εμφανίζεται και στην περιφερειακή ζώνη του Βόλου (Μελισσάτικα), ώστε η περιοχή να θεωρείται ότι πρέπει να πολεοδομηθεί.

Β' κατοικία: Υπάρχει στις κοινότητες Μακρινίτσας, Πορταριάς, και Αγριάς. Επίσης εκτεταμένη ζώνη παραθεριστικής κατοικίας με αυθαίρετη κυρίως δόμηση έχει δημιουργηθεί στα παράλια του δήμου Ν. Αγχιάλου. Στις περιοχές αυτές έχουν αναπτυχθεί θύλακες αυθαιρέτων είτε σε μεγάλη απόσταση από το ισχύον σχέδιο πόλης είτε ανάμεσα σε χρήσεις ασυμβίβαστες με την κατοικία.

Βιομηχανία – βιοτεχνία: Ο κύριος όγκος των βιομηχανικών – βιοτεχνικών μονάδων είναι εγκατεστημένος κατά μήκος του οδικού άξονα Βόλου-Βελεστίνου όπου

βρίσκονται οι δύο ΒΙΠΕ (ΕΤΒΑ) καθώς και οι βιομηχανικές ζώνες που ορίστηκαν από το ΓΠΣ. Εντός της Α' ΒΙΠΕ δημιουργείται τεχνολογικό πάρκο ενώ σημαντική βιομηχανική δραστηριότητα εντοπίζεται επίσης στον παραλιακό δρόμο προς το Πήλιο κυρίως λόγω ΑΓΕΤ και στον οδικό άξονα Ν. Αγχιάλος – Μικροθήβες.

Τουρισμός: Εμφανίζεται στους δήμους του Πηλίου. Είναι δύσκολο να γίνει σαφή χωρική διάκριση μεταξύ περιοχών δεύτερης κατοικίας και περιοχών με τουριστική εξειδίκευση, λόγω του ειδικού – μη μαζικού χαρακτήρα του τουρισμού στην περιοχή αυτή. Το Πήλιο αν και διαθέτει τις περισσότερες ξενοδοχειακές μονάδες σε σχέση με τα άλλα τουριστικά κέντρα της περιφέρειας εμφανίζει τον μικρότερο αριθμό κλινών ανά μονάδα λόγω της ανάπτυξης ήπιων μορφών τουρισμού και των θεσμοθετημένων περιορισμών.

Οικιστική χρήση: Στην περιοχή έρευνας ΓΠΣ έχουν οι δήμοι Βόλου, Ν. Ιωνίας, Αγριάς, Βελεστίνου και Ν. Αγχιάλου. Λοιπές πολεοδομικά οργανωμένα περιοχές για χρήσεις εκτός κατοικίας είναι η κυρίως βιομηχανική περιοχή του Βόλου (2759 στρέμματα) που βρίσκεται στην περιοχή του Διμηνίου και σε απόσταση 6,5 χιλιομέτρων. Περίπου από την κυρίως βιομηχανική περιοχή και δεξιά της οδού Βόλου-Βελεστίνου το παράρτημα της ΒΙΠΕ (1720 στρέμματα). Οι τελευταίες περιοχές που έχουν γίνει πολεοδομικές μελέτες είναι η περιοχή της Αγίας Παρασκευής – Αγίου Γεωργίου, των Παγασών και τα Αϊβαλιώτικα.

Αρχαιολογικοί χώροι: Οι σημαντικότεροι προϊστορικοί οικισμοί που έχουν βρεθεί είναι το Σέσκλο και το Διμήνι. Άλλοι σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι είναι η Δημητριάδα, η Γορίτσα, οι Παγασαί, η Ιωλκός στο πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου και οι Φεραί στο Βελεστίνο. Οι σημαντικότεροι οικισμοί κατά τη βυζαντινή περίοδο ήταν η Δημητριάδα και οι Φθιώτιδες Θήβες στην ευρύτερη περιοχή Νέας Αγχιάλου. Εξάλλου στην περιοχή υπάρχουν πολλά αρχοντικά και νεοκλασικά σπίτια.

ZOE: Υπάρχει περιαστική ZOE Βόλου – Ν. Ιωνίας που θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 63/Δ/86 και τροποποιήθηκε με τα ΦΕΚ 228/Δ/89, 206/Δ/93, 475/Δ/96 και 702/Δ/97. Περιλαμβάνει την εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 περιοχή που εμπίπτει στα διοικητικά όρια των δήμων Βόλου και Νέας Ιωνίας και των κοινοτήτων Διμηνίου, Αγριάς, Άλλης Μεριάς, Άνω Βόλου, Ανακασιάς και Αγ. Ονούφριου του Νομού Μαγνησίας. (Σολιδάκης, 2002:91-93,104)

4.2.4. Ποιότητα και φυσιονομία αστικού χώρου

Τα πολεοδομικά συγκρότημα του Βόλου είναι ιδιαίτερα αναγνωρίσιμο στην μεγάλη κλίμακα. Ο χώρος διατηρεί το ρυθμό του και ο επισκέπτης και ο κάτοικος του τον αναγνωρίζει οπτικά από τις εισόδους του, με τη βοήθεια είτε μεγάλης κλίμακας σημείων αναφοράς, όπως είναι το Πήλιο, οι οικισμοί του και η θάλασσα είτε μικρότερης κλίμακας, όπως π.χ. η αρχαία Δημητριάδα, τα Πευκάκια, η Γορίτσα, η Επισκοπή, ο Σαρακηνός κ.λ.π. Επίσης μέσα στο ΠΣ Βόλου υπάρχουν κτίρια – τοπόσημα που βοηθούν στον προσανατολισμό του κατοίκου (π.χ. δημαρχείο).



Το Δημαρχείο της πόλης του Βόλου

Αντίθετα η μορφολογία του αστικού τοπίου είναι εξαιρετικά δύσκολα αναγνώσιμη σε μικροκλίμακα, στην κυρίως πόλη του Βόλου και όχι φυσικά στους οικισμούς της, που παραμένει ικανοποιητική. Κύρια αίτια το Ιπποδάμειο σύστημα του ασυνήθιστα πυκνού οδικού δικτύου και ο τρόπος με τον οποίο έγινε η σταδιακή αντικατάσταση των μονοδιόροφων κτιρίων με πολύροφα, δημιουργώντας ένα αδιαπέραστο οπτικό μέτωπο προς την παραλία. Το εσωτερικό μνημειακό σύστημα δεν είναι ικανό να εξασφαλίσει σύστημα αναφοράς και ανάγνωσης, ιδιαίτερα στις κεντρικές περιοχές του Βόλου. (ΥΧΟΠ, 1983: 45-87)



Το παραλιακό κτίριο του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Αντίστοιχα στην κεντρική Ν. Ιωνία η άμορφη διάχυση του ιστού μονοδιόροφων κτιρίων σε μεγάλη έκταση, που διακόπτεται από το στρατόπεδο, δεν εξασφαλίζει επίσης σύστημα αναφοράς. Ωστόσο, στην πυκνή περιοχή των προσφυγικών συνοικισμών δυτικά από τον Κραυσίδωνα διατηρείται ακόμα κάποια φυσιογνωμία. (Παπαγιάννης κ.α. 1984) Ένα ακόμα χαρακτηριστικό για το ΠΣ Βόλου – Ν. Ιωνίας αποτελεί το πολύ χαμηλό ποσοστό πρασίνου (πλατείες, πάρκα) στην πόλη του Βόλου (3%). Το ποσοστό της οικοδομήσιμης γης και του οδικού δικτύου είναι αντίστοιχα 79% και 18% για την πόλη του Βόλου. Όμως στον Βόλο αντιστοιχούν 7,03 τμ πρασίνου ανά κάτοικο και υπάρχουν 5.027 κάτοικοι ανά στρέμμα. (Σολιδάκης, 2002: 106-107)

4.2.5. Δίκτυα αστικής υποδομής

Οι τεχνικές υποδομές στο Δήμο Βόλου βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση. Σε ότι αφορά το οδικό δίκτυο αναφέρεται ότι η μορφή του δημιουργεί προβλήματα στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, καθώς ο κύριος όγκος της κυκλοφορίας διαχέεται σε περιορισμένο αριθμό αξόνων (Ιωλκού, Ιάσονος, Δημητριάδος) ενώ οι κυκλοφοριακές συνθήκες επιβαρύνονται από τη διέλευση της βαριάς κυκλοφορίας στις οδούς Παγασών, Αναλήψεως και Αγ. Δημητρίου με προορισμό το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ και

τις εγκαταστάσεις της ΒΡ στην Αγριά. Όσον αφορά τις υποδομές ύδρευσης και αποχέτευσης καλύπτουν απόλυτα τις ανάγκες του δήμου, ενώ οι υποδομές για τη διαχείριση των απορριμμάτων κρίνονται ικανοποιητικές (λειτουργεί ΧΥΤΑ και μονάδα επεξεργασίας λυμάτων). Σχετικά με τις κοινωνικές υποδομές υπάρχει πλούσιο πολιτιστικό περιβάλλον (δημοτικό θέατρο, ωδείο, κέντρο τέχνης, κεντρικό στέκι των νέων «Δίαυλος»), όμως εμφανίζεται έλλειψη αθλητικών υποδομών. (Σολιδάκης, 2002:107)

Οι τεχνικές υποδομές στο δήμο Ν. Ιωνίας είναι σε αρκετά καλή κατάσταση. Ιδιαίτερης αναφοράς χρήζει το δίκτυο ύδρευσης το οποίο θεωρείται ότι πρέπει να αντικατασταθεί μερικώς. Όσον αφορά τη διαχείριση των απορριμμάτων αυτή γίνεται στο ΧΥΤΑ που υπάρχει στο Διμήνι. Ο δήμος Ν. Αγχιάλου χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη του αεροδρομίου και από το πέρασμα του ΚΤΕΛ Αθήνας – Βόλου από τους οικισμούς Ν. Αγχιάλου και Μικροθηβών. Ο οικισμός έχει αναπτυχθεί με Ιπποδάμειο σύστημα γύρω από τον κεντρικό αρχαιολογικό χώρο. Από το δήμο Φερών διέρχονται οι εθνικοί οδοί Αθηνών – Θεσσαλονίκης και Βόλου – Λαρίσης. Όσον αφορά τις κοινωνικές υποδομές κρίνεται ότι είναι αρκετά αναπτυγμένες τόσο οι αθλητικές (γήπεδα ποδοσφαίρου και μπάσκετ, στίβος, δύο ιδιωτικά γυμναστήρια) όσο και οι πολιτιστικές (Λαογραφικό μουσείο, νεοαναγερθέν πολιτιστικό πνευματικό κέντρο, τρεις λαογραφικοί πολιτιστικοί σύλλογοι, δημοτική βιβλιοθήκη, πολλά ιστορικά – πολιτιστικά μνημεία).

Οι τεχνικές υποδομές στο δήμο Ιωλκού δεν βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Το οδικό δίκτυο αν και είναι ασφαλτοστρωμένο στο σύνολο του χαρακτηρίζεται από μικρό πλάτος οδοστρώματος, μεγάλες κλίσεις και αδυναμία προσέγγισης στα φυσικά αξιοθέατα του δήμου. Η διαχείριση των απορριμμάτων γίνεται στο ΧΥΤΑ Βόλου. Σχετικά με τις κοινωνικές υποδομές υπάρχει ανάγκη για νέες αίθουσες στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση. (Σολιδάκης, 2002: 108)

Το ενδοδημοτικό οδικό δίκτυο του δήμου Αγριάς δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση, καθώς τα περισσότερα τμήματα του που συνδέουν τους διάφορους οικισμούς μεταξύ τους δεν είναι ασφαλτοστρωμένα. Ο δήμος Πορταριάς εξυπηρετείται είτε από τον κύριο οδικό άξονα Βόλου – Ζαγοράς είτε από την τεχνική υποδομή του Βόλου για όσα δημοτικά διαμερίσματα εφάπτονται του Βόλου. Στο δήμο Αισωνίας η βατότητα του οδικού δικτύου είναι καλή με ανάγκη βελτίωσης στις επαρχιακές οδούς που συνδέουν το Σέσκλο με την έδρα του νέου δήμου καθώς και στις οδούς μεταξύ των οικισμών και των δημοτικών διαμερισμάτων. (Σολιδάκης, 2002: 109)

4.2.6. Μορφολογικά χαρακτηριστικά κτιρίων

Από τις διατάξεις του ΓΟΚ προκύπτει ότι οι νέες μορφές κτιρίων που παρουσιάζονται γύρω από τις πλατείες αντιμετωπίζουν προβλήματα δυσμορφίας εξαιτίας: α) του αποτελέσματος της δόμησης γωνιακών οικοπέδων όταν οι οδοί είναι περιορισμένου πλάτους, β) του ανώτατου επιτρεπόμενου ύψους των κατασκευών και γ) της χρήσης νέων υπερμοντέρνων υλικών στις όψεις όπως εκτεταμένα υαλοπετάσματα και μεταλλικές κατασκευές ασυμβίβαστες με το περιβάλλον.

Προκειμένου να βελτιωθούν οι μορφές και οι όγκοι του χώρου των πλατειών προτείνεται:

- Υποχρεωτική εξάντληση του ποσοστού καλύψεως του 70% (όπου αυτό είναι δυνατόν π.χ. μετά την οπισθοχώρηση λόγω τυχόν πρασιάς, έτσι ώστε να προκύψουν περιορισμένα ύψη κατά την εξάντληση του ΣΔ και να αποφεύγονται οι πολλές εσοχές λόγω ιδεατού στερεού για όλα τα οικόπεδα που βρίσκονται στα οικοδομικά τετράγωνα που περικλείουν την πλατεία.
- Υποχρεωτική τοποθέτηση της οικοδομής σε επαφή με τα πλάγια όρια, έτσι ώστε αφ' ενός να μην διασπάται η συνέχεια των όψεων στα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο επί της πλατείας και αφ' ετέρου να αποφεύγεται η απελευθέρωση των μεσοτοιχιών όμορων οικοδομών.
- Κατάργηση πρασιών σε οικόπεδα που έχουν πρόσωπο επί της πλατείας.
- Επιβολή εναλλαγής των όγκων με μικρές οπισθοχωρήσεις στις όψεις, έτσι ώστε να μειώνονται όσο το δυνατόν τα δυσάρεστα αποτελέσματα που προκύπτουν από τις εσοχές λόγω του ιδεατού και παράλληλα να δίνεται η δυνατότητα αρμονικής συνέχειας αυτών, σε ανάλογα στοιχεία των όμορων οικοδομών.
- Επιβολή συγκεκριμένων υλικών και χρωμάτων στις όψεις και απαγόρευση χρήσης μοντέρνων και ασυμβίβαστων ως προς την χρήση των κτιρίων και ο χαρακτήρας του χώρου υλικών. (ΔΕΜΕΚΑΒ, 1997:4-44)

4.2.7. Τροποποιήσεις πολεοδομικού σχεδίου του Βόλου

Το 1989 με το ΠΔ της 26/5/1989 (ΦΕΚ 343Δ'/2-6-1989), μεταβιβάστηκαν στο Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Βόλου, αρμοδιότητες έγκρισης τροποποιήσεων εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως για τα εντός των διοικητικών ορίων του δήμου πολεοδομικά σχέδια. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε από τον δήμο σε ότι αφορά τις τροποποιήσεις του πολεοδομικού σχεδίου, παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα ότι κάθε τροποποίηση που επέφερε μείωση κοινόχρηστων χώρων ή τροποποίηση των όρων

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης: Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

δόμησης, αποστέλλονταν για τελική έγκριση στον Νομόρχη Μαγνησίας και όχι στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Κατά την περίοδο 1989-1999 εγκρίθηκαν από το Δημοτικό Συμβούλιο και τον Νομόρχη 142 τροποποιήσεις και απορρίφθηκαν 36 αιτήσεις τροποποίησης του πολεοδομικού σχεδίου του δήμου Βόλου.

Πίνακας 16: Ιδιότητες αιτούντων

Κατηγορία αιτούντων	Τροποποιήσεις	Ποσοστό
Ιδιώτες	104	73,24%
Τοπική Αυτοδιοίκηση	26	18,31%
Δημόσιοι Οργανισμοί	11	7,75%
Σύλλογοι πολιτών – μη κυβερνητικές οργανώσεις	1	0,70%
Σύνολο	142	100,00%

Πηγή: Γατσούλιας, 2001

Πίνακας 17: Κατηγοριοποίηση των αποτελεσμάτων-αιτημάτων των εγκεκριμένων τροποποιήσεων Βόλου

Δείγμα: 142 Τροποποιήσεις (100%) / 184 αιτήματα	Αιτήματα	Ποσοστό
Μείωση ΚΧ-ΚΦ μη δομήσιμου χώρου		
Μείωση πλάτους δρόμου ή πεζοδρόμου	22	11,96%
Κατάργηση δρόμου ή πεζοδρόμου	2	1,09%
Μετατροπή ΚΧ σε δομήσιμο χώρο	11	5,98%
Κατάργηση ή μείωση προκηπίου	6	3,26%
Αποχαρακτηρισμός ΚΦ	2	1,09%
Σύνολο	43	23,37%
Αύξηση ΚΧ - ΚΦ- μη δομήσιμου χώρου		
Δημιουργία δρόμου-πεζοδρόμου	2	1,09%
Δημιουργία / αύξηση προκηπίου	7	3,80%
Διαπλάτυνση / επέκταση οδού ή πεζοδρόμου	13	7,07%
Μετατροπή δομήσιμου χώρου σε ΚΧ	4	2,17%
Αλλαγή χρήσης γης για ανέγερση κτιρίων κοινωφελών σκοπών (ΚΦ)	19	10,33%
Σύνολο	45	24,46%
Διατήρηση ΚΧ - ΚΦ- μη δομήσιμου χώρου		
Αναγνώριση προϋφιστάμενου δρόμου / παρόδου / πεζοδρόμου / προ του 1923 ως: οδό / πεζόδρομο	54	29,35%
Αλλαγή θέσης ΚΧ	1	0,54%
Μετατόπιση / στροφή δρόμου-πεζοδρόμου	11	5,98%

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης: Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

Μετατροπή δρόμου σε πεζόδρομο	13	7,07%
Δημιουργία ΑΧ-ΚΧ σε ρυμοτομούμενη ιδιοκτησία	1	0,54%
Διαπλάτυνση / επέκταση οδού ή πεζοδρόμου σε προσκυρωτές εκτάσεις	3	1,63%
Σύνολο	83	45,11%
Όροι Δόμησης		
Αύξηση συντελεστή δόμησης για ιδιωτικούς σκοπούς	1	0,54%
Αύξηση συντελεστή δόμησης για κοινωφελείς σκοπούς	2	1,09%
Αύξηση συντελεστή κάλυψης	3	1,63%
Αύξηση μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους οικοδομών	3	1,63%
Κατάργηση στοάς	3	1,63%
Αποχαρακτηρισμός ΖΟΕ (τοπικά)	1	0,54%
Σύνολο	13	7,07%
Γενικό Σύνολο	184	100,00%

Πηγή: Γατσούλιας, 2001

Μετά την ανάλυση του συνόλου των εγκεκριμένων τροποποιήσεων του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου μπορούμε να πούμε ότι ο μηχανισμός των τροποποιήσεων λειτούργησε κατά τα τρία τέταρτα των τροποποιήσεων θετικά για το πολεοδομικό περιβάλλον της πόλης. Από ποιοτική άποψη οι τροποποιήσεις αύξησαν τους κοινόχρηστους χώρους. Ο δήμος επέδειξε ευαισθησία στην εξυπηρέτηση κοινωφελών αναγκών, ενώ αξιοποίησε και προστάτευσε αξιόλογα κτίρια της πόλης. Παράλληλα, μέσω των τροποποιήσεων οργανώθηκε ένα δίκτυο πεζοδρόμων το οποίο άλλαξε τη λειτουργική, κυκλοφοριακή και αισθητική μορφή του πολεοδομικού ιστού.

Οι τροποποιήσεις στο Δήμο Βόλου χρησιμοποιήθηκαν και για την προστασία αρκετών μη δομημένων χώρων της πόλης. Αν δεν εγκρίνονταν οι τροποποιήσεις που αφορούσαν αναγνωρίσεις υφιστάμενων οδών, είναι σχεδόν βέβαιο ότι μεγάλο μέρος αυτών θα γινόταν δομήσιμος χώρος. Εδώ βέβαια εντοπίζεται και μια βασική αδυναμία του πολεοδομικού σχεδίου της πόλης (ιδιαίτερα στο βόρειο και κεντρικό τμήμα αυτού). Το πολεοδομικό ιστορικό της πόλης δίνει την εξήγηση του φαινομένου των πολλών αναγνωρίσεων οδών. Το σχέδιο πόλης του Βόλου δεν έχει αναθεωρηθεί από το 1956 και επομένως προβλήματα όπως το παραπάνω είναι λογικό να εμφανιστούν σε μια περίοδο 43 ετών.

