



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**Διπλωματική εργασία: Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου:
Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση**

Επιβλέποντες καθηγητές: Λαλένης Κωνσταντίνος
Οικονόμου Δημήτριος

Φοιτητής: Σολιδάκης Ιωάννης

Βόλος, Ιούνιος 2002

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία: Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου:

Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

Επιβλέποντες καθηγητές: Λαλένης Κωνσταντίνος

Οικονόμου Δημήτριος

Φοιτητής: Σολιδάκης Ιωάννης

Βόλος, Ιούνιος 2002

*Στους γονείς και
τα αδέρφια μου*

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο πρόσφατος νόμος 2508 έδωσε τη δυνατότητα σε έξι μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις να καταρτίσουν Ρυθμιστικά Σχέδια χωρικής οργάνωσης των ευρύτερων μητροπολιτικών περιοχών τους.

Στο πρώτο μισό της η διπλωματική ασχολείται με τη δημιουργία προδιαγραφών για τα Ρυθμιστικά των μεσαίου μεγέθους πόλεων. Για το λόγο αυτό σχολιάζονται οι αντίστοιχες προδιαγραφές των Ρυθμιστικών Αθήνας και Θεσσαλονίκης ενώ πραγματοποιείται σύγκριση με τα πιο κοντινά επίπεδα σχεδιασμού (Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, Χωροταξικά και Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια) ώστε να καθοριστεί η αναγκαιότητα των Ρυθμιστικών στις μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις.

Το δεύτερο μισό της εργασίας αποτελεί το Ρυθμιστικό Σχέδιο της ευρύτερης περιοχής του Βόλου με βάση τις προδιαγραφές του πρώτου μισού. Η διαδικασία που ακολουθείται είναι η γνωστή: ανάλυση – αξιολόγηση – προτάσεις.

Η διπλωματική αυτή φιλοδοξεί αφενός να προβληματίσει για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να πραγματοποιηθούν τα Ρυθμιστικά Σχέδια σε πόλεις αντίστοιχου μεγέθους με το Βόλο στον ελληνικό χώρο και αφετέρου να δείξει την ανάγκη πρόωθησης συγκεκριμένων πολιτικών και έργων για τη χωρική οργάνωση του μητροπολιτικού περιβάλλοντος του Βόλου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	1
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	2
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ.....	5
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	7
1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ	9
2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	11
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ.....	11
2.2 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1945 – 1960	11
2.3 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1960 – 1974	12
2.4 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1974 – 1991	12
2.5 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1991 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ	13
3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΝΟΜΟΥ 2508 ΚΑΙ ΤΩΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	14
3.1 ΝΟΜΟΣ 2508	14
3.2 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΝΟΜΟ 2508.....	15
4. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.17	
4.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΑΘΗΝΑΣ.....	17
4.1.1 Ιστορική Αναδρομή	17
4.1.2 Περιεχόμενα και ορισμός του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.....	18
4.1.3 Στόχοι και κατευθύνσεις του ΠΠΠΑ και σχολιασμός τους.....	19
4.1.4 Στόχοι και κατευθύνσεις του ΡΣΑ και σχολιασμός τους.....	21
4.1.5 Μέτρα του ΡΣΑ και σχολιασμός τους.....	26
4.1.6 Μηχανισμοί εφαρμογής του Ρυθμιστικού σχεδίου	30
4.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	32
4.2.1 Ιστορική Αναδρομή	32
4.2.2 Περιεχόμενα και ορισμός του Ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης	32
4.2.3 Στόχοι και κατευθύνσεις του ΠΠΠΘΕ και σχολιασμός τους.....	34
4.2.4 Στόχοι και κατευθύνσεις του ΡΣΘΕ και σχολιασμός τους.....	35
4.2.5 Μέτρα του ΡΣΘΕ και σχολιασμός τους.....	39
4.2.6 Μηχανισμοί εφαρμογής του Ρυθμιστικού σχεδίου	43
4.3 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΔΟΜΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΑΘΗΝΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΒΟΛΟΥ	45
4.3.1 Συσχέτιση και σχολιασμός στόχων Ρυθμιστικών Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συμπεράσματα για το Ρυθμιστικό Βόλου	45
4.3.2 Συσχέτιση και σχολιασμός μέτρων Ρυθμιστικών Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συμπεράσματα για το Ρυθμιστικό Βόλου	47
4.4 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΔΟΜΗΣ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΜΕ ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ	48
4.4.1 Συσχέτιση και σχολιασμός δομής Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου με το Ρυθμιστικό	48

4.4.2	Συσχέτιση και σχολιασμός δομής Χωροταξικού Σχεδίου με το Ρυθμιστικό, το ΓΠΣ και ο ρόλος των ΠΕΠ / ΣΠΑ	55
4.4.3	Συμπεράσματα για το ρόλο του Ρυθμιστικού στο σχεδιασμό πόλεων μεσαίου μεγέθους	61
4.4.4	Η δομή των Ρυθμιστικών Σχεδίων	62
5.	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΒΟΛΟΥ	70
5.1	ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	70
5.2	ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΣΗ	72
5.2.1	Στον ελληνικό χώρο	72
5.2.2	Στον Ευρωπαϊκό χώρο	74
5.3.1	Κοινωνικό περιβάλλον	76
5.3.2	Οικονομικό – Παραγωγικό Περιβάλλον	77
5.4	ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	86
5.4.1	Φυσικό – γεωγραφικά χαρακτηριστικά	86
5.4.2	Οικιστικό δίκτυο	87
5.4.3	Χρήσεις γης – Παραγωγικές δραστηριότητες	91
5.4.4	Περιβάλλον	93
5.4.5	Μεταφορική και λοιπή τεχνική υποδομή	96
5.5	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	100
5.5.1	Ιστορική εξέλιξη του οικιστικού ιστού της πόλης	100
5.5.2	Λειτουργική δομή και κοινωνικός διαχωρισμός της πόλης	103
5.5.3	Ποιότητα και φυσιογνωμία αστικού χώρου	106
5.5.4	Δίκτυα αστικής υποδομής	107
5.6	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	109
6.	SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ (ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ – ΑΠΕΙΛΕΣ)	111
7.	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ – ΕΠΙΛΟΓΗ	114
8.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	116
8.1	ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΒΟΛΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ	116
8.1.1	Πληθυσμός	116
8.1.2	Θέση της ΠΕ σε εθνικό επίπεδο	117
8.1.3	Θέση της ΠΕ σε διεθνές επίπεδο	117
8.2	ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΕΥΝΑΣ	118
8.2.1	Σχετικά με την ποιότητα ζωής	118
8.2.2	Σχετικά με την κοινωνική ανάπτυξη	118
8.2.3	Σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη	118
8.2.4	Σχετικά με το περιβάλλον	119
8.3	ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ (ΧΑΡΤΗΣ Π1)	119
8.3.1	Διαίρεση της ΠΕ σε χωροταξικές ενότητες	119
8.3.2	Ανάπτυξη συγκεκριμένων τομέων της οικονομίας	119
8.3.3	Οργάνωση του οικιστικού δικτύου	125
8.3.4	Οργάνωση του μεταφορικού δικτύου	127

8.4 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΕΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ (ΧΑΡΤΗΣ Π2).....	132
8.4.1 Μέτρα για την ανασυγκρότηση του αστικού ιστού	132
8.4.2 Μέτρα για την οργάνωση του συστήματος μεταφορών	134
8.4.3 Μέτρα για τη δημιουργία της αναγκαίας τεχνικής υποδομής	137
8.5 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (ΧΑΡΤΗΣ Π1)	138
8.5.1 Κατάλληλες μελέτες	138
8.5.2 Οριοθετήσεις περιοχών ειδικών χρήσεων	138
8.5.3 Έργα υποδομής για τα απόβλητα	140
8.5.4 Πολιτικές προτάσεις	142
8.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ	144
9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	145
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	149
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	157

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΑΠΘ : Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

ΒΙΟΠΑ : Βιομηχανικό Πάρκο

ΒΙΠΕ : Βιομηχανική Περιοχή

ΓΠΣ : Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

ΔΙΠΕΧΩ : Διεύθυνση Περιβάλλοντος Χωροταξίας

ΕΒΕΤΑΜ : Εταιρεία Βιομηχανικής Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Μετάλλων

ΕΕ : Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕΛ : Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων

ΕΜΗΚ : Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία

ΕΟΚ : Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

ΕΠΑ : Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης

ΖΟΕ : Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου

ΚΕΠΑ : Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης

ΚΠΣ : Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

ΚΥΑ : Κοινή Υπουργική Απόφαση

ΜΕΡΜ : Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής

ΟΑ : Οργανισμός Αθήνας

ΟΘΕ : Οργανισμός Θεσσαλονίκης

ΟΣΕ : Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας

ΟΤΑ : Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

ΠΕ : Περιοχή Έρευνας

ΠΕΠ : Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

ΠΠΠΑ : Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

ΠΠΠΘΕ : Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης

ΠΣ : Πολεοδομικό Συγκρότημα

ΡΣ : Ρυθμιστικό Σχέδιο

ΡΣΑ : Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας

ΡΣΘΕ : Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης

ΣΠΑ : Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΣΧΟΟΑΠ : Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων

SWOT : Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

ΤΕΔΚΝΜ : Τοπική Ένωση Δήμων Κοινοτήτων Νομού Μαγνησίας

ΤΕΕ : Τεχνικό Επιμελητήριο

ΤΜΧΠΠΑ : Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΥΠΕΧΩΔΕ : Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας Δημοσίων Έργων

ΥΧΟΠ : Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού Περιβάλλοντος

ΧΣ : Χωροταξικό Σχέδιο

ΧΥΤΑ : Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η διπλωματική μου εργασία δεν θα μπορούσε ποτέ να εκπονηθεί χωρίς την συμβολή και την προσοχή των δύο επιβλεπόντων καθηγητών μου, του κ. Οικονόμου Δ. (Καθηγητής Χωροταξίας) και του κ. Λαλένη Κ. (Λέκτορας Πολεοδομίας), τους οποίους ευχαριστώ θερμά για τις συμβουλές και τις παρατηρήσεις τους.

Παράλληλα οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον Προϊστάμενο Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών της ΔΙΠΕΧΩ Κεντρικής Μακεδονίας, κ. Χριστιανόπουλο Κ. και τον Προϊστάμενο Περιβαλλοντικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού (της ΔΙΠΕΧΩ) κ. Περδίκη Ι. για τον πολύ φιλικό και σημαντικό τρόπο με τον οποίο με βοήθησαν.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την κ. Τράμπα Α. (ειδικό τεχνικό και επιστημονικό προσωπικό του Εργαστηρίου Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού) και το εργαστήριο του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού γενικότερα για τη βοήθεια και τα μέσα που μου παρείχαν για την ολοκλήρωση της εργασίας.

Παραπέρα θέλω να ευχαριστήσω για τη βοήθεια που είχα κατά τη δημιουργία των τελικών χαρτών τους παρακάτω: Φελέκη Σ. (4^{οετης} φοιτητής), κ. Παππά Β. (Επίκουρος Καθηγητής Πληροφορικής και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών) και Φαρασλή Ι. (μέλος εργαστηρίου Αγροτικού χώρου) χωρίς την καθοδήγηση των οποίων το τελικό τεχνικό αποτέλεσμα θα ήταν πολύ φτωχότερο.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους επόμενους για την προθυμία με την οποία με βοήθησαν και τη συμβολή που είχε αυτό στο τελικό αποτέλεσμα:

- Νέμα Σ., φοιτήτρια μεταπτυχιακού
- Μπαγκλατζή, υπάλληλος δημαρχείου Βόλου
- Σκυργιάννης Χ., Διευθυντής ΔΕΚΑΜΜ και εντεταλμένος διδασκαλίας στο ΤΜΧΠΠΑ
- Κοκκώσης Χ., Καθηγητής Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού
- Πετράκος Γ., Αναπληρωτής Καθηγητής Οικονομικής Ανάλυσης του Χώρου
- Χριστοπούλου Ο., Επίκουρη Καθηγήτρια Ανάπτυξης Αγροτικού Χώρου και Προβληματικών Περιοχών
- Δέφνερ Α., Λέκτορας Πολεοδομίας
- Γκέσκου Ι., Εντεταλμένη διδασκαλίας

- Γκόγκος Θ., Ζιώζιας Ν., Λιούρης Χρ. και Παυλέας Σ., 5^οετείς φοιτητές
- Καλογήρου Α. και Σγούρας Τρ., 3^οετείς φοιτητές
- Γεωργιάδου Θ., Διευθύντρια ΟΘΕ
- Κηπουρού Μ., υπάλληλος ΔΙΠΕΧΩ Κεντρικής Μακεδονίας
- Σιγκούνη Μ., υπάλληλος ΟΘΕ

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

Η διπλωματική εργασία που πρόκειται να ακολουθήσει έχει ως κεντρικό θέμα της τη δημιουργία του Ρυθμιστικού Βόλου σύμφωνα με το νόμο 2508 σχετικά με τη βιώσιμη και αειφόρο οικιστική ανάπτυξη. Λόγω της έλλειψης Ρυθμιστικών σχεδίων του νόμου 2508 σε κλίμακα μεσαίου μεγέθους πόλης τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως παραδείγματα η διπλωματική διακρίνεται σε δύο μέρη, στο μεθοδολογικό και το πραγματολογικό.

Όσον αφορά το πρώτο μέρος γίνεται προσπάθεια μέσω της μελέτης των περιεχομένων των Ρυθμιστικών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης να δημιουργηθούν κάποιοι σχετικοί κεντρικοί θεματικοί άξονες γύρω από τους οποίους θα κινηθεί η διπλωματική. Σχετικά με το πραγματολογικό μέρος της διπλωματικής αυτό που επιχειρείται είναι μια προσέγγιση χωρικής αναπτυξιακής πολιτικής (που εξειδικεύεται σε διάφορους αλληλοσχετιζόμενες πολιτικές, όπως η πολεοδομική, οικονομική, περιβαλλοντική κ.ά.) στην περιοχή έρευνας, τα όρια της οποίας θα καθορισθούν αργότερα.

Οι λόγοι για τους οποίους επέλεξα αυτό το συγκεκριμένο θέμα είναι διάφοροι. Καταρχήν ήθελα να ασχοληθώ με θέμα σχετικό με την πολεοδομία γιατί αυτός ο κλάδος με ενδιαφέρει περισσότερο στη σχολή και ελπίζω αργότερα να ασχοληθώ επαγγελματικά με τέτοια θέματα. Παράλληλα, ήθελα να εργαστώ πάνω σε ένα θέμα πολεοδομικής πολιτικής μεγάλης κλίμακας γιατί αφενός σκοπεύω να ασχοληθώ με θέματα μικρής κλίμακας στις μεταπτυχιακές μου σπουδές και αφετέρου νομίζω ότι συνολικά το εκπαιδευτικό προσωπικό της σχολής (κάτι που φαίνεται από τις θέσεις των μελών ΔΕΠ) ασχολείται περισσότερο με θέματα μεγάλης κλίμακας οπότε θα είχα περισσότερη βοήθεια σε ένα τέτοιο αντικείμενο. Το συγκεκριμένο θέμα ήταν το τελικό αποτέλεσμα συζητήσεων που είχα αρχικά με τον κ. Λαλένη και στη συνέχεια με τον κ. Οικονόμου.

Δύο βασικοί λόγοι για τους οποίους διάλεξα το Βόλο και όχι κάποια άλλη πόλη (π.χ. το Ηράκλειο μιας και η καταγωγή μου είναι από τα Χανιά Κρήτης) είναι ότι πίστευα ότι θα μπορούσα να βρω πιο εύκολα όσα στοιχεία χρειαζόμουν (κάτι που αποδείχτηκε σωστό) και ότι γνώριζα καλύτερα αυτή την πόλη και τους διάφορους φορείς της. Επιπλέον, ήθελα να πραγματοποιήσω στην πόλη του Βόλου τη διπλωματική μου εργασία και με διευκόλυνε το ότι ήμουν μέσα στην περιοχή έρευνας μου.

Αρχικά στη διπλωματική μου εργασία πραγματοποιείται ιστορική αναδρομή των θεσμικών πλαισίων που εφαρμόστηκαν στον ελληνικό χώρο είτε μέσω των

διαφόρων πενταετών προγραμμάτων ανάπτυξης είτε μεμονωμένα και αποτελούν τις προσπάθειες σχεδιασμού σε επίπεδο πόλης. Επίσης γίνεται συσχέτιση των επιμέρους μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί παλαιότερα σχετικά με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου (Ρυθμιστικό 1970, ΚΕΠΑ (Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης) Βόλου – Λάρισας 1979, ΓΠΣ (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια) της ΕΠΑ (Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης) του 1984) με τις ευρύτερες προσπάθειες σχεδιασμού στον ελληνικό χώρο στις οποίες εντάσσονται. Κατόπιν, γίνεται αναφορά στους στόχους του ν.2508 και τα διάφορα μέσα που παρέχει για την επίτευξή τους.

Στη συνέχεια ακολουθεί σύντομη παρουσίαση και κριτικός σχολιασμός (των περιεχομένων, των στόχων, των μέτρων κτλ.) των Ρυθμιστικών σχεδίων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης ώστε να βγουν συμπεράσματα που θα με βοηθήσουν κατά τη σύνταξη των περιεχομένων του Ρυθμιστικού του Βόλου. Έμφαση δίνεται εξάλλου στη συσχέτιση των Ρυθμιστικών σχεδίων με τα Χωροταξικά, τα Γενικά Πολεοδομικά και τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα. Τέλος, καταλήγω σε συγκεκριμένους πίνακες στους οποίους αναφέρονται ποια πρέπει να είναι τα περιεχόμενα (ανάλυση και προτάσεις ενός Ρυθμιστικού σχεδίου μιας μεσαίου μεγέθους ελληνικής πόλης) καθώς και τι χάρτες πρέπει να περιλαμβάνει.

Το δεύτερο τμήμα της διπλωματικής μου εργασίας σχετίζεται με την πραγματολογική προσέγγιση του Ρυθμιστικού του Βόλου. Λαμβάνοντας υπόψιν τα συμπεράσματα από το προηγούμενο στάδιο της διπλωματικής (περιεχόμενα Ρυθμιστικών για τις μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις) προσπαθώ να κάνω προτάσεις πολιτικής στην κλίμακα του Ρυθμιστικού στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου. Έτσι καταρχήν παρουσιάζεται και αναλύεται η περιοχή αναφοράς του Ρυθμιστικού και πραγματοποιείται SWOT Analysis (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) η οποία είναι βασική για τον χαρακτηρισμό της Περιοχής Έρευνας. Επίσης με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε πραγματοποιούνται προτάσεις πολιτικής στην ευρύτερη περιοχή για τη χωρική οργάνωσή της.

Στο τέλος της διπλωματικής πρόκειται να παρατεθούν συμπεράσματα που έχουν προκύψει κατά τη διάρκεια της εργασίας μου.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Η πολιτική οικιστικού δικτύου στην Ελλάδα έχει σχετικά μικρή χρονική διάρκεια εφαρμογής αφού ξεκίνησε μετά το β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. «Τα θέματα που καλύπτει η πολιτική αυτή είναι τα εξής: α) οι ρόλοι των μεμονωμένων πόλεων σε σχέση με τον ευρύτερο χώρο β) η δομή του οικιστικού δικτύου και η ισορροπία μεταξύ των διαφόρων βαθμίδων του γ) οι σχέσεις πόλης – υπαίθρου και η οργάνωση στο χώρο των περιοχών επιρροής των πόλεων σε διάφορες βαθμίδες» (Οικονόμου 1999, σελ.14).