Συνοπτικά οι λόγοι για τους οποίους εγκρίθηκαν οι τροποποιήσεις στην πόλη του Βόλου είναι:



ΥΠΟΜΗΜΑ

- Ελεύθερα βότσα κήποι (Πολιτικά, βότσα εκβάσεων, υψών άδων)
- Περιμετρικοί άδων, πλατείες

ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ
 ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΒΟΛΟΥ

ΜΕΡΟΣ	ΑΞΙΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΕΔΙΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ	ΔΗΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ/ΒΡΑΣΙΝΟ ΔΡΟΜΟ
Α.Π.1	ΠΡΟΤΑΣΗ
ΚΑΙ Ε.Μ.Μ.	ΙΟΥΝΙΟΣ 1994

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΥΠΑΝΟΣ
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΟΜΑΔΑΣ	ΑΓΓΕΛΟΣ - ΟΙΚΑΡΙΔΗΣ ΚΛΑΥΔΙΟΣ ΝΑΡΚΑΡΑΣ
ΜΕΛΗ ΟΜΑΔΑΣ	ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΟΦΙΑ ΚΑΖΑΝΙ
ΜΕΛΗ ΟΜΑΔΑΣ	Δημοφών - Παναγιώτης ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΛΑΜΑΡΑΣ Χαρισμένη - Παναγιώτης ΝΑΔΑ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ Χαρισμένη - Παναγιώτης

ΕΡΓΑΣΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΤΩΝ Ε.Σ.Α.Α.Σ.Α.Σ.

- Η εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων σε βάρος του γενικότερου συμφέροντος. Αυτό το αίτιο είναι άμεσα συνδεδεμένο με την πρακτική και λειτουργία των εμπλεκόμενων φορέων τα οποία θα εξετάσουμε παρακάτω.
- Η διόρθωση, η συμπλήρωση ελλείψεων και τεχνικών προβλημάτων και η επικαιροποίηση των υπαρχόντων πολεοδομικών σχεδίων.
- Η βελτίωση ως προς τον κοινωνικό εξοπλισμό των πολεοδομικών σχεδίων.(ΤΕΕ, 2001: 5-36)

4.3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στο κεφάλαιο αυτό αναφέρονται τα έργα εκείνα που προγραμματίζονται είτε έχουν ήδη αρχίσει να υλοποιούνται και τα οποία μπορούν να επιδράσουν καταλυτικά στην ανάπτυξη της περιοχής του Βόλου. Για το λόγο αυτό δεν αναφέρονται σημειακές αναπλάσεις, τεχνικές υποδομές μικρής κλίμακας κ.λ.π., δηλαδή έργα μικρής κλίμακας που έχουν επίδραση μόνο στους δήμους στους οποίους γίνονται.

- Δημιουργία της περιφερειακής οδού, με την υλοποίηση της οποίας αναμένεται να αποφορτιστεί σημαντικά το οδικό δίκτυο.
- Επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμένα Βόλου κάτι που θα έχει θετικές επιπτώσεις στην εμπορευματική και επιβατική κίνηση.
- Δημιουργία νέων υποδομών στο αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου και μετατροπή του σε πολιτικό αεροδρόμιο με προοπτική να εξυπηρετήσει και πτήσεις εσωτερικού.
- Ολοκλήρωση της συμμετοχής των Δήμων Βόλου και Νέας Ιωνίας στο πρόγραμμα Urban όπου υπήρχαν έργα τόσο για τη στήριξη οικονομιών δραστηριοτήτων όσο και τη δημιουργία πολεοδομικών παρεμβάσεων.
- Μεγάλη ευκαιρία για την ανάπτυξη της αθλητικής υποδομής της Ν. Ιωνίας κατά πρώτο λόγο και του Βόλου κατά δεύτερο, αποτελεί η δημιουργία του Πανθεσσαλικού Αθλητικού Κέντρου στα πλαίσια των υποδομών για την Ολυμπιάδα του 2004.
- Άξονας Βόλου – Ηγουμενίτσας ο οποίος θα συνδέει την πόλη του Βόλου με την Ευρώπη. Έχουν πραγματοποιηθεί μελέτες νέας χάραξης του δρόμου στο τμήμα Λάρισας – Ηγουμενίτσας, η κατασκευή του οποίου δεν θα έχει άμεση επίπτωση στην περιοχή έρευνας. Ωστόσο με την ολοκλήρωση του άξονα τα αποτελέσματα θα είναι ευεργετικά για την ευρύτερη περιοχή.

- Αύξηση υδατικών πόρων στη Θεσσαλία μέσω των προγραμματιζόμενων μεγάλων έργων (Αχελώος, Κάρλα). (Σολιδάκης, 2002: 116-161)

4.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΣ ΒΟΛΟΥ

4.4.1. Ανασυγκρότηση συνοικιών Δ. Βόλου

A. Υφιστάμενη κατάσταση

Η σημερινή οριοθέτηση των συνοικιών δεν διασφαλίζει τη συνοχή στο εσωτερικό της κάθε ενότητας καθώς διατρέχονται από κύριους οδικούς άξονες, ενώ στα βόρεια της πόλης η οριοθέτηση είναι αποτέλεσμα της τμηματικής ένταξης περιοχών στο Σχέδιο Πόλης. Η επιθυμητή εικόνα της συμπαγούς ενότητας που οριοθετείται με σαφήνεια περιμετρικά και αποτελεί θύλακα ανάπτυξης και εξυπηρέτησης της κατοικίας στο εσωτερικό, με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας και οργανωμένο δίκτυο κοινωνικού εξοπλισμού, σε αρκετές περιπτώσεις αλλοιώνεται. Οι συνοικίες δεν ταυτίζονται με τις περιοχές εξυπηρέτησης των σχολείων και των ενοριών με αποτέλεσμα τον κατακερματισμό του αστικού χώρου από διαφορετικά λειτουργικά όρια.

Για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης είναι απαραίτητη η αποκατάσταση της αντιληπτικής κλίμακας στην πολιτιστική, κοινωνική και οικονομική διάρθρωση της πόλης. Η γειτονιά είναι το επίπεδο που προσφέρει τη δυνατότητα ενεργοποίησης του πολίτη. Αυτή η διαδικασία προϋποθέτει την ανακυττάρωση της πόλης και περιλαμβάνει την ιεραρχική δομή και τον σχεδιασμό σε όλα τα επίπεδα (οικοδομικό τετράγωνο, γειτονιά, συνοικία, πόλη). Η πολυπλοκότητα της δομής του ιστού που παρατηρείται, καθιστά την μονάδα της συνοικίας δύσχρηστο εργαλείο σχεδιασμού-προγραμματισμού. Η πολυδιάσπαση του δομημένου περιβάλλοντος και η ασαφής οριοθέτηση των συνοικιών και των περιοχών εξυπηρέτησης του υπάρχοντος και προβλεπόμενου κοινωνικού εξοπλισμού περιπλέκουν πολιτικές ρύθμισης τόσο σε συνολικό επίπεδο πόλης, όσο και σε μικρότερη κλίμακα σε επίπεδο συνοικίας.

B. Βασικές αρχές σχεδιασμού

Προκειμένου να διασφαλιστεί η σαφήνεια του αστικού ιστού και η εσωτερική συνοχή των ενοτήτων που τον συνθέτουν, κρίνεται σκόπιμη η αναδιάρθρωση και ο επαναπροσδιορισμός των ορίων των συνοικιών. Η προτεινόμενη οριοθέτηση στηρίζεται στην επιλογή εύκολα αντιληπτών στοιχείων-ορίων που θα περικλείουν τις ενότητες

(κύριοι οδικοί άξονες, ρέματα, σιδηροδρομική γραμμή), ώστε αντιληπτά να μπορούν εύκολα να επικρατήσουν στη συνείδηση των πολιτών.

Η επιφάνεια που καταλαμβάνει η κάθε ενότητα πρέπει να διασφαλίζει την δυνατότητα πρόσβασης στους κοινόχρηστους χώρους και ο κοινωνικός εξοπλισμός να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της. Παράλληλα γίνεται προσπάθεια να ταυτιστούν, όπου αυτό είναι δυνατό, τα όρια των συνοικιών με τα αντίστοιχα των λειτουργικών ενοτήτων. Βασικός στόχος του σχεδιασμού που σε μεγάλο βαθμό επιτυγχάνεται με την προτεινόμενη οριοθέτηση, είναι η διασφάλιση της συνοχής και της εσωτερικής συνέχειας των συνοικιών που θα τονώσει τους κοινωνικούς δεσμούς και θα διευκολύνει τη ζωή των πολιτών.

Γ. Προτεινόμενες ρυθμίσεις

Λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ προτείνονται δύο εναλλακτικά σενάρια επαναπροσδιορισμού των ορίων των συνοικιών:

1. Σενάριο 1: Συντηρητική πρόταση που περιλαμβάνει νέα οριοθέτηση των συνοικιών που οριοθετούνται από την οδό Αναλήψεως και τον Περιφερειακό.
2. Σενάριο 2: Προτείνεται ο επαναπροσδιορισμός του Οξυγόνου και της Μεταμόρφωσης, ώστε ταυτόχρονα να διασφαλίζονται τα κριτήρια οριοθέτησης συνοικιών στην κεντρική περιοχή της πόλης και η αυτοτέλεια της ενότητας του ευρύτερου εμπορικού κέντρου. (ΔΕΜΕΚΑΒ, 1997:4-44)

4.4.2. Πολεοδομικές παρεμβάσεις περιοχής κέντρου

Α. Υφιστάμενη κατάσταση

Τη φυσιογνωμία της κεντρικής περιοχής του Βόλου συνθέτουν οι αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι, η συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών, η χαμηλή αισθητική και η έλλειψη υποδομών ικανών να συνθέσουν τη λειτουργικότητα του. Οι διάδρομοι Δημητριάδος-Ιάσονος, καθώς και αυτός των καθέτων Κ. Καρτάλη – Ελ. Βενιζέλου τροφοδοτούνται από τοπικές και υπεραστικές κινήσεις ΙΧ και μέσων μαζικής μεταφοράς. Τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο κέντρο της πόλης επιδεινώνει και ο χαρακτήρας της περιοχής, που λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης λειτουργιών εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής,, έλκει επιπλέον φόρτους.

Στο τμήμα αυτό του ιστού η εμπλοκή της κίνησης των πεζών και ποδηλάτων με αυτή των οχημάτων, η αύξηση ζήτηση για χώρους στάθμευσης, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και τα στενά πεζοδρόμια, δημιουργούν συνθήκες



ΥΠΟΜΗΜΑ

	Κύρια οδική δίκτυο
	Δευτερεύον οδικό δίκτυο
	Οδοί ήτοι κυκλοφορίας
	Υφιστάμενα πεζόδρομα
	Προτεινόμενα πεζόδρομα
	Προτεινόμενη θέση GARAGE
	Υφιστάμενο GARAGE
	Αδύναμη οδόπεδο

ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ
 Δ.Ε.Μ.Ε.Κ.Α.Β.
 ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΒΟΛΟΥ

ΘΕΜΑ:	ΠΟΛΥΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΕΡΜΟΧΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ:	ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ
Π. Π. 5	ΠΡΟΤΑΣΗ
ΚΑ: 1: 000	Μ Α Ι Ο Σ 1999

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ:	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΦΟΔΑΚΗΣ Λογιστής - Πολεοδόμος
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΟΜΑΔΑΣ:	ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΜΑΡΑΣ Λογιστής
ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ:	ΙΣΘΙΑ ΚΑΖΙΟΥ Χημικός - Περιβαλλοντολόγος ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΛΑΜΑΡΑΣ Χημικός - Περιβαλλοντολόγος ΝΑΙΛ ΓΟΥΓΑΡΙΑΝΗ Χημικός - Περιβαλλοντολόγος
ΕΘΝΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ:	ΑΝΙΣΤΑΣΙΑ ΤΡΑΜΠΑ Στρατηγός

ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΣΤΥΚΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΥΔΟΜΙΚΟΥ
 ΕΡΓΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ-ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

υποβάθμισης και δυσλειτουργικότητας, αισθητές στον κάτοικο αλλά και στον επισκέπτη.

B. Προτεινόμενες ρυθμίσεις

Η υλοποίηση των προτεινόμενων ρυθμίσεων σχεδιάζεται σε τέσσερις φάσεις, κάθε μια από τις οποίες αποτελεί παρέμβαση που ολοκληρώνεται, ανεξάρτητα από το συνολικό σχεδιασμό χωρίς να δημιουργείται η αίσθηση του ημιτελούς έργου. Στην πρώτη φάση τα έργα αφορούν στο τμήμα που βρίσκεται ανατολικά της οδού Ελ. Βενιζέλου και κατά το μεγαλύτερο ποσοστό κάτω από την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου, διότι πρόκειται για την πλέον φορτισμένη περιοχή. Στη δεύτερη φάση οι παρεμβάσεις προβλέπεται να εστιαστούν στην περιοχή που βρίσκεται δυτικά της Ελ. Βενιζέλου και νότια της οδού 28^{ης} Οκτωβρίου, ώστε να ενισχυθεί η αναπτυξιακή δυναμική αυτού του τμήματος, που υστερεί σε σχέση με το προηγούμενο.

Στην τρίτη φάση τα μέτρα των προτάσεων πρόκειται να αναπτυχθούν στην περιοχή βόρεια της 28^{ης} Οκτωβρίου και νότια της οδού Γαλλίας εφόσον μεγάλος αριθμός κεντρικών λειτουργιών αναμένεται να χωροθετηθεί σε αυτήν την περιοχή συμβάλλοντας στην επέκταση των υφιστάμενων. Τέλος, στην τέταρτη φάση εφόσον έχει υλοποιηθεί μια σειρά έργων ρυθμιστικού και κατασκευαστικού χαρακτήρα που θα έχουν συντελέσει στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην πόλη θα είναι δυνατή πλέον η υλοποίηση των προτάσεων που αναφέρονται στην περιοχή βόρεια της οδού Γαλλίας και νότια της Γαζή. Παράλληλα με τις πεζοδρομήσεις του κεντρικού πυρήνα της πόλης μπορούν να υλοποιηθούν παρεμβάσεις στην περιοχή του ευρύτερου κέντρου. Ειδικότερα προτείνεται: α) Ολοκλήρωση της πεζοδρόμησης της οδού Ερμού από Φιλελλήνων ως και Ξενοφώντος και β) Πεζοδρόμηση των οδών Πλάτωνος, Δημάρχου Κονταράτου, Σοφοκλέους και Τ. Οικονομάκη. (ΔΕΜΕΚΑΒ, 1997:46-51)

4.4.3. Ανάπλαση Παλαιών

Η περιοχή των Παλαιών είναι μια σαφώς οριοθετημένη περιοχή που περικλείεται βορειοανατολικά από τη σιδηροδρομική γραμμή και το σταθμό του ΟΣΕ, βορειοδυτικά από το χείμαρρο Κραυσίδωνα και νότια από τη λιμενική ζώνη. Αποτελεί τον πρώτο οικιστικό πυρήνα της πόλης, είναι δηλαδή η αρχαιότερη συνοικία, με μόνιμη παρουσία στην ιστορία του Βόλου. Ο χαρακτήρας που απέκτησε η περιοχή με την αλματώδη ανάπτυξη του λιμανιού και του σιδηροδρομικού σταθμού, διατηρείται μέχρι σήμερα.

Η σύγχρονη εικόνα της συνοικίας χαρακτηρίζεται από την έντονη αισθητική υποβάθμιση και τη λειτουργική απομόνωση της από την υπόλοιπη πόλη. Ωστόσο η

θέση της στον αστικό ιστό αλλά και η ιστορική σημασία της για το Βόλο καθιστά σαφή την ανάγκη παρέμβασης για τον προσδιορισμό του σύγχρονου χαρακτήρα και την ανάδειξη του.

Το αίτημα ανάπλασης στη συνοικία των Παλαιών διατυπώθηκε προς το ΥΠΕΧΩΔΕ το 1984 και το 1985 προκηρύσσεται Πανελλήνιος Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός για την Ανάπλαση των Παλαιών και στη συνέχεια ο Δήμος αναθέτει στην κ. Ρ. Κλουτσινώτη την προετοιμασία του φακέλου της μελέτης για την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος. Η έκδοση του Διατάγματος της Πολεοδομικής Μελέτης και του Ειδικού Οικοδομικού Κανονισμού της υπό ανάπλαση συνοικίας εκκρεμεί μέχρι σήμερα. Η καθυστέρηση επί μια δεκαετία ωστόσο δημιουργεί την ανάγκη τροποποίησης και επικαιροποίησης της υπό έγκριση μελέτης, ώστε να ανταποκρίνεται στα νέα δεδομένα.

Η ιδιαίτερη ιστορική αξία της συνοικίας για την πόλη προσδιορίζει έναν από τους βασικούς άξονες σχεδιασμού της. Η προστασία, αξιοποίηση και ανάδειξη όλων των στοιχείων ιστορικής μνήμης που συνδέονται άρρηκτα άλλωστε με τη φυσιογνωμία της συνοικίας αποτελεί το βασικό μέλημα, ώστε τα Παλιά να αποτελέσουν τη συνοικία σύνδεσης της σύγχρονης πόλης με το παρελθόν της. Στο πλαίσιο αυτό είναι αναγκαία η αισθητική της αναβάθμιση ώστε η περιοχή να γίνει ελκυστική για μια σειρά χρήσεων που θα τονώσουν τη ζωή στα Παλιά και θα αντιστρέψουν την εικόνα της απομόνωσης που παρατηρείται σήμερα.

Ο δεύτερος άξονας του σχεδιασμού αποσκοπεί στην άρση της απομόνωσης με τη δημιουργία δικτύου πεζών και οχημάτων που θα φέρουν τον κάτοικο αλλά και τον επισκέπτη στην παλαιότερη συνοικία του Βόλου. Παράλληλα μελετάται και η ένταξη στην περιοχή νέων δραστηριοτήτων που απευθύνονται σε ολόκληρη την πόλη, ώστε να διασφαλιστεί η συμβατότητα τους με την ιδιαίτερη φυσιογνωμία των Παλαιών (συγκρότημα Τσαλαπάτα-Μαγνησιακού). Ο σχεδιασμός της συνοικίας γίνεται σε δύο επίπεδα. Στο πρώτο η περιοχή διαιρείται σε 6 ενότητες και η ρύθμιση αφορά την κάθε μία ξεχωριστά αντιμετωπίζοντας την σαν αυτόνομη δομική μονάδα του συνόλου της συνοικίας.

Με βάση τις παραπάνω αρχές η προτεινόμενη παρέμβαση περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τα εξής θέματα:

1. Χρήσεις γης: Η προτεινόμενη χρήση για τις ενότητες Προσφυγικών, Κάστρου και Βορείου τμήματος της συνοικίας είναι αμιγής κατοικία. Για την ενότητα της Αγοράς του νοτιοδυτικού τμήματος της συνοικίας προτείνεται η χρήση Πολεοδομικό

Κέντρο- Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης. Και για την ενότητα ιδιοκτησιών Μαγνησιακού και Τσαλαπάτα προβλέπονται χρήσεις παραγωγικές- χειροτεχνικές- εμπόριο- ψυχαγωγία- πολιτισμός.

2. Οργάνωση του κυκλοφοριακού δικτύου (οδικό, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι): Στόχος της πρότασης είναι η μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων που δέχεται σήμερα η συνοικία, η διασφάλιση της κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων στο εσωτερικό της καθώς και ρύθμιση των αναγκών για στάθμευση. Έτσι προτείνεται η ενοποίηση των δύο τμημάτων της Παγασών, εκατέρωθεν του Σιδηροδρομικού Σταθμού, ώστε να μειωθούν οι φόρτοι εισόδου-εξόδου από την πόλη μέσω της Γ. Λαμπράκη. Για κάθε μια από τις ενότητες της περιοχής καθορίζεται περιφερειακός συλλεκτήριος δακτύλιος. Οι δρόμοι που εξυπηρετούν τοπικές κινήσεις στο εσωτερικό κάθε ενότητας είναι αυτοί που θα καλύψουν και τις ανάγκες για στάθμευση της ενότητας ενώ οι υπόλοιποι πεζοδρομούνται. Η διεύρυνση του ισοζυγίου στάθμευσης κατέδειξε την ανάγκη αξιοποίησης της ιδιοκτησίας του Δήμου βόρεια του ΚΤΕΛ, για στάθμευση καθώς και τη διαμόρφωση επιφανειακού χώρου στάθμευσης στην ενότητα Τσαλαπάτα-Μαγνησιακού.
3. Ανάδειξη στοιχείων ιστορικού ενδιαφέροντος: Στην περιοχή υπάρχουν αρκετά αξιόλογα παλιά κτίσματα, πολλά από τα οποία είναι ήδη κηρυγμένα διατηρητέα, είτε σαν κτίσματα είτε σαν μέτωπα κτιρίων. Έτσι προτείνεται ο χαρακτηρισμός και των υπόλοιπων κτιρίων ή μετώπων, ώστε να αποκατασταθούν άμεσα οι όψεις τους. Με τον τρόπο αυτό προστατεύεται και αναδεικνύεται ένας αρκετά σημαντικός αριθμός κτιρίων που μαρτυρούν την ιστορική διαδρομή της περιοχής, τα οποία σε συνδυασμό με το δίκτυο πεζοδρόμων που προτείνεται και των χώρων πρασίνου και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος βελτιώνουν την ελκυστικότητα. (ΔΕΜΕΚΑΒ, 1997:55-80)

4.4.4. Παρεμβάσεις αισθητικής αναβάθμισης

Η έντονη οικοδόμηση μετά το 1970 δημιούργησε κεντρικές περιοχές του Βόλου την ασφυκτική εικόνα της απρόσωπης τσιμεντένιας πόλης με τις τεράστιες πολυκατοικίες, τα μικρά μπαλκόνια, την ελλιπή υποδομή και την απουσία ελεύθερου χρόνου. Σήμερα η εικόνα είναι απογοητευτική και η υποβάθμιση της αισθητικής της πόλης είναι εμφανής. Στο πλαίσιο αυτό εξετάζεται πιλοτικά η αισθητική του περιβάλλοντος χώρου ενός σημείου αναφοράς της πόλης, της πλατείας

Μεταμορφώσεως, που βιώνεται καθημερινά και αποτελεί χώρο ανάπτυξης δραστηριοτήτων, συνάθροισης και αναψυχής.

Οι βασικοί στόχοι των παρεμβάσεων είναι:

1. Προστασία και η ανάδειξη της φυσιογνωμίας του τοπίου
2. Διασφάλιση της φυσιογνωμίας των κοινόχρηστων χώρων
3. Αισθητική αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου και βελτίωση της δημόσιας θέας
4. Ανάδειξη της αρχιτεκτονικής των κτιρίων
5. Εμπλουτισμός με πράσινο της πόλης
6. Προστασία και ασφάλεια του πολίτη
7. Ομαλή ένταξη των νέων κτιρίων στον περιβάλλοντα χώρο (ΔΕΜΕΚΑΒ, 1997:81-90)

4.5. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ URBAN I&II ΣΤΟ ΠΣ ΒΟΛΟΥ

Η προσέλκυση επενδύσεων δεν περιορίζεται στην ύπαρξη ενός προηγμένου δικτύου υποδομών, αλλά και στην καλή ποιότητα ζωής, που συνιστούν η προσεκτική διαχείριση και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, ο πολεοδομικός σχεδιασμός και οι αναβαθμισμένες μεταφορικές δυνατότητες μιας πόλης. Ο κύριος φορέας υποστήριξης των παραπάνω δράσεων είναι τα Διαρθρωτικά Ταμεία συνεπικουρούμενα από το Ταμείο Συνοχής, το πρόγραμμα URBAN και τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης. Από το πρόγραμμα URBAN προέκυψαν τα πρώτα πρότυπα αστικά έργα που κατέδειξαν την αξία των συντονισμένων και ολοκληρωμένων μέτρων. Με περισσότερες από 90 δράσεις σε ολόκληρη την Ευρώπη (6 από αυτές αντιστοιχούσαν στην Ελλάδα) το πρόγραμμα URBAN στην πρώτη φάση του φάνηκε να παράγει ορατές βελτιώσεις στην ποιότητα ζωής και κατοικίας στα συγκεκριμένα τμήματα των πόλεων όπου εφαρμόστηκε. (Στεφάνου-Μητούλα, 2003:126-129)

Στην Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN εντάσσονται παρεμβάσεις σε μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας μας, όπου κυριαρχούν η αποβιομηχάνιση, η ανεργία, η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Βασικός στόχος είναι η βελτίωση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών, η αναβάθμιση του περιβάλλοντος και η δημιουργία δικτύων κοινωνικού εξοπλισμού ώστε να προσελκύνονται οικονομικές δραστηριότητες που θα αλλάξουν την εικόνα των αστικών αυτών περιοχών, θα καλύψουν ένα σημαντικό μέρος της ανεργίας και θα θέσουν τις βάσεις της ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή. Αποβλέπει στην "επιχειρησιακή πόλη", στη "κοινωνική πόλη της απασχόλησης / πρόνοιας / υγείας / ασφάλειας", στην

"πολιτισμική πόλη", στη συμμετοχική και πληροφορημένη πόλη", στην "τοπικά ολοκληρωμένη διεθνή πόλη". (www.minenv.gr)

Γενικά, η ολοκληρωμένη προσέγγιση του URBAN λαμβάνει υπόψη όλες τις διαστάσεις της αστικής ζωής. Εφαρμόζει το πακέτο των προγραμμάτων που συνδυάζει την αναμόρφωση των απαρχαιωμένων υποδομών με οικονομικές και παραγωγικές δράσεις. Αυτά συμπληρώνονται από μέτρα που μάχονται που κοινωνικό αποκλεισμό που υπάρχει στις υποβαθμισμένες περιοχές και μέτρα που αναβαθμίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος. Το πρόγραμμα URBAN I περιλαμβάνει 6 υποπρογράμματα για 11 πόλεις: Πάτρα, Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Περιστέρι, Βόλος, Ν. Ιωνία, Μενεμένη, Πολίχνη, Σταυρούπολη, Εύοσμο και Ερμούπολη της Σύρου. Οι κύριες προτεραιότητες όλων των ελληνικών υποπρογραμμάτων ήταν η βελτίωση νέων και υποστηρικτικών οικονομικών δράσεων και η δημιουργία απασχόλησης αστικών και κοινωνικών υποδομών, εκπαιδευτικά μέτρα και κοινωνική υποστήριξη. (Στεφάνου-Μητούλα, 2003: 126-129)

Το Ελληνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα URBAN I έχει την ακόλουθη χρηματοδοτική κατανομή στις εγκεκριμένες πόλεις:

Πίνακας 18: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΝΑ ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ (σε ΕΥΡΩ)

Υποπρογράμματα	Συνολικό κόστος	Σύνολο Δημοσίων Δαπανών	Κοινοτική Συμμετοχή	Εθνική Συμμετοχή	Ιδιωτική Συμμετοχή
	1=2+5	2=3+4	3	4	5
Κερατσίνι-Δραπετσώνα	11.543.590	10.933.333	8.200.000	2.733.333	610.257
Περιστέρι	10.227.000	10.227.000	7.670.250	2.556.750	0
Νέα Ιωνία - Βόλος	11.509.166	11.509.166	8.631.875	2.877.291	0
Πάτρα	11.465.834	11.465.834	8.599.375	2.866.459	0
Δυτ.Θεσσαλονίκη	13.583.300	11.251.300	8.438.475	2.812.825	2.332.000
Ερμούπολη	4.867.333	4.757.333	3.568.000	1.189.333	110.000
Κεντρική Τεχνική Βοήθεια	178.700	178.700	134.025	44.675	0
ΣΥΝΟΛΟ	63.374.923	60.322.666	45.242.000	15.080.666	3.052.257

Πηγή: www.minenv.gr

Με την επόμενη πρωτοβουλία URBAN II μια νέα προσέγγιση της αστικής ανάπτυξης προωθείται. Ενώ διατηρείται η ολοκληρωμένη προσέγγιση στα κοινωνικά,

οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, βασικός στόχος του URBAN II είναι η καινοτομία. Η ακριβής επιλογή των προβληματικών γειτονιών είναι μία από τις ουσιαστικές προϋποθέσεις για δραστική πολιτική ανάπτυξης. Έτσι, η συγκεκριμένη κοινοτική δράση αυξάνει την επιρροή και τα οφέλη που απορρέουν από την εφαρμογή των προγραμμάτων. Πιο συγκεκριμένα, το URBAN II χρηματοδοτεί προγράμματα για την ανακαίνιση κτιριακών αποθεμάτων, δημιουργεί θέσεις εργασίας κυρίως μέσω της τεχνολογίας της πληροφορίας, αναμορφώνει τις βασικές υπηρεσίες και βελτιώνει τη μεταφορά και τις επικοινωνίες. Οι ανησυχίες για το περιβάλλον είναι επίσης πρώτης προτεραιότητας για το πρόγραμμα του URBAN II, με μέτρα όπως μείωση των απορριμμάτων και βελτιωμένη χρήση αυτών, καλύτερη διαχείριση απορριμμάτων και περιορισμό στην ηχορύπανση και στην κατανάλωση υδρογονανθράκων. Για την περίοδο 2000-2006, 70 αστικές περιοχές είναι κατάλληλες για χρηματοδότηση από το URBAN II. (Στεφάνου-Μητούλα, 2003:126-128)

Κατά την χρονική περίοδο 2000-2006 θα εισρεύσουν στην ελληνική πραγματικότητα 15 τρις. δρχ. μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Γ' ΚΠΣ). Αναμφισβήτητα, το ποσό αυτό είναι το μεγαλύτερο που πακέτο οικονομικής βοήθειας που έχει λάβει ποτέ η Ελλάδα και η «ιστορική ευκαιρία» για την επίλυση σοβαρών προβλημάτων καθυστέρησης είναι δεδομένη. Η αξιοποίηση και η χρήση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων που έχουν στόχο την ανάπτυξη της συνοχής, της ανταγωνιστικότητας και της αστικής οικονομικής δραστηριότητας, μπορούν παράλληλα να συντελέσουν και προς την κατεύθυνση της διατήρησης και ανάδειξης της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας των πόλεων. Έχει ήδη παίξει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του εθνικού χώρου και στην πολιτική γι' αυτόν η ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω των κοινωνικών δράσεων και πολιτικών, καθώς και μέσω των χρημάτων των προηγούμενων Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης. (Στεφάνου-Μητούλα, 2003:146-147)

Στον Πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται οι χρηματοδοτικές δραστηριότητες του Γ' ΚΠΣ για την περίοδο 2000-2006 στην Ελλάδα. Έχουν τεθεί 7 βασικοί στόχοι και προτεραιότητες που αφορούν:

- Ανθρώπινους πόρους
- Υποδομές μεταφορών
- Ανταγωνιστικότητα
- Γεωργία – Αλιεία
- Ποιότητα ζωής

- Κοινωνία της πληροφορίας
- Περιφερειακή Ανάπτυξη

Πίνακας 19: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητας 2000-2006

Περιγραφή (δισ. δρχ.)	Πόροι Ε.Ε.	Εθνική συμμετοχή	Δημόσια Δαπάνη	Ιδιωτική συμμετοχή	Σύνολο
1.Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος	59	24	83	46	129
2.Στήριξη & ενθάρρυνση επιχειρηματικότητας	245	153	398	598	996
3.Προώθηση επιχειρηματ. αριστείας	32	17	49	54	103
4.Τεχνολογική καινοτομία	84	31	115	86	201
5.Τουριστική προβολή της Ελλάδας	21	9	30	26	56
6.Ασφάλεια ενεργ. εφοδιασμού και προώθηση της απελ. αγοράς ενέργειας	115	115	230	174	404
7.Ενέργεια και αιεφόρος ανάπτυξη	38	38	76	89	165
8.Ανθρώπινοι Πόροι	51	17	68	16	84
9.Τεχνική βοήθεια	24	14	38		38
ΣΥΝΟΛΟ	669	418	1.087	1.089	2.176

Πηγή: Στεφάνου-Μητούλα, 2003

4.6. ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Ο Βόλος την περίοδο αυτή βρίσκεται κατά την απαισιόδοξη άποψη σε βαθιά ύφεση. Η αισιόδοξη άποψη αντίθετα χαρακτηρίζει τη σημερινή κατάσταση ως μεταβατικό στάδιο που οδηγεί στον μετασχηματισμό της διάρθρωσης και των δομών της οικονομίας ή με άλλα λόγια η κρίση παίζει τον εξυγιαντικό της ρόλο. Αποτελεί δηλαδή μια δυναμική διαδικασία που εκτοπίζει τις παραδοσιακές μορφές οργάνωσης της κοινωνίας και της οικονομίας εισάγοντας νέα σχήματα πιο αποτελεσματικά και

ανταγωνιστικά και διαμορφώνοντας μια νέα ισορροπία με το αντίστοιχο προσωρινό κόστος και το μελλοντικό όφελος.

Παρακάτω αναφέρονται συνοπτικά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που θα μπορέσουν να αποτελέσουν αντικείμενο αξιοποίησης για την ένταξη της πόλης στην τροχιά της γρήγορης ανάπτυξης αλλά και τα αρνητικά στοιχεία που εμποδίζουν την οικονομική της ανάπτυξη. Αυτά έχουν ως εξής:

Χωροταξία	Η πόλη βρίσκεται σε καλή θέση και δεν απέχει πολύ από τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.
Γεωγραφική θέση	Είναι χτισμένη μεταξύ του Πηλίου και του Παγασητικού και διαθέτει ένα μοναδικό φυσικό περιβάλλον.
Χρήσεις γης	Η συγκέντρωση της βιομηχανίας στην πολεοδομική οργάνωση. Βιομηχανική ζώνη.
Χαρακτήρας της πόλης	Οι λιμενικές εγκαταστάσεις με τους αναγκαίους χώρους επέκτασης του λιμανιού και οι ζώνες κατοικίας, εμπορίου και υπηρεσιών προσδιορίζουν τον χαρακτήρα της πόλης που δεν είναι ιδανικός, αλλά έχει σχετικά καλή τάξη, αν εξαιρέσουμε την κυκλοφορία, τις μεταφορές και την επικοινωνία.
Τεχνολογικό επίπεδο	Χαρακτηρίζεται χαμηλό ακολουθώντας το μέσο όρο της χώρας, με εξαίρεση κάποιες ιδιωτικές εταιρείες και το Δήμο που φροντίζει να ενσωματώνει σχετικά γρήγορα τις εφαρμογές της τεχνολογικής προόδου.
Επικοινωνία, σύνδεση της πόλης με τον έξω κόσμο	Υπάρχει μεγάλη υστέρηση σε όλα τα επίπεδα (αεροπορικές, σιδηροδρομικές, οδικές και θαλάσσιες συνδέσεις) με αποτέλεσμα την σχετική απομόνωση της πόλης.
Ανθρώπινο δυναμικό	Η βιομηχανική παράδοση της πόλης έχει δημιουργήσει εξειδικευμένο ανθρώπινο προσωπικό το οποίο όμως δεν είναι δεδομένο ότι μπορεί να προσαρμοστεί στις νέες απαιτήσεις του δευτερογενή και κυρίως του τριτογενή τομέα. Είναι αναγκαία η επανειδίκευση και ο αναπροσανατολισμός.
Πληθυσμιακό μέγεθος	Η αύξηση του πληθυσμού θα εξασφάλιζε στην πόλη οικονομίες κλίμακας, όχι όμως χωρίς να δημιουργηθούν δυσεπίλυτα προβλήματα.
Υποδομές	Σε σύγκριση με τον ελληνικό μέσο όρο θεωρούνται ικανοποιητικές, αλλά σε σχέση με τις αντίστοιχες των ανταγωνιστικών πόλεων της Ευρώπης κρίνονται ανεπαρκείς.
Νοοτροπία	Η νοοτροπία των κατοίκων χαρακτηρίζεται μάλλον παραδοσιακή, με αρκετή εσωστρέφεια, και μόνο τα τελευταία χρόνια εμφανίζεται κάποια αλλαγή.

Πηγή: Θ. Μαλούτας, 1995

Οι προοπτικές της πόλης εξαρτώνται από τρεις βασικούς παράγοντες:

- τον ιδιωτικό παράγοντα, που λειτουργεί με τα κριτήρια της αγοράς να κατευθύνεται εκεί που προσδοκά υψηλές αποδόσεις, πάντοτε βέβαια στο πλαίσιο του ευρύτερου ανταγωνισμού.
- την προσέλκυση ιδιωτικών επιχειρηματικών κεφαλαίων που εξαρτάται από τη γενικότερη εθνική πολιτική αλλά και από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που εμφανίζει η πόλη.

- τις επενδύσεις που αποφασίζει το κράτος και συναρτώνται με τη βελτίωση κυρίως των υποδομών και από τις πρωτοβουλίες τοπικού – περιφερειακού δυναμικού.
(<http://www.anhma.gr>)

4.7. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

A. Υφιστάμενη Κατάσταση

Η διαδικασία της ιεράρχησης των κυρίων δρόμων του αστικού ιστού είναι πολύπλοκη διότι λόγω του υποδάμειου συστήματος δίνεται η δυνατότητα σε πολλούς δρόμους να παίζουν τον ίδιο ρόλο εναλλακτικά ή συμπληρωματικά. Κατά τη διαδικασία αυτή μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικές κλίμακες ιεράρχησης και κριτήρια αξιολόγησης. Έτσι τα κύρια κριτήρια είναι η διάκριση των οχημάτων σε επιβατικά και φορτηγά και ο ρόλος που αναλαμβάνουν οι δρόμοι στην κυκλοφορία της πόλης αλλά και στο ευρύτερο κυκλοφοριακό δίκτυο.

Τις κύριες κατηγορίες αποτελούν οι πρωτεύοντες, οι δευτερεύοντες, οι συλλεκτήριοι και οι τοπικοί άξονες. Αναλυτικότερα στην πρώτη κατηγορία έχουν ενταχθεί:

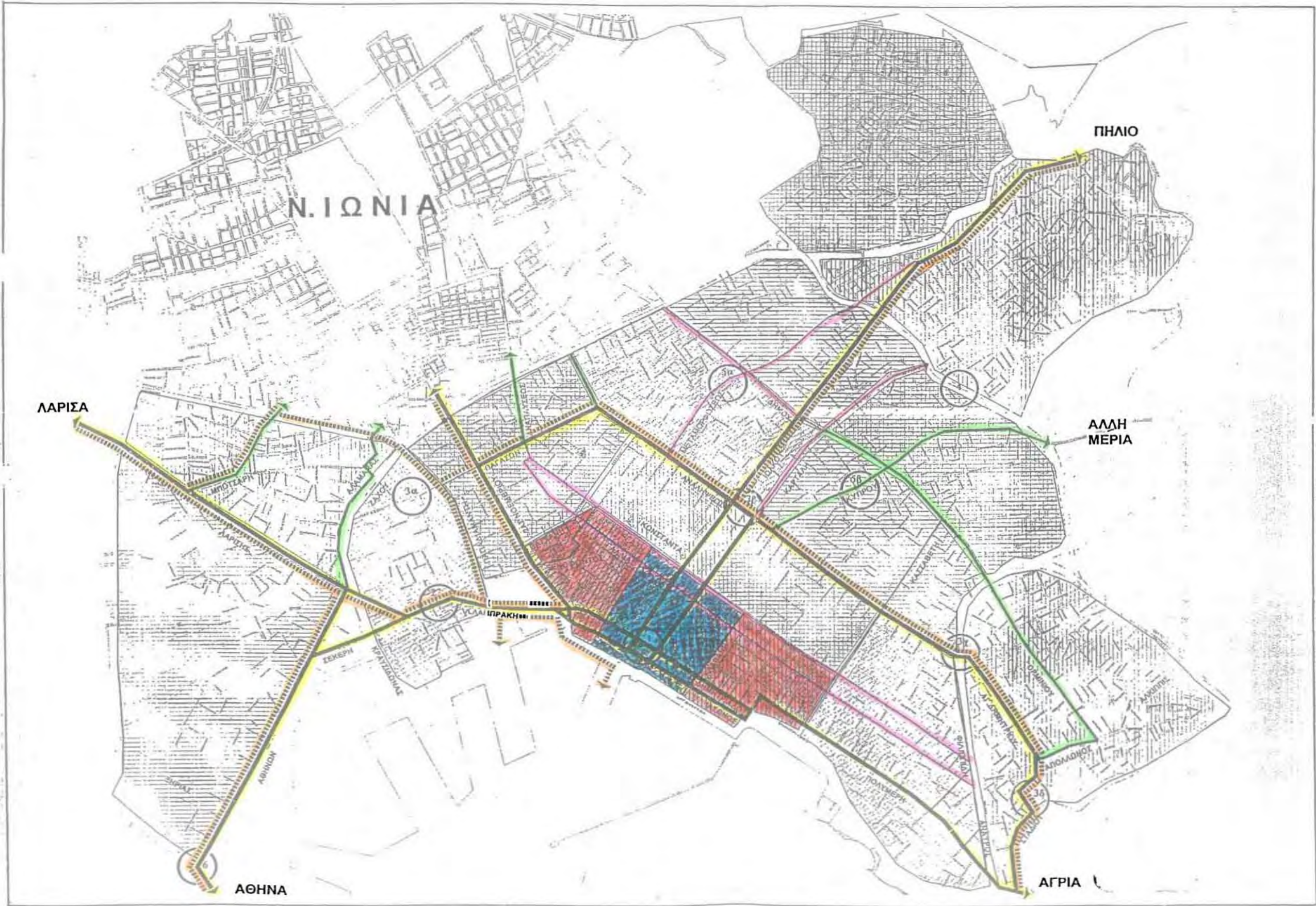
1. Η Αθηνών που συνδέει το δίκτυο της πόλης με την εθνική οδό μέσω Μικροθηβών
2. Η Λαρίσης που συνδέει το Βόλο με την εθνική οδό από Βελεστίνο
3. Η Καρτάλη μέχρι την Αναλήψεως και η Ιωλκού που οδηγεί προς Πήλιο
4. Η Πολυμέρη που οδηγεί προς Αγριά
5. Η Γ. Λαμπράκη, το δίδυμο Ιάσονος και Δημητριάδος που διατρέχουν την κεντρική περιοχή της πόλης
6. Ο σημερινός δακτύλιος 2ας Νοεμβρίου, Παγασών, Αναλήψεως, Αγ. Δημητρίου, Σταδίου

Στην δεύτερη κατηγορία εντάσσονται οι εξής δρόμοι:

1. Η Γ. Δήμου ανατολικά της Ιωλκού, η προέκτασή της, η Ορμηνίου και η Σταδίου
2. Η 2ας Νοεμβρίου, η Αναπάσεως και η Αναλήψεως βορειοδυτικά της Παγασών
3. Η Κύπρου που συνδέει την Αναλήψεως με την άλλη Μεριά
4. Η Μπότσαρη και η Αλαμάνας που αποτελούν την είσοδο της Ν. Ιωνίας από Λαρίσης και Αθηνών

Τέλος στην τρίτη κατηγορία διακρίνονται:

1. το ζεύγος Γαλλίας – Αν. Γαζή στις κεντρικές συνοικίες της πόλης
2. Η Γ. Δήμου από τη Ζάχου ως την Ιωλκού



ΥΠΟΜΗΜΑ

- Βασική Κλίμακα
- Βασική Κλίμακα
- Προστασία από Πυρ
- Απορρόφηση L.Sed. Βαθμ.
- Κατασκευές
- Βασική υποδομή
- Προβλεπόμενα - Απορροήσεις

ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ
 Δ. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ ΕΡΓΑΣΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ ΒΟΛΟΥ

ΒΕΛΟΣ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΣΑΡΜΕΣΑΙΣΕΣ
ΠΛΑΝΟΒΑΘΝ	ΕΥΧΑΡΙΣΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΑΚΤΥΟ
Κ.Α.Τ.	ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΚΑΛΩΣΗΜΕ	1:200 Μ.Α.Ε. Δ.Ε. 2013-Ρ.Σ.Ε.