Μπορεί να χωρισθεί σε τέσσερις υποπεριόδους ανάλογα με τα μέσα και τους σκοπούς κάθε περιόδου. Η πρώτη αναφέρεται στην περίοδο 1945 – 1960 οπότε και δεν δημιουργήθηκε κάποιο συνολικό σχέδιο ανάπτυξης της χώρας αλλά κυριάρχησε η ανάπτυξη της Αθήνας, η δεύτερη (1960 – 1975) αναφέρεται στις πρώτες προγραμματικές προσπάθειες που έγιναν με στόχο τη δημιουργία κάποιων πόλων ανάπτυξης, η τρίτη και πιο σημαντική (1975 – 1991) αναφέρεται στις ενέργειες για την ανάπτυξη ευρύτερων χωρικών κέντρων καθώς και τις διάφορες ενέργειες που έγιναν σε θεσμικό επίπεδο, ενώ η τελευταία που φθάνει μέχρι σήμερα αναφέρεται στις νέες διαστάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού της χώρας μας. (Σολιδάκης 2001)

2.2 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1945 – 1960

Την πρώτη περίοδο (1945 – 1960) αποκρυσταλλώθηκε το πρότυπο της δομής των αστικών κέντρων της χώρας, κάτι που θα είχε πολύ σημαντικές συνέπειες για την ανάπτυξη της χώρας. Την περίοδο αυτή δεν υπήρξε από την πολιτεία μια συνολική σύλληψη τόσο για ένα μακροχρόνιο ρυθμιστικό σχέδιο της πρωτεύουσας όσο και για τις υπόλοιπες μεγάλες πόλεις αν και υπήρχαν σχετικές σκέψεις και προτάσεις (π.χ. εκείνη του Κ. Μπίρη για την ανάπτυξη των Μεγάρων ως δεύτερης πόλης κοντά στην Αθήνα – “Σχέδιο Ανασυγκρότησης της Πρωτεύουσας” –, ή του Κ. Δοξιάδη – “Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας” –, ο οποίος ήταν τότε επικεφαλής του Υπουργείου Ανασυγκροτήσεως που διαλύθηκε το 1951). Εξάλλου, δεν δημιουργήθηκε ποτέ ένα συνολικό σχέδιο ανάπτυξης του Ελληνικού Χώρου. (Λουκάκης 2001)

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν ότι η πρωτεύουσα άρχισε να παίρνει εκρηκτικές διαστάσεις μέσω σειράς θεσμικών και οικονομικών μέτρων (τα κίνητρα και η γενικότερη πολιτική για την προσέλκυση ξένου κεφαλαίου και τη βιομηχανία, η

βελτίωση του εθνικού οδικού δικτύου και η κατασκευή της εθνικής οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης) κάτι που σε συνδυασμό με το ότι υπήρχαν κατάλληλες υποδομές, εργατικό δυναμικό, διαμορφωμένη αγορά, διαθέσιμα κεφάλαια και δυνατότητα προσπέλασης στα κέντρα αποφάσεων ευνόησε την καταρχήν διόγκωσή της. (Μαλούτας 2000, Λουκάκης 2001)

2.3 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1960 – 1974

Τα πρώτα δείγματα οικιστικής πολιτικής στην Ελλάδα εμφανίζονται στις αρχές του 1960 μέσα από τα πολυετή προγράμματα ανάπτυξης (Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1960 – 64 → Πόλοι έλξης (ανάπτυξη σε συγκεκριμένα σημεία), Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1966 – 70 → Πόλοι Ανάπτυξης (δυναμικές περιφέρειες), Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1968 – 72 (ανάπτυξη πάλι σε συγκεκριμένα σημεία)). Τα προγράμματα της περιόδου αυτής ουσιαστικά δεν αποτέλεσαν πλαίσιο άσκησης περιφερειακής πολιτικής αφού δεν υπήρχαν φορείς που θα μπορούσαν να τα εφαρμόσουν με επάρκεια. Αντίθετα, ουσιαστικότερη επίδραση στη δομή της χώρας είχαν άλλες κρατικές παρεμβάσεις, όπως η έμμεση υποστήριξη ορισμένων τομέων της οικονομίας (οικοδόμηση, υπηρεσίες, βιομηχανία) που οδήγησαν κυρίως στη διόγκωση του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, η ενίσχυση του τουρισμού που ευνόησε κάποιες παραθαλάσσιες περιοχές και η χωροθέτηση των δικτύων υποδομής, ιδιαίτερα του οδικού δικτύου και των αξόνων Αθήνας – Πάτρας και Αθήνας – Θεσσαλονίκης. (Αγγελίδης 1991)

2.4 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1974 – 1991

Η περίοδος αυτή είναι αρκετά σημαντική για το σχεδιασμό από θεσμική άποψη. Το Σύνταγμα του 1975 και ειδικότερα το άρθρο 24 θέτει μερικές νέες βάσεις για τις αρμοδιότητες και αρμοδιότητες του κράτους να ελέγχει την πολεοδομική ανάπτυξη, την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και διατυπώνει ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές για τη χωροταξική και πολεοδομική πολιτική. Από πλευράς νομοθετημάτων η παραπάνω στροφή εκφράστηκε μέσω του ν.360 του 1976 «περί χωροταξίας και περιβάλλοντος» και του ν.1337 του 1983. Αξιόλογη εξάλλου προσπάθεια θεωρείται ο ν.1650 του 1986 για την προστασία του περιβάλλοντος. Την πιο χαρακτηριστική πάντως έκφραση της νέας αντίληψης αποτελεί η ίδρυση του Υπουργείου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΥΧΟΠ) με το ν.1032 του 1980. Αξιοσημείωτα αυτή την περίοδο είναι το πρόγραμμα ανάπτυξης 1976 – 80 που προσπαθεί να ιεραρχήσει τα αστικά κέντρα, το πρόγραμμα ανάπτυξης 1978 – 82 που

στοχεύει στη δημιουργία αντίπαλων πόλεων προς την πρωτεύουσα ώστε να μπορέσει να δημιουργηθεί ισόρροπη ανάπτυξη στον ελλαδικό χώρο (σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η μελέτη του 1979 σχετικά με το ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας), το πρόγραμμα ανάπτυξης 1981 – 85 όπου υπάρχει υποβαθμισμένη η πολιτική του οικιστικού δικτύου και το πρόγραμμα ανάπτυξης 1983 – 87 σχετικά με τη δημιουργία ανοικτών πόλεων και την ενίσχυση των μικρών και μεσαίων αστικών κέντρων (εδώ εντάσσεται το ΓΠΣ του Βόλου του 1984). (Σολιδάκης 2001)

2.5 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1991 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Στην τελευταία περίοδο εμφανίζεται το φαινόμενο να δίνονται όλο και πιο πολλά χρήματα για αστικές παρεμβάσεις τόσο μικρής (π.χ. το πρόγραμμα Urban) όσο και μεγάλης κλίμακας (π.χ. το μετρό της Αθήνας) κάτι που οφείλεται αφενός στην αυξημένη χρηματοδότηση που υπάρχει από την Ευρωπαϊκή Ένωση για αστικές παρεμβάσεις τα τελευταία χρόνια και αφετέρου στην ανάγκη των πόλεων να δημιουργήσουν τέτοιες υποδομές και ποιότητα ζωής που θα τους επιτρέψουν να γίνουν ανταγωνιστικές στην ΕΕ. Παράλληλα, δίνεται αυξημένη σημασία σε θέματα σχεδιασμού όπως η σύνθεση του αστικού χώρου (urban design) και η εικόνα της πόλης τα οποία ήταν στο περιθώριο παλαιότερα – π.χ. το πρόγραμμα Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας –. Επιπλέον, σήμερα νέο στοιχείο στην πολεοδομική πολιτική αποτελούν τα προγράμματα που αντιμετωπίζουν όχι μόνο θέματα φυσικού σχεδιασμού αλλά και προβλήματα κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα [π.χ. οι αναπλάσεις συγκεκριμένων τμημάτων του ιστού που έχουν στόχο να επιλύσουν σύνθετα προβλήματα στο χώρο της πόλης (για παράδειγμα η ανάπλαση των Λαδάδικων στη Θεσσαλονίκη)]. (Οικονόμου και Πετράκος 1999)

Από την άλλη πλευρά σήμερα υιοθετείται η αρχή της αειφόρου ανάπτυξης (δηλαδή της ανάπτυξης με σεβασμό στο περιβάλλον και στο δικαίωμα των μελλοντικών γενεών να ζήσουν σε ένα περιβάλλον εξίσου “όμορφο” με το σημερινό) η οποία επιβάλλει νέες πολιτικές στο σχεδιασμό των πόλεων. Έτσι λαμβάνεται σοβαρά υπόψιν ο ρόλος της ενέργειας στην αστική ανάπτυξη και το πώς μέσω του ορθού ενεργειακού σχεδιασμού των κτιρίων θα οδηγηθούμε σε ένα πιο καθαρό αστικό περιβάλλον – βιοκλιματική αρχιτεκτονική –. Επιπλέον η αρχή της αειφορίας είναι βασική στον πρόσφατο ν. 2508/1997 που ψηφίστηκε τον Ιούνιο του 1997 υπό το φιλόδοξο τίτλο ‘Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις’.

3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΝΟΜΟΥ 2508 ΚΑΙ ΤΩΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

3.1 ΝΟΜΟΣ 2508

Παρακάτω αναλύεται ο οικιστικός νόμος 2508 καθώς αυτός αποτελεί το βασικό πλαίσιο για τα Ρυθμιστικά σχέδια.

Δημοσιεύτηκε στην υπό αριθμό 31 / 1997 εγκύκλιο στο τεύχος 124/A/13.6.1997 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως που αφορά τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας. Οι κύριες κατευθυντήριες αρχές του νόμου αυτού είναι οι παρακάτω:

A) Η διασφάλιση της βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και οικισμών αυτής της χώρας διαμέσου της κατοχύρωσης του πολεοδομικού σχεδιασμού σε ολόκληρο τον περιαστικό, αλλά και μη αστικό-αγροτικό χώρο.

B) Η προώθηση της εφαρμογής και διαχείρισης αυτού του σχεδιασμού μέσα από την οργάνωση και ενεργοποίηση τοπικών φορέων διαχείρισης του σχεδιασμού και τη μεγαλύτερη δυνατή αποκέντρωση πολεοδομικών αρμοδιοτήτων και πόρων.

Γ) Η ειδική έμφαση στη δημιουργία θεσμικού πλαισίου, στην προώθηση και εφαρμογή αναπλάσεων σε σημαντικούς πόλους των αστικών κέντρων (κέντρα πόλεων, συνοικιών κλπ.) και σε υποβαθμισμένες πολεοδομικές ενότητες.

Δ) Η διασφάλιση της οικονομίας των οικιστικών επεκτάσεων, η οποία θα συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση και διαχείριση του οικιστικού χώρου, στην εξυγίανση της οικονομίας της πόλης και στη διατήρηση και παραγωγικότερη αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων του ευρύτερου αστικού χώρου.

Τα άρθρα του νόμου είναι 25, τα οποία διακρίνονται σε τρία βασικά κεφάλαια που περιγράφουν τρεις ξεχωριστές θεματικές ενότητες:

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

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

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

(<http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a0.htm>)

Όπως σημειώνει ο Οικονόμου (1998) ο νέος νόμος καλύπτει, τουλάχιστον τυπικά, ορισμένα από τα βασικά κενά του ν.1337/1983 χωρίς, όμως, να εξασφαλίζει παράλληλα την απαιτούμενη συνοχή, λειτουργικότητα και συστηματικότητα της ισχύουσας πολεοδομικής νομοθεσίας. Ο στόχος της βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης φαίνεται ότι δεν επιτυγχάνεται, αντίθετα ο νόμος αρκείται σε κάποιες κατευθυντήριες αρχές και σχεδιαστικά εργαλεία, χωρίς να υπάρχουν κάποιες ριζικές μετατροπές του κυρίαρχου προτύπου πολεοδομικού προτύπου. (Γιαννακούρου 1999)

3.2 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΝΟΜΟ 2508

Στο 2^ο άρθρο του ν.2508 γίνεται εκτεταμένη αναφορά για τα Ρυθμιστικά σχέδια και τα Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος. Η 1^η παράγραφος του άρθρου αυτού προβλέπει ότι όσον αφορά τις ευρύτερες περιοχές των αστικών συγκροτημάτων Πάτρας, Ηρακλείου Κρήτης, Λάρισας, Βόλου, Καβάλας και Ιωαννίνων, προβλέπεται η σύνταξη, έγκριση και εφαρμογή ρυθμιστικού σχεδίου και προγράμματος προστασίας περιβάλλοντος. Πριν από την έγκριση του Ρυθμιστικού σχεδίου προηγείται ο καθορισμός των ορίων καθεμιάς από τις παραπάνω ευρύτερες περιοχές με απόφαση του υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και μετά από γνώμη του Περιφερειακού Νομαρχιακού Συμβουλίου. Τα όρια οριστικοποιούνται με την έγκριση του Ρυθμιστικού σχεδίου. (<http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a2.htm>)

Στην 2^η παράγραφο δίνεται η δυνατότητα και για άλλα συγκροτήματα που δεν αναφέρονται στην παρ.1 να ισχύσουν οι διατάξεις αυτού του άρθρου. Τα συγκροτήματα αυτά μπορούν να προσδιοριστούν με απόφαση του υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων με κριτήρια το μητροπολιτικό τους χαρακτήρα, το μέγεθος του πληθυσμού, τη διαφαινόμενη οικονομική και κοινωνική εξέλιξη της περιοχής ή τη γενικότερη σημασία της περιοχής για τη χώρα, τη σύνδεση ή τις σχέσεις της με άλλες χώρες. Η απόφαση αυτή εκδίδεται μετά από γνώμη του περιφερειακού συμβουλίου, του νομαρχιακού συμβουλίου, των συμβουλίων περιοχής του αστικού συγκροτήματος (αν έχουν συσταθεί) και του δημοτικού συμβουλίου του μεγαλύτερου από άποψη πληθυσμού δήμου του αστικού συγκροτήματος.

(<http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a2.htm>)

Στην 3^η παράγραφο αναφέρεται ότι τα Ρυθμιστικά σχέδια εγκρίνονται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του υπουργού Περιβάλλοντος,

Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μετά από γνώμη των οικείων περιφερειακών και νομαρχιακών συμβουλίων, των δημοτικών και κοινοτικών συμβουλίων των δήμων και κοινοτήτων που περιλαμβάνονται στην περιοχή του, εάν έχει ήδη συσταθεί Οργανισμός Εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου απαιτείται και γνώμη της Εκτελεστικής Επιτροπής αυτού. Μέσω των Προεδρικών Διαταγμάτων έγκρισης Ρυθμιστικού σχεδίου καθορίζονται οι στόχοι, κατευθύνσεις, προγράμματα και μέτρα εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων του άρθρου 1 παρ. 2, των άρθρων 2 έως 4 και των άρθρων 10-13 του Ν. 1515/1985 (Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (άρθρο 18)), οι οποίες μπορούν και να τροποποιούνται με αυτό το Π. Δ/γμα.

(<http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a3.htm>)

Το 3^ο άρθρο αναφέρεται στον Οργανισμό Εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου κάθε Ρυθμιστικού. Έτσι προβλέπεται σε κάθε περιοχή Ρυθμιστικού Σχεδίου η ίδρυση Οργανισμού παρακολούθησης και προώθησης της εφαρμογής του και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις αρμοδιότητες, τους πόρους, τη σύνθεση, καθώς και με τους όρους και τις διαδικασίες λειτουργίας του.

(<http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a3.htm>)

Ειδικότερα, στην 1^η παράγραφο του 3^{ου} άρθρου αναφέρεται ότι η ίδρυση γίνεται με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ο οποίος έχει και την εποπτεία του Οργανισμού. Στην παράγραφο αυτή επίσης διευκρινίζεται ότι ο Οργανισμός μπορεί να ιδρυθεί και πριν την έγκριση του Ρυθμιστικού σχεδίου. Στις επόμενες παραγράφους (2 έως 5) του άρθρου αυτού προσδιορίζεται το αντικείμενο του έργου του Οργανισμού και αναφέρονται τα όργανα διοίκησης, η θητεία, ο τρόπος ορισμού του Προέδρου, τα μέλη και η συγκρότηση της εκτελεστικής επιτροπής, τα όργανα παρακολούθησης της πορείας του έργου του Οργανισμού και ο τρόπος της λειτουργίας του. Στην παρ. 6 αναφέρονται οι πόροι του Οργανισμού ενώ στις παρ. 7 και 8 αναφέρεται η αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 8 παρ. 2, 3 και 4 και του άρθρου 9 του ν.1515/1985 για τη διάθεση και διαχείριση των πόρων και τα δικονομικά προνόμια των Οργανισμών αυτού του άρθρου, καθώς και τα ζητήματα του προσωπικού τους και της οργανωτικής τους διάρθρωσης.

(<http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a3.htm>)

4. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

4.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΑΘΗΝΑΣ

4.1.1 Ιστορική Αναδρομή

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

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

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

Το τρίτο σχέδιο με τίτλο «Σχέδιο Πλαίσιο – Πρωτεύουσα 2.000» συντάχθηκε το 1979 με την πολιτική ευθύνη του τότε υπουργού Στέφανου Μάνου από τη διεύθυνση Οικισμού του τότε Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Σε μελετητικό επίπεδο ακολούθησε και αυτό την αρχή της πολυκεντρικότητας, βάση ενός ολιγοπολικού μοντέλου ανάπτυξης δευτερευόντων κέντρων αλλά και γενικά αποδεκτές κατευθύνσεις. Το Σχέδιο αυτό κοινοποιήθηκε ευρύτατα και εξειδικεύτηκε με τις μελέτες των εννέα

διαμερισμάτων, στα οποία διαιρέθηκε η Αττική, και οι οποίες εκπονήθηκαν από ιδιωτικά γραφεία. Όμως ούτε αυτό προωθήθηκε προς υλοποίηση, ούτε προς ουσιαστική θεσμοθέτηση.’ (Αραβαντινός κ.ά., 1997)

4.1.2 Περιεχόμενα και ορισμός του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας στηρίχθηκε στις εργασίες και τα πορίσματα των προαναφερθέντων σχεδίων, ωστόσο διέφερε στο ότι περιείχε όχι μόνο γενικούς αλλά και εξειδικευμένους στόχους και το ότι τα βασικά σχέδια που το συνόδευαν αποτελούσαν διαγράμματα έκφρασης πολιτικής στο χώρο και όχι ρητά σχέδια χρήσεων γης. Παραπέρα, καθόριζε την ίδρυση Φορέα – Οργάνου που θα συντόνιζε, παρακολουθούσε και διόρθωνε τις επί μέρους παρεμβάσεις για την υλοποίησή του. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας του Ν.1515/85 περιέχεται στο ΦΕΚ-18/Α/18-2-85 και διακρίνεται σε 15 άρθρα τα οποία παρατίθενται παρακάτω. (Αραβαντινός κ.ά., 1997)

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΡΘΡΩΝ Ν. 1515/85

ΑΡΘΡΑ ν.1515/85	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΡΘΡΩΝ
Άρθρο 1	Ορισμός και Περιεχόμενο του Ρυθμιστικού Σχεδίου
Άρθρο 2	Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας
Άρθρο 3	Στόχοι και Κατευθύνσεις
Άρθρο 4	Εφαρμογή Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος
Άρθρο 5	Σύσταση Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας
Άρθρο 6	Συμβούλιο Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας
Άρθρο 7	Εκτελεστική Επιτροπή
Άρθρο 8	Πόροι, Διαχείριση
Άρθρο 9	Οργάνωση, Προσωπικό
Άρθρο 10	Προγράμματα Εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος
Άρθρο 11	Μέτρα για την Προστασία του Περιβάλλοντος
Άρθρο 12	Μέτρα για την Προστασία των Αρχαιολογικών και Ιστορικών Τόπων
Άρθρο 13	Διοικητικές Κυρώσεις
Άρθρο 14	Καταργούμενες και Μεταβατικές Διατάξεις
Άρθρο 15	Παράρτημα, Διαγράμματα

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8

Στο 1^ο άρθρο (ορισμός και περιεχόμενο του Ρυθμιστικού) παρουσιάζεται η έννοια του Ρυθμιστικού σύμφωνα με το ν.1515/85. Αναλυτικότερα αναφέρεται ότι Ρυθμιστικό Σχέδιο της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (ΡΣΑ) είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων που προβλέπονται από το κεφάλαιο αυτό ως αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της στα

πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Ως ευρύτερη περιοχή της Αθήνας ορίζεται η περιοχή του νομού Αττικής και η Μακρόνησος, εκτός από τα Κύθηρα. Σύμφωνα με το ν. 1515/85 το ΡΣΑ αποβλέπει στο σχεδιασμό και προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας μέσα στα πλαίσια της Εθνικής χωροταξικής πολιτικής, στη χωροταξική δομή και οργάνωσή της σε επίπεδο περιφέρειας, στη χωροταξική διάρθρωση των τομέων παραγωγής, του συστήματος μεταφορών, της λοιπής τεχνικής υποδομής και του κοινωνικού εξοπλισμού καθώς και στην πολιτική γης και κατοικίας, στη λήψη μέτρων και στο σχεδιασμό για τη χωροταξική και τη νέα πολεοδομική δομή της πρωτεύουσας καθώς και στο σχεδιασμό περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων, στη λήψη μέτρων, όρων και περιορισμών για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, στο συντονισμό των προγραμμάτων και των μελετών που έχουν σχέση με το ΡΣΑ και που εκπονούνται από όλους τους άλλους φορείς, προκειμένου να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους κατά τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και στο καθορισμό των απαιτούμενων για την εφαρμογή τους παρεμβάσεων, των προτεραιοτήτων πραγματοποίησης και χρηματοδότησης καθώς και των θεσμικών οικονομικών διοικητικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν.