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΥΧΥΘΙΜΕΤΗΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
 ΠΡΕΣΒΥΤΕΡΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ ΕΡΓΑΣΙΟ: ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ ΕΡΓΑΣΙΟ

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΖΑΝΙ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
 ΕΡΜΗΝΕΥΤΗΣ ΚΑΛΩΣΗΜΕ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
 ΣΥΜΒΟΥΛΟΓΟΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
 ΕΚΔΕΣΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΓΡΑΦΙΟ ΑΣΤΥΡΙΟΥ ΚΑΙ ΟΔΟΠΟΙΗΣΗΣ
 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

3. Η Ξενοφώντος με τμήμα της Μακρυνίτσης και η Βασσάνη με τμήμα της Θέτιδος
4. Η Μεταμορφώσεως βόρεια της Αναλήψεως
5. Η Κ. Καρτάλη βόρεια της Αναλήψεως
6. Η Κασσαβέτη και η Φιλιππίδη ως την Αναλήψεως

Β. Βασικές αρχές σχεδιασμού

Οι βασικοί στόχοι που τέθηκαν κατά την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και την μελέτη των προβλημάτων που παρουσιάζονται είναι οι εξής:

1. Αποφόρτιση του κέντρου της πόλης από την κυκλοφορία (υπεραστική ή αστική)
2. Διασφάλιση σαφούς, εύκολα προσπελάσιμου και συνεχούς ροής δακτυλίου εξυπηρέτησης της διερχόμενης κυκλοφορίας
3. Απεμπλοκή της βαριάς κυκλοφορίας από το δίκτυο εξυπηρέτησης της πόλης
4. Μείωση της διαμπερούς κίνησης μέσα από τις συνοικίες
5. Ένταξη της πρώτης φάσης κατασκευής του περιφερειακού στον αστικό ιστό
6. Μείωση της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης στις συνοικίες και στο κέντρο της πόλης
7. Διασφάλιση της κίνησης των πεζών

Γ. Προτεινόμενες ρυθμίσεις

Στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του οδικού δικτύου προτείνονται παρεμβάσεις που ολοκληρώνονται σε δύο φάσεις. Στην πρώτη προβλέπονται για το διάστημα ως την ολοκλήρωση του περιφερειακού και στην δεύτερη παρεμβάσεις συνδυαζόμενες με τη λειτουργία του. Ειδικότερα η πρώτη φάση περιλαμβάνει τις παρακάτω παρεμβάσεις:

1. Κατασκευή γέφυρας για τη σύνδεση Αλαμάνας-Παγασών επί του Κραυσίδωνα και ανισόπεδο κόμβο στην Παγασών
2. Ισόπεδη σύνδεση της Αλαμάνας και της Ζάχου με την Παγασών δια μέσου της Παπαδιαμάντη
3. Μονοδρόμηση της Κ. Καρτάλη μέχρι τη Γ. Δήμου σε πρώτη φάση και στη συνέχεια μέχρι τη Μαβίλη για μείωση του φόρτου της Αναλήψεως
4. Διάνοιξη της Κασσαβέτη με έξοδο προς Άλλη Μεριά και ένταξη της στο βασικό δίκτυο της πόλης ως δρόμου αμφίδρομης κίνησης
5. Αποφόρτιση της Γ. Λαμπράκη από τη βαριά κυκλοφορία με την διοχέτευση της στον δακτύλιο και την διαμόρφωση εισόδου στο λιμάνι από την Αθηνών
6. Μείωση του ρόλου της Κύπρου λόγω παρόδιων χρήσεων (σχολεία, τοπικό κέντρο) και γεωμετρίας και μετατόπιση της κυκλοφορίας στην Καρτάλη και την Κασσαβέτη
7. Ένταξη της Ζάχου και της Σέκερη στο κύριο οδικό δίκτυο

8. Μετατόπιση του δίδυμου Γαλλίας-Γαζή στο Γαζή-Κωνσταντά λόγω τάσεων εξάπλωσης του εμπορικού κέντρου, χρήσεων (σχολεία, αστυνομία, πυροσβεστική) και γεωμετρικών χαρακτηριστικών

Η δεύτερη φάση περιλαμβάνει τα εξής έργα και παρεμβάσεις:

1. Η απεμπλοκή της βαριάς κυκλοφορίας από το οδικό δίκτυο της πόλης και ένταξη της στον περιφερειακό
2. Η σύνδεση του περιφερειακού με την Πολυμέρη για κίνηση περιμετρικά της συνοικίας της Ν. Δημητριάδας
3. Η υποβάθμιση του ρόλου της Ζάχου βόρεια της σιδηροδρομικής γραμμής και η απόδοση του στην τοπική κυκλοφορία
4. Η μονοδρόμηση της Ιωλκού βόρεια της Αναλήψεως και διαπλάτυνση πεζοδρομίων με παράλληλη ενσωμάτωση της στάθμευσης (ΔΕΜΕΚΑΒ, 1997:16-22)

5. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΟΛΕΩΝ

Η παραπάνω αναλυτική και διεξοδική παρουσίαση της πολεοδομικής εξέλιξης και οργάνωσης των πολεοδομικών συγκροτημάτων της πόλης των Σερρών και της πόλης του Βόλου έδωσε μια πολύ καλή εικόνα του ρόλου αυτών των πόλεων στο τοπικό και στο περιφερειακό τους δίκτυο. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί επιχειρείται μια συγκριτική ανάλυση των πλεονεκτημάτων, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των απειλών σε διάφορους τομείς της ζωής των δύο πόλεων, καθώς επίσης και μία παρουσίαση των προτάσεων και των δυναμικών που μπορούν να ενισχύσουν και να ενδυναμώσουν τον ρόλο των δυο πόλεων σε τοπικό αλλά και σε εθνικό επίπεδο.

5.1. ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΓΙΑ ΤΟ ΠΣ ΒΟΛΟΥ

	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Θέση	Χωροταξική θέση στον ελληνικό χώρο	1. Όχι άμεση επαφή με τους νεότερους άξονες ανάπτυξης της Ελλάδας 2. Χωροταξική θέση στον ευρωπαϊκό χώρο	1. Προγραμματισμός άξονα Βόλου-Ηγουμενίτσας 2. Σύνδεση με Εγνατία 3. Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου	Καθυστέρηση έργων σύνδεσης με τους νέους άξονες που συνδέουν την Ελλάδα με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα
Οικιστικό δίκτυο	Κοντινή θέση με τη Λάρισα	1. Ανυπαρξία μητροπολιτικής περιοχής σύμφωνα με	Δημιουργία-ενίσχυση δίπολου Βόλου-Λάρισας	Διατήρηση περιφερειακής θέσης στο ελληνικό

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

		τα ευρωπαϊκά δεδομένα 2.Έλλειψη σύγχρονων δικτύων μεταφορών		αστικό δίκτυο
Πρωτογενής τομέας	Υπαρξη εύφορων πεδινών εκτάσεων	1.Απουσία αγροτικών προϊόντων με υψηλή ζήτηση στο μέλλον 2.Απειροελάχι στη συμμετοχή των προϊόντων αλιείας στο συνολικό βάρος παραγωγής 3.Υψηλό ποσοστό νιτρικών αλάτων στους υδάτινους πόρους 4.Περιορισμένοι υδάτινοι πόροι	1.Επώνυμα προϊόντα 2.Ανανέωση αλιευτικών συστημάτων παραγωγής 3.Ειδικά προγράμματα δράσης του Υπουργείου Γεωργίας 4.Αύξηση υδατικών πόρων στη Θεσσαλία μέσω των προγραμματιζόμενων μεγάλων έργων (Αχελώος,Κάρλα)	Λειψυδρία λόγω έλλειψης σχεδιασμού στην αξιοποίηση των υδάτινων πόρων
Δευτερογενής τομέας	1.Τεχνολογικό Πάρκο 2.Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις 3.Λιμάνι Βόλου 4.Βιομηχανική κουλτούρα 5.Οργανωμένη ΒΙΠΕ 6.Αναπτυξιακά κίνητρα	1.Ελλιπής προβολή των πλεονεκτημάτων της περιοχής 2.Ελλιπής σύνδεση του Πανεπιστημίου με τη βιομηχανία 3.Απουσία επαρκούς σύνδεσης της περιοχής με την υπόλοιπη χώρα και με το εξωτερικό 4.Έλλειψη σύγχρονων μεθόδων οργάνωσης και εξειδικευμένων στελεχών 5.Υπαρξη αρκετών αντίστοιχων χώρων (ΒΙΠΕ)	1.Αξιοποίηση δυνατοτήτων του Τεχνολογικού Πάρκου Θεσσαλίας 2.Εδραίωση του Πολυτεχνείου, σύνδεση έρευνας-παραγωγικότητας 3.Εκσυγχρονισμός του εμπορικού και επιβατικού λιμένα 4.Προγραμματισμός άξονα Βόλου-Ηγουμενίτσας 5.Δημιουργία τεχνολογικού πάρκου, νέας ΒΙΠΕ	1.Περαιτέρω απουσία ιδιωτικών επενδύσεων 2.Περαιτέρω αποβιομηχάνιση 3.Νέος Αναπτυξιακός νόμος

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Γεωφυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

		στην Ελλάδα		
Τριτογενής τομέας	<ol style="list-style-type: none"> 1. Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις 2. Ύπαρξη πλούσιας ιστορικής παράδοσης και φυσικού περιβάλλοντος προς ανάδειξη 3. Οργάνωση εναλλακτικών μορφών τουρισμού 4. Αξιοποίηση αεροδρομίου Ν. Αγχιάλου 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Διάσπαση του Π.Θ. σε τέσσερις πόλεις 2. Ελλιπή προβολή των τουριστικών αξιοθέατων 3. Πολύ χαμηλός μέσος όρος διανυκτερεύσεων στο ΠΣ Βόλου 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Περαιτέρω ανάπτυξη του Πανεπιστημίου και σύνδεση του με τις ανάγκες της τοπικής οικονομίας 2. Δημιουργία τελεφερίκ 3. Επέκταση αεροδρομίου για πτήσεις εσωτερικού 	<p>Τουριστική ανάπτυξη με βάση το παραδοσιακό μοντέλο → υποβάθμιση του τουρισμού</p>
Πολεοδομική Οργάνωση	<ol style="list-style-type: none"> 1. Επίπεδη πόλη 2. Εύκολη πρόσβαση λόγω Ιπποδάμειου συστήματος 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ύπαρξη κοινωνικού διαχωρισμού 2. Έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα στο κέντρο της πόλης 3. Ασυνέχεια φυσικού χώρου λόγω σιδηροδρομικών γραμμών, κύριων οδικών αξόνων 4. Αδυναμία προσανατολισμού 5. Ύπαρξη αυθαίρετης δόμησης 6. Ελλείψεις τεχνικές υποδομές στους μικρότερους δήμους 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Προγράμματα ανάπλασης (URBAN) 2. Περιφερειακός Βόλου 3. Ανάδειξη θαλασσίου μετώπου 4. Δημιουργία του Πανθεσσαλικού Αθλητικού Κέντρου ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Έντονες ανισότητες μεταξύ δυτικών και βορειο-ανατολικών περιοχών 2. Συνεχής εξάπλωση του αστικού ιστού
Περιβάλλον	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ύπαρξη ΧΥΤΑ και μονάδας επεξεργασίας αστικών λυμάτων για το ΠΣ Βόλου 2. Οργάνωση δυο ΒΙΠΕ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Καθυστέρηση στη δημιουργία μονάδων επεξεργασίας αποβλήτων στους υπόλοιπους δήμους 2. Ατμοσφαιρικά προβλήματα από τη 2^η 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Συμμετοχή σε δίκτυα πόλεων σχετικά με τη διαχείριση του περιβάλλοντος 2. Δημιουργία νέας ΒΙΠΕ κοντά στην πόλη 3. Επανάχρηση των χώρων της Α' ΒΙΠΕ 4. Μεταφορά 	

		<p>ΒΙΠΕ Μαγνησίας και τη μονάδα Χαλυβουργία Θεσσαλίας 3. Ύπαρξη οχλουσών βιομηχανιών/ βιοτεχνιών δίπλα σε περιοχές κατοικίας 4. Έλλειψη χώρων πρασίνου στους δύο μεγαλύτερους δήμους (3%)</p>	<p>βιομηχανιών σε ΒΙΠΕ 5. Απομάκρυνση του στρατοπέδου, των βιομηχανιών (Βαμβακουργία, ΜΕΤΚΑ) και του νεκροταφείου στη Ν. Ιωνία</p>	
--	--	---	--	--

Πηγή: Σολιδάκης, 2001-Ιδία επεξεργασία

5.1.1. Προτάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστική θέσης του Βόλου

Παρακάτω αναφέρονται κάποια μέτρα τα οποία μπορούν να βελτιώσουν και να ενισχύσουν την θέση της πόλης του Βόλου σε τοπικό και εθνικό δίκτυο και να την καταστήσουν περισσότερο ανταγωνιστική. Αυτά είναι τα εξής:

- Η σύνδεση της πολεοδομικής ενότητας με τα νέα δίκτυα μεταφορών στον ελληνικό χώρο (Εγνατία Οδός)
- Η ανάληψη σημαντικού ρόλου στην περιοχή της Βαλκανικής και νοτιοανατολικής Ευρώπης μέσω της συμμετοχής στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών
- Η εμπορευματική επανασύνδεση με τις αγορές της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Για το λόγο αυτό πρέπει να βρεθεί τρόπος να ενισχυθεί περαιτέρω η κίνηση στο λιμένα του Βόλου
- Η δημιουργία νέων και η ολοκλήρωση των υποδομών όσον αφορά τη χωρική οργάνωση κυρίως στους τομείς μεταφορών, περιβάλλοντος και αναψυχής
- Η ποιοτική αναβάθμιση των γειτονιών και των αστικών υποδομών ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής όλων των κατοίκων της πόλης
- Η άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων μεταξύ των ανατολικών και βορειο-δυτικών περιοχών
- Η δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης μέσω της βιομηχανικής ανάπτυξης και της επέκτασης των εναλλακτικών μορφών τουρισμού
- Η διαμόρφωση στρατηγικής καινοτομίας και η διάχυση της σε όλους τους παραγωγικούς τομείς

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Γεωφυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης: Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

- Η χρήση του δυναμικού του Πανεπιστημίου για έρευνα σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η τοπική κοινωνία
- Η υιοθέτηση της αρχής της αειφόρου ανάπτυξης στην επιλογή των χωρικών παρεμβάσεων που θα πραγματοποιηθούν και η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού
- Η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλούσες χρήσεις και λειτουργίες
- Αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος μέσω του εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων τουριστικών καταλυμάτων
- Η δημιουργία εναλλακτικών μορφών τουρισμού (οικοτουρισμός, αγροτουρισμός, πολιτιστικός-συνεδριακός, αθλητικός τουρισμός για τους οικισμούς του Πηλίου
- Ανάδειξη και προστασία των αρχαιολογικών χώρων (Διμηνίου, Ν. Αγχιάλου) και η μετατροπή τους σε πόλους έλξης τουριστικού ενδιαφέροντος
- Ισορροπη ανάπτυξη του ΠΣ Βόλου με την εγκατάσταση μονάδων εμπορίου και διοίκησης στις περιμετρικές συνοικίες της πόλης
- Ποιοτική αναβάθμιση της πόλης μέσω προγραμμάτων αναπλάσεων (π.χ. URBAN) με επεμβάσεις στα κελύφη των κτιρίων και στις χρήσεις της περιοχής
- Η εξασφάλιση ελεύθερων χώρων με τη δημιουργία πλέγματος ελεύθερων χώρων σε ολόκληρη την έκταση του αστικού ιστού
- Η απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων όπως οι βιομηχανίες και η ψαραγορά που γειτνιάζουν με περιοχές κατοικίας και τις υποβαθμίζουν

5.2. ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΓΙΑ ΤΟ ΠΣ ΣΕΡΡΩΝ

	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Θέση	1. Σημαντική θέση στον ελληνικό χώρο και λόγω της ιδιότητας της ως παραμεθόριος περιοχή 2. Κοντινή απόσταση από τη Θεσσαλονίκη	1. Ελάχιστη επαφή με τους νεότερους άξονες ανάπτυξης της Ελλάδας 2. Πολύ μικρή επαφή με την κεντρική και βόρεια Ευρώπη	1. Σύνδεση με την Εγνατία 2. Ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων με Δράμα, Καβάλα και Θεσσαλονίκη 3. Δημιουργία δικτύου συνεργασίας με χώρες όπως η Βουλγαρία, η Ρουμανία κ.α.	1. Καθυστέρηση έργων σύνδεσης με τους νέους άξονες που συνδέουν την Ελλάδα με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα
Οικιστικό δίκτυο	1. Κοντινή θέση με τη Θεσσαλονίκη 2. Κοντινή απόσταση	1. Ανυπαρξία οργανωμένης δόμησης κατά	Συνεργασία με Δράμα-Καβάλα και με γειτονικές	Διατήρηση περιφερειακής θέσης στο

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Γεωοικονομία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

	από γειτονικές πόλεις όπως η Καβάλα και η Δράμα.	τα ευρωπαϊκά κριτήρια 2. Έλλειψη σύγχρονων δικτύων μεταφορών	πόλεις της Βουλγαρίας	ελληνικό αστικό δίκτυο
Πρωτογενής τομέας	1.Υπαρξη εύφορων πεδινών εκτάσεων 2.Μεγάλη ποικιλία αγροτικών προϊόντων 3.Αυξημένη δυνατότητα εκμετάλλευσης του Σερραϊκού κάμπου	1.Απουσία αγροτικών προϊόντων με υψηλή ζήτηση στο μέλλον 2.Μικρή συμμετοχή ορισμένων προϊόντων της γεωργίας στο συνολικό βάρος παραγωγής 3.Υψηλό ποσοστό νιτρικών αλάτων στους υδάτινους πόρους 4.Περιορισμένοι υδάτινοι πόροι	1.Επώνυμα προϊόντα 2.Ανανέωση αλιευτικών συστημάτων παραγωγής 3.Ειδικά προγράμματα δράσης του Υπουργείου Γεωργίας 4.Αύξηση υδατικών πόρων σε όλο το Νομό μέσω των προγραμματιζόμενων έργων (Στρυμόνας, Κερκίνη)	Λειψυδρία λόγω έλλειψης σχεδιασμού στην αξιοποίηση των υδάτινων πόρων
Δευτερογενής τομέας	1.Κατασκευή νέου Κολυμβητηρίου 2.Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις (ΤΕΙ, ΤΕΦΑΑ) 3.Σχετικά καλά οργανωμένη ΒΙΠΕ 4.Αναπτυξιακά κίνητρα	1.Ελλιπής προβολή των πλεονεκτημάτων της περιοχής 2.Ελλιπής σύνδεση των ΤΕΙ με τη βιομηχανία 3.Απουσία επαρκούς σύνδεσης της περιοχής με την υπόλοιπη χώρα και με το εξωτερικό 4.Έλλειψη σύγχρονων μεθόδων οργάνωσης και εξειδικευμένων στελεχών 5.Υπαρξη αρκετών καλύτερων αντίστοιχων χώρων (ΒΙΠΕ)	1.Εδραίωση και αύξηση των ΤΕΙ, σύνδεση έρευνας-παραγωγικότητας 2.Προγραμματισμός άξονα Σερρών-Θεσσαλονίκης-Δράμας 3.Επέκταση ΒΙΠΕ	1.Περαιτέρω απουσία ιδιωτικών επενδύσεων 2.Νέος Αναπτυξιακός νόμος

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Γεωφυσιογνωμία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης:
Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και του ΠΣ Βόλου

		στην Ελλάδα		
Τριτογενής τομέας	<p>1. Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις(ΤΕΙ, ΤΕΦΑΑ)</p> <p>2. Υπαρξη πλούσιας ιστορικής παράδοσης και φυσικού περιβάλλοντος προς ανάδειξη</p> <p>3. Οργάνωση εναλλακτικών μορφών τουρισμού</p>	<p>1. Ελλιπής προβολή των τουριστικών αξιοθεάτων</p> <p>2. Πολύ χαμηλός μέσος όρος διανυκτερεύσεων στο ΠΣ Σερρών και σε όμορους δήμους</p>	<p>1. Περαιτέρω ανάπτυξη των σχολών ΤΕΙ και ΤΕΦΑΑ και σύνδεση τους με τις ανάγκες της τοπικής οικονομίας</p> <p>2. Αξιοποίηση λίμνης Κερκίνης και Χιονοδρομικού κέντρου Λαϊλιά</p> <p>3. Επέκταση αεροδρομίου για πτήσεις εσωτερικού</p>	<p>Τουριστική ανάπτυξη με βάση το παραδοσιακό μοντέλο→ υποβάθμιση του τουρισμού</p>
Πολεοδομική Οργάνωση	<p>1. Πόλη χτισμένη σε κάμπο</p> <p>2. Εύκολη πρόσβαση λόγω από όλες τις εισόδους της πόλης</p>	<p>1. Υπαρξη κοινωνικού διαχωρισμού</p> <p>2. Έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα στο κέντρο της πόλης</p> <p>3. Ασυνέχεια φυσικού χώρου λόγω μικρού πλάτους κύριων οδικών αξόνων</p> <p>4. Αδυναμία προσανατολισμού</p> <p>5. Υπαρξη αυθαίρετης δόμησης</p> <p>6. Ελλιπείς τεχνικές υποδομές στους μικρότερους δήμους</p>	<p>1. Προγράμματα ανάπλασης</p> <p>2. Περιφερειακός Θεσσαλονίκης- Δράμας</p> <p>3. Ανάδειξη ιστορικών μνημείων της πόλης</p> <p>4. Δημιουργία του νέου Κολυμβητηρίου και η μεταστέγαση του δημοτικού γηπέδου σε νέες ανεγειρόμενες εγκαταστάσεις</p>	<p>1. Έντονες ανισότητες μεταξύ δυτικών και βόρειο-ανατολικών περιοχών</p> <p>2. Συνεχής εξάπλωση του αστικού ιστού</p>
Περιβάλλον	<p>1. Δημιουργία ΧΥΤΑ και μονάδας επεξεργασίας αστικών λυμάτων για το ΠΣ Σερρών</p> <p>2. Οργάνωση της ΒΙΠΕ</p>	<p>1. Καθυστερήσ η στη δημιουργία μονάδων επεξεργασίας αποβλήτων</p> <p>2. Ατμοσφαιρικά προβλήματα από τη ΒΙΠΕ</p>	<p>1. Συμμετοχή σε δίκτυα πόλεων σχετικά με τη διαχείριση του περιβάλλοντος</p> <p>2. Μεταφορά της ΒΙΠΕ μακριά από την πόλη</p> <p>3. Επανάχρηση</p>	<p>1. Μόλυνση της Λίμνης Κερκίνης</p> <p>2. Κίνδυνος μόλυνσης του περιβάλλοντος από την κακή επεξεργασία</p>

		3.Υπαρξη οχλουσών βιοτεχνιών δίπλα σε περιοχές κατοικίας 4.Έλλειψη χώρων πρασίνου και δημόσιων ελεύθερων χώρων 5.Παρουσία κτηνοτροφικών μονάδων και λατομείων σε κοντινή απόσταση από την πόλη	χώρων της ΒΠΠΕ που βρίσκονταν σε αχρησία αδικαιολόγητα 4.Μεταφορά όλων των βιομηχανιών στη ΒΠΠΕ 5.Απομάκρυνση του στρατοπέδου από την είσοδο της πόλης	λυμάτων
--	--	--	--	---------

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

5.2.1. Προτάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης των Σερρών

- Η αξιοποίηση προγραμμάτων αναπλάσεων και χρηματοδοτήσεων από το κράτος ή την Ευρωπαϊκή Ένωση, προκειμένου να αναδειχθεί ο πολεοδομικός ιστός της πόλης.
- Έλεγχος της οικιστικής ανάπτυξης των παραδοσιακών οικισμών περιοχής Παγγαίου, Στρυμωνικού Κόλπου και της παραλίμνιας ζώνης της Κερκίνης.

Φράγμα Κερκίνης



Η Λίμνη Κερκίνη στο Νομό Σερρών

- Αξιοποίηση χιονοδρομικού κέντρου Λαΐλια με την βελτίωση και τη διαφήμιση των εγκαταστάσεων.

- Η ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων της Επαρχίας Βισαλτίας και του Σπηλαίου της Αλιστράτης.
- Η αντιμετώπιση των ελεύθερων χώρων με μια κεντρική συνθετική ιδέα, στηριγμένη στη φυσιογνωμία και την ιδιαιτερότητα του τόπου.
- Η μη αποσπασματική επίλυση τμημάτων αλλά ενοτήτων αστικών χώρων.
- Η αποκρυπτογράφηση παλιών ρεμάτων και η επανασύνδεση τους με ανοίγματα του αστικού ιστού στη λογική των πεζοδιαδρόμων και πεζοτόπων.
- Η πλεγματική δομή των ελεύθερων χώρων.
- Η άρθρωση τους σε ισχυρές για τον χώρο κατευθύνσεις φυσικές, ιστορικές και πολιτισμικές.
- Η αναγνωσιμότητα της δομής του τοπίου μέσω της κατάλληλης εγγραφής του δικτύου πεζοδρόμων και νέων διαμορφώσεων.
- Οικολογική αποκατάσταση και προστασία προς απόλαυση του τοπίου.
- Τονισμός των φυγοκεντρικών προοπτικών Ν και ΝΔ και απεγκλωβισμός της πόλης από την περιφερειακή της οριοθέτηση προς την πεδιάδα.
- Διαμόρφωση των δύο εισόδων στην πόλη από Θεσσαλονίκη και Δράμα, στα πραγματικά τους όρια, επί των ρεμάτων αντίστοιχα και προσημαίνουσες διαμορφώσεις.
- Διαμόρφωση της τρίτης εισόδου από και προς τον κάμπο.
- Αποκατάσταση συνέχειας και οικολογικής ταυτότητας στο αποσπασματικά έως σήμερα και τμηματικά διαμορφωμένο ρέμα Αγίων Αναργύρων.
- Δημιουργία ελεύθερης περιφερειακής λεωφόρου που ξεκινάει από τη διασταύρωση της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης προς Βουλγαρία, εφάπτεται στο νότιο τμήμα της πόλης και καταλήγει στην εθνική οδό προς Δράμα.
- Δημιουργία τεσσάρων ισόπεδων κόμβων στην περιφερειακή λεωφόρο για την είσοδο στην πόλη από αυτήν και ειδικότερα έναν ισόπεδο κόμβο στη συνάντηση της οδού Μεραρχίας με το δρόμο προς Νιγρίτα, δύο ισόπεδους κόμβους (στο δρόμο προς Νεοχώρι και προς Σιδηροδρομικό Σταθμό) και έναν ισόπεδο κόμβο για την εξυπηρέτηση των νοτιοδυτικών περιοχών της πόλης.
- Δημιουργία ισόπεδου κόμβου στη διασταύρωση της περιφερειακής λεωφόρου με την εθνική οδό Σερρών-Θεσσαλονίκης και ενός ισόπεδου κόμβου στη διασταύρωση της με την εθνική οδό προς Δράμα.

- Αναδιάρθρωση των αστικών και υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών της πόλης με παράλληλη χωροθέτηση τριών τερματικών σταθμών στο ανατολικό, νότιο και δυτικό τμήμα της πόλης.
- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων σε σημεία φυσικού κάλλους της πόλης (π.χ. κατά μήκος του χειμάρρου Αγ. Αναργύρων) αλλά και στο οδικό δίκτυο της κεντρικής περιοχής με σημείο αναφοράς την Πλατεία Ελευθερίας και τους προτεινόμενους πεζοδρόμους.
- Αναβάθμιση της θέσης της περιοχής στην Κεντρική Μακεδονία και γενικότερα στο διασυνοριακό χώρο.
- Προσαρμογή της περιοχής στο νέο ρόλο της ως παραμεθόριου περιοχής της Ενωμένης Ευρώπης.
- Ανασυγκρότηση του τοπικού οικιστικού συστήματος και βελτίωση της διασύνδεσης του με το λοιπό σύστημα του Νομού Σερρών και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η πόλη των Σερρών και η πόλη του Βόλου είναι καθεμία από τη μεριά της και με τον δικό της ξεχωριστό τρόπο μοναδικές περιοχές με αυξημένες προοπτικές ανάπτυξης στα επόμενα χρόνια. Διαθέτουν πλούσια χλωρίδα και πανίδα, η οποία είναι κατανεμημένη κυρίως σε γειτονικούς δήμους, τοπία άπειρου φυσικού κάλλους και ομορφιάς και είναι πάντα ανοιχτές σε οποιονδήποτε επισκέπτη. Φυσικά δεν τίθεται θέμα ανταγωνιστικότητας μεταξύ τους, καθώς η κάθε μια ανήκει σε διαφορετική περιφέρεια όπου ισχύουν και διαφορετικά κριτήρια.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας και το γεγονός ότι ο Βόλος είναι ολυμπιακή πόλη είναι μια πρώτης τάξεως ευκαιρία ώστε να αξιοποιηθούν σωστά τα προγράμματα χρηματοδότησης, να κατασκευαστούν καινούργιες κτιριακές και γηπεδικές εγκαταστάσεις και να διαφημιστεί η πόλη παγκοσμίως, με συνέπεια την έλξη ακόμη περισσότερου τουρισμού. Από την άλλη μεριά, οι Σέρρες μπορεί να μην συμμετέχουν ενεργά σε αυτό το μεγάλο αθλητικό και πολιτισμικό γεγονός, ώστε να μπορούν να αποκομίσουν άμεσα οφέλη σαν πόλη, αλλά μακροπρόθεσμα θα έχουν μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης και σημαντικές ευκαιρίες ενίσχυσης της θέσης τους στο περιφερειακό αλλά και στο βαλκανικό δίκτυο πόλεων.

Η δόμηση και των δύο πόλεων με βάση το Ιπποδάμειο σύστημα κυρίως αλλά και η σύνδεση τους με το υπόλοιπο δομημένο περιβάλλον-αστικό και μη-δημιουργούν

μια εικόνα γοητευτική, η οποία σε συνδυασμό και με το φυσικό τους ανάγλυφο (Πήλιο-Λιμάνι στο Βόλο, Λαϊλιάς-Κοιλάδα στις Σέρρες), είναι αρκετή για να τραβήξει τον επισκέπτη και να του δώσει πολλές δυνατότητες αναψυχής.

Βέβαια, δεν θα πρέπει οι φορείς των δύο αυτών πόλεων να επαναπαυτούν στα κερτημένα τους και να τις «εγκαταλείψουν», αδιαφορώντας για τις υποδομές τους και την ανάπτυξη τους. Θα πρέπει να προσπαθήσουν να προωθήσουν όσο γίνεται καλύτερα τις πόλεις τους σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο, να αναλάβουν πρωταρχικό ρόλο ώστε να είναι περισσότερο ανταγωνιστικές στην περιφέρεια τους και να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο τις συνθήκες ζωής εντός και εκτός των πολεοδομικών τους συγκροτημάτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αίσωπος, Γ. και Σημαιοφορίδης, Γ. (2001), *Η σύγχρονη ελληνική πόλη-Μετάπολις 2001*, Αθήνα: Metapolis Press
2. ΑΠΘ και Δήμος Σερρών (2000), *Αναβάθμιση της πόλης των Σερρών: Πρόγραμμα πρότυπων ερευνητικών μελετών και πιλοτικό πρόγραμμα υλοποίησης*, Θεσσαλονίκη : ΑΠΘ
3. Αραβαντινός, Α. και συνεργάτες (1997), *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία
4. Γατσούλιας, Π. (2001), *Εξέταση και ανάλυση εγκεκριμένων τροποποιήσεων πολεοδομικών σχεδίων σε πόλεις μεσαίου μεγέθους της Ελλάδας κατά την περίοδο 1989-1999*, Βόλος: Διπλωματική Εργασία
5. Γεράρδη, Κ. (1998), *Η Στρατηγική του Σχεδιασμού για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας*, Αθήνα: ΕΜΠ
6. Γερολύμπου, Α. (1985), *Μια Πρότυπη Πολεοδομική Επέμβαση: Η ανοικοδόμηση των Σερρών, 1913-1920*, Αθήνα: ΕΜΠ
7. Γερολύμπου, Α. (1997), *Μεταξύ Ανατολής και Δύσης: Βορειοελλαδίτικες πόλεις στην περίοδο των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων*, Αθήνα: Τροχαλία
8. Γερολύμπου, Α. (2000), 'Ο ΓΟΚ και η νεοελληνική πόλη (1920-1985)' στο 'Η Πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974', Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ.156
9. Γοσποδίνη, Α. (2000) 'Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες χρήσεις του αστικού σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις', στο 'Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη', Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 195-219
10. Γραφείο Δοξιάδη και συνεργάτες (1971), *Πρόγραμμα δια την ανάπτυξη της πόλεως των Σερρών*, Αθήνα: Εκδόσεις Σέρρες
11. ΔΕΜΕΚΑΒ (1997), *Πρόγραμμα Πολεοδομικών παρεμβάσεων και αισθητικής αναβάθμισης*, Βόλος: Γραφείο Αστικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού Δήμου Βόλου
12. Δημόγλου, Α. (1999), *Βόλος: Ένας αιώνας από την ένταξη στο ελληνικό κράτος (1881) έως και τους σεισμούς (1955)*, Α' Τόμος, Βόλος: Εκδόσεις Βόλος
13. Καλογήρου, Ν. και Καραδήμου-Γερολύμπου, Α. και Καυκούλα, Κ. (1985), 'Πόλη και Πολεοδομία στη Βόρειο Ελλάδα μετά το 1912' στο 'Πρακτικά του Διεθνούς

- Συμποσίου Ιστορίας της Εταιρείας Μελέτης Νέου Ελληνισμού*, Αθήνα: Εταιρεία Μελέτης Νέου Ελληνισμού, σσ. 398,405,409-410
14. Καυκούλα, Κ. και Παπαμίχος, Ν. και Χαστάογλου, Β. (1990), *Σχέδια πόλεων στην Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα*, Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ
 15. Κουτσονάκου, Κ. και Τριανταφυλλίδου, Τ.(1998), *Πρόταση πολεοδομικής παρέμβασης στην ενότητα Νέων Παγασών-Δημητριάδας: πολιτική, σχέδιο δράσης, επιπτώσεις*, Βόλος: Διπλωματική Εργασία
 16. Μαλούτας, Θ. (1995), *Βόλος: Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Παρατηρητής
 17. Μπεριάτος, Η. (1999) *‘Η σημασία των δικτύων συνεργασίας στην ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών και Ελληνικών πόλεων’* στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος Γ. *‘Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων’*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 532-538
 18. Μπουρσέλ, Γ. (1989), *Η νεοελληνική πόλη*, Αθήνα: Εξάντας
 19. Νομαρχία Σερρών (1984), *Προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης-Συνοπτικό σχέδιο δομικών παρεμβάσεων*, Αθήνα: ΥΧΟΠ
 20. Οικονόμου, Δ. και Πετράκος Γ. (1999), *‘Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές Στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Αστικών Κέντρων’* στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος Γ. *‘Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων’*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 13-25
 21. Σολιδάκης, Ι. (2002), *Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση*, Βόλος: Διπλωματική Εργασία
 22. Στεφάνου, Ι. (2000), *Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Εκδόσεις ΜΕΔΕΩΝ
 23. Στεφάνου, Ι. και Μητούλα, Ρ. (2003), *Η Παγκοσμιοποίηση, η Ευρωπαϊκή Ένωση και η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση
 24. Ταράντου, Σ. (2002), *‘Θεσσαλία’*, *Πατριδογνωσία*, 7 (37) σσ.1330-1340
 25. ΤΕΕ (2001), *Κωδικοποίηση Πολεοδομικής Νομοθεσίας Ν. Μαγνησίας*, Βόλος: ΤΕΕ
 26. ΥΠΕΧΩΔΕ (1987), *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Σερρών :Προδιαγραφές*, Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ
 27. ΥΧΟΠ (1983), *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Βόλου:Προδιαγραφές*, Αθήνα: ΥΧΟΠ
 28. Φιλιππίδης, Δ. (1990), *Για την ελληνική πόλη:Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές*, Αθήνα: Θεμέλιο

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

29. Grasland, L., Jensen-Butler, C. (1997), *'The set of cities'* in Jensen-Butler, C. Shachar, A., Van Weesep, J. *'European Cities in Competition'*, Aldershot: Ashgate, pp. 43-55,57, 66-71
30. Jensen-Butler, C. (1997a), *'Competition between cities, urban performance and the role of urban policy: a theoretical framework'* in Jensen-Butler, C. Shachar, A., Van Weesep, J. *'European Cities in Competition'*, Aldershot: Ashgate, pp.3-25
31. Jensen-Butler, C., Shachar, A., Van Weesep, J. (1997b), *European Cities in Competition*, Aldershot: Ashgate
32. Jensen-Butler, C., Van Weesep, J. (1997c), *'Perspective: competition, urban planning and urban policy'*, in Jensen-Butler, C., Shachar, A., Van Weesep, J. *'European Cities in Competition'*, Aldershot: Ashgate, pp.495-505
33. Leontidou. L., (1997), *'Athens: intersubjective facets of urban performance'* in Jensen-Butler, C. Shachar, A., Van Weesep, J. *'European Cities in Competition'*, Aldershot: Ashgate, pp. 263-265
34. McNeil, D. and While, A. (2001), *'The New Urban Economies'*, in Paddison, R. (ed.) *Handbook of Urban Studies*, London: Sage Publications, pp. 296-308
35. Sanchez, J.E., (1997), *'Competitive political and administrative systems'*, in Jensen-Butler, C., Shachar, A., Van Weesep, J. *'European Cities in Competition'*, Aldershot: Ashgate, pp.455, 457, 463
36. Sassen, S. (2001), *'Cities in the Global Economy'*, in Paddison, R. (ed.) *Handbook of Urban Studies*, London: Sage Publications, pp.257-278
37. Shaw, D.V. (2001), *'The Post Industrial City'*, in Paddison, R. (ed.) *Handbook of Urban Studies*, London: Sage Publications, pp. 284-294

ΛΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ INTERNET

38. <http://www.anhma.gr>
39. <http://www.domiki.gr>
40. <http://europa.eu>
41. <http://www.minenv.gr>
42. <http://www.serres.gr>

43. <http://www.tee.gr>
44. <http://www.ub.es>
45. <http://www.volos.gr>

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

46. Αθανασόπουλος, Α., Υπεύθυνος της Τεχνικής Υπηρεσίας Δ. Βόλου
47. Δασκαλόπουλος, Π., Πολιτικός Μηχανικός της Τεχνικής Υπηρεσίας Δ. Σερρών
48. Κουροπαλάτης, Π., Προϊστάμενος της Τεχνικής Υπηρεσίας Δ. Σερρών
49. Μπακλατζή, Σ., Σύμβουλος σε θέματα πολεοδομίας στο Τμήμα Πολεοδομίας της Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Δήμου Βόλου
50. Παναγιωτόπουλος, Α., Αρχιτέκτονας, Υπεύθυνος Τεχνικής Υπηρεσίας Δ. Σερρών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Αρ. Φύλλου 102

18 Φεβρουαρίου 1999

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΑΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτου στο Καστέλλι Χανίων για αρχαιολογικούς σκοπούς. 1
- Αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτου στην Κόνιτσα Ιωαννίνων για αρχαιολογικούς σκοπούς. 2
- Εφαρμογή του άρθρου 1 του Ν. 653/77 για το έργο: «Αρτηρία Δυτικής εισόδου πόλεως Δράμας»..... 3

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου όρων δόμησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου «12ης Π.Ε.» του Δήμου Αρτέμιδος. 4
- Τροποποίηση εγκεκριμένου σχεδίου του οικισμού του προϋφισταμένου του 1923 του Δήμου Θάσου, στο Ο.Τ. 30, Ν. Καβάλας. 5
- Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλης του Βόλου στο Ο.Τ. Γ2. 6
- Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλης του Βόλου στο Ο.Τ. 1565 στις Βόρειες Συνοικίες. 7

αναγκαστικής απαλλοτρίωσης ακινήτων προς συντήρηση ή ανεύρεση αρχαιοτήτων».