4.1.3 Στόχοι και κατευθύνσεις του ΠΠΠΑ και σχολιασμός τους

Στο 2^ο άρθρο (Πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας) περιλαμβάνονται τα μέτρα και οι κατευθύνσεις για την αναβάθμιση και προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. Οι γενικότεροι στόχοι είναι οι παρακάτω:

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2: ΣΤΟΧΟΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

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

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8

Η πολιτική για το περιβάλλον της Αθήνας κινείται στους άξονες της οικολογικής ανασυγκρότησης των διαφόρων στοιχείων του περιβάλλοντος, στην

προστασία των περιοχών φυσικού κάλλους, της κληρονομιάς, του περιορισμού της ρύπανσης από οτιδήποτε πηγές ρύπανσης και την αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών. Πιστεύω ότι οι στόχοι ανταποκρίνονται σχεδόν σε όλα τα πιθανά στοιχεία από τα οποία αποτελείται το περιβάλλον μιας πόλης, συνεπώς είναι αρκετά ορθοί. Ενδεχομένως να έπρεπε να δοθεί ιδιαίτερο βάρος στην εικόνα της πόλης και την οπτική ρύπανση που υπάρχει στην Αθήνα από τις διαφημίσεις, την εξωτερική εμφάνιση των κτιρίων και τον τρόπο που είναι δομημένα τα διάφορα οικιστικά σύνολα και οι διάφορες υποδομές. Ωστόσο θεωρώ ότι αυτός ο στόχος καλύπτεται εν μέρη από τον στόχο 2 (προστασία του τοπίου) και τον 5^ο (αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών).

Σε σχέση με το μέγεθος της Αθήνας (η οποία είναι μια μητρόπολη για τα Ευρωπαϊκά δεδομένα και ταυτόχρονα πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους) και το γεγονός ότι η ποιότητα του αστικού της περιβάλλοντος βρίσκεται σε πολύ κακή κατάσταση νομίζω ότι όλοι οι παραπάνω στόχοι είναι πολύ σωστοί. Οι δύο πρώτοι, μιας και είναι σχετικά πιο γενικοί από τους υπόλοιπους στόχους και σχετικά απαραίτητοι για το περιβάλλον μιας οποιασδήποτε πόλης, θα μπορούσαν να υπάρχουν και στο Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος μιας μεσαίου μεγέθους ελληνικής πόλης. Ειδικότερα ο πρώτος στόχος νομίζω ότι εμπεριέχει την έννοια της αειφορίας (αφού μιλάει για οικολογική ανασυγκρότηση) και συνεπώς είναι απαραίτητος και επίκαιρος για όλες τις πόλεις. Αντίστοιχα, ο δεύτερος στόχος σκοπεύει να προστατεύσει τις περιοχές φυσικού κάλλους που κινδυνεύουν και κάτι τέτοιο είναι λογικό και επομένως θα έπρεπε να υπάρχει αντίστοιχη αναφορά και στα υπόλοιπα Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος. Ανάλογα με τη μορφή της πόλης (παραθαλάσσια ή πεδινή για τον ελληνικό χώρο) νομίζω ότι εμφανίζονται κάποιες περιοχές (όπως οι ακτές για τις παραθαλάσσιες πόλεις) που αξίζουν ιδιαίτερης φροντίδας και μπορούν να αποτελέσουν πεδίο ανάπτυξης για την οικονομία της πόλης και χώρο ψυχαγωγίας και αναψυχής για τους κατοίκους της.

Αντίθετα, ο στόχος της προστασίας της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς δεν είναι τόσο εμφανής σε όλες τις πόλεις. Στην Αθήνα υπάρχει μεγάλη αναγκαιότητα για κάτι τέτοιο γιατί η πόλη εμφανίζεται χωρίς ταυτότητα ιστορική (αφού τα περισσότερα νεοκλασικά κτίρια έχουν χαθεί μέσω των διαδικασιών πολεοδόμησης και της διαδικασίας της αντιπαροχής) και επομένως υπάρχει ανάγκη να διασωθούν και να αναδειχθούν όσα ιστορικά κτίρια έχουν απομείνει. Επιπλέον μέσω της συντονισμένης ανάδειξης των ιστορικών χώρων της Αθήνας και της πολιτιστικής της κληρονομιάς θα

υπήρχε δυνατότητα για την πόλη να αποκτήσει ιστορικό χαρακτήρα που θα της έδινε ενδεχομένως τη δυνατότητα να δημιουργήσει αστικό τουρισμό.

Από την άλλη πλευρά ο 4^{ος} στόχος είναι γενικός και από αυτή την άποψη ορθός αφού αναφέρεται στα κυρίαρχα στοιχεία από τα οποία αποτελείται το περιβάλλον στις πόλεις (την ατμόσφαιρα, τους υδάτινους πόρους, το έδαφος και το θόρυβο). Θεωρώ ότι κάποια από τα στοιχεία αυτά υπάρχουν σε υπέρμετρο βαθμό επιβαρημένα και στις μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις (π.χ. το φαινόμενο της ηχορύπανσης) συνεπώς θα μπορούσε να είναι βασικός ένας τέτοιος στόχος. Ωστόσο νομίζω ότι σε μια τέτοια περίπτωση δεν θα ήταν ταυτόχρονα ο πιο σημαντικός από τους στόχους.

Σχετικά με τον 5^ο στόχο (αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών) είναι αρκετά σημαντικός τόσο για τις μεσαίου μεγέθους πόλεις όσο και για τις μητροπόλεις. Σχετίζεται με την ύπαρξη απομονωμένων θυλάκων από τον υπόλοιπο ιστό της πόλης όπου εμφανίζονται φαινόμενα εγκληματικότητας, ανασφάλειας, έλλειψης κοινωνικών υποδομών. Τέτοιου είδους περιοχές υπάρχουν συνήθως στα κέντρα των μητροπόλεων (όπου κατοικούν περιθωριοποιημένα άτομα, όπως μετανάστες, πρόσφυγες κτλ.) και στα προάστια των υπολοίπων πόλεων όπου κατοικούν είτε άνθρωποι που ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας είτε ιδιαίτερες κοινωνικές ομάδες (π.χ. τσιγγάνοι, αλλοδαποί). Επιπλέον εμφανίζονται σε πρώην βιομηχανικές περιοχές και σε παλιές περιοχές λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες τώρα κατοικούνται. Ωστόσο θεωρώ ότι ενδεχομένως θα έπρεπε να αναφέρεται παρακάτω στους στόχους του ΡΣΑ σχετικά με μια νέα πολεοδομική δομή στην πόλη.

4.1.4 Στόχοι και κατευθύνσεις του ΡΣΑ και σχολιασμός τους

Στο 3^ο άρθρο του ΡΣΑ αναφέρονται διάφοροι στόχοι για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας που παρουσιάζονται στον πίνακα 4.3.

Σχετικά με τη δομή των στόχων του ΡΣΑ νομίζω ότι θεωρητικά πρόκειται για μια σταδιακή παράθεση στόχων από το πιο γενικό σε πιο ειδικό επίπεδο, χωρίς ωστόσο οι στόχοι να εξειδικεύονται πάρα πολύ. Κάτι τέτοιο αφενός δεν ανήκει στην κλίμακα του Ρυθμιστικού και αφετέρου θα φανεί στο επίπεδο των μέτρων παρακάτω στο παράρτημα – διαγράμματα.

Σολιδάκης Ι., Ρυθμιστικό Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3: ΣΤΟΧΟΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΑΣ

	Στόχοι ΡΣΑ
Γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας (Α)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της. 2. Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. 3. Η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή. 4. Η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της πρωτεύουσας. 5. Η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις.
Ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας σε σχέση με το εθνικό επίπεδο (Β)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Σταθεροποίηση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με απώτερη προοπτική τη μείωσή του. 2. Ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα με λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για αποπροσανατολισμό των δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων στην περιφέρεια της χώρας κατά προτεραιότητα. 3. Ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας ως εθνικού κέντρου επιτελικών λειτουργιών διακυβέρνησης, με αποκέντρωση προς την περιφέρεια της Χώρας των υπηρεσιών που δεν είναι επιτελικού επιπέδου ή δεν εξυπηρετούν την ίδια την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.
Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (Γ)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων και η οικολογική ανασυγκρότηση, ανάδειξη και προστασία του αττικού τοπίου, των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών. 2. Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος για να εξασφαλισθεί η επιθυμητή ποιότητα των φυσικών αποδεκτών, με λήψη μέτρων που αφορούν τις κάθε είδους πηγές εκπομπής ρύπων, με κατασκευή απαραίτητων έργων υποδομής, παροχή κινήτρων, επιβολή τελών και διοικητικών ποινών. 3. Η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με βελτίωση της λειτουργίας της πόλης, ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων, ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας. 4. Η οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό των μεταποιητικών δραστηριοτήτων, σχετική ενίσχυση της βιοτεχνίας και ελαφριάς βιομηχανίας με περιβαλλοντικά κριτήρια και ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα. 5. Η άμβλυνση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος με ανακατανομή χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων προς όφελος κυρίως των δυτικών και των λοιπών υποβαθμισμένων περιοχών. 6. Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης με εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας και γής και επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως στις διαμορφωμένες περιοχές αυθαίρετων με στόχο την αναβάθμισή τους και την ενσωμάτωσή τους στον πολεοδομικό ιστό. 7. Η διαφύλαξη της πρωτεύουσας από θεομηνίες και ο απρόσκοπτος εφοδιασμός της με λήψη των αναγκαίων μέτρων για αντιπλημμυρική και αντισεισμική προστασία, εξοπλισμό της με τα απαραίτητα δίκτυα υποδομής και ανάπτυξη των τοπικών δυνατοτήτων παραγωγής ειδών διατροφής.
Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική δομή της (Δ)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Η θεώρηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, όπως αυτή ορίζεται στα διαγράμματα του Αρθ-22, ως αυτοτελούς χωροταξικής ενότητας της χώρας που μπορεί να υποδιαιρείται σε χωροταξικές υποενότητες έτσι ώστε να επιτυγχάνεται: Αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων κάθε υποενότητας με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και ειδικότερα πλήρη αξιοποίηση των ιδιαίτερων δυνατοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της, των φυσικών και των πλουτοπαραγωγικών της πόρων, ισόρροπη κατανομή των κεντρικών λειτουργιών που καλύπτουν τις ανάγκες κάθε υποενότητας με σκοπό να λειτουργεί με σχετική αυτάρκεια. 2. Η ανασυγκρότηση του αστικού ιστού με την ανάσχεση της εξάπλωσης και την εξυγίανση της πόλης, τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, τον έλεγχο χρήσεων γης καθώς και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και του Πειραιά με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού τους χαρακτήρα. 3. Η ανακατανομή βασικών χρήσεων και λειτουργιών. 4. Η βελτίωση και οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών με λειτουργική διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς. 5. Ο προγραμματισμός ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας.

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8

Ωστόσο θεωρώ ότι οι στόχοι δεν καλύπτουν εξολοκλήρου όλα τα θέματα τα οποία αφορούν. Καταρχήν, οι ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας σε σχέση με το εθνικό επίπεδο (τους οποίους από εδώ και πέρα θα αναφέρω B1, B2, B3) είναι πιο γενικοί από τους γενικότερους στόχους για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας (A1, A2, A3, A4, A5). Συνεπώς θα έπρεπε να προηγούνται από τους στόχους A και να έχουν διαφορετικό τίτλο, με λέξη διαφορετική της 'ειδικότεροι'. Επιπλέον, θα έπρεπε σε αυτό το τμήμα των στόχων να υπάρχουν

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4

ΡΣΑ	Ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας σε σχέση με το εθνικό επίπεδο του
B1	Σταθεροποίηση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με απώτερη προοπτική τη μείωσή του
B2	Ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα με λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για αποπροσανατολισμό των δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων στην περιφέρεια της χώρας κατά προτεραιότητα
B3	Ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας ως εθνικού κέντρου επιτελικών λειτουργιών διακυβέρνησης, με αποκέντρωση προς την περιφέρεια της Χώρας των υπηρεσιών που δεν είναι επιτελικού επιπέδου ή δεν εξυπηρετούν την ίδια την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8

ορισμένοι – ένας ή δύο – σχετικά με την ιδανική θέση της Αθήνας στη Ν. Νοτιοανατολική Μεσόγειο, την Ευρώπη και τον κόσμο ολόκληρο μιας και θα μπορούσε να αποτελέσει μια μητρόπολη διεθνούς επιπέδου όπου θα χωροθετούνταν οικονομικές δραστηριότητες που βρίσκονται στην αιχμή της παγκόσμιας οικονομίας. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να έχει ευεργετικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα για όλη την ελληνική επικράτεια, εφόσον αντιμετωπιζόταν τα ενδεχόμενα πολωτικά φαινόμενα και πιέσεις στον υπόλοιπο οικιστικό χώρο. (Οικονόμου κ.ά. 2001)

Παραπέρα, ανά στόχο θεωρώ ότι ο στόχος B1 είναι μικρής σημασίας σε επίπεδο πόλης και ότι κατά κάποιο τρόπο δεν μπορεί να επιτευχθεί μέσω του Ρυθμιστικού αλλά άλλων πολιτικών που έχουν επίδραση σε όλο τον ελληνικό χώρο (π.χ. πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, ΠΕΠ). Συγκριτικά με το Βόλο οι στόχοι B θα έχουν διαφορετικό περιεχόμενο αφού η πόλη είναι μεσαίου μεγέθους και ιεραρχικά βρίσκεται σε κατώτερη θέση στο οικιστικό δίκτυο τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης.

Θεωρώ ότι οι στόχοι A είναι αρκετά ορθοί τόσο από άποψη περιεχομένου (για τη συγκεκριμένη πόλη) όσο και από άποψη μεθοδολογίας. Με άλλα λόγια θεωρώ ότι σε

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.5

ΡΣΑ	Γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας
A1	Η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της
A2	Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος
A3	Η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή
A4	Η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της πρωτεύουσας
A5	Η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8

κάθε Ρυθμιστικό Σχέδιο θα πρέπει να υπάρχουν κάποιοι γενικοί στόχοι που θα θέτουν ζητήματα ποιότητας ζωής, αντιμετώπισης ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή κ.λπ. Παρόλα αυτά θεωρώ ότι οι στόχοι A2 και A5 μοιάζουν αρκετά μεταξύ τους και ίσως σε αντίστοιχη περίπτωση άλλου Ρυθμιστικού να μπορούσαν να συγχωνευτούν σε ένα αντίστοιχο στόχο. Εξάλλου ο A4 είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθεί έτσι όπως έχει τεθεί (σε κάθε περιοχή). Επιπλέον θεωρώ ότι ο στόχος A2 στο δεύτερο μισό του δεν έχει θέση στο ΡΣΑ αλλά στο ΠΠΠΑ. Παραπέρα, σε ένα Ρυθμιστικό σχέδιο θα έπρεπε να περιέχεται ξεκάθαρα ως στόχος αφενός η οικονομική ανάπτυξη και αφετέρου η πολεοδομική οργάνωση της πόλης. Την άποψη αυτή ενισχύει το γεγονός ότι αργότερα στους ειδικότερους στόχους και κυρίως στα μέτρα του ΡΣΑ τα δύο παραπάνω στοιχεία είναι βασικά στο ΡΣΑ.

Οι ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (Γ1, Γ2, Γ3, Γ4, Γ5, Γ6, Γ7) συμπίπτουν ή συμπληρώνουν εν μέρει τους ειδικότερους στόχους και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική δομή της (Δ1, Δ2, Δ3, Δ4, Δ5). Κατά πρώτο λόγο θα ήθελα να αναφέρω ότι ο στόχος Γ3 θα μπορούσε να ανήκει στους στόχους για τη νέα πολεοδομική δομή της Αθήνας. Παράλληλα ο στόχος Γ5 θα μπορούσε να αποτελεί στόχο χωροταξικής οργάνωσης της πρωτεύουσας. Επίσης ο στόχος Γ2 δεν έχει θέση στο ΡΣΑ αλλά θα μπορούσε να αποτελεί στόχο του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. Κάτι ανάλογο συμβαίνει με το στόχο Γ7 ο οποίος είναι τελείως άσχετος με τους υπόλοιπους στόχους Γ. Παραπέρα, θα ήθελα να αναφέρω ότι ο στόχος Γ4 έρχεται εν μέρη σε αντίθεση με το στόχο B2 επειδή ενώ ο πρώτος μιλάει για ενίσχυση του πρωτογενή τομέα, σχετική ενίσχυση του δευτερογενή και εκσυγχρονισμό του τριτογενή, ο B2 στοχεύει στην ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων της πρωτεύουσας. Τελειώνοντας θα

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.6

ΡΣΑ	Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας
Γ1	Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων και η οικολογική ανασυγκρότηση, ανάδειξη και προστασία του αττικού τοπίου, των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών
Γ2	Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος για να εξασφαλισθεί η επιθυμητή ποιότητα των φυσικών αποδεκτών, με λήψη μέτρων που αφορούν τις κάθε είδους πηγές εκπομπής ρύπων, με κατασκευή απαραίτητων έργων υποδομής, παροχή κινήτρων, επιβολή τελών και διοικητικών ποινών
Γ3	Η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με βελτίωση της λειτουργίας της πόλης, ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων, ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας
Γ4	Η οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό των μεταποιητικών δραστηριοτήτων, σχετική ενίσχυση της βιοτεχνίας και ελαφριάς βιομηχανίας με περιβαλλοντικά κριτήρια και ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα
Γ5	Η άμβλυνση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος με ανακατανομή χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων προς όφελος κυρίως των δυτικών και των λοιπών υποβαθμισμένων περιοχών
Γ6	Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης με εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας και γής και επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως στις διαμορφωμένες περιοχές αυθαίρετων με στόχο την αναβάθμισή τους και την ενσωμάτωσή τους στον πολεοδομικό ιστό
Γ7	Η διαφύλαξη της πρωτεύουσας από θεομηνίες και ο απρόσκοπτος εφοδιασμός της με λήψη των αναγκαίων μέτρων για αντιπλημμυρική και αντισεισμική προστασία, εξοπλισμό της με τα απαραίτητα δίκτυα υποδομής και ανάπτυξη των τοπικών δυνατοτήτων παραγωγής ειδών διατροφής

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8

ήθελα να αναφέρω ότι σε αυτό το τμήμα των στόχων θα περίμενα μεγαλύτερη αναφορά σε αναπτυξιακούς – οικονομικούς στόχους της Αθήνας από ότι το περιεχόμενο του Γ4.