3. Το από 13.7.1998 απόσπασμα πρακτικού από τη συνεδρίαση με αριθ. 35/27.5.1998 του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου.

4. Την 1107147/1239/0006Α/4.10.1996 (ΦΕΚ 922/7.10.1996 τ.Β') κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών, σχετικά με ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Οικονομικών, αποφασίζουμε:

Κηρύσσουμε την αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτου, για λόγους δημοσίας ωφελειας και ειδικότερα για την αναδιείξη, συντήρηση και προστασία του αρχαιολογικού χώρου Καστελλίου έκτασης συνολικού εμβαδού 97 μ² που βρίσκεται επί της οδού Κανεβάρο στο Καστέλλι Χανίων και εικονίζεται με κλίμακα 1:50 και με στοιχεία Α-Β-Γ-Δ-Α στο από 31.10.94 και με Α/Α 2670 κτηματολογικό διάγραμμα-πίνακα, το οποίο έχει συντάξει ο Ε. Μπαμπαγιώγη και έχει θεωρήσει η Προϊσταμένη Αποτυπώσεων και Συντηρήσεως Κτηρίων του ΤΑΠΑ Ιφιγένεια Γεωργοπούλου Ντ. Αμικό, στις 30.11.1994.

Στην έκταση που απαλλοτριώνεται προβάλλει δικαιώματα κυριότητας ο Νικόλαος Πρωτοπαπαδάκης.

Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ του Δημοσίου και με δαπάνη του Ταμείου Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 2 Φεβρουαρίου 1999

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Γ. ΔΡΥΣ

ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΑΠΑΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Αριθ. 1005191/455/0010 (1)
- Αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτου στο Καστέλλι Χανίων για αρχαιολογικούς σκοπούς.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη:

- Τις διατάξεις του Ν. Δ/τος 797/1971 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων» σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Β. Δ/τος 139/1971 «περί της αρμοδιότητας των νομαρχών προς κήρυξη αναγκαστικών πινων απαλλοτριώσεων».
- Τις διατάξεις του άρθρου 1 Νόμου ΒΡΞΖ/1893 «περί

- Αριθ. 1005450/460/0010 (2)

Αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτου στην Κόνιτσα Ιωαννίνων για αρχαιολογικούς σκοπούς.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη:

- Τις διατάξεις του Ν. Δ/τος 797/1971 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων» σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Β. Δ/τος 139/1971 «περί της αρμοδιότητας των νομαρχών προς κήρυξη αναγκαστικών πινων απαλλοτριώσεων».

Αριθ. 2300

(7)

Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλης του Βόλου στο Ο.Τ. 1565 στις Βόρειες Σμνοικίες.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του από 17.7.23 Ν.Δ. «περί σχεδίων πόλεων και κωμών του κράτους» όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν μεταγενέστερα.

2. Τις διατάξεις του Ν. 3200/55 «περί διοικητικής αποκεντρώσεως» όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με το Ν.Δ. 532/70.

3. Τις διατάξεις του Α.Ν. 314/68 όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με το Ν.Δ. 1018/71.

4. Τις διατάξεις του υπ' αριθμ. 183/86 Π. Δ/τος.

5. Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας (ΦΕΚ 391 Β'/11.5.95).

6. Το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο Βόλου.

7. Την υπ' αριθμ. 117/98 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Βόλου με την οποία γνωμοδοτεί για την συγκεκριμένη τροποποίηση.

8. Την υπ' αριθμ. 20/10.12.98 θέμα 2ο γνωμοδότηση του Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος Ν. Μαγνησίας που είναι σύμφωνη με την πρόταση του Δημοτικού Συμβουλίου Βόλου, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε την τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Βόλου στο Ο.Τ. 1565 στις Βόρειες Σμνοικίες και συγκεκριμένα για τη μετατόπιση των Ο.Γ. και Ρ.Γ. στη νότια πλευρά του Ο.Τ. με σκοπό την αύξηση του Ο.Τ. με την προσκύρωση 10.56 τ.μ., διότι πρόκειται για μικρή μετατόπιση των Ο.Γ. και Ρ.Γ. έτσι ώστε να προσαρμόζεται με τις αντίστοιχες του Ο.Τ. 1557.

Η πρόταση αυτή φαίνεται αναλυτικότερα στο πρωτότυπο τοπογραφικό διάγραμμα με κλίμακα 1:500, που έχει θεωρηθεί από το Δ/ντή ΠΕ.ΧΩ.ΠΕ στις ... και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της απόφασης αυτής.

Από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού του Δήμου Βόλου.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και ισχύει από την ημερομηνία δημοσίευσής. Αμέσως μετά τη δημοσίευση της παρούσης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ακριβές αντίγραφο του πρωτότυπου τοπογραφικού διαγράμματος που την συνοδεύει θα αναρτηθεί στον πίνακα ανακοινώσεων του Τμήματος Κτηματολογίου και Τοπογραφικών Εφαρμογών του Νομού Μαγνησίας, στην οδό Ιωλκού 76 επί 15ήμερον για να λάβουν γνώση οι ενδιαφερόμενοι.

Βόλος, 1 Φεβρουαρίου 1999

Ο Νομάρχης
ΠΑΝ. ΣΚΟΤΙΝΙΩΤΗΣ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΔΙΔΑΚΤΩΝ

**ΤΡΟΠΟΠΟΙΣΗ ΡΥΘΜΟΤΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
 ΠΟΛΗΣ ΒΟΛΟΥ ΣΤΟ ΟΤ 1545 ΣΤΙΣ ΒΟΡΕΙΕΣ
 ΣΥΝΟΜΟΙΕΣ**

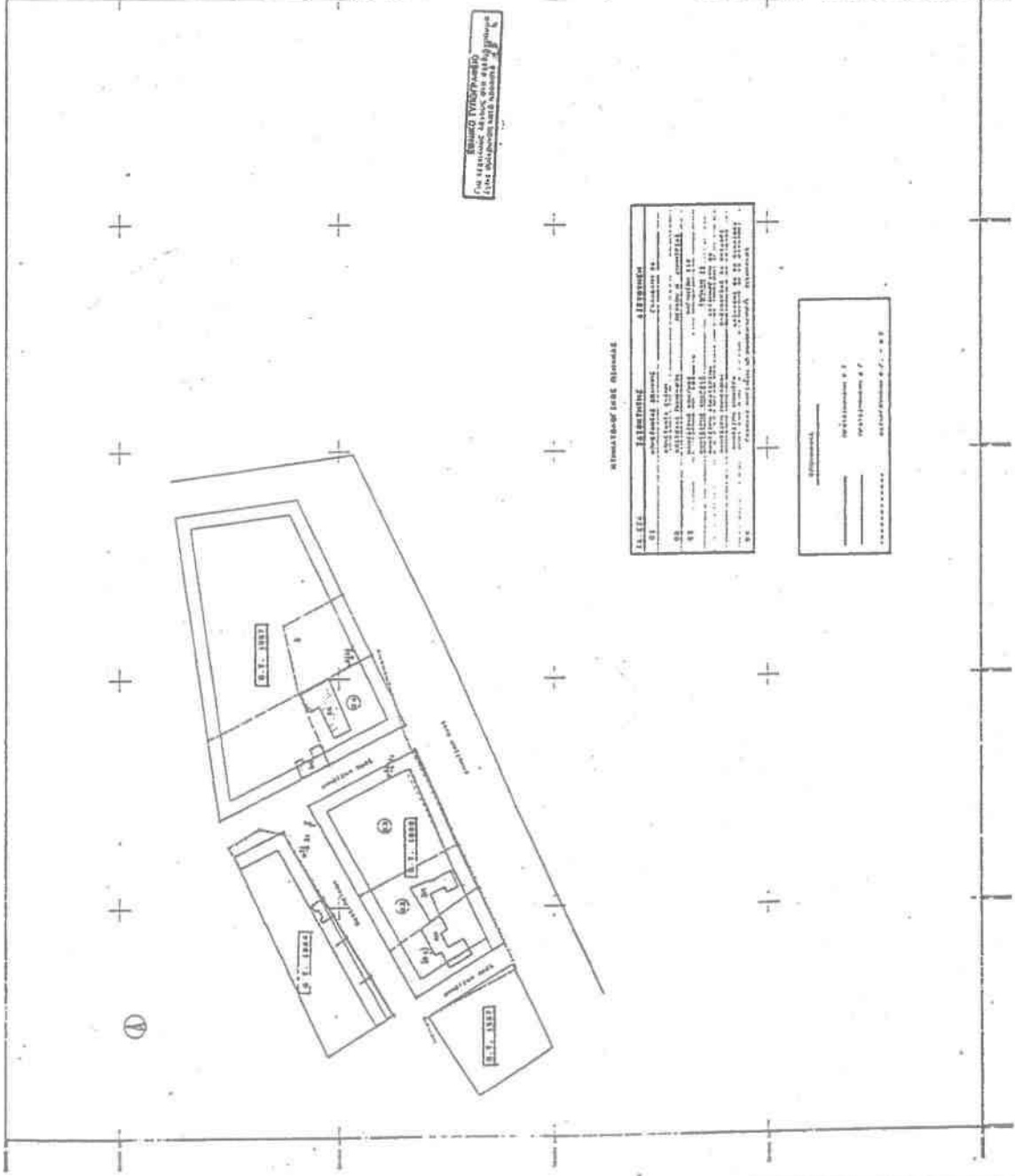
ΑΡΙΘΜΟΣ 1794
 ΗΜΕΡΑ 10/11/81
 ΣΕΛ. 21-1-81

ΜΑΝΤΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΗ ΑΝΕΓΚΗΣ
 ΗΜΕΡΑ 10/11/81
 ΣΕΛ. 21-1-81

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
 ΠΑΝΕΠ. Π.Ι. 1975
 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
 ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΑΝΑΛΟΓΩΣ

Ε. ΣΑΛΩΝΑΣ
 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ



ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
 ΠΑΝΕΠ. Π.Ι. 1975
 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
 ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΑΝΑΛΟΓΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Α.Α.Ε.Ε.	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
01	1	2	3
02	4	5	6
03	7	8	9
04	10	11	12
05	13	14	15
06	16	17	18
07	19	20	21
08	22	23	24
09	25	26	27
10	28	29	30
11	31	32	33
12	34	35	36
13	37	38	39
14	40	41	42
15	43	44	45
16	46	47	48
17	49	50	51
18	52	53	54
19	55	56	57
20	58	59	60
21	61	62	63
22	64	65	66
23	67	68	69
24	70	71	72
25	73	74	75
26	76	77	78
27	79	80	81
28	82	83	84
29	85	86	87
30	88	89	90
31	91	92	93
32	94	95	96
33	97	98	99
34	100		

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
 ΠΑΝΕΠ. Π.Ι. 1975
 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
 ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΑΝΑΛΟΓΩΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Δ/ση Περιβάλλοντος Χωροταξίας
& Πολεοδομικών Εφαρμογών
Τμήμα Κτηματολογίου &
Τοπογραφικών Εφαρμογών

Δ' Νομοδομ
9-2-99 Βόλος
Τ.Ζ. 10299
1. / 2. / 1999.
Αριθ. Πρωτ. 2300

ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΓΙΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

Ταχ. Δ/ση: Ελ. Βενιζέλου 76
Πληροφορίες:
Τηλ: 47623 - 47622
Fax: 47623

ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ
ΔΙΕΥΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
Αριθ. Πρωτ. Π. 670
Ημερ. Παραλαβής 70.2.99

Α Π Ο Φ Α Σ Η

Αριθμ. Πρωτ. ΤΚ. 2300.

ΘΕΜΑ: Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλης του Βόλου στο Ο.Τ. 1565 στις Βόρειες Συνοικίες

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

- 1) Τις διατάξεις του από 17/7/23 Ν.Δ. "περί σχεδίων πόλεων και υπαγών του υράτου" όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν μεταγενέστερα.
- 2) Τις διατάξεις του Ν. 3200/55 "περί διοικητικής απουσιότητας" όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με το Ν.Δ. 532/70.
- 3) Τις διατάξεις του Α.Ν. 314/68 όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με το Ν.Δ. 1018/71.

- 4) Τις διατάξεις του υπ' αριθμ. 183/86 Π.Δ/τος.
- 5) Του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας της Νομαρχίας Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας (ΦΕΚ 391 Β'/11-5-95)
- 6) Το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο Βόλου.
- 7) Την υπ' αριθμ. 117/98 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Βόλου με την οποία γνωμοδοτεί για την εγκεκριμένη τροποποίηση.
- 8) Την υπ' αριθμ. 20/10-12-98 Θέμα 2^ο γνωμοδότηση του Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος Ν. Μαγνησίας που είναι σύμφωνη με την πρόταση του Δημοτικού Συμβουλίου Βόλου.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ο Υ Μ Ε

Εγκρίνουμε την τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Βόλου στο Ο.Τ. 1565 στις Βόρειες Σηιοειές και εγκεκριμένα για την μετατόπιση των Ο.Γ. 5' Ρ.Γ. στη νότια πλευρά του Ο.Τ με ευστό την αύξηση του Ο.Τ. με την προσυόραση 10.56 τ.μ., διότι πρόκειται για μικρή μετατόπιση των Ο.Γ. κ' Ρ.Γ. έτσι ώστε να προσαρμοστεί με τις ακρίστοιχες του Ο.Τ. 1557.

Η πρόταση αυτή φαίνεται αναλυτικότερα στο γρατότυπο τοπογραφικό διάγραμμα με κλίμακα 1:500, που έχει θεωρηθεί από του Δ/τη Π.Ε.Χ.Ο.Π.Ε. εις . , και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της απόφασης αυτής.

Από εις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προβαίεται διατάξη σε βάρος του πρωτοδικισμού του Δήμου Βόλου.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της

Κυβερνήσεως και ισχύει από την ημερομηνία δημοσίευσής.
Αμέσως μετά την δημοσίευσή της παράσης στην Εφη-
μερίδα της Κυβερνήσεως, αριθμός αντιγράφο του πρωτο-
τυπού τοπογραφικού διαγράμματος που την συνοδεύει θα
αναρτηθεί στον Πίνακα ανακοινώσεων του Τμήματος Κτη-
ματολογίου και Τοπογραφικών Εφαρμογών του Νομού Μαγνη-
σίας, στην οδό Ιωλυσού 76 επί 15 ημερών για να λά-
βουν γνώση οι ενδιαφερόμενοι.

Βάλος 1/9/99

Συνημμένα:

- Ένα τοπογραφικό διάγραμμα
σε κλίμακα 1:500

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Παν. Σουσιγιώτης.

Κοινοποίηση:

✓ Δήμο Βάλου (με διάγραμμα)

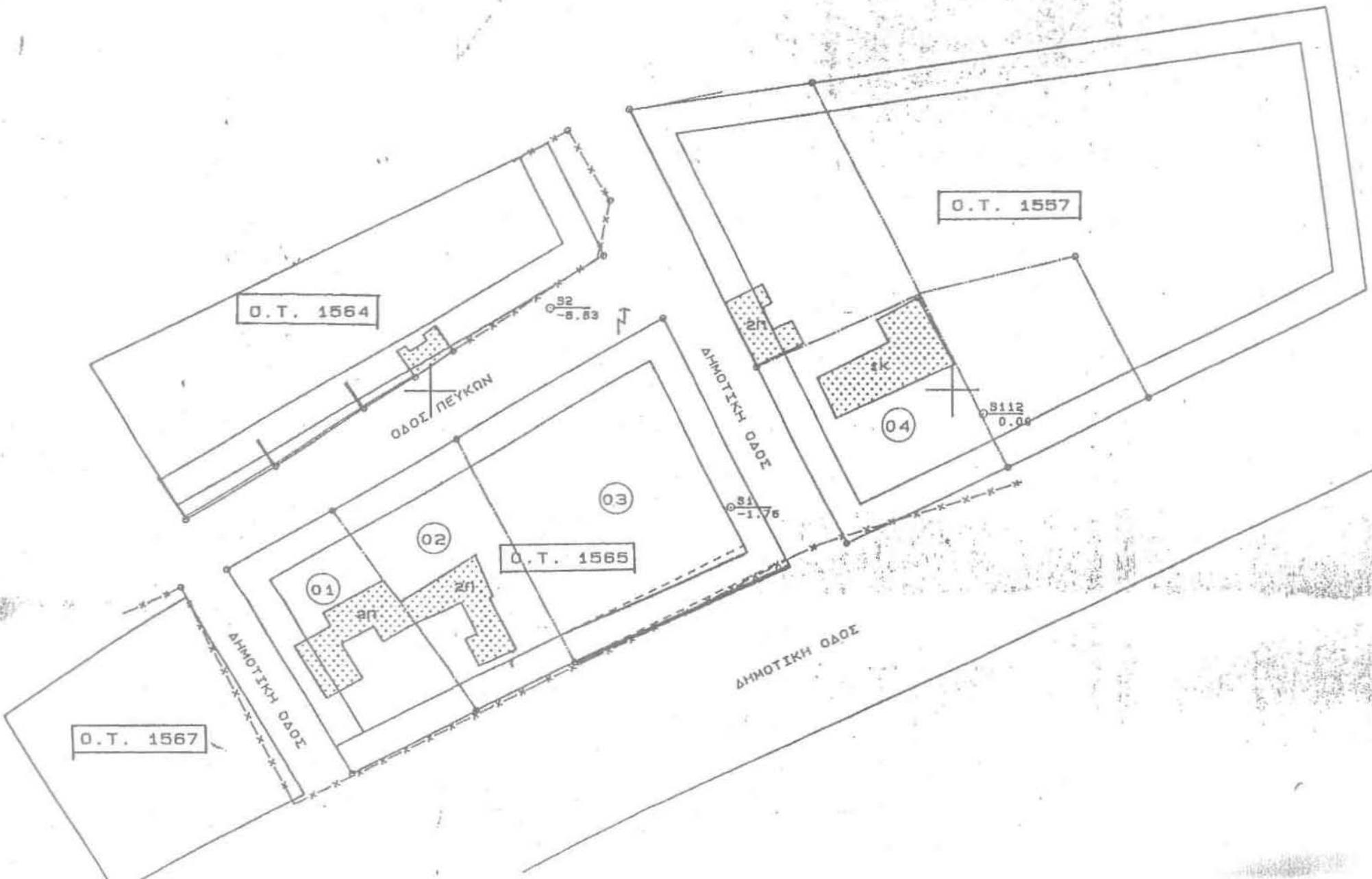
Εσωτ. διανομή:

- φ.5.11.
- Χρον. αρχείο
- κ. Ελένη Βοϊτζου.
- κ. Ελένη Σιαρέλη.



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Προκώστα Βασιλική
Τεχ. Δομ. Έργων



Παράρτημα 2 (κεφ.3)

Φεβρ. 1859. Η πόλη του Βόλου και η επέκτασή της
(F.O. 195, 586 1-E, 112, έγγραφο 1.3.1859)

Alluding to the Regulation which allows a Fortress a certain space upon which no buildings can be established, Fuad Pasha has stated that as the inhabitants of New Volo showed a disposition to encroach upon that space, the prohibition in question was issued.

First of all there is no fortress at or near Volo. What is so called is a mean little town, 220 yards square, enclosed by an ill-built crenelated wall, varying from 15 to 25 feet in high, according to the inequalities of the ground and flanked with towers at irregular distances. It is situated at the bottom of the gulf, at a distance of 300 yards from the shore. The half of the south wall contains, conterraneous with the eastern, has been strengthened and pierced with 15 embrasures, and there are 5 embrasures in the tower at the south-eastern angle. None but small guns could with safety be fired from these embrasures, as the walls would crumble under the concussion of a heavy discharge. On the East and North sides and part of the West is a shallow ditch, useless for military services, and serving only as a reservoir for stagnant water, the fertile source of disease within the walls.

The situation of this so called fortress was not well chosen. It commands none of the land communications and as the water at the bottom of the Gulf is very shoal, the anchorage of large vessels is scarcely within range. The space between it and the water edge is covered with an assemblage of mean buildings, shops and houses, which, separated from the south wall by only a few feet, are under the very muzzles of the guns and would possibly intercept their fire.

If the Turkish government really considers the place in question a Fortress and if be any meaning in the Regulation referred to by Fuad Pasha, these buildings ought not to be where they are. But they are still adding to them and a good-sized store lately begun there is now nearly finished.

These buildings are known as "the old magazines" and the insufficiency of them for the increasing commerce of the locality suggested the thought of a new town. I am told that previously to acting on this thought, all the necessary preliminaries were gone through: A government engineer was sent here, the ground was surveyed, a plan was given, a clear space of 650 yards was reserved for the fortress, a considerable sum of money was payed into the private purse of the Sultan, and an Imperial Firman was obtained, and in 1844 or soon after, building was commenced.

In my dispatch no 10 of the 31st December 1858, I pointed out some of the evil effects which have resulted from the order to cease building. This order was not suggested by reasons of military necessity and to my judgement it seems to have been at variance with sound policy, while in Fuad Pasha's remarks I find an error as to facts. A stone pillar was erected below high water mark, to designate the limit reserved to the Fortress. The nearest house does not approach within 50 yards of this pillar, while the town, as it increased, was stretching off in the opposite directions.

If the government entertained any suspicion that any disloyal feeling prevailed amongst the inhabitants of this district, the best policy would have been to encourage by all means the building of a town, where they would be concentrated with their families and effects, and where they would be kept in awe by the presence of a single sloop of war. Whereas they are now distributed in the surrounding villages, most of which are difficult of access.

The site of New of drainage, building shoal, shipping cannot a mile and a half, the with deep waters with Here the Ancients w of Pagasa, the traces and boundary of wall

The increasing tr such as New Volo, withholding this per elsewhere, or the ent serious evils which w

I have fully discus on the occasion of hi great value to the f sentiments.

(Αναφορά του μ 25.2.1859)

(ΦΕΚ 1423Δ/11-12-92)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΩΧΗΣ

ΤΠ ΚΑΙ ΠΕ

Ταχ. Δ/νση Διοικητηρίου

Πληροφόριες Δημ. Βασιλειάδης

Τηλ: 47622

ΠΡΟΣ: ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΓΙΑ ΔΕΜΟΣΙΕΥΣΗ

Α Π Ο Φ Α Σ Η

Αριθ πρωτ:ΤΠ 4127

ΘΕΜΑ: Τροποποίηση της υπ αριθ 8411/15-12-1992 απόφασης Νομάρχη Μαγνησίας "περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων περί ορων δομής του Δήμου Βόλου κλπ Νομού Μαγνησίας.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Εχοντας υπόψη:

- 1) Τίς διατάξεις του από 17/7/23 Ν.Δ. "περί σχεδίων πόλεων και κωμών του Κράτους όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα.-
- 2) Τίς διατάξεις του Ν.3200/55 "περί διοικητικής αποκεντρώσεως" όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με τό Ν Δ 532/70.-
- 3) Τίς διατάξεις του Α.Ν.314/63, όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με τό Ν Δ 1018/71.-
- 4) Τίς διατάξεις του υπ αριθ 183/86 Π.Δ/τος.-
- 5) Τόν Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας της "ομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας (ΦΕΚ 391 Β'/11-5-95)
- 6) Τήν με αριθ 52368/2143_/29-7-1985 απόφαση Υπουργού ΣΟΠ "περί εγκρίσεως Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος των Δήμου Βόλου -Ν Ίωνδας" όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τήν 40464/26-6-87 απόφαση Υπουργού ΣΟΠ.
- 7) Τήν υπ αριθ 8411/15-12-1992 απόφαση Νομάρχη Μαγνησίας "περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων περί ορων δομής του Δήμου Βόλου που αφορά τόν συντελεστή δομής και τά υψη των οικοδομών."
- 8) Τήν 78/96 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Βόλου.-
- 9) Τήν υπ αριθ 10/20-6-96 θέμα 3ον γνωμοδότηση τού Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος Νομού Μαγνησίας

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

Τροποποιούμε τίς παραγράφους 1 και 2 τού άρθρου 3 της υπ αριθ 8411/15-12-92 απόφασης Νομάρχη Μαγνησίας, οι οποίες αντικαθίστανται, ως ακολούθως:

Αριθ: 2639

Προσδιορισμός επιφανείας κτιρίου, ανάλογα με τη χρήση του, η οποία θα αντιστοιχεί σε μία (1) απαιτούμενη θέση στάθμευσης στα διοικητικά όρια της πόλεως του Δήμου Βόλου Ν. Μαγνησίας.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:
Τις διατάξεις:

- α) Του Ν. 960/79 (ΦΕΚ 194 Α) και ειδικότερα το άρθρο 2 παρ. 2 και 4 αυτού, όπως ισχύει σήμερα,
- β) Του Π.Δ. με αρ. 350/10.9.96 (ΦΕΚ 230Α/17.9.96) και ειδικότερα τα άρθρα 1, 2, 5, 9 και 11 αυτού.
- 2) Την με αρ. πρωτ. Π. 5053/29.10.96 εισήγηση της Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Δήμου Βόλου,
- 3) Την με αρ. 355/1996 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Βόλου.
- 4) Τα γεγονότα ότι από τη δημοσίευση της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του οικείου Ο.Τ.Α.
- 5) Τη γνωμοδότηση με αρ. 18/31.10.96, (θέμα 1ο) του Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος (ΣΧΟΠ) του Ν. Μαγνησίας καθώς και την εισήγηση της Δ/σης Περ. Χωροταξίας και Πολεοδομικών Εφαρμογών με πρωτ. 2632/31.10.96, οι οποίες συμφωνούν με την 355/96 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Βόλου και
- 6) Τις πολεοδομικές, κυκλοφοριακές, αισθητικές και λοιπές τοπικές συνθήκες της περιοχής του Βόλου και επειδή υπάρχει έντονο πρόβλημα στάθμευσης και για την προστασία του περιβάλλοντος, αποφασίζουμε:
 - τον καθορισμό της επιφανείας κτιρίου, ανάλογα με τη χρήση του, η οποία θα αντιστοιχεί σε μία (1) απαιτούμενη θέση στάθμευσης, μέσα στα διοικητικά όρια του Δήμου Βόλου σύμφωνα με την υπ' αρ. 355/96 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου ως ακολούθως:
 - 1) Για κατοικία μία (1) θέση στάθμευσης ανά εκατό (100) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.
 - 2) Για γραφεία (ιδιωτικά ή δημόσια), τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, ραδιοφωνικούς σταθμούς, καταστήματα και γενικά παρεμφερείς χρήσεις μία (1) θέση στάθμευσης ανά πενήντα (50) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.
 - 3) Για υπεραγορές τροφίμων ή άλλων ειδών και πολυκαταστήματα μία (1) θέση στάθμευσης ανά είκοσι (20) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.
 - 4) Για εσπατόρια, ζαχαροπλαστεία, αναμυκτήρια και γενικά χρήσεις αναψυχής μία (1) θέση στάθμευσης ανά πενήντα (50) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.
 - 5) Για κέντρα διασκέδασης μία (1) θέση στάθμευσης ανά είκοσι (20) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.
 - 6) Για χώρους συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφους, αίθουσες συγκεντρώσεων) κτίρια πολιτιστικών λειτουργιών (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων μουσεία) εμπορικές εκθέσεις και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις μία (1) θέση στάθμευσης ανά πενήντα (50) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.
 - 7) Για νοσοκομεία, κλινικές, θεραπευτήρια κλπ. μία (1) θέση στάθμευσης ανά έξι (6) κλίνες.

(5) 8) Για γηροκομεία, άστυα και παρεμφερείς χρήσεις μία (1) θέση στάθμευσης ανά δεκαπέντε (15) κλίνες.

9) Για παιδικούς σταθμούς, εκπαιδευτήρια (ιδιωτικά ή δημόσια) στοιχειώδους και μέσης εκπαίδευσης και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις μία (1) θέση στάθμευσης ανά μία (1) αίθουσα.

10) Για ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα μία (1) θέση στάθμευσης ανά εκατό (100) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

11) Για γυμναστήρια, γήπεδα αθλοπαιδιών, εν γένει αθλητικές εγκαταστάσεις μία (1) θέση στάθμευσης ανά διακόσια (200) τ.μ. Στον αριθμό των θέσεων που προκύπτει προστίθεται μία (1) θέση ανά δεκαπέντε (15) θέσεις θεατών, εφόσον για τα υπόψη κτίρια ή εγκαταστάσεις προβλέπονται κερκίδες.

12) Για συνεργεία αυτοκινήτων μία (1) θέση στάθμευσης ανά τριάντα (30) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

13) Για βιομηχανίες, βιοτεχνίες, επαγγελματικά εργαστήρια και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις μία (1) θέση στάθμευσης ανά εκατό (100) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

14) Για αποθήκες χωρίς προθήκες, εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου μία (1) θέση στάθμευσης ανά διακόσια (200) τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

15) Για ξενοδοχεία και εν γένει τουριστικές εγκαταστάσεις μία (1) θέση στάθμευσης ανά πέντε (5) κλίνες.

16) Για μεγάλα αυτοκίνητα προτείνεται να λαμβάνεται η μικρότερη επιφάνεια κτιρίου σε τ.μ. που αναλογεί σε μία θέση στάθμευσης από τον πίνακα 5 του Π.Δ. 350/96, επειδή έτσι θα προκύπτουν περισσότερες θέσεις στάθμευσης για καλύτερη εξυπηρέτηση των κτιρίων.

Η ισχύς της παρούσης αρχίζει από την ημερομηνία υπογραφής της. Οι οικοδομικές άδειες που έχουν εκδοθεί μέχρι την ισχύ της παρούσης εκτελούνται ή ανασθεωρούνται χωρίς αύξηση όγκου ή επιφανείας ή αλλαγής χρήσης του κτιρίου, σύμφωνα με τις προϊσχύουσες διατάξεις. Επίσης με τις προϊσχύουσες διατάξεις εκδίδονται, εκτελούνται και ανασθεωρούνται χωρίς αύξηση του όγκου ή της επιφανείας ή της αλλαγής χρήσης του κτιρίου και οι άδειες, εφόσον μέχρι την ισχύ της παρούσης απόφασης:

α) Έχει υποβληθεί σχετική αίτηση στην αρμόδια υπηρεσία με όλα τα σχέδια και δικαιολογητικά που απαιτούνται από τις οικείες διατάξεις για έκδοση άδειας (πλήρης φάκελος).

β) Αν η οικοδόμηση έχει συμφωνηθεί μέχρι την ημέρα ενάρξεως της ισχύος της απόφασης με συμβολαιογραφική πράξη και

γ) Αν αφορούν ανέγερση κτιρίου για το οποίο έχει προκηρυχτεί αρχιτεκτονικός διαγωνισμός βάσει την με αριθμό Ε27960/1665/30.9.1970 (ΦΕΚ 648B) Απόφασης Υπουργού Δημοσίων Έργων ή μετά από πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος βάσει του άρθρου 11 παρ. 5 του Ν. 716/77.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Βόλος, 31 Οκτωβρίου 1996

Ο Νομάρχης
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΤΙΝΙΩΤΗΣ

(ΦΕΚ. 1304Δ' / 11.11.1996)

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 8411

(6)

Τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων περί όρων δομήσεως του Δήμου Βόλου Ν. Μαγνησίας που αφορά τον συντελεστή δομήσεως και τα ύψη των οικοδομών.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Π.Δ./τος 17.7.1923 όπως μεταγενέστερα τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν και ειδικότερα το άρθρο 9.
2. Τις διατάξεις του ΑΝ 314/1968 όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με το υπ' αριθ. 1018/71 Ν.Δ/γμα και την παράγρ. 3 του αρ. 34 του Ν. 1577.
3. Τις διατάξεις του με αριθ. 183/1986 Π.Δ./τος «έγκριση όρων και περιορισμών δομήσεως από τους Νομάρχες».
4. Την με αριθ. 52368/2143/29.7.1985 απόφαση Υπουργού ΧΟΠ «περί έγκρισεως Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου του Πολεοδομικού συγκροτήματος των Δήμων Βόλου Ν. Ιωνίας» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με την 40464/26.6.87 απόφαση Υπουργού ΧΟΠ.
5. Την από 21.5.1992 συνεδρίαση του Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος.
6. Τις υπ' αριθ. 5176/30.7.1991, 3307/22.5.1992 και 5581/9.9.92 αποφάσεις Νομάρχη Μαγνησίας «περί τροποποίησης των όρων δομήσεως Δ. Βόλου κ.λπ.

ΤΟΜΕΙΣ

	Συντελεστής δόμησης	Ύψη
I	2,70	22μ
II	2,40	19,5μ
III	2,10	17,5μ
IV	1,80	16,5μ
V	1,60	16,5μ
VI	1,40	16,5μ
VII	1,20	16,5μ
Δια την ανέγερση κατοικ. και παντός κτιρίου μη συμπεριλαμβανομένου στις κατωτέρω χρήσεις του αυτού Τομέως Δια την ανέγερση α) Βιομηχανικών και Βιοτεχνικών μη σχλουσών εγκαταστάσεων ως και αποθηκών β) Εγκαταστάσεις χονδρικού και λιανικού εμπορίου γ) κλάδων μεταφορών επικοινωνιών, Τραπεζών, ασφαλειών και διεκπεραιώσεως υποθέσεων γραφείων και υποκαταστημάτων, δ) Γραφείων Διοίκησης		
VIII	0,80	15μ
Δια την ανέγερση κατοικιών και παντός κτιρίου με περιλαμβανομένου στις κατωτέρω χρήσεις του αυτού τομέως. Δια την ανέγερση α) Βιομηχανικών και βιοτεχνικών μη σχλουσών εγκαταστάσεων ως και αποθηκών. β) εγκαταστάσεων χονδρικού και λιανικού εμπορίου γ) κλάδων μεταφορών επικοινωνιών.		
	0,60	15μ

Άρθρον 3ον

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 2. Ορίζουμε συντελεστές στους τομείς:

Τομείς	ΣΔ	ΥΨΗ
I	3	22μ
II	2,7	22μ
III	2,4	19,5μ
IV	2,1	17,5μ

Άρθρον 1ον

Τροποποιούμε τα όρια των Τομών I και III των οικοπέδων των κειμένων εις την εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχή πόλεως και Δήμου Βόλου όπως δύνανται στο από 21.5.1992 από την Προισταμένη ΤΠ και ΠΕ Ν. Μαγνησίας θεωρημένο σχετικό πρωτότυπο διάγραμμα σε κλίμακα 1:500 και καθορίζουμε αυτά ως εξής:

ΤΟΜΕΙΣ:

Τομέας I. Ορίζεται η περιοχή που περικλείεται μεταξύ των οδών Παπαδιαμάντη, Παγασών, Αριστοτέλους, Βασάνη Γαζή, Κουταρέλια, Αναλήψεως Γκλαβάνη Γαζή, Ι. Καρτάλη, Αλεξάνδρας, Περασιβού Παραλία.

Τομέας II. Ορίζεται η περιοχή που περικλείεται μεταξύ των οδών Παπαδιαμάντη Αδμήτου τεθλασμένη Αριστοτέλους, Παγασών και Αριστοτέλους Παγασών Αναλήψεως Κουταρέλια, Γαζή Βασανη και Κουταρέλια, Κουταρέλια, Γ. Δήμου Κύπρου Πουρίου, Γκλαβάνη Αναλήψεως και Γκλαβάνη, Αναλήψεως Περασιβού, Αλεξάνδρας Ι. Καρτάλη Γαζή.

Τομέας III. Ορίζεται η περιοχή που περικλείεται μεταξύ των οδών Παπαδιαμάντη, Αδμήτου (τεθλασμένη) Αριστοτέλους, Παγασών Αναλήψεως Κουταρέλια, Γ. Δήμου Ζάχου, και Κύπρου, Πουρίου Γκλαβάνη Αναλήψεως Περασιβού, Παραλία Φιλιππίδη Γ. Δήμου.

Άρθρον 2ον

Καθορίζουμε τους συντελεστές δόμησης και τα ύψη των οικοπέδων των κειμένων εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Δήμου Βόλου ως εξής:

Οι συντελεστές αυτοί θα ισχύουν στα οικοδομικά τετράγωνα στα οποία ιδιαιτητικές παραχωρούν κατά χρήση με συμβολαιογραφική πράξη τον υποχρεωτικό ακάλυπτο χώρο τους σε κοινή χρήση.

- Οι πιο πάνω παραχωρούμενοι χώροι θα πρέπει να αποτελούν ενιαίο σύνολο και να είναι εν μέρει σε επαφή με τους εγκεκριμένους κοινόχρηστους χώρους που προβλέπονται από το σχέδιο πόλεως.

ΒΟΛΟΣ - Β. ΙΩΝΙΑ
(ΦΕΚ 144Α/23-6-56)

Δημοτικού Συμβουλίου Ν. Ιωνίας (Βόλος), ως και την υπ' αριθ. 54)1956 γνωμοδότησιν της κατά το άρθρον 1 παρ. 8 του ανωτέρω Ν.Δ. 690)1948 Έπιτροπής, προταται του Ήμετέρου επί του Οικισμού Γρυπουργού, αποσπασματιν και διατάσσεται :

Άρθρον μόνον.

Έγκρινοντες τὴν προτάσασιν τῆς ἐπιτροπῆς τῆς Νέας Ἰωνίας (Βόλου), ὡς ἐκείνηται εἰς τὸ ὑπό του Προϊσταμένου τῆς Ἑπιτροπῆς Οἰκισμοῦ τοῦ Ἑπισημίου Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοτικῶν Ἔργων τεθεωρημένα δια τῆς ἐπ' ἀριθ. Ε.2928'50 παρ. 8 αὐτοῦ σχετικῆς διατάξεως.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τοῦ Οἰκισμοῦ Ἐπισημίου ἀνατίθειμεν τὴν σημασίωσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Κορυθαίῳ τῆ 11 Ἰουνίου 1956

ΠΑΥΛΟΣ

Ο ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Τ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΑΚΟΣ

(10)

Περί ἐγκρίσεως τοῦ δημοτικοῦ σχεδίου Βόλου.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας ἐπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Ν. Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐπισημοποιήθησαν καὶ συμπληρώθησαν καὶ εἰδικότερον τῶν ἀρθρῶν 3 καὶ 70 αὐτοῦ, τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 690)1948 «περὶ συμπληρώσεως τῶν περὶ σχεδίων πόλεων διατάξεων» καὶ ἐπ' αὐτῆς παραγράφου 8 τοῦ ἀρθροῦ 1 αὐτοῦ καὶ ἔχοντας τὴν ἐπ' ἀριθ. 326)1956 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Οἰκισμοῦ, τὴν ἐπ' ἀριθ. 328)1956 πράξιν τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Βόλου, ὡς καὶ τὴν ἐπ' ἀριθ. 54)1956 γνωμοδότησιν της κατὰ τὸ ἀρθρον 1 παρ. 8 τοῦ ανωτέρω Ν.Δ. 690)1948 Ἐπιτροπῆς, προταται τοῦ Ήμετέρου ἐπὶ τοῦ Οἰκισμοῦ Γρυπουργοῦ, αποσπασματιν καὶ διατάσσεται :

Άρθρον μόνον.

Έγκρινοντες τὴν ἐπιτάσασιν τοῦ δημοτικοῦ σχεδίου Βόλου, ὡς ἐκείνηται εἰς τὸ ὑπό του Προϊσταμένου τῆς Ἑπιτροπῆς Οἰκισμοῦ τοῦ Ἑπισημίου Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοτικῶν Ἔργων τεθεωρημένα δια τῆς ἐπ' ἀριθ. Ε.2924)1956 παρ. 8 αὐτοῦ σχετικῆς διατάξεως.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τοῦ Οἰκισμοῦ Ἐπισημίου ἀνατίθειμεν τὴν σημασίωσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Κορυθαίῳ τῆ 11 Ἰουνίου 1956

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Ο ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Τ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΑΚΟΣ

(11)

Περί ἐγκρίσεως τοῦ δημοτικοῦ σχεδίου Ν. Ἰωνίας (Βόλου).