Νομίζω ότι το επόμενο κεφάλαιο των στόχων είναι ίσως από τα βασικότερα στο ΡΣΑ καθώς αναφέρεται σε στόχους άμεσους με το επίπεδο ποιότητας ζωής των κατοίκων. Θεωρώ ότι έχει νόημα ο διαχωρισμός σε χωροταξικές υποενότητες (Δ1) σε κάθε περιοχή Ρυθμιστικού καθώς κάτι τέτοιο βοηθάει την καλύτερη οργάνωσή των μέτρων για την εφαρμογή των στόχων. Ο στόχος Δ3 από τη μια πλευρά νομίζω ότι είναι σωστό που υπάρχει σε αυτό το τμήμα των στόχων, ωστόσο συμπίπτει με το στόχο Γ3. Επιπρόσθετα, ο Δ4 στόχος είναι σημαντικός αφού το κυκλοφοριακό αποτελεί μείζον πρόβλημα της πρωτεύουσας (και των περισσότερων ελληνικών πόλεων). Παραπέρα σε αυτό το σημείο θέλω να επαναλάβω ότι ο 5^{ος} στόχος του ΠΠΠΑ, που σχετίζεται με την

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7

ΡΣΑ	Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική δομή της
Δ1	Η θεώρηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας ως αυτοτελούς χωροταξικής ενότητας της χώρας που μπορεί να υποδιαιρείται σε χωροταξικές υποενότητες έτσι ώστε να επιτυγχάνεται: Αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων κάθε υποενότητας με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και ειδικότερα πλήρη αξιοποίηση των ιδιαίτερων δυνατοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της, των φυσικών και των πλουτοπαραγωγικών της πόρων, ισόρροπη κατανομή των κεντρικών λειτουργιών που καλύπτουν τις ανάγκες κάθε υποενότητας με σκοπό να λειτουργεί με σχετική αυτόρκεια
Δ2	Η ανασυγκρότηση του αστικού ιστού με την ανασχεση της εξάπλωσης και την εξυγίανση της πόλης, τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, τον έλεγχο χρήσεων γης καθώς και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και του Πειραιά με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού τους χαρακτήρα
Δ3	Η ανακατανομή βασικών χρήσεων και λειτουργιών
Δ4	Η βελτίωση και οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών με λειτουργική διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς
Δ5	Ο προγραμματισμός ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8

αναβάθμιση φθίνουσων περιοχών, θα μπορούσε να ήταν ένας από τους βασικούς στόχους για τη νέα πολεοδομική δομή της Αθήνας.

4.1.5 Μέτρα του ΡΣΑ και σχολιασμός τους

Στο παράρτημα – διαγράμματα (άρθρο 15) αναλύονται διεξοδικότερα και εξειδικεύονται σε μέτρα και συγκεκριμενοποιούνται στο χώρο οι στόχοι και κατευθύνσεις του νόμου. Στον πίνακα που ακολουθεί κατανέμονται τα μέτρα που πρέπει να παρθούν ανάλογα με την κατεύθυνση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.8

Ειδικότερες Κατευθύνσεις	Μέτρα	Εξειδίκευση
Για τη χωροταξική οργάνωση της Ε.Π. Αθήνας (Ε)	1. Διαίρεση της Αττικής σε πέντε χωροταξικές υποενότητες	
	2. Μέτρα για οικονομικές δραστηριότητες	1. Προστασία – ανάπτυξη της γεωργικής γης
		2. Καθορίζονται οι ζώνες γεωργίας, κτηνοτροφίας και αλιείας
3. Μέτρα για ισόρροπη κατανομή των κεντρικών πολεοδομικών λειτουργιών στα κέντρα των χωροταξικών υποενότητων	3. Καθορίζονται οι επιδοτήσεις και η παροχή κινήτρων	
		1. Ανάπτυξη των κέντρων των περιφερειακών ενοτήτων
		2. Ανάπτυξη και οργάνωση δευτερευόντων αστικών κέντρων

Σολιδάκης Ι., Ρυθμιστικό Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

Για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας (Ζ)	1. Ανασυγκρότηση αστικού ιστού	1. Ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης	1. Περιορισμένες επεκτάσεις 2. Ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας 3. Οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα 4. Προστασία των ακτών από την οικιστική χρήση
		2. Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης	Δημιουργία νέων δυναμικών κέντρων σε αδόμητη γη Αποσυμφόρηση των μητροπολιτικών κέντρων Ενίσχυση των κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας
		3. Έλεγχος χρήσεων γης	Αναστολή επέκτασης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος δρόμων Οργάνωση κεντρικών λειτουργιών Δημιουργία ΒΙΟΠΑ., ΒΙ.ΠΑ.
		4. Ανασυγκρότηση της γειτονιάς	Συλλογική δραστηριοποίηση Αναδιοργάνωση και περιβαλλοντική αναβάθμιση
		5. Επέκταση του σχεδίου κατά οργανικές πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές)	
	2. Επαναπροσδιορισμός κεντρικών περιοχών Αθήνας και Πειραιά		Απομάκρυνση χονδρεμπορίου και βιομηχανιών Ανάδειξη ιστορικού χαρακτήρα Ρυθμίσεις στην κυκλοφορία και στάθμευση αυτοκινήτων και πεζών Αναβάθμιση δυτικού τμήματος κεντρικής περιοχής Αθήνας
	3. Ανακατανομή δομικών χρήσεων για:	1. τη Διοίκηση	Χωροθέτηση κεντρικής δημόσιας διοίκησης σε κατάλληλες περιοχές
		2. το χονδρεμπόριο - αποθήκες	Δημιουργία σύγχρονων εγκαταστάσεων σε κατάλληλες επιλεγμένες θέσεις
		3. τη μεταποίηση	1. Ισοκατανομή των μονάδων σε όλο τον αστικό ιστό
			2. Ανάπλαση παραδοσιακών περιοχών βιομηχανικής συγκέντρωσης
			3. Οργάνωση νέων βιοτεχνικών πάρκων
	4. Δημιουργία ειδικών βιομηχανικών περιοχών για ελαφρές γεωργικές βιομηχανίες		
	4. την αναψυχή - ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας	5. Συγκέντρωση λατομείων εκτός λεκανοπεδίου	
		4. την αναψυχή - ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας	Δημιουργία συστήματος μεγάλων υπερτοπικών πόλων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών

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

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8

Προκαλεί εντύπωση ότι τα μέτρα εξειδικεύουν κατευθύνσεις που δεν αναφέρονται σε όλους τους στόχους του Ρυθμιστικού σχεδίου. Για παράδειγμα οι ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας σε σχέση με το

εθνικό επίπεδο (ομάδα Β) δεν αντιστοιχούν σε κάποιο από τα μέτρα. Πιστεύω ότι με βάση το διαχωρισμό των κατευθύνσεων και των μέτρων που γίνεται στο άρθρο 15 θα έπρεπε είτε να υπάρχουν κάποια μέτρα στις κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση (μέτρα Ε) που θα εξειδίκευαν τους στόχους Β είτε να υπήρχε μια επιπλέον ομάδα μέτρων σε σχέση με τη θέση της Αθήνας σε εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Παραπέρα, οι ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (ομάδα Γ) προωθούνται με μέτρα και από τις τρεις κατηγορίες (κάτι που δείχνει ότι θα μπορούσε να μην υπάρχουν ως αυτόνομη ομάδα στόχων εξαρχής, αλλά να περιέχονται σε κάποιες άλλες ομάδες στόχων). Για παράδειγμα το Ε2 αντιστοιχεί στο Γ4, το Ζ1 στο Γ5 και Γ6, το Η1 στο Γ2.

Στον αντίποδα δίνεται έμφαση στα μέτρα που σχετίζονται με τη χωροταξική οργάνωση της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική δομή της (ομάδα Δ). Θεωρώ ότι όλοι οι στόχοι σχετικά με τη χωροταξική οργάνωση της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική της δομή ικανοποιούνται σε μεγάλο βαθμό από τα επιμέρους μέτρα Ε και Ζ.

Σχετικά με τους στόχους του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας νομίζω ότι εκπληρώνονται σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό. Αυτό βέβαια δεν συμβαίνει τόσο στο ιδιαίτερο κεφάλαιο μέτρων για τη βελτίωση του περιβάλλοντος (μέτρα Η) όσο στα υπόλοιπα μέτρα τομέων που σχετίζονται με το περιβάλλον (τα μέτρα Ζ33, Ζ34, Ζ35 σχετικά με τη βιομηχανία και τη δημιουργία ειδικών ζωνών για αυτή ή το μέτρο Ε21 για την προστασία της γεωργικής γης). Επιπλέον δίνεται έμφαση στην οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας (τμήμα 1^ο στόχου) τόσο μέσω των έργων υποδομής για τη διαχείριση των υγρών και στερεών αποβλήτων (Η1 στόχος) όσο και μέσω του στόχου Η2, ο οποίος αναφέρεται στη βελτίωση και την οργάνωση του ενεργειακού συστήματος στην Αθήνα. Στον αντίποδα θεωρώ ότι δεν υπάρχει άμεσο μέτρο που θα αντιμετωπίζει το θέμα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, το οποίο ήταν μέσα στους στόχους του ΠΠΠΑ (τμήμα 4^ο στόχου). Επιπλέον ο 2^ος στόχος (προστασία τοπίου, ακτών και ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους) επιδιώκεται μόνο με το μέτρο Ζ114. Παραπέρα θεωρώ ότι ο στόχος Η3 είναι άσχετος με τη πολιτική περιβάλλοντος ενώ ο στόχος Η4 δεν αντιστοιχεί σε κάποιους από τους γενικούς στόχους του ΠΠΠΑ.

4.1.6 Μηχανισμοί εφαρμογής του Ρυθμιστικού σχεδίου

4.1.6.1 Παρουσίαση Οργανισμού Ρυθμιστικού σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

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

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

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

Το προσωπικό του Οργανισμού Αθήνας σήμερα ανέρχεται σε 70 περίπου άτομα. Το επιστημονικό προσωπικό υπερβαίνει το 60% του συνολικού αριθμού των απασχολουμένων και είναι κάτοχοι διπλωμάτων και μεταπτυχιακών τίτλων σε ένα ευρύ φάσμα ειδικοτήτων, όπως Χωροτάκτες, Πολεοδόμοι, Αρχιτέκτονες, Συγκοινωνιολόγοι, Οικονομολόγοι, Νομικοί, Χημικοί Μηχανικοί, Μαθηματικοί κλπ. Το υπόλοιπο προσωπικό καλύπτει τον τομέα της τεχνικής και διοικητικής στήριξης.

Στο έργο και τις δραστηριότητες του Οργανισμού Αθήνας περιλαμβάνονται:

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

(<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130300.html>)

4.1.6.2 Οργανωτική δομή – Πόροι

Το επιστημονικό έργο καθώς και το έργο διοικητικής στήριξης του Οργανισμού Αθήνας προωθείται μέσα από την διάρθρωση πέντε τμημάτων: το τμήμα Προγραμματισμού και Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, το τμήμα Σχεδιασμού, το τμήμα Περιβάλλοντος, το τμήμα Τεκμηρίωσης και Οργάνωσης και το τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης. Αναλυτικά το αντικείμενο του κάθε τομέα παρουσιάζεται στο παράρτημα.

Πληροφορίες σχετικά με τους πόρους και τη διαχείριση αναφέρονται στο 8^ο άρθρο του ΡΣΑ. Πόροι του Οργανισμού είναι η τακτική ετήσια κρατική επιχορήγηση, που εγγράφεται στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Περιβάλλοντος, η έκτακτη ετήσια κρατική επιχορήγηση από τον προϋπολογισμό δημοσίων επενδύσεων που δεν μπορεί να είναι μικρότερη από 2% των ποσών που διαθέτει ο προϋπολογισμός αυτός για προγράμματα και έργα στην περιοχή του Ρυθμιστικού Σχεδίου, πρόσοδοι από εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων, επιχορηγήσεις ελληνικών και ξένων οργανισμών και δωρεές ή κληρονομίες και πρόσοδοι από πρόστιμα και τέλη που επιβάλλονται από τον Οργανισμό στους ρυπαίνοντες το περιβάλλον. Οι πόροι του Οργανισμού διατίθενται για τις δαπάνες λειτουργίας τους και για τη μερική ή ολική χρηματοδότηση μελετών, προγραμμάτων, έργων ή άλλων δραστηριοτήτων δημοσίων φορέων, της τοπικής αυτοδιοίκησης ή άλλων φορέων, με αποκλειστικό σκοπό την εφαρμογή του ρυθμιστικού σχεδίου και την προστασία του περιβάλλοντος της πρωτεύουσας.

(http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8)

4.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

4.2.1 Ιστορική Αναδρομή

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

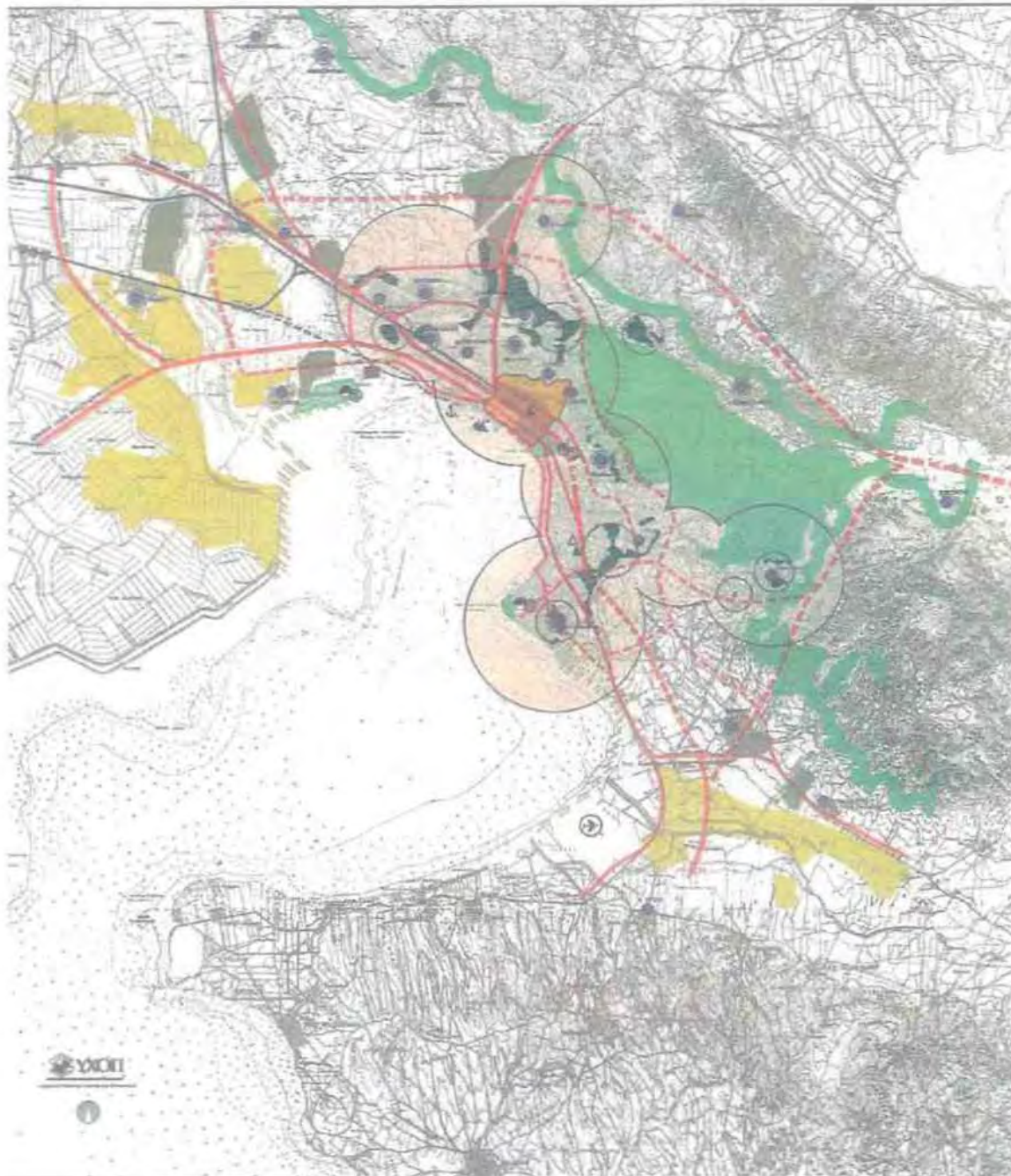
Εκτός από το σχέδιο Hebrard, δεν υπάρχει ως το 1968 κανένα άλλο Ρυθμιστικό σχέδιο ή κάτι παρόμοιο που να αφορά όλη την έκταση της πόλης. Τη χρονιά αυτή εκπονείται η Χωροταξική μελέτη Θεσσαλονίκης με το συντονισμό και την ευθύνη του τότε καθηγητή του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.) Ι. Τριανταφυλλίδη. Καθώς τα Ρυθμιστικά σχέδια πρωτοεμφανίζονται την περίοδο αυτή, χαρακτηρίζονται από «έλλειψη εξειδίκευσης και εμπειρισμό» με αποτέλεσμα την παραγωγή «ουτοπικών προτάσεων». Η συγκεκριμένη μελέτη δεν ξέφυγε από αυτόν τον κανόνα. Αν και δεν έγινε ποτέ νομοθέτημα, ωστόσο χρησίμευσε ως «οδηγός για αποφάσεις», γεγονός που έρχεται σε επιπλέον αντίθεση «με τη συνολικότητα ενός ρυθμιστικού σχεδίου» (Ανδρικοπούλου κ.ά., 1997 και Αλεξανδροπούλου & Μακράκης–Καραχάλιος, 1999)

4.2.2 Περιεχόμενα και ορισμός του Ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης

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

προσωπικό της Β' Έδρας Πολεοδομίας του ΑΠΘ. (Αλεξανδροπούλου & Μακράκης-Καραχάλιος, 1999)

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ • ΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
The Thessaloniki Master Plan • Structural Interventions



Χωρική οργάνωση Θεσσαλονίκης

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.9: ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΡΘΡΩΝ Ν. 1561/85

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

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25

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

4.2.3 Στόχοι και κατευθύνσεις του ΠΠΠΘΕ και σχολιασμός τους

Το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος περιλαμβάνει τα μέτρα και τις κατευθύνσεις για την αναβάθμιση και προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, τα οποία φαίνονται στον επόμενο πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.10: ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

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

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25

Οι στόχοι του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος της Θεσσαλονίκης είναι ίδιοι με τους αντίστοιχους της Αθήνας. Αυτό έχει νόημα από την άποψη ότι οι στόχοι είναι πολύ γενικοί συνεπώς θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και από διαφορετικές πόλεις για να εκφράσουν κάποιους ιδεατούς στόχους. Επίσης θεωρώ ότι τυχόν διαφορές θα προκύψουν στην ανάλυση των μέτρων με τα οποία θα επιτευχθούν

οι παραπάνω στόχοι. Όσον αφορά τον επιμέρους σχολιασμό των στόχων ισχύει ότι έχει αναφερθεί προηγουμένως, στο Ρυθμιστικό της Αθήνας.

4.2.4 Στόχοι και κατευθύνσεις του ΡΣΘΕ και σχολιασμός τους

Στο 3^ο άρθρο του Ρυθμιστικού αναφέρονται οι στόχοι και κατευθύνσεις του σε διάφορους τομείς. Στη συνέχεια παρουσιάζεται συνοπτικός πίνακας με τους στόχους, ο οποίος θα αναλυθεί παρακάτω.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.11: ΣΤΟΧΟΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

	Στόχοι Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης
Γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης (Θ)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της 2. Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος 3. Η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή 4. Η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της Θεσσαλονίκης 5. Η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις
Ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης σε σχέση με το εθνικό επίπεδο (Ι)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Η μείωση του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού για το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης στο επίπεδο της φυσικής αύξησης με απώτερη προοπτική τη σταθεροποίηση του. Επιδιώκεται επίσης η ενθάρρυνση της αποκέντρωσης πληθυσμού από το πολεοδομικό συγκρότημα στους οικισμούς της περιφερειακής ζώνης και της υπόλοιπης περιοχής, όπως αυτές ορίζονται στο παράρτημα 2. Ορθολογική ανάπτυξη όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων με παράλληλη ενίσχυση επιλεγμένων κλάδων προηγμένης τεχνολογίας. Γεωγραφική ανακατανομή ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων στο νομό. 3. Προγραμματισμός της Θεσσαλονίκης ως κέντρου επιπέδου περιφέρειας καθώς και παράλληλη ενίσχυση του ιδιαίτερου εθνικού και διεθνούς ρόλου της.
Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης (Κ)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων, η οικολογική ανασυγκρότηση, η αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το Θερμαϊκό κόλπο και η προστασία και ανάδειξη των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών. 2. Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος για να εξασφαλιστεί η επιθυμητή ποιότητα των φυσικών αποδεκτών, με λήψη μέτρων που αφορούν τις κάθε είδους πηγές εκπομπής ρύπων, με κατασκευή των απαραίτητων έργων υποδομής, με παροχή κινήτρων και επιβολή τελών και διοικητικών ποινών. 3. Η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων, ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας. 4. Η οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό και ορθολογική ανάπτυξη της βιομηχανίας με αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα με ενίσχυση ορισμένων κλάδων του. 5. Η άμβλυνση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος με ανακατανομή χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων προς όφελος κυρίως των δυτικών και των υπόλοιπων υποβαθμισμένων περιοχών. 6. Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης με εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας και γης και επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως στις διαμορφωμένες περιοχές αυθαιρέτων με στόχο την αναβάθμιση τους και την ενσωμάτωσή τους στον πολεοδομικό ιστό. 7. Η διαφύλαξη της Θεσσαλονίκης από θεομηνίες και η λήξη των αναγκαιών μέτρων για αντισεισμική και αντιπλημμυρική προστασία και ο εξοπλισμός της με τα απαραίτητα δίκτυα υποδομής.
Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη	<ol style="list-style-type: none"> 1. Η μελέτη στο χώρο της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, της περιφερειακής ζώνης και της υπόλοιπης περιοχής, όπως ορίζονται στο άρθρο-36 για την εξειδίκευση των στόχων και κατευθύνσεων ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης.

χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και τη νέα πολεοδομική δομή της (Α)	2. Ο προγραμματισμός της υπόλοιπης περιοχής ως ενιαίου και κατά βάση αγροτικού χώρου και η οργάνωση συστήματος οικισμών και κέντρων υπερτοπικής σημασίας όπως ορίζεται στο διάγραμμα 2 του ίδιου Αρθ-36, που θα αναλάβουν την οικονομική και κοινωνική τόνωση της περιοχής επιρροής τους, με στόχο τη δημιουργία προϋποθέσεων για την υποδοχή νέου πληθυσμού, τη διοχέτευση της αναπτυξιακής προσπάθειας και την εξισορρόπηση μέσα στα όρια της υπόλοιπης περιοχής.
	3. Ο ενιαίος προγραμματισμός του πολεοδομικού συγκροτήματος και της περιαστικής τους ζώνης σαν ζώνης δραστηριοτήτων, με στόχο τη διοχέτευση σε αυτή μέρους της πληθυσμιακής, οικονομικής και οικιστικής ανάπτυξης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, με μέριμνα για την εξασφάλιση των απαραίτητων για τον αστικό πληθυσμό της περιαστικής ζώνης και του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων και με τρόπο που να αξιοποιούνται τα υφιστάμενα οικιστικά κέντρα, να προστατεύεται η γεωργική γη και οι περιοχές φυσικού κάλλους.
	4. Ο σχεδιασμός του πολεοδομικού συγκροτήματος ως κατεξοχήν αστικού χώρου, με ειδικότερους στόχους την ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού, την πολυκεντρική δομή, τον έλεγχο των χρήσεων γης και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού της χαρακτήρα.

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25

Οι στόχοι του Ρυθμιστικού της Θεσσαλονίκης είναι όμοιοι από άποψη δομής με αυτούς της Αθήνας (σελ. 14-15). Δηλαδή υπάρχουν γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, ειδικότεροι για την εξέλιξή της σε σχέση με το εθνικό επίπεδο, ειδικότεροι για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και ειδικότεροι για τη χωροταξική οργάνωσή της και τη νέα πολεοδομική της δομή.

Προκαλεί εντύπωση ότι οι γενικότεροι στόχοι είναι όμοιοι με τους αντίστοιχους στόχους του Ρυθμιστικού της Αθήνας. Επομένως ισχύει ότι έχει αναφερθεί προηγουμένως. Καταρχήν περιλαμβάνονται κάποιοι κύριοι άξονες που έχουν σχέση με τη ζωή του κάτοικου της Θεσσαλονίκης όπως η βελτίωση της ποιότητας ζωής, η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων, η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας, ψυχαγωγίας και η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς. Οι στόχοι Θ2, Θ3, και Θ4 είναι πάρα πολύ σημαντικοί για οποιαδήποτε πόλη (αν και είναι δύσκολο να πραγματοποιηθούν), συνεπώς θα μπορούσαν να αποτελούν στόχο και σε άλλες πόλεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.12

	Γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης
Θ1	Η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της
Θ2	Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος
Θ3	Η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή
Θ4	Η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της Θεσσαλονίκης
Θ5	Η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25

Από την άλλη πλευρά προκαλεί εντύπωση ότι δεν υπάρχει κάποιος ξεκάθαρος οικονομικός στόχος, που νομίζω ότι σε τόσο γενικό επίπεδο στόχων και εφόσον στη συνέχεια γίνεται παρόμοια αναφορά είναι απαραίτητος. Παράλληλα, ο στόχος Θ5 είναι ο σχετικά πιο ειδικός στόχος από τους υπολοίπους και για αυτό ίσως θα έπρεπε να είναι αργότερα στους ειδικότερους στόχους σχετικά με τη νέα πολεοδομική δομή της Θεσσαλονίκης. Σχετικά με τον Θ1, θεωρώ ότι ορθώς βρίσκεται σε αυτό το επίπεδο στόχων.

Οι ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης σε σχέση με το εθνικό επίπεδο έχουν την ίδια δομή με τους αντίστοιχους της Αθήνας. Υπάρχει ένας σχετικά με τον πληθυσμό, ένας που σχετίζεται με τις

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.13

	Ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης σε σχέση με το εθνικό επίπεδο
I1	Η μείωση του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού για το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης στο επίπεδο της φυσικής αύξησης με απώτερη προοπτική τη σταθεροποίησή του. Επιδιώκεται επίσης η ενθάρρυνση της αποκέντρωσης πληθυσμού από το πολεοδομικό συγκρότημα στους οικισμούς της περιφερειακής ζώνης και της υπόλοιπης περιοχής, όπως αυτές ορίζονται στο παράρτημα
I2	Ορθολογική ανάπτυξη όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων με παράλληλη ενίσχυση επιλεγμένων κλάδων προηγμένης τεχνολογίας. Γεωγραφική ανακατανομή ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων στο νομό.
I3	Προγραμματισμός της Θεσσαλονίκης ως κέντρου επιπέδου περιφέρειας καθώς και παράλληλη ενίσχυση του ιδιαίτερου εθνικού και διεθνούς ρόλου της.

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25

οικονομικές δραστηριότητες και ένας σε εθνικό επίπεδο. Θεωρώ ότι μέσω του στόχου I3 δίνεται καλύτερα εθνική διάσταση στους στόχους αυτής της κατηγορίας από ότι στους αντίστοιχους της Αθήνας.

Ωστόσο θεωρώ ότι ο συγκεκριμένος στόχος θα μπορούσε να διαιρεθεί σε δύο επιμέρους στόχους, ο ένας από τους οποίους θα αναφερόταν στο ρόλο που πρέπει να έχει η Θεσσαλονίκη σε εθνικό επίπεδο και ο άλλος στο ρόλο της στα Βαλκάνια και τη διεθνή κοινότητα. Η Θεσσαλονίκη μπορεί να εδραιώσει τον όποιο μητροπολιτικό ρόλο κατέχει στα Βαλκάνια ως: α) συγκοινωνιακός και τηλεπικοινωνιακός κόμβος, β) κέντρο μεταποίησης – βιομηχανικών εξαγωγών, γ) εμπορικό – επιχειρηματικό κέντρο και κέντρο κατανάλωσης, δ) κέντρο χρηματιστηριακών συναλλαγών, ε) κέντρο ανώτατης εκπαίδευσης και έρευνας, ε) τουριστικό κέντρο υψηλού επιπέδου, στ) κέντρο παροχής ιατρικών υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή. (Κοκκάλη 2002)

Οι στόχοι Κ είναι ένα σύνολο στόχων σχετικών με την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης (ίσως θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως αναπτυξιακοί στόχοι),

κάποιοι από τους οποίους ωστόσο θα μπορούσαν να υπάρχουν σε άλλη κατηγορία στόχων για λόγους που σχετίζονται με το περιεχόμενό τους. Έτσι οι στόχοι Κ2 και Κ3 θεωρώ ότι ανήκουν στην κατηγορία των στόχων σχετικά με το περιβάλλον και το πώς θα μπορούσε να δημιουργηθεί φιλικότερο και πιο ανθρώπινο περιβάλλον προς τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης. Έτσι θα μπορούσαν να περιέχονται στο Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης.

Από την άλλη πλευρά ο στόχος Κ1 περιέχει τρεις διαφορετικές έννοιες: την ανάδειξη των ιστορικών στοιχείων της πόλης, την οικολογική ανασυγκρότηση και τέλος την ανάδειξη κάποιων στοιχείων φυσικού περιβάλλοντος καθώς και τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα. Συνεπώς θα μπορούσε να αποτελεί τρεις διαφορετικούς στόχους, ενώ ο δεύτερος θα μπορούσε να περιέχεται στο ΠΠΠΘΕ.

Σχετικά με τους στόχους Κ5 και Κ6 θεωρώ ότι έχουν χωροταξική και πολεοδομική διάσταση αντίστοιχα και ότι δρουν εισαγωγικά σε σχέση με τους στόχους Δ. Επιπλέον, ότι ενδεχομένως θα μπορούσαν να υπάρχουν σε αυτό το τμήμα στόχων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.14

	Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης
Κ1	Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων, η οικολογική ανασυγκρότηση, η αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το Θερμαϊκό κόλπο και η προστασία και ανάδειξη των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών.
Κ2	Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος για να εξασφαλιστεί η επιθυμητή ποιότητα των φυσικών αποδεκτών, με λήψη μέτρων που αφορούν τις κάθε είδους πηγές εκπομπής ρύπων, με κατασκευή των απαραίτητων έργων υποδομής, με παροχή κινήτρων και επιβολή τελών και διοικητικών ποινών.
Κ3	Η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων, ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας.
Κ4	Η οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό και ορθολογική ανάπτυξη της βιομηχανίας με αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα με ενίσχυση ορισμένων κλάδων του.
Κ5	Η άμβλυση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος με ανακατανομή χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων προς όφελος κυρίως των δυτικών και των υπόλοιπων υποβαθμισμένων περιοχών.
Κ6	Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης με εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας και γης και επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως στις διαμορφωμένες περιοχές αυθαίρετων με στόχο την αναβάθμισή τους και την ενσωμάτωσή τους στον πολεοδομικό ιστό.
Κ7	Η διαφύλαξη της Θεσσαλονίκης από θεομηνίες και η λήξη των αναγκαίων μέτρων για αντισεισμική και αντιπλημμυρική προστασία και ο εξοπλισμός της με τα απαραίτητα δίκτυα υποδομής.

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25

Για τον 7^ο στόχο ισχύει ότι έχει αναφερθεί στον αντίστοιχο στόχο της Αθήνας, ότι δηλαδή το περιεχόμενό του είναι κάπως 'περίεργο' σε σχέση με τους υπόλοιπους στόχους.

Οι στόχοι Λ2 και Λ3 είναι περισσότερο χωροταξικοί στόχοι αφού αναφέρονται στον προγραμματισμό της υπόλοιπης περιοχής της Θεσσαλονίκης (Λ2) καθώς και στη δημιουργία ζώνης δραστηριοτήτων στο χώρο του Π.Σ.Θ. και της περιαστικής του ζώνης. Αντίθετα, ο στόχος Λ4 έχει πολεοδομικό χαρακτήρα αφού αναφέρεται στους

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.15

	Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και τη νέα πολεοδομική δομή της
Λ1	Η μελέτη στο χώρο της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, της περιαστικής του ζώνης και της υπόλοιπης περιοχής του νομού.
Λ2	Ο προγραμματισμός της υπόλοιπης περιοχής του νομού εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος και της περιαστικής ζώνης ως ενιαίου και κατά βάση αγροτικού χώρου και η οργάνωση συστήματος οικισμών και κέντρων υπερτοπικής σημασίας που θα αναλάβουν την οικονομική και κοινωνική τόνωση της περιοχής επιρροής τους, με στόχο τη δημιουργία προϋποθέσεων για την υποδοχή νέου πληθυσμού, τη διοχέτευση της αναπτυξιακής προσπάθειας και την εξισορρόπηση μέσα στα όρια της υπόλοιπης περιοχής.
Λ3	Ο ενιαίος προγραμματισμός του πολεοδομικού συγκροτήματος και της περιαστικής τους ζώνης σαν ζώνης δραστηριοτήτων, με στόχο τη διοχέτευση σε αυτή μέρους της πληθυσμιακής, οικονομικής και οικιστικής ανάπτυξης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, με μέριμνα για την εξασφάλιση των απαραίτητων για τον αστικό πληθυσμό της περιαστικής ζώνης και του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων και με τρόπο που να αξιοποιούνται τα υφιστάμενα οικιστικά κέντρα, να προστατεύεται η γεωργική γη και οι περιοχές φυσικού κάλλους.
Λ4	Ο σχεδιασμός του πολεοδομικού συγκροτήματος ως κατεξοχήν αστικού χώρου, με ειδικότερους στόχους την ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού, την πολυκεντρική δομή, τον έλεγχο των χρήσεων γης και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού της χαρακτήρα.

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25

επιμέρους στόχους κατά το σχεδιασμό του πολεοδομικού συγκροτήματος. Όσον αφορά το στόχο Α1 νομίζω ότι λέει κάτι που εννοείται από την αρχή του Ρυθμιστικού, τη μελέτη της ευρύτερης περιοχής, του ΠΣ Θεσσαλονίκης και της υπόλοιπης περιοχής.

4.2.5 Μέτρα του ΡΣΘΕ και σχολιασμός τους

Στον πίνακα που ακολουθεί κατανέμονται τα μέτρα που πρέπει να παρθούν ανάλογα με την κατεύθυνση που εξετάζεται στο 14^ο άρθρο (παράρτημα – διαγράμματα) του ΡΣΘΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.16

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

Ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για την οργάνωση και ανασυγκρότηση του ΠΣΘΕ (Ξ)	1. Ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πόλης	Ποιοτική αναβάθμιση κεντρικής περιοχής
		Προγράμματα προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων
		Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο και στους πεζοδρόμους
		Αναπλάσεις περιοχών
	2. Ανάσχεση εξάπλωσης του αστικού ιστού και ανάπτυξη περιαστικών κέντρων	Περιορισμένες επεκτάσεις του σχεδίου πόλης
		Μεταφορά οικισμών
		Επιδίωξη συνενώσεως των οικοδομικών συνεταιρισμών
		Οργάνωση υφιστάμενων περιοχών παραθεριστικής κατοικίας
	3. Ανασυγκρότηση της γειτονιάς	Τόνωση νέων μορφών ημερήσιας και ολιγοήμερης αναψυχής
		Δραστηριοποίηση των ίδιων κατοίκων
	4. Δημιουργία πολυκεντρικής δομής της πόλης	Αναδιοργάνωση και περιβαλλοντική αναβάθμιση
		Οργάνωση και ενίσχυση των σημερινών κέντρων δήμων
		Ενίσχυση των κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας
		Δημιουργία πολυλειτουργικών κέντρων μέσω ελέγχου χρήσεων γης
		Αποσυμφόρηση του μητροπολιτικού κέντρου
	5. Ανακατανομή και χωροθέτηση ειδικών λειτουργιών κλίμακας πόλης	Σύνδεση δευτερευόντων κέντρων
		Δύο κέντρα διοίκησης
		Μεταποίηση
		Κατανομή σε ΒΙΟΠΑ., ΒΙΠΕ
		Χωροθέτηση κοντά σε κύριους οδικούς άξονες
6. Δημιουργία της απαραίτητης κοινωνικής υποδομής	Διεθνή Έκθεση	
	Δημιουργία νέων δραστηριοτήτων	
	Αναψυχή υπερτοπικής σημασίας	
	Δημιουργία συστήματος πόλων αναψυχής	
	Σύνδεση χώρων με δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου	
7. Οργάνωση μεταφορών συστήματος	Νέες εγκαταστάσεις ανώτατης εκπαίδευσης	
	Δημιουργία πανεπιστημιακού νοσοκομείου και κέντρων υγείας	
	Ιεράρχηση οδικού δικτύου	
	Οργάνωση δημόσιων συγκοινωνιών	
8. Ποιοτική αναβάθμιση της πόλης	Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης	
	Οργάνωση χώρων λιμανιού	
	1. Ανάδειξη μεγάλων ιστορικών χώρων	
2. Ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών περιοχών		

		3. Εξυγίανση έντονα υποβαθμισμένων περιοχών
		4. Εξασφάλιση ελεύθερων χώρων
	9. Δημιουργία αναγκαίας τεχνικής υποδομής	Ολοκλήρωση δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης
		Οργάνωση ενεργειακού, τηλεπικοινωνιακού και ραδιοτηλεοπτικού δικτύου

Πηγή: http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25

Τα μέτρα του ΡΣΘΕ εξειδικεύουν τους περισσότερους από τους στόχους (γενικότερους και ειδικότερους) του ΡΣΘΕ. Διακρίνονται σε μέτρα σχετικά με τη χωροταξική οργάνωση της Θεσσαλονίκης, την επίτευξη ειδικότερων κατευθύνσεων κατά βασικούς τομείς και με την αναδιοργάνωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.

Μια πρώτη παρατήρηση που μπορεί να γίνει σε σχέση με τους στόχους του Ρυθμιστικού είναι ότι δεν υπάρχουν μέτρα που θα ενισχύσουν τη θέση της Θεσσαλονίκης σε διεθνές επίπεδο (στόχος του Ρυθμιστικού), που θα αναδείξουν δηλαδή το ρόλο της στη Βαλκανική χερσόνησο και τη νοτιοανατολική Ευρώπη. Συμβαίνει δηλαδή κάτι ανάλογο με αυτό που συμβαίνει στο Ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας.

Επιπλέον, θα ήθελα να αναφέρω ότι τα μέτρα σχετικά με την αντιμετώπιση της ρύπανσης διαχέονται σε δύο κατηγορίες μέτρων (μέτρα N1, N34, N43, N44, Ξ83, Ξ84), κάτι που είναι ορθό από την άποψη της συσχέτισης της περιβαλλοντικής πολιτικής με άλλες (π.χ. βιομηχανική, γεωργική και πολεοδομική πολιτική), ωστόσο μπορεί να προκληθεί σύγχυση αφού εμφανίζεται ως ιδιαίτερη κατηγορία μέτρων η αντιμετώπιση της ρύπανσης (N1).

Από την άλλη πλευρά δίνεται μεγάλο βάρος στα μέτρα σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης (αν και δεν εμφανίζεται αντίστοιχος γενικός στόχος στο Ρυθμιστικό), αφού κατανέμονται μέτρα και στους τρεις τομείς της οικονομίας [πρωτογενής (N3), δευτερογενής (N4), τριτογενής (N5)]. Αυτό είναι ορθό από την άποψη ότι η οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής συνδυάζεται και οδηγεί στην αναβάθμισή του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της συνεπώς θα έπρεπε να αποτελεί βασικό στόχο των περισσότερων πολιτικών ανάπτυξης περιοχών.

Σχετικά με τις κατευθύνσεις και τα μέτρα για την οργάνωση και ανασυγκρότηση του πολεοδομικού συγκροτήματος θεωρώ ότι επιτυγχάνουν τους στόχους Λ καθώς και

όσους από την κατηγορία Κ του Ρυθμιστικού σχετίζονται με την πολεοδομική πολιτική. Μεθοδολογικά νομίζω ότι ο διαχωρισμός σε επιμέρους στόχους και μέτρα ανά στόχο που έχει γίνει σε αυτή την κατηγορία είναι ορθός και αρκετά αναλυτικός ώστε να υπάρχει πλήρη κατανόηση των μέτρων του Ρυθμιστικού.

4.2.6 Μηχανισμοί εφαρμογής του Ρυθμιστικού σχεδίου

4.2.6.1 Παρουσίαση Οργανισμού Ρυθμιστικού σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης

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

Έργο του Οργανισμού είναι τα παρακάτω:

- η παρακολούθηση της εφαρμογής και η εξασφάλιση της πραγματοποίησης του Ρυθμιστικού σχεδίου της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης
- η εκπόνηση και η μέριμνα για την έγκριση των ΓΠΣ της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης
- η μέριμνα για την εναρμόνιση με το Ρυθμιστικό σχέδιο και το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος των επί μέρους προγραμμάτων των οικείων φορέων
- η παρακολούθηση της ποιότητας του περιβάλλοντος και η εκπόνηση προδιαγραφών περιβαλλοντικών μελετών και η μέριμνα για τη μελέτη και εφαρμογή μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και ο έλεγχος έργων και δραστηριοτήτων με επιπτώσεις στο περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης
- στις περιπτώσεις που σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, απαιτείται γνωμοδότηση του ΣΧΟΠ για έκδοση προεδρικών διαταγμάτων καθορισμού

ZOE, EZYΣ, ZAA, ΖΕΠ, νοείται γνωμοδότηση της εκτελεστικής επιτροπής του Οργανισμού Θεσσαλονίκης

- ο Οργανισμός μεριμνά επίσης για τη μερική τροποποίηση ή αναθεώρηση
- μέτρων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα

(http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25)

4.2.6.2 Εφαρμογή - Πόροι

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του ν.1561/85 κάθε υπουργείο ή και φορέας του δημόσιου τομέα, στις αρμοδιότητες του οποίου ανήκουν ενέργειες, που εμπíπτουν στα θέματα που περιλαμβάνει το Ρυθμιστικό σχέδιο και το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της Θεσσαλονίκης ή επηρεάζουν την εφαρμογή τους, οφείλει να καταρτίζει, σε συνεργασία με τον Οργανισμό, ετήσιο και κυλιόμενο πενταετές πρόγραμμα, για την πραγματοποίηση των στόχων του Ρυθμιστικού σχεδίου και των Προγραμμάτων Προστασίας περιβάλλοντος.

Ο Οργανισμός με βάση τα προγράμματα αυτά καταρτίζει ενιαίο πρόγραμμα γενικών κατευθύνσεων και προτεραιοτήτων, το οποίο εγκρίνεται από το νομαρχιακό συμβούλιο της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης. Ο αρμόδιος φορέας προσαρμόζει τα επιμέρους προγράμματα του στα πλαίσια του εγκεκριμένου ενιαίου προγράμματος. Η εκτελεστική επιτροπή του Οργανισμού Θεσσαλονίκης μπορεί να δίνει οδηγίες για την κατάρτιση των προγραμμάτων, να προετοιμάζει υποδείγματα, να παρέχει τη συνεργασία των υπηρεσιών του Οργανισμού και να συνιστά τη συνεργασία των υπηρεσιών διαφόρων φορέων για την αποτελεσματικότερη κατάρτιση των προγραμμάτων. Για το λόγο αυτό υπάρχει ένας εκπρόσωπος κάθε δημόσιου οργανισμού ή φορέα, που συνεργάζεται με τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης, ο οποίος συμμετέχει συμβουλευτικά όταν συζητούνται προγράμματα ή άλλα θέματα σχετικά με την υπηρεσία του.

Η εκτελεστική επιτροπή καταρτίζει κάθε χρόνο το αργότερο μέχρι 15 Μαρτίου γενική έκθεση για την εφαρμογή του ρυθμιστικού σχεδίου και των προγραμμάτων προστασίας περιβάλλοντος κατά το προηγούμενο έτος, για τα προβλήματα που έχουν ανακύψει, για τα μέτρα που κρίνει πρόσφορο να ληφθούν και γενικά για την αποτελεσματικότερη πραγματοποίηση του σκοπού του Οργανισμού. Αν υπάρχουν ενδείξεις για ενέργειες άλλων φορέων που μπορούν να οδηγήσουν σε αποκλίσεις από το ρυθμιστικό σχέδιο και το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος, η επιτροπή μπορεί οποτεδήποτε να διατυπώνει τις παρατηρήσεις της στους αρμόδιους φορείς. Οι

παρατηρήσεις αυτές γνωστοποιούνται και στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Ειδικά για το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων στην περιοχή του ρυθμιστικού σχεδίου υποβάλλονται στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας από κάθε υπουργείο ή άλλο φορέα του δημοσίου τομέα, ύστερα από συνεργασία με τον Οργανισμό, προτάσεις των έργων που αφορούν την ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης, οι οποίες κοινοποιούνται και στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός, έχοντας υπόψη τις επιμέρους προτάσεις, υποβάλλει συνολική εισήγηση στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, που αποφασίζει για τις αναγκαίες επενδύσεις και την κατανομή τους.

Στο 8^ο άρθρο αναφέρονται οι πόροι του Οργανισμού. Αυτοί είναι οι ίδιο πόροι του ΟΑ (σελ.29). Οι πόροι του Οργανισμού διατίθενται για τις δαπάνες λειτουργίας του και για μερική ή ολική χρηματοδότηση μελετών, προγραμμάτων, έργων ή άλλων δραστηριοτήτων δημοσίων φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης ή άλλων φορέων με αποκλειστικό σκοπό την εφαρμογή του Ρυθμιστικού σχεδίου και την προστασία του περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης.

(http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25)

4.3 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΔΟΜΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΑΘΗΝΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΒΟΛΟΥ

4.3.1 Συσχέτιση και σχολιασμός στόχων Ρυθμιστικών Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συμπεράσματα για το Ρυθμιστικό Βόλου

Οι στόχοι των Προγραμμάτων Προστασίας Περιβάλλοντος είναι όμοιοι και στις δύο πόλεις. Αντικειμενικά οι στόχοι – με εξαίρεση τον 5^ο στόχο – είναι ορθοί, ωστόσο δεν νομίζω ότι οι δύο πόλεις αντιμετωπίζουν τα ίδια περιβαλλοντικά προβλήματα (τουλάχιστον όχι στον ίδιο βαθμό) για να έχουν τους ίδιους στόχους. Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στον 5^ο στόχο (αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών) ο οποίος θα μπορούσε να υπάρχει στους στόχους σχετικά με τη νέα πολεοδομική δομή των εξεταζόμενων περιοχών.

Οι γενικότεροι στόχοι του Ρυθμιστικού της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας είναι ίδιοι μεταξύ τους κάτι που δεν είναι ορθό αφού κάθε πόλη έχει τις ιδιαιτερότητές της, τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της. Παράλληλα, όπως έχει ήδη αναφερθεί στους γενικότερους στόχους των Ρυθμιστικών θα έπρεπε να υπάρχει κάποιος στόχος σχετικά

με την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του Ρυθμιστικού και στους τρεις τομείς της οικονομίας. Όσον αφορά το Ρυθμιστικό του Βόλου θεωρώ ότι κάποιοι στόχοι θα είναι κοινοί με τους γενικούς στόχους των υπολοίπων Ρυθμιστικών ενώ θα προστεθούν και ορισμένοι πιο οικονομικοί στόχοι.

Οι ειδικότεροι στόχοι για την εξέλιξη των ευρύτερων περιοχών διαρθρώνονται γύρω από τους ίδιους άξονες: τον πληθυσμό, τις οικονομικές δραστηριότητες και τον εθνικό τους ρόλο αν και ο τελευταίος δεν είναι σαφώς ενισχυμένος. Πιστεύω ότι υπάρχει έλλειψη διεθνών στόχων για την εδραίωση του διεθνούς ρόλου και των δύο πόλεων, κάτι που ενδεχομένως μόνο αυτές μπορούν να επιτύχουν στην Ελλάδα. Σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες στόχων θέλω να τονίσω ότι αφενός δεν υπάρχει αντιστοιχία ειδικότερων στόχων με τον πληθυσμιακό στόχο αφετέρου ούτε με την ανάδειξη του εθνικού τους ρόλου. Επιπλέον, νομίζω ότι οι στόχοι αυτοί θα έπρεπε να βρίσκονται ένα επίπεδο παραπάνω από τους γενικούς στόχους αφού αναφέρονται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο στόχων.

Η κατηγορία των ειδικότερων στόχων για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής των Ρυθμιστικών πρακτικά έχει το ίδιο περιεχόμενο τόσο στο Ρυθμιστικό της Αθήνας όσο και της Θεσσαλονίκης. Περιέχονται στόχοι διαφόρων κατηγοριών οι οποίοι κατά τη γνώμη μου θα μπορούσαν να έχουν κατανεμηθεί στις επιμέρους κατηγορίες στόχων και να μην αποτελούν μια αυτοτελή κατηγορία. Για παράδειγμα οι στόχοι για το περιβάλλον επαναλαμβάνουν τα Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος και συνεπώς δεν θα έπρεπε να υπάρχουν εκεί, ενώ επίσης υπάρχουν στόχοι σχετικά με την πολεοδομική και οικιστική ανάπτυξη καθώς και την άμβλυνση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού που θα μπορούσαν να τοποθετηθούν στο ειδικό κεφάλαιο για τη χωροταξική οργάνωση και τη νέα πολεοδομική δομή των περιοχών μελέτης. Κάτι ανάλογο συμβαίνει με το στόχο της οικονομικής ανασυγκρότησης των ευρύτερων περιοχών που θα μπορούσε να αποτελεί ένα εισαγωγικό χωροταξικό στόχο.

Σε σχέση με το τελευταίο κεφάλαιο στόχων (χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης) τα δύο Ρυθμιστικά δίνουν διαφορετικό ειδικό βάρος σε κάθε κατεύθυνση. Το Ρυθμιστικό της Αθήνας δίνει μεγαλύτερη έμφαση στις πολεοδομικές παρεμβάσεις (οι τέσσερις από τους πέντε στόχους είναι πολεοδομικής πολιτικής) ενώ το Ρυθμιστικό της Θεσσαλονίκης στη χωροταξική οργάνωση (στο πώς θα μπορέσουν να αναπτυχθούν οι περιφερειακές και υπόλοιπες περιοχές). Επιπλέον, προκαλεί εντύπωση το ότι στο Ρυθμιστικό της Αθήνας υπάρχει ειδικός στόχος σχετικά με τη βελτίωση των μέσων

μεταφοράς σε αντίθεση με το Ρυθμιστικό Θεσσαλονίκης όπου δεν εμφανίζεται τέτοιος στόχος παρά τις συζητήσεις που γίνονται τα τελευταία χρόνια στη Θεσσαλονίκη για παρόμοια θέματα (π.χ. το μετρό της Θεσσαλονίκης).

Κοινό στοιχείο έλλειψης αναφοράς και στα δύο Ρυθμιστικά εξάλλου αποτελούν οι προτάσεις σχετικά με την έρευνα και την τεχνολογία, την εκπαίδευση και τον αθλητισμό. Για τα δύο τελευταία μπορεί να θεωρηθεί ότι καλύπτονται από τα Γενικά Πολεοδομικά (υπάρχει αναλυτικό σχόλιο παρακάτω), το πρώτο όμως νομίζω ότι ανήκει στην κλίμακα πολιτικής του Ρυθμιστικού για τον τριτογενή τομέα και επομένως θα έπρεπε να περιλαμβάνεται σε αυτό.

Στο Ρυθμιστικό του Βόλου πρόκειται να παρουσιαστούν πρώτα οι στόχοι σχετικά με τη θέση του Βόλου σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, στη συνέχεια οι γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή και στο τέλος οι κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση, τη νέα πολεοδομική δομή και τη βελτίωση του περιβάλλοντος. Οι γενικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής που υπάρχουν στα Ρυθμιστικά Αθήνας και Θεσσαλονίκης πιθανότατα θα ενσωματωθούν μέσα στις υπόλοιπες κατηγορίες στόχων. Επιπλέον υπάρχει το ενδεχόμενο οι στόχοι χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης να διακριθούν σε δύο ιδιαίτερες κατηγορίες. Βέβαια τα πάντα θα εξαρτηθούν από την ανάλυση της ευρύτερης περιοχής και το είδος των προβλημάτων και των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της περιοχής έρευνας.

4.3.2 Συσχέτιση και σχολιασμός μέτρων Ρυθμιστικών Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συμπεράσματα για το Ρυθμιστικό Βόλου

Η δομή της παρουσίασης των μέτρων είναι διαφορετική στα Ρυθμιστικά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, σε αντίθεση με τη δομή των στόχων η οποία όπως αναφέρθηκε παραπάνω είναι παρόμοια μεταξύ των δύο πόλεων. Στο Ρυθμιστικό της Αθήνας τα μέτρα διαρθρώνονται γύρω από τρεις άξονες: τη χωροταξική οργάνωση της πρωτεύουσας, την πολεοδομική ανασυγκρότησή της και την αντιμετώπιση της ρύπανσης. Αντίστοιχα, στο Ρυθμιστικό της Θεσσαλονίκης τα μέτρα οργανώνονται γύρω από τη χωροταξική οργάνωση της συμπρωτεύουσας (κοινός άξονας), την οργάνωση και ανασυγκρότηση του Πολεοδομικού συγκροτήματος (επίσης κοινός άξονας) και τον άξονα των ειδικότερων κατευθύνσεων κατά βασικούς τομείς όπου υπάρχουν μέτρα για τον πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή τομέα, (οι τομείς αυτοί αντιμετωπίζονται στην κατεύθυνση των μέτρων σχετικά με τη χωροταξική οργάνωση

της Αθήνας) την αντιμετώπιση της ρύπανσης (που υπάρχει σαν ξεχωριστός άξονας μέτρων στο Ρυθμιστικό της Αθήνας) κ.ά.

Όπως έχει αναφερθεί στο κείμενο της ανάλυσης των μέτρων θεωρώ ότι αυτά συνολικά καλύπτουν τους στόχους που έχουν τεθεί ως επί το πλείστον με την εξαίρεση των μέτρων που σχετίζονται με το ρόλο που θα έχουν οι δύο πόλεις σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Επιπλέον πιστεύω ότι είναι ορθό να δίνεται τόσο βάρος στην πολεοδομική πολιτική και τη χωροταξική οργάνωση των περιοχών μελέτης αφού αυτοί οι δύο στόχοι συσχετίζονται άμεσα με την οργάνωση των πόλεων και την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους. Το ότι στη Θεσσαλονίκη δεν υπάρχει ιδιαίτερος άξονας μέτρων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος το αποδίδω σε επιλογή δομής Ρυθμιστικού (ορισμένα μέτρα περιλαμβάνονται για παράδειγμα στο δευτερογενή τομέα) και όχι στο ότι η ρύπανση του περιβάλλοντος δεν θεωρείται τόσο σημαντικό πρόβλημα όσο στην Αθήνα.

Σχετικά με το Ρυθμιστικό του Βόλου θα προτιμηθεί το παράδειγμα της δομής του Ρυθμιστικού της Αθήνας, δηλαδή θα δημιουργηθούν ξεκάθαροι άξονες μέτρων (ίσως να είναι οι ίδιοι αν και αυτό εξαρτάται από τα προβλήματα και τους στόχους της περιοχής έρευνας) και τα μέτρα θα ενσωματωθούν σε αυτούς. Μέσω αυτής της μεθοδολογίας είναι φανερό ότι οι έννοιες της χωροταξίας και της πολεοδομίας θα χρησιμοποιηθούν ως γενικές έννοιες και θα περιλαμβάνουν όλο το εύρος των δραστηριοτήτων με τις οποίες συσχετίζονται (οικιστικό δίκτυο, μεταφορές, οικονομική χωρική ανάπτυξη).

4.4 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΔΟΜΗΣ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΜΕ ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ

4.4.1 Συσχέτιση και σχολιασμός δομής Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου με το Ρυθμιστικό

Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) αφορούν τη ρύθμιση των πόλεων των οικισμών της χώρας, αλλά, σε αντίθεση με τα ισχύοντα στο ν.1337/83, καλύπτουν μια διευρυμένη γεωγραφική περιοχή η οποία, κατά κανόνα, συμπίπτει με τα όρια της νέας πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης (νέου Δήμου). Ειδικότερα τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), τα οποία αποτελούν νέο εργαλείο σχεδιασμού του ν.2508/97 αποτελούν τα ΓΠΣ του μη αστικού χώρου (ν.2508/97 Αρθ-1 παρ.3), εφ' όσον οι αντίστοιχοι οικισμοί είναι όλοι μικρότεροι των 2000 κατοίκων. (http://www.domiki.gr/prodiagrafes/p_gps_sxooap.htm)

Μια πρώτη βασική αντίθεση μεταξύ ενός Ρυθμιστικού και ενός Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου είναι ότι το πρώτο περιλαμβάνει διάφορους δήμους (κάποιο μεγάλο και τους γειτονικούς του που έχουν στενή κοινωνικο – οικονομική σχέση με αυτόν) και δεν εξειδικεύεται μόνο στην πολεοδομική οργάνωση ενός δήμου. Άλλη διαφορά, που εξετάζεται σε βάθος στη συνέχεια, αποτελεί ο διαφορετικός βαθμός ανάλυσης και προτάσεων στις επιμέρους κοινές θεματικές ενότητες.

Στους δύο πίνακες που ακολουθούν φαίνονται με λεπτομέρεια οι θεματικές και τα στοιχεία τα οποία πρέπει να περιέχει η ανάλυση και οι προτάσεις ενός ΓΠΣ. Επίσης παρουσιάζονται οι απαραίτητοι χάρτες, η κλίμακά τους και οι πίνακες που πρέπει να περιέχει ένα ΓΠΣ. Με γκριζο χρώμα έχουν σημειωθεί εκείνες οι θεματικές και οι χάρτες που κατά τη γνώμη μου πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν και σε ένα Ρυθμιστικό.

Στην ανάλυση της περιοχής έρευνας οι περισσότερες θεματικές που λαμβάνονται υπόψιν είναι ως επί το πλείστον ορθές. Καταρχήν χρειάζεται να ορισθεί χωροταξικά η περιοχή (μαζί με δύο χάρτες της κλίμακας επιλογής του ερευνητή που θα παρουσιάζουν την περιοχή έρευνας σε σχέση με τον Ελληνικό και τον Ευρωπαϊκό χώρο) ίσως περισσότερο και από όσο χρειάζεται να γίνει κάτι τέτοιο σε ένα ΓΠΣ. Έτσι μπορεί να συσχετισθεί η περιοχή έρευνας με το οικιστικό δίκτυο του νομού / περιφέρειας, της χώρας και του Ευρωπαϊκού χώρου. Επίσης χρήσιμο είναι να αναφέρεται τυχόν συμμετοχή των οικισμών σε ευρωπαϊκά / διεθνή προγράμματα ή δίκτυα πόλεων.

Παραπέρα, η αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιοχής έρευνας είναι εξίσου απαραίτητη και σε ένα Ρυθμιστικό. Σε αυτό το κεφάλαιο πρέπει να αναλύονται οι ιδιαίτερες αναπτυξιακές δυνατότητες κάθε δήμου της περιοχής έρευνας (ανά τομέα του οικονομικού περιβάλλοντος) και να συσχετίζονται συνολικά ώστε να παρουσιάζονται κάποιες βασικές αναπτυξιακές ζώνες. Τα χαρακτηριστικά που πρέπει να ληφθούν υπόψιν είναι οι οικονομικές δραστηριότητες και η απασχόληση, οι ενδογενείς αναπτυξιακές δυνατότητες και τυχόν συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής σε σχέση με το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον. Σχετικά με τους χάρτες η ύπαρξη ενός χάρτη σε κλίμακα επιλογής του ερευνητή που θα παρουσιάζει τις κυριότερες αναπτυξιακές ζώνες που υπάρχουν στην περιοχή είναι απαραίτητη και αρκετή.

Σολιδάκης Ι., Ρυθμιστικό Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.17

Ανάλυση, Διάγνωση, Προοπτικές ΓΠΣ		Περιεχόμενα	Χάρτες ανάλυσης (κλίμακα)		
Κεφ-Α.1 Χωροταξική θεώρηση του Δήμου		Θέση και ρόλος του δήμου στην περιφέρεια, νομό	Χωροταξικό πλαίσιο νέου Δήμου (κλίμακα ελεύθερη)		
		Σχέση με άλλα αστικά κέντρα ή σύνολα Νομού, Περιφέρειας			
Κεφ-Α.2 Αναπτυξιακή φυσιογνωμία του ΟΤΑ		Συμμετοχή σε δίκτυα	Πίνακες ή χάρτες κατά την κρίση του μελετητή		
		Πληθυσμός, δημογραφική φυσιογνωμία, αστικοποίηση			
		Οικονομικές δραστηριότητες			
		Τάσεις και προβλήματα απασχόληση, ανεργία			
Κεφ-Α.3 Δεδομένα του Χώρου και του Περιβάλλοντος		Πολιτιστικά, κοινωνικά στοιχεία και δραστηριότητες	Φυσικό περιβάλλον (1:25.000)		
	A.3.1 Φυσικό Περιβάλλον ΟΤΑ	Καταγραφή φυσικού συστήματος (έδαφος, νερά, κλίμα)			
	A.3.2 Πολιτιστικό, Αρχιτεκτονικό, Ιστορικό Περιβάλλον	Κατάσταση περιβάλλοντος, επιπτώσεις από την οικιστική ανάπτυξη και τις οικονομικές δραστηριότητες			
	A.3.3 Χωροταξική οργάνωση του ΟΤΑ, Χρησεις γης	Παρουσίαση προστατευομένων στοιχείων πολιτισμού Καταγραφή λοιπών αξιόλογων στοιχείων			Πολιτιστικό Ιστορικό απόθεμα (1:25.000)
	A.3.4 Γεωλογική διερεύνηση	Υφιστάμενες χρήσεις γης στον εξωαστικό χώρο			Χωροταξική διάρθρωση, Χρησεις γης (1:25.000)
Κεφ-Α.4 Πολεοδομική οργάνωση		Υπάρχουσα οικιστική ανάπτυξη και η δυναμική της	Πολεοδομική οργάνωση και χρήσεις γης ανά οικισμό ή πολεοδομική ενότητα (1:5.000 ή 1:10.000)		
		Παραγωγικές δραστηριότητες			
		Υφιστάμενα και προγραμματιζόμενα βασικά δίκτυα υποδομής			
		Γεωλογική μελέτη			
		Λειτουργική δομή πόλης: οικ. ενότητες, κέντρα, γειτονίες			
		Καταγραφή και ανάλυση υπαρχουσών χρήσεων			
		Θεσμικό πλαίσιο			
	Ανάλυση κατάστασης οικιστικού αποθέματος	Αστική δομή, χρήσεις γης			
Κεφ-Α.5 Αξιολόγηση δεδομένων, προοπτικές		Ποιότητα και φυσιογνωμία αστικού χώρου	Θεσμικό πλαίσιο δόμησης		
		Κατάσταση πολιτιστικού, ιστορικού, αρχιτεκτ. αποθέματος	Ποιότητα αστικού περιβάλλοντος		
		Κατάσταση φυσικών στοιχείων	Αστικές Υποδομές		
Κεφ-Α.6 Προκαταρκτική Πρόταση ή εναλλακτικές		Δίκτυα αστικής υποδομής			
		Αξιολόγηση αναπτυξιακών δυνατοτήτων και προοπτικών			
		Αξιολόγηση χωροταξικών δεδομένων			
		Αξιολόγηση προβλημ. πολεοδομικής δομής, ποιότητας ζωής			
		Πρόκριση σεναρίου για τελική επεξεργασία			

Πηγή: http://www.domiki.gr/prodiagrafes/p_eps_sxooap.htm

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.18

	Πίνακες ανάλυσης
1	Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος - Εξέλιξη
2	Νοικοκυριά
3	Τάσεις Εξέλιξης απασχόλησης στον τόπο κατοικίας
4	Ποσοστά
5	Κατάσταση κοινωνικής υποδομής του οικισμού
6	Κατάσταση παραγωγικής υποδομής οικισμού
7	Υπάρχον υδάτινο ισοζύγιο
8	Υπάρχον ενεργειακό ισοζύγιο
9	Κατάσταση κατοικίας

Το επόμενο κεφάλαιο της ανάλυσης αναφέρεται στα δεδομένα του χώρου και του Περιβάλλοντος και είναι πολύ σημαντικό για το Ρυθμιστικό (όπου υπάρχει ιδιαίτερο Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος) αφού η ανάλυση του πρόκειται να οδηγήσει σε συμπεράσματα σχετικά με το περιβάλλον και την προστασία της φύσης από τις επιδράσεις της ανάπτυξης. Από τις θεματικές τις οποίες πραγματεύεται μόνο η σχετική με τη γεωλογική διερεύνηση δεν είναι απαραίτητη σε ένα ΡΣ. Μεγάλη προσοχή ωστόσο πρέπει να δοθεί στο τι πρέπει να περιλαμβάνει η ανάλυση των επιμέρους θεματικών. Έτσι π.χ. χρειάζεται να δοθεί βάρος στη δημιουργία ευαίσθητων ζωνών (από άποψη ρύπανσης, καταστροφής ιστορικού περιβάλλοντος κ.ά.) αλλά όχι στην αναφορά σε επίπεδο οικισμού μεμονωμένων κτιρίων ή χώρων που κινδυνεύουν. Επίσης, είναι απαραίτητος χάρτης με τη χωροταξική διάρθρωση της περιοχής έρευνας όπου θα παρουσιάζονται τα υφιστάμενα βασικά δίκτυα υποδομής της περιοχής (απαραίτητα μεταφορικό δίκτυο και κατά την κρίση του ερευνητή δίκτυο ενέργειας, τηλεπικοινωνίες, ύδρευση, αποχέτευση, απορρίμματα). Επίσης ανάλογα με την περίπτωση ο ερευνητής μπορεί να παρουσιάσει στον ίδιο χάρτη ζώνες με ευαίσθητο φυσικό ή πολιτιστικό και ιστορικό περιβάλλον της περιοχής.

Παράλληλα είναι απαραίτητη η ύπαρξη ιδιαίτερου κεφαλαίου και χάρτη με ιδιαίτερη αναφορά στην πολεοδομική οργάνωση της περιοχής έρευνας. Το κεφάλαιο αυτό πρέπει να αναφέρεται στην λειτουργική δομή του αστικού χώρου, στις υφιστάμενες χρήσεις και συγκρούσεις χρήσεων, στην ποιότητα των μεταφορικών και λοιπών δικτύων του αστικού περιβάλλοντος καθώς και στη φυσιογνωμία των διάφορων δήμων. Θέματα όπως οι πραγματοποιημένες πυκνότητες / ΣΔ και το θεσμικό πλαίσιο

δόμησης καθώς και οι συνθήκες κατοικίας θεωρώ ότι ανήκουν στην κλίμακα έρευνας του ΓΠΣ και όχι του Ρυθμιστικού.

Επιπλέον, είναι απαραίτητη η αξιολόγηση των παραπάνω δεδομένων ώστε να βγουν ορισμένα βασικά συμπεράσματα για τις προτάσεις, όπως τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της περιοχής έρευνας καθώς και οι πιθανοί άξονες ανάπτυξης για το μέλλον.

Οι προτάσεις που αφορούν τα ΓΠΣ μοιάζουν αρκετά ως προς τη δομή τους με αυτές των Ρυθμιστικών. Έτσι υπάρχει ειδικό κεφάλαιο για τη χωρική οργάνωση του ΟΤΑ και τη γενική πολεοδομική οργάνωση και ρύθμιση των οικισμών (σε αντιστοιχία με τις ειδικότερες κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της περιοχής έρευνας και τις ειδικότερες κατευθύνσεις για την πολεοδομική ανασυγκρότησή της πάνω στις οποίες διαρθρώνονται τα μέτρα του Ρυθμιστικού). Επιπλέον υπάρχει ιδιαίτερο κεφάλαιο για την οργάνωση των χρήσεων γης και την Προστασία Περιβάλλοντος ΟΤΑ που αντιστοιχεί στις ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και τη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Παρόλα αυτά τα περιεχόμενα των κεφαλαίων δεν πρέπει να είναι τα ίδια. Οι προτάσεις των ΓΠΣ είναι σαφώς πιο συγκεκριμένες και ειδικές από ότι οι στόχοι και τα μέτρα ενός Ρυθμιστικού κάτι που οφείλεται στη φύση των σχεδίων. Το πρώτο οργανώνει ένα δήμο, ενώ το δεύτερο δίνει τις κατευθύνσεις και προτείνει τα μέτρα που θα υλοποιηθούν από τα επιμέρους ΓΠΣ ώστε να αναπτυχθεί μια ευρύτερη περιοχή δήμων. Θεωρώ ότι οι χάρτες του Ρυθμιστικού πρέπει να είναι σε πολύ μεγαλύτερη κλίμακα και όπως έχει αποδείξει η μέχρι τώρα εμπειρία θα είναι γενικοί και όχι μεμονωμένοι ανά κατηγορία μέτρων. Έτσι πρέπει να υπάρχει ένας γενικός χάρτης Ρυθμιστικού σχεδίου της ευρύτερης περιοχής που θα αναφέρει τις διάφορες τροποποιήσεις και μέτρα που προτείνονται σε επίπεδο ζωνών, την οικιστική οργάνωση των αστικών κέντρων (δεν θα περιέχει καθόλου προγραμματικά μεγέθη) και εφόσον υπάρχει ανάγκη (λόγω μεγέθους) χάρτης της κεντρικής περιοχής.

Σολιδάκης Ι., Ρυθμιστικό Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.19

Προτάσεις ΓΠΣ	Περιεχόμενα	Χάρτες προτάσεων (κλίμακα)	
Κεφ-Π.1 Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης του ΟΤΑ	Μοντέλο χωρικής οργάνωσης του Δήμου	Δομικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης του Δήμου (Ελεύθερη)	Οργάνωση οικιστικής ανάπτυξης
	Σχέσεις με ευρύτερους άξονες ανάπτυξης		Κύρια δίκτυα εξυπηρέτησης
Κεφ-Π.2 Οργάνωση Χρήσεων Γης και Προστασία Περιβάλλοντος του ΟΤΑ	Ρόλοι οικισμών στο οικιστικό δίκτυο	Χρήσεων γης και Προστασία Περιβάλλοντος (1:25000) ανά ΟΤΑ	Κύριες ζώνες προστασίας
	Ανάδραση προς χωροταξικό, αναπτυξιακό σχεδιασμό		Υποδοχείς παραγ. δραστηριοτήτων
	Γενικές αρχές		Σχέσεις με τον έξω χώρο
	Οικιστική οργάνωση τυχόν απαιτούμενες επεκτάσεις, νέοι οικιστικοί υποδοχείς (κύριας και παραθεριστικής κατοικίας)		Περιοχές Ειδικής Προστασίας
	Ζώνες κατάλληλες για ανάπτυξη μέσω του μηχανισμού των ΠΕΡΠΟ		Περιοχές ελέγχου και περιορισμού δόμησης
	Ζώνες περιορισμού και ελέγχου της δόμησης		Προς πολεοδόμηση περιοχές για Α' κατοικία ή Β' κατοικία ή μεικτές περιοχές
	Περιοχές Ειδικής Προστασίας		Περιοχές για εφαρμογή των ΠΕΡΠΟ
	Ζώνες οργανωμένης ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων		Δίκτυα τεχνικής υποδομής
Βασικά δίκτυα υποδομής της περιοχής μελέτης	Πολεοδομική Οργάνωση ανά οικισμός ή πολεοδομούμενη περιοχή (1:5000 ή 1:1000)	Μικτές πυκνότητες και μικτός ΣΔ κατά πολεοδομική ενότητα	
Κανονιστικές ρυθμίσεις στις επιμέρους ζώνες		Λοιποί όροι και περιορισμοί δόμησης	
Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης		Προτεινόμενες περιοχές αναθεώρησης	
Αναβάθμιση θεσμοθετημένων οικιστικών υποδοχών, αναθεωρήσεις, αναπλάσεις		Προτεινόμενες περιοχές ανάπλασης	
Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης νέων προς πολεοδόμηση περιοχών		Ζώνες κινήτρων	
Γενικές Χρήσεις γης και όροι δόμησης		Ζώνες πολεοδομικών μηχανισμών	
Ζώνες κινήτρων και εν γένει πολεοδομικών μηχανισμών		Υποδομές ποιότητας ζωής	
Δίκτυα αστικής υποδομής		Υποδομές ασφάλειας, προστασίας	
Ασφάλεια, προστασία οικισμών, Σεισμοί			
Προγραμματικά μεγέθη, ανάγκες σε γη πολεοδομικών λειτουργιών			
Κεφ-Π.4 Πρόγραμμα ενεργοποίησης	Φορέας εφαρμογής		
	Απαιτούμενα έργα, μελέτες, θεσμικές παρεμβάσεις		

Πηγή: http://www.domiki.gr/prodiagrafes/p_eps_sxoop.htm

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.20

ID	Προγραμματικά μεγέθη – ανάγκες
2	Προβολές απασχόλησης στον τόπο εργασίας για το 2011
3	Προβολές πληθυσμού, ενεργού πληθυσμού και νοικοκυριών για το 2011
4	Ανάγκη σε γη για κοινωνική υποδομή του οικισμού για το 2011
5	Ανάγκη σε γη για παραγωγική υποδομή του οικισμού για το 2011
6	Κατάσταση τεχνικής υποδομής 2006
7	Ανάγκη σε γη για τεχνική υποδομή του οικισμού για το 2011
8	Ανάγκη κοινωνικής κατοικίας
9	Χωρητικότητα

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι οι προτάσεις στα Ρυθμιστικά βασίζονται κυρίως σε κείμενο και όχι σε χάρτες. Θέματα φύτευσης, τεχνικής υποδομής μικρής κλίμακας (αποχέτευση οικισμού, τηλεπικοινωνιακό και ενεργειακό σύστημα, ύδρευση, ασφάλεια και προστασία) και κοινωνικής υποδομής αντίστοιχης κλίμακας (χώροι διοίκησης, πολιτιστικές λειτουργίες, αθλητισμός, εκπαίδευση) δεν εξετάζονται σε βάθος αλλά απλά αναφέρονται κατευθύνσεις και γενικά μέτρα που εξειδικεύονται μέσω του σχεδιασμού σε κατώτερα επίπεδα.

Συμπερασματικά η μεγάλη διαφορά ενός Ρυθμιστικού από ένα ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ είναι κυρίως στο περιεχόμενο και το βάθος των προτάσεων και των μέτρων και όχι στις θεματικές που εξετάζονται κατά περίπτωση και οι οποίες μοιάζουν πολύ μεταξύ τους. Με άλλα λόγια το επίπεδο σχεδιασμού των ΓΠΣ είναι σε πιο μικρή κλίμακα και οι προτάσεις εξειδικεύονται σε σχεδιασμό χρήσεων επιπέδου γειτονιάς ή πολεοδομικής ενότητας σε αντίθεση με το Ρυθμιστικό σχέδιο που οφείλει κυρίως να εξετάζει τις επιμέρους πολεοδομικές περιοχές συνολικά και να προγραμματίζει την οργάνωση και ανάπτυξη τους σε σχέση με το υπόλοιπο οικιστικό δίκτυο. Φυσικά και στο ΓΠΣ εξετάζονται θέματα πολιτικής σε επίπεδο δήμου ωστόσο δίνεται έμφαση σε περιοχή αισθητά μικρότερης κλίμακας. Σε θέματα περιεχομένου εμφανίζονται κάποιες διαφορές οι οποίες πηγάζουν από τα διαφορετικά θέματα που εξετάζουν τα δύο σχέδια λόγω περιοχής μελέτης. Έτσι το Ρυθμιστικό δίνει βάρος στη εξέταση των γενικότερων θεμάτων (όπως αυτά της θέσης της περιοχής έρευνας στο ελληνικό αστικό δίκτυο, το πώς θα αναπτυχθεί η τοπική οικονομία και στους τρεις τομείς από τους οποίους αποτελείται, τη χωροταξική οργάνωση της περιοχής) θέματα που δεν τονίζονται από ένα ΓΠΣ. Από την άλλη πλευρά το ΓΠΣ εξετάζει ορισμένα θέματα κοινωνικής υποδομής που ξεφεύγουν, έστω και στο γενικό επίπεδο που τα αφορούν, από τα Ρυθμιστικά (π.χ. εκπαίδευση, αθλητισμός).

4.4.2 Συσχέτιση και σχολιασμός δομής Χωροταξικού Σχεδίου με το Ρυθμιστικό, το ΓΠΣ και ο ρόλος των ΠΕΠ./ ΣΠΑ

Ένα Χωροταξικό σχέδιο σε αντίθεση με το Γενικό Πολεοδομικό και το Ρυθμιστικό εξετάζει συνήθως είτε ένα ολόκληρο νομό είτε μια Περιφέρεια (ως επί το πλείστον) από πιο γενικό επίπεδο σε σχέση με τα δύο άλλα είδη σχεδιασμού: αναπτυξιακές προοπτικές (δημογραφικά, οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά), αγροτικές δραστηριότητες (γεωργία, κτηνοτροφία, δάση, αλιεία), μη αγροτικές δραστηριότητες (μεταποίηση, εξόρυξη, τουρισμός), οικιστική και διοικητική δομή, τεχνικές υποδομές (μεταφορική και λοιπή υποδομή). Ένα ΧΣ εξετάζει συνολικά τη θέση της Περιφέρειας σε σχέση με τις άλλες περιφέρειες και παρέχει στόχους και προτάσεις για την ανάπτυξή της, χωρίς ωστόσο να επεμβαίνει και να προτείνει μέτρα σε επίπεδο οικισμών. Επιπλέον όταν αναφέρεται σε ευρύτερες περιοχές (κλίμακας Ρυθμιστικού και άνω) ότι προτείνει έχει σχέση με τις χωροταξικές – αναπτυξιακές προοπτικές της περιοχής και δεν αφορά θέματα σχεδιασμού μικρής κλίμακας. Ο πίνακας 4.21 αναφέρει τα περιεχόμενα που πρέπει να περιέχει η ανάλυση ενός Χωροταξικού και οι στόχοι και μεθοδολογία κατά βασικό τομέα προτάσεων. Με γκριζό χρώμα είναι εκείνες οι θεματικές που κατά τη γνώμη μου πρέπει να εξεταστούν σοβαρά για το αν θα πρέπει να περιέχονται σε ένα Ρυθμιστικό σχέδιο.

Ορισμένες από τις θεματικές που εξετάζονται είναι παρόμοιες με αυτές που εξετάζονται στην ανάλυση ενός ΓΠΣ και ανάλογες με αυτές που πρέπει να εξεταστούν σε ένα Ρυθμιστικό σχέδιο. Η αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιφέρειας, η χωροταξική ένταξη της στον Ευρωπαϊκό και Ελληνικό χώρο, η χωροταξική οργάνωσή της και η αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης και των προοπτικών είναι στοιχεία που υπάρχουν και στην ανάλυση ενός ΓΠΣ – στην αντίστοιχη κλίμακα του δήμου – και τα οποία πρέπει να περιέχονται και σε ένα Ρυθμιστικό. Από την άλλη πλευρά στα ΧΣ δίνεται περισσότερο βάρος στην αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιφέρειας, όπου αναλύεται ο κάθε κλάδος της οικονομίας ενώ σε ένα ΓΠΣ δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην πολεοδομική οργάνωση κάτι που απουσιάζει τελείως από τα ΧΣ.

Αντίθετα σε ένα ΓΠΣ δεν εμφανίζονται στοιχεία προγραμματικού πλαισίου. Εξάλλου, στο κεφάλαιο της χωροταξικής οργάνωσης στα ΧΣ δεν αναφέρονται καθόλου στοιχεία σχετικά με τη γεωλογία της περιφέρειας και δεν δίνεται αντίστοιχο βάρος στην ανάλυση του ιστορικού, πολιτιστικού και αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος της. Τέλος στα ΧΣ υπάρχουν ιδιαίτερα κεφάλαια σχετικά με το οικιστικό δίκτυο, τη διοικητική

οργάνωση, τη μεταφορική υποδομή και τη λοιπή τεχνική υποδομή, στοιχεία πιο υποβαθμισμένα σε ένα ΓΠΣ.

Περαιτέρω ανάλυση των περιεχομένων ενός ΧΣ και συσχέτισή τους με το τι εξετάζει ένα Ρυθμιστικό οδηγεί στα ακόλουθα συμπεράσματα: Καταρχήν είναι ορθό να υπάρχουν κεφάλαια σχετικά με την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιοχής έρευνας, τη χωροταξική ένταξή της, τη χωροταξική οργάνωσή της και την αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης και των προοπτικών.

Ωστόσο, όσον αφορά την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της θα πρέπει οι ερευνητές να χρησιμοποιούν και ότι συμπεράσματα πηγάζουν από τα Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ) και τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ). Αυτό συμβαίνει γιατί σε αυτά τα σχέδια έχει εξεταστεί η θέση της Περιφέρειας και έχουν βγει συμπεράσματα σχετικά με την ανάπτυξή της τα οποία θα πρέπει να υιοθετηθούν στα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού (όπως τα ΡΣ) ώστε να προταθούν οριζόντιες πολιτικές χωρικής οργάνωσης που θα επιχειρούν την υλοποίησή τους. Στην ανάλυση αυτού του τμήματος της ΠΕ αρκεί η αναφορά στον ενεργό πληθυσμό, την απασχόληση και την ανεργία και κατόπιν ανά τομέα τα ακόλουθα: στον πρωτογενή τομέα η εξειδίκευση της περιοχής έρευνας ανά δήμο κατά καλλιέργειες και προϊόντα καθώς και η χωρική οργάνωση του τομέα, στον δευτερογενή η υφιστάμενη διάρθρωσή του, οι ειδικές αναπτυξιακές ρυθμίσεις και η χωρική οργάνωσή του και στον τριτογενή η υφιστάμενη διάρθρωση και η χωρική οργάνωσή του.

Σε σχέση με τη χωροταξική οργάνωση της περιφέρειας είναι απαραίτητη η αναφορά στα φυσικό – γεωγραφικά χαρακτηριστικά, το οικιστικό δίκτυο, το περιβάλλον και τη μεταφορική υποδομή της ΠΕ. Οι χρήσεις γης είτε θα ενσωματωθούν στις υπόλοιπες κατηγορίες είτε θα αποτελούν ξεχωριστό κεφάλαιο. Παράλληλα, από το κεφάλαιο του Προγραμματικού πλαισίου μόνο τα προγραμματισμένα έργα μπορούν να υπάρχουν ως υποκεφάλαιο αφού τα υπόλοιπα δεν ενδιαφέρουν στην κλίμακα του Ρυθμιστικού. Αυτό συμβαίνει επειδή ορισμένα από τα έργα που συμβαίνουν στην περιφέρεια, στο νομό της περιοχής έρευνας ή και στη χώρα (π.χ. Εγνατία οδός) μπορούν να επηρεάσουν σαφώς τις αναπτυξιακές προοπτικές μιας περιοχής κλίμακας Ρυθμιστικού. Το κεφάλαιο της αξιολόγησης της υπάρχουσας κατάστασης και των προοπτικών (SWOT Analysis) κρίνεται απαραίτητο και στο Ρυθμιστικό σχέδιο πριν από τις προτάσεις.

Σολιδάκης Ι.. Ρυθμιστικό Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.21

Α Στάδιο: Ανάλυση, Διάγνωση, Προοπτικές Χωροταξικού Σχεδίου		ΧΑΡΤΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ	
Κεφ-Α.1. Αναπτυξιακή φρεσιογνωμία της περιφέρειας	A.1.2. Οικονομική φρεσιογνωμία	Ακαθάριστο Περιφερειακό Προϊόν Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Προϊόν Δημόσιες και Ιδιωτικές Επενδύσεις Εκπαιδευτικό Πεδίο Υψηλότερη διαθεσίμη ανεργιακή δύναμη Εξοικονόμηση της Π.ρ. και νέων κατά κεφαλή τους και προώθηση Αγροτική ανάπτυξη και ΚΑΠ, Εξελίξεις – Προοπτικές Χαρτική οργάνωση του τομέα Υψηλότερη διαθεσίμη ανεργιακή δύναμη Μεταποιητικές μονάδες άνω των 20 απασχολούμενων ΜΜΕ στη Θεσσαλία Κατασκευαστικός τομέας Εθνικές αναπτυξιακές ρυθμίσεις Χαρτική οργάνωση του τομέα Υψηλότερη διαθεσίμη ανεργιακή δύναμη Τριτογενείς δραστηριότητες δυναμικού χαρακτήρα Ένταξη σε ζώνες Αναπτυξιακών κινήτρων Χαρτική οργάνωση του τριτογενούς τομέα	Μεταβολή πληθ. 10γρ. ανά νέο ΟΤΑ και οικισμό Ανδοπεριφερειακές Αναστροφές Αναστροφές Απασχόληση ανά τομέα και νέο δήμο – Ανεργία ανά νέο δήμο
	A.1.6. Κόρια πολιτιστικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιφέρειας		
	A.1.7. Βιοτικό επίπεδο		
	A.2.1. Φυσικό περιβάλλον		ΟΤΑ – Βιοκλιματική κατανομή
	A.2.2. Στοιχεία Εδαφικού σχεδίου		Εδαφική κατανομή και χωροταξική οργάνωση
	A.3.1. Φυσικά – ποσοφιστικά χαρακτηριστικά		Σεισμο – τεκτονικός
Κεφ-Α.3. Διοικητική οργάνωση της περιφέρειας	A.3.2. Διοικητική οργάνωση		
	A.3.3. Οικιστικό δίκτυο		
	A.3.4. Χρήσεις γης και πολιτική γης		
	A.3.5. Περαιτέρω		
	A.3.6. Μεταφορική υποδομή		
	A.3.7. Λοιπή τεχνική υποδομή		
	A.4.1. Ρόλος και προοπτικές βάσει εγκεκριμένων προγραμμάτων και σχεδίων		
Κεφ-Α.4 Προγραμματικό πλαίσιο	A.4.2. Ρόλος και προοπτικές με βάση Σχέδιο Ανάπτυξης 2000 – 2005		
	A.4.3. Προγραμματιστικό πλαίσιο		
	A.4.4. Κατευθύνσεις χωροταξικής πολιτικής		
	A.4.5. Παρουσίαση και αξιολόγηση σημαντικών σχετικών μελετών, ερευνών και αποφάσεων		
	A.5.1. Επιδράσεις και προοπτικές εξαγενούς – υπερτοπικής προέλευσης		Κατανομή ΑΕΠ κατά κεφαλήν ανά νέο ΟΤΑ Τοπολογία νέων ΟΤΑ (οικονομική βάση)
Κεφ-Α.5 Αξιολόγηση υπάρχουσας κατάστασης και προοπτικών	A.5.2. Αξιολόγηση οικιστικών προβλεπόμενων και προοπτικών		Χαρτική κατανομή Δευτερογενή τομέα Χαρτική κατανομή Τριτογενή τομέα
	A.5.3. Αξιολόγηση χωρικών προβλεπόμενων και προοπτικών ανά τομέα ή ποδή		Ποσοφιστικά σχέδια Ποσοφιστικά σχέδια
	A.5.4. Σχετική προσέγγιση της χωροταξικής οργάνωσης		Εξελίξεις – Προοπτικές
	A.5.5. Αξιολόγηση προγραμματικού πλαισίου και πολιτικών που επηρεάζουν περιφέρεια		Εξελίξεις – Προοπτικές

Πηγή: Δασκαλάκης Κ. και Τσακίρης Σ., 1998

Από τους χάρτες που έχουν χρησιμοποιηθεί στην ανάλυση του Χωροταξικού και οι οποίοι δεν υπάρχουν στα ΓΠΣ κρίνεται θετικά ο χάρτης που δείχνει τις ενδοπεριφερειακές ανισότητες ανάπτυξης, ενώ στο συνθετικό κεφάλαιο της αξιολόγησης της υπάρχουσας κατάστασης μπορούν να υπάρχουν αντίστοιχοι χάρτες με τις σχέσεις της περιοχής έρευνας με την περιφέρεια στην οποία ανήκει, σχετικά με τις σχέσεις μεταξύ των δήμων της περιοχής έρευνας όπως προκύπτουν από την ανάλυση καθώς και σχετικά με τους πιθανούς άξονες ανάπτυξης, τους κύριους πόλους και τις προβληματικές περιοχές. Οι παραπάνω χάρτες είναι προαιρετικοί και είναι στην κρίση του μελετητή – ερευνητή το ποιους θα διαλέξει για να παρουσιάσει την ΠΕ

Η δομή των στόχων σε επίπεδο χωροταξικού είναι αρκετά διαφορετική από την αντίστοιχη των Ρυθμιστικών Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Οι στόχοι είναι διαρθρωμένοι στις ενότητες πρότυπο ανάπτυξης (όπου επιλέγεται τα κατάλληλο σενάριο για ανάπτυξη), αναπτυξιακό πλαίσιο, χωροταξική οργάνωση (με 7 βασικούς άξονες) και εξειδίκευση σε επίπεδο νομού. Η παραπάνω μεθοδολογία μόνο ως προς το χωροταξικό της πλαίσιο καλύπτει τα Ρυθμιστικά σχέδια αφού ο κύριος στόχος της δεν είναι η πολεοδομική αλλά η χωροταξική οργάνωση της περιφέρειας και επομένως μπορεί να του δανείσει αρκετά στοιχεία σχετικά με τη διάρθρωσή του. Τα ΧΣ λόγω της κλίμακας επεξεργασίας της περιφέρειας έρευνας δεν προχωράνε σε πολεοδομικές προτάσεις (πιο μικρής κλίμακας), κάτι που αποτελεί ένα από τους 3 – 4 πιο κύριους άξονες ενός Ρυθμιστικού σχεδίου.

Πιο συγκεκριμένα και αναλυτικά, στο αναπτυξιακό πλαίσιο η εξέλιξη του πληθυσμού, της ανεργίας και της απασχόλησης αποτελεί απαραίτητο στοιχείο στους γενικότερους στόχους ενός ΡΣ αν και κάτι τέτοιο θα πηγάζει όπως ήδη αναφέρθηκε από το τι αναφέρεται στα ΣΠΑ και ΠΕΠ. Εξάλλου, αρκετές επιμέρους θεματικές στη χωροταξική οργάνωση της Περιφέρειας (οικιστικό δίκτυο, χωρική οργάνωση του παραγωγικού συστήματος, μεταφορική υποδομή, λοιπή τεχνική υποδομή, γενικευμένες ζώνες) καθώς και ο προσδιορισμός προτεινόμενων ζωνών ανά κατηγορία χρήσης γης είναι αντικείμενα και των Ρυθμιστικών σχεδίων. Κατά ανάλογο τρόπο η τεχνική υποδομή αποτελεί λογικά επιμέρους ενότητα της νέας πολεοδομικής δομής των περιοχών έρευνας των Ρυθμιστικών σχεδίων. Τέλος, ο καθορισμός ζωνών για τις περιοχές ειδικών χωρικών παρεμβάσεων είναι αντικείμενο του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.22: ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ, ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑ ΒΑΣΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Πρότυπο ανάπτυξης	Σενάριο χωρικής ανάπτυξης	Εναλλακτικά και αποδεκτό σενάριο, ζώνες εσωτερικής οργάνωσης	
Αναπτυξιακό πλαίσιο	Πληθυσμός	Προσδιορισμός μεγέθους ενεργού πληθυσμού, % απασχόλησης	
	ΑΕΠ κατά κεφαλή	Εξέλιξη περιφερειακού και νομαρχιακού ΑΕΠ	
	Ποσοστό ανεργίας και απασχόληση	Εξέλιξη ανεργίας	
	Τομεακή σύνθεση της οικονομικής βάσης	Εξέλιξη της τομεακής διάρθρωσης της οικονομίας	
	Ανταγωνιστικότητα		
Χωροταξική οργάνωση	Χωρική δομή της περιφέρειας	Διάρθρωση αξόνων και ζωνών ανάπτυξης	
	Οικιστικό δίκτυο (Ιεράρχηση – Πολιτική)	Ταξινόμηση οικισμών σε κατηγορίες ή επίπεδα ανάλογα με την ακτινοβολία τους και δημιουργία «ανοικτών πόλεων»	
	Διοικητική διάρθρωση	Περιφερειακό και Νομαρχιακό επίπεδο	
	Χρήσεις γης και χωρική οργάνωση του παραγωγικού συστήματος	Περιοχές οικιστικής χρήσης	Προτάσεις για τη δημιουργία ΓΠΣ και ΡΣ
		Τουρισμός – Β΄ κατοικία	Δημιουργία ζωνών τουριστικών δραστηριοτήτων
		Βιομηχανία – Βιοτεχνία	Προσδιορισμός ΒΠΠΕ, ΒΠΠΑ, ειδικών θέσεων οχλούσων βιομηχανιών
		Εξόρυξη	Δημιουργία λατομικών περιοχών
		Αγροτικές χρήσεις γης	Προσδιορισμός ζωνών ανάπτυξης επιμέρους τομέων
	Προστασία περιβάλλοντος – διαχείριση του φυσικού αποθέματος	Πρόταση περαιτέρω ζωνών προστασίας, έλεγχος της ρύπανσης των υδάτων και προτάσεις για ορθές ΜΠΕ	
	Μεταφορική υποδομή	Οδικό δίκτυο	Προγραμματισμός σε υπερτοπικό και τοπικό επίπεδο μέχρι τον καθορισμό περιοχών που πρέπει να γίνουν ειδικές μελέτες
		Σιδηροδρομικό δίκτυο	Βελτίωση γραμμών και δημιουργία συνδυασμένων μεταφορών
		Λιμάνια, θαλάσσιες μεταφορές	Βελτίωση συνδέσεων μεταξύ των νησιών και θαλάσσιων υποδομών
		Αεροδρόμια, αεροπορικές Μεταφορές	Οργάνωση αεροδρομίων και ελικοδρομίων
	Λοιπή τεχνική υποδομή	Ενεργειακή, τηλεπικοινωνιακή υποδομή	Προσδιορισμός επεκτάσεων δικτύων και εγκαταστάσεων
		Τεχνητές λίμνες, σήραγγες εκτροπής	Προσδιορισμός έργων και προτάσεις για βελτίωση υδάτινου δυναμικού
Αποχετευτικό δίκτυο – ΧΥΤΑ – ΕΕΛ		Χωρικός προσδιορισμός έργων υποδομής	
Περιοχές ειδικών χωρ. Παρεμβάσεων	Παράκτιος / Νησιώτικος χώρος	Καθορισμός ζωνών για προστασία	
	Ορεινός χώρος	Καθορισμός ζωνών για προστασία	
Γενικευμένες Ζώνες (χρήσεις – σχεδιασμός – πολιτική)		Ζώνες αστικών λειτουργιών, εντατικής γεωργίας, περιμετρικού χώρου	
Εξειδίκευση σε