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας ἐπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Ν. Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐπισημοποιήθησαν καὶ συμπληρώθησαν καὶ εἰδικότερον τῶν ἀρθρῶν 1 καὶ 3 αὐτοῦ, τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 690)1948 «περὶ συμπληρώσεως τῶν περὶ σχεδίων πόλεων διατάξεων» καὶ ἐπ' αὐτῆς παραγράφου 8 τοῦ ἀρθροῦ 1 αὐτοῦ καὶ ἔχοντας τὴν ἐπ' ἀριθ. 265)1956 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Οἰκισμοῦ, τὴν ἐπ' ἀριθ. 12)1956 πράξιν τοῦ

Αριθ. ΠΠ 2025 206

2

Παρά τμήμα των άρθρων 107, 108 και 109 της Π.Δ. και των άρθρων της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΥΒΕΡΝ. ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

α) Την απόφαση του Ν. Δ. της 107/24-25 Απριλίου 1971 (πρώτη Υπουργική Συνέλευση και Υπουργικό Συμβούλιο) με θέμα: «Προγραμματική, οργανωτική, οικονομική και τεχνολογική μελέτη του Ν. Δ. της 107/24-25 Απριλίου 1971».

β) Την απόφαση του Ν.Δ. της 108/24-25 Απριλίου 1971 (πρώτη Υπουργική Συνέλευση και Υπουργικό Συμβούλιο).

γ) Την απόφαση του Ι. Δ. της 40/1972 (πρώτη Κοινωνική Σύσκεψη) με θέμα: «Προγραμματική, οργανωτική, οικονομική και τεχνολογική μελέτη του Υποπρογράμματος Συστάσεως και Υπουργικών».

δ) Το έργο της 184 Αποφασιστικής Συνέλευσης του Διαρκούς Συμβουλίου της Ελληνικής Τραπεζικής Βιομηχανικής Αναπτύξεως της 28.9.72 και της απόφασης έκτακτου έκτασης όπως αυτή επιβλήθηκε με αριθμ. 1468 28.9.72 έκτακτου της Διαρκούς Μελέτης και καθορισμού θέσεων έκτακτου εκτός της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών.

ε) Την από της Ελληνικής Τραπεζικής Βιομηχανικής Αναπτύξεως απόφαση υπ' αριθμ. 105 10.8.72 Κτηματολογικού Διαγράμματος της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών, επί 2 κτισμάτων το οποίο της επί του Ι. Δ. της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών.

στ) Την υπ' αριθμ. 107 Γνωμοδότηση του παρά τω Υπουργού Εθνικής Οικονομίας (Τομείς Βιομηχανίας) Τεχνικού Συμβουλίου, καθ' ην κατά την 19ην Συνεδρίαση κατά 20 εκτάκτους 1972, έγιναν έκτακτος έκτασης ή αναπροσαρμογής έκτακτος του Διαρκούς Συμβουλίου της ΕΤΒΑ.

ζ) Την από 24 Οκτωβρίου 1972 Πράξιν του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας (Τομείς Βιομηχανίας), δι' ης έγιναν έκτακτος η ανώτερη Γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου, έκτακτος.

Καταρτίσθησαν έκτακτος 4.070 τετραγώνων χιλιάτων τετραγώνων στρεμμάτων, περίπου κατανεμημένα παρά τη θάλασσα μεταξύ των Κοινοτήτων Αγ. Στεφάνου, Παρισίων, Χαϊκαλίου και Χαλκιδαικού του Νέου Αγίου, της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών.

Τά έσοδα ταύτα, ως καθορίζονται αναλυτικώς, εν τω υπ' αριθμ. 105 10.8.72 Κτηματολογικό Διαγράμματος της ΕΤΒΑ έχουν ως κατωθί:

- α) Προς Β. Α.: Τό Ν.Δ. όσον ζώνης καταλήψεως της Κοινοτικής οδού Αγίου Στεφάνου—Χαϊκαλίου επί μήκους 680 μ. περίπου, άρχομένου από τη Β. άκρον του υπ' αριθμ. 1 άγροτεμαχίου και παρατασσόμενου εις το Β. άκρον του υπ' αριθμ. 42 τοκοτύου, το Δ. τικόν όριον των υπ' αριθμ. 42, 69, 71, 86, 87, 89, 91 άγροτεμαχίων, επί μήκους 660 μ. περίπου, το Νότιον όριον των υπ' αριθμ. 107 α, 147, 118, 115, 120, 122, 127, 128, άγροτεμαχίων επί μήκους 790 μ. περίπου και το ΝΔ όριον ζώνης καταλήψεως της Κοινοτικής οδού Αγίου Στεφάνου—Χαϊκαλίου επί μήκους 1.150 μ. περίπου άρχομένου από το Α. άκρον του υπ' αριθμ. 128 άγροτεμαχίου και παρατασσόμενου εις το Β. άκρον του υπ' αριθμ. 281 τοκοτύου, συνιστώσα τετραγώνων γραμμών συνολικού μήκους 3530 μ. άρχομένων από το Β. άκρον του υπ' αριθμ. 1 άγροτεμαχίου και παρατασσόμενων εις το Β. άκρον του υπ' αριθμ. 281 τοκοτύου.
- β) Προς Β. Δ.: Τό Ν.Α. όριον ζώνης καταλήψεως της Κοινοτικής οδού από περιοχή Αγίου Στεφάνου προς Χαλκιδαικού έκτακτος του Β. Α. όριον των εσχαλίων, επί μήκους 1860 μ. περίπου, άρχομένου από το Β. άκρον του υπ' αριθμ. 1 άγροτεμαχίου και παρατασσόμενου εις το Β. άκρον του υπ' αριθμ. 193 τοκοτύου.
- γ) Προς Ν.: Τό Β. Α. όριον των υπ' αριθμ. 193, 196, 290, 291, 292 άγροτεμαχίων επί μήκους 780 μ. περίπου, το Ν. Α. όριον του υπ' αριθμ. 294 άγροτεμαχίου μήκους 90 μ. περίπου.

Εν τω Ι. Δ. της 40/1972 (πρώτη Κοινωνική Σύσκεψη) με θέμα: «Προγραμματική, οργανωτική, οικονομική και τεχνολογική μελέτη του Υποπρογράμματος Συστάσεως και Υπουργικών» με αριθμ. 107 24-25 Απριλίου 1971 (πρώτη Υπουργική Συνέλευση και Υπουργικό Συμβούλιο) με θέμα: «Προγραμματική, οργανωτική, οικονομική και τεχνολογική μελέτη του Ν. Δ. της 107/24-25 Απριλίου 1971» με αριθμ. 108 24-25 Απριλίου 1971 (πρώτη Υπουργική Συνέλευση και Υπουργικό Συμβούλιο) με θέμα: «Προγραμματική, οργανωτική, οικονομική και τεχνολογική μελέτη του Ν. Δ. της 107/24-25 Απριλίου 1971» με αριθμ. 109 24-25 Απριλίου 1971 (πρώτη Υπουργική Συνέλευση και Υπουργικό Συμβούλιο) με θέμα: «Προγραμματική, οργανωτική, οικονομική και τεχνολογική μελέτη του Ν. Δ. της 107/24-25 Απριλίου 1971» με αριθμ. 109 24-25 Απριλίου 1971 (πρώτη Υπουργική Συνέλευση και Υπουργικό Συμβούλιο).

Η παρούσα απόφαση, της της Κοινωνικής της Κοινωνικής

Εν Αθήναις τή 10 Δεκεμβρίου 1972

α. ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΚΩΝΣΤ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤ. ΚΑΡΥΔΑΣ

Αριθ. ΠΠ 2026 207

3

Παρά τμήμα των άρθρων της Βιομηχανικής Περιοχής Βόλου χαρακτηρισθέντων ως Β. Δ. και Βιομηχανική Περιοχή Βόλου.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΥΒΕΡΝ. ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

α) Την απόφαση του Ν. Δ. της 107/24-25 Απριλίου 1971 (πρώτη Υπουργική Συνέλευση και Υπουργικό Συμβούλιο) με θέμα: «Προγραμματική, οργανωτική, οικονομική και τεχνολογική μελέτη του Ν. Δ. της 107/24-25 Απριλίου 1971».

β) Την απόφαση του Ν. Δ. της 108/24-25 Απριλίου 1971 (πρώτη Υπουργική Συνέλευση και Υπουργικό Συμβούλιο).

γ) Την απόφαση του Ι. Δ. της 40/1972 (πρώτη Κοινωνική Σύσκεψη) με θέμα: «Προγραμματική, οργανωτική, οικονομική και τεχνολογική μελέτη του Υποπρογράμματος Συστάσεως και Υπουργικών».

δ) Το έργο της 184 Αποφασιστικής Συνέλευσης του Διαρκούς Συμβουλίου της Ελληνικής Τραπεζικής Βιομηχανικής Αναπτύξεως της 17.8.1972 και της απόφασης έκτακτου έκτασης όπως αυτή επιβλήθηκε με αριθμ. 1468 28.9.72 έκτακτου της Διαρκούς Μελέτης και καθορισμού θέσεων έκτακτου εκτός της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών, χαρακτηρισθέντων ως Β. Δ. και Βιομηχανική Περιοχή Βόλου, χαρακτηρισθέντων ως Β. Δ. Βιομηχανική Περιοχή Βόλου, επί των εγκαταστάσεων, επί της Βιομηχανικής Περιοχής Βόλου, της επί της Βιομηχανικής Περιοχής Βόλου.

ε) Το έργο της Ελληνικής Τραπεζικής Βιομηχανικής Αναπτύξεως απόφαση υπ' αριθμ. 104 Υ 111 9.8.72 Κτηματολογικού Διαγράμματος της επί καθορισμού έκτακτος της Β. Βιομηχανικής Περιοχής Βόλου.

στ) Την υπ' αριθμ. 120 Γνωμοδότηση του παρά τω Υπουργού Εθνικής Οικονομίας (Τομείς Βιομηχανίας) Τεχνικού Συμβουλίου, καθ' ην κατά την 20ην Συνεδρίαση της 3 Σεπτεμβρίου 1972, έγιναν έκτακτος αποδεικτική η μη χρησιμοποίηση, απόφαση του Διαρκούς Συμβουλίου της ΕΤΒΑ.

ζ) Την από 4.11.1972 Πράξιν του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας (Τομείς Βιομηχανίας), δι' ης έγιναν αποδεικτική η ανώτερη Γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου.

η) Την παράγραφο 6 του άρθρου 18 του Β. Α. 40/1972, άποδεικτικού.

Καθορίσθησαν έκτακτος 670.490 α2, ως «Παράρτημα» της Βιομηχανικής Περιοχής Βόλου, χαρακτηρισθέντων, ως Β. Βιομηχανική Περιοχή Βόλου, προς εγκαταστάσεων Βιομηχανικών, ως εν της λειτουργίας των και των επί αλάτης παραγωγικών καυστήρων, επί τριών έκτακτως επί των προϊόντων

Τα έσοδα της 6ης και 7ης τάξεως έκτακτης κλίμακας κλιμακωτά επί άκτουσας 6,5 εκατομμύρια γρμ. επί της Επικρατείας Ηπειρώτης Βόρειας και επί της 1ης τάξεως της 6ης Π.Ε.Ε.—Δυτικής, επί της 2ης τάξεως της 6ης Π.Ε.Ε.—Δυτικής, έφάπτεται ως κατωτέρω:

α) Πόρις Νότιον, τα έσοδα 6ου έτους 16ης κατάταξης της Εθνικής 6ου Βελού—Αγρινίου, επί συνολικού μήκους 940 α. περίπου, αρχιμένος επί το Ν.Δ. άκρον του 6ου έτος, 1 άγροτεμαχίον και παρατεταμένο επί το Ν.Δ. άκρον του 6ου έτος, 31 άγροτεμαχίον.

β) Πόρις Δυτική, τα 6ου έτος των 6ου έτος, 31, 33, 37, 38, 39, 53, 54, 55 άγροτεμαχίον, συνιστώντα τεθλασμένον γρμικόν συνολικόν μήκος 1.000 α. περίπου, άρχιμένος επί το Ν.Δ. άκρον του 6ου έτος, 31 άγροτεμαχίον και παρατεταμένο επί το Β.Δ. άκρον του 6ου έτος, 55 άγροτεμαχίον.

γ) Πόρις Βόρειον, τα έσοδα 6ου έτους των 6ου έτος, 55, 52, 47 άγροτεμαχίον, τα 6ου έτος των 6ου έτος, 43 και 44 άγροτεμαχίον επί μήκους 69 και 86 α. έκτακτης και τα 6ου έτος των 6ου έτος, 44, 45, 46 άγροτεμαχίον, συνιστώντα τεθλασμένον γρμικόν συνολικόν μήκος 980 α. περίπου, άρχιμένος επί το Β.Δ. άκρον του 6ου έτος, 55 άγροτεμαχίον και παρατεταμένο επί το Β.Δ. άκρον του 6ου έτος, 46 άγροτεμαχίον.

δ) Πόρις Αρκτική επί τα 6ου έτος των 6ου έτος, 36, 34, 33, 42, 41, 19 άγροτεμαχίον, τα έσοδα 6ου έτους του 6ου έτος, 9 άγροτεμαχίον, επί μήκους 149 α., τα 6ου έτος των 6ου έτος, 9, 2, 3, 9 άγροτεμαχίον, τα έσοδα 6ου έτους του 6ου έτος, 9 άγροτεμαχίον, επί μήκους 150 μέτρων και τα 6ου έτος των 6ου έτος, 2 και 1 άγροτεμαχίον, συνιστώντα τεθλασμένον γρμικόν συνολικόν μήκος 1.820 α. περίπου, άρχιμένος επί Β.Δ. άκρον του 6ου έτος, 19 άγροτεμαχίον και παρατεταμένο επί το Ν.Δ. άκρον του 6ου έτος, 1 άγροτεμαχίον.

Η παρούσα διαταγή εκδίδεται επί της Υπογραφής της Κυβερνήσεως.

Ε. Λαζάρου η 19 Δεκεμβρίου 1972

ΚΩΝΣΤ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤ. ΚΑΡΥΔΑΣ

Αριθ. 92075

Παρά της 4ης τάξεως έκτακτης της 6ης τάξεως, 68788 επί 16 Οκτωβρίου 1968 κληρώσας έκτακτης των Υπουργών Έμπορικων και Γεωργικών

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Έχοντας επί όψη:

α) Την έκτακτη των 6ου έτους 30.955 30.11.55 Β. Δ. επί των κληρώσεων των κληρώσεων της Κληρώσεως έκτακτης των 6ου έτους 1968 έκτακτης.

β) Τ. Ν.Δ. 957 71 επί Υπουργικών Συστάσεων και Υπουργικών κληρώσεων επί τα Β.Δ. 40 72 της έκτακτης έκτακτης των 6ου έτους έκτακτης των 6ου έτους, επί το Ν.Δ. 957 71 επί των κληρώσεων έκτακτης των 6ου έτους έκτακτης των 6ου έτους, επί το Ν.Δ. 957 71.

γ) Την 6ου έτος 30675 5845 επί 23 Οκτωβρίου 1967 κληρώσας των Παιδαγωγικών και Υπουργικών Έκτακτης έκτακτης των κληρώσεων έκτακτης των Υπουργικών Αποθηκών επί ΥΠΕ—6.

δ) Την 6ου έτος 675 επί 23 Απριλίου 1968 έκτακτης της ΕΣ—Π. επί κληρώσεως έκτακτης έκτακτης έκτακτης των Κληρώσεως έκτακτης έκτακτης έκτακτης 1967.

ε) Την 6ου έτος 204954 επί 2 Σεπτεμβρίου 1967 κληρώσας των Υπουργών Έμπορικων, Γεωργικών και Υπουργικών Έκτακτης των έκτακτης των Κληρώσεως έκτακτης των 1967.

ζ) Την 6ου έτος 88181 επί 10 Τριμηνίου 1968 έκτακτης των Υπουργών Έμπορικων και Γεωργικών της έκτακτης των Κληρώσεως έκτακτης 1967.

η) Την 6ου έτος 68788 επί 16 Οκτωβρίου 1968 επί Υπουργών Έμπορικων και Γεωργικών επί των κληρώσεων των 6ου έκτακτης των 6ου έκτακτης έκτακτης έκτακτης 1967 επί και το 6ου έτος, 24250 επί 13 Οκτωβρίου 1972 έκτακτης των Δ.Σ.Ο. έκτακτης.

Η έκτακτη έκτακτης της 6ου έτος, 68788 επί 16 Οκτωβρίου 1968 κληρώσας των Υπουργών Έμπορικων και Γεωργικών επί τα 6ου έκτακτης έκτακτης έκτακτης 6ου έκτακτης έκτακτης έκτακτης έκτακτης έκτακτης 1967, έκτακτης έκτακτης έκτακτης της 6ου έκτακτης έκτακτης έκτακτης 6ου έκτακτης των έκτακτης της έκτακτης έκτακτης 1967—1968.

Η παρούσα διαταγή εκδίδεται επί της Υπογραφής της Κυβερνήσεως.

Ε. Λαζάρου η 13 Νοεμβρίου 1972

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΥΔΑΣ

Αριθ. 49354 10535 2616.

Παρά έκτακτης των έκτακτης έκτακτης έκτακτης επί της 6ου έτος, 675 έκτακτης έκτακτης έκτακτης έκτακτης Νότιον Κληρώσεως.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Έχοντας επί όψη:

α) Την έκτακτη των 6ου έτους 13, 13 και 14 επί Ν.Δ. 4090 1956 επί έκτακτης έκτακτης έκτακτης, ΠΕΚ 27—1Α 13.11.59, επί 6ου έτος, 40 21.1.72 Β. Δ. επί των κληρώσεων επί έκτακτης έκτακτης έκτακτης έκτακτης επί Υπουργικών Συστάσεων και Υπουργικών ΠΕΚ 13—1Α 21.1.72.

β) Την 6ου έτος, 2152 315 11.9.71 έκτακτης των Υπουργών Έμπορικων και Γεωργικών έκτακτης έκτακτης έκτακτης επί των Υπουργικών των Υπουργικών και Αρκτικής, Γεν. Γραμματείας επί Υπουργικών Έκτακτης έκτακτης ΠΕΚ 13—ΤΒ 13.3.71, επί 6ου έτος, 20675 5845 20.10.72 επί έκτακτης των 6ου έκτακτης των Υπουργών, επί κληρώσεως έκτακτης των Υπουργικών Αποθηκών επί Υπουργικών Έκτακτης έκτακτης ΠΕΚ 826 ΤΒ 24.10.72.

γ) Την έκτακτη των 6ου έτος 204954 18.10.67 έκτακτης των Έκτακτης Νότιον Έκτακτης Β. Δ. επί Μεταλλικών Π.Δ.Α.Τ.Ν. έκτακτης 13 επί Ν.Δ. 4020 1959 45 4; έκτακτης επί τα έκτακτης επί τα Νότιον, έκτακτης έκτακτης έκτακτης έκτακτης επί της 6ου έτος, 135 έκτακτης έκτακτης των Ν. Κληρώσεως, επί τα έκτακτης 1968—1969.

δ) Την 6ου έτος, 55801 18.10.71 έκτακτης των έκτακτης των 6ου έτος 58 1971 έκτακτης επί των των Συστάσεων Μεταλλικών, επί τα έκτακτης επί τα έκτακτης των 6ου έκτακτης έκτακτης έκτακτης επί έκτακτης επί τα Νότιον, έκτακτης έκτακτης έκτακτης.

ε) Τα 6ου έτος επί έκτακτης των 6ου έτους της έκτακτης των έκτακτης των 6ου έτους 8 2.1971 και έκτακτης των 13.10.72 έκτακτης έκτακτης έκτακτης έκτακτης επί τα Νότιον, έκτακτης των έκτακτης των 6ου έκτακτης και τα έκτακτης, επί τα έκτακτης επί της 6ου έτος, 11850 27.8.1972 έκτακτης των Δ. επί Μεταλλικών, Π.Δ.Α.Τ.Ν., έκτακτης των έκτακτης των.

στ) Την κατά των έκτακτης της 22.10.1972 επί των των Συστάσεων Μεταλλικών έκτακτης έκτακτης έκτακτης έκτακτης επί τα έκτακτης των έκτακτης, επί τα έκτακτης επί 6ου έτος, 245 έκτακτης έκτακτης των Ν. Κληρώσεως, επί τα έκτακτης των έκτακτης έκτακτης έκτακτης επί τα έκτακτης της έκτακτης της έκτακτης 1968—1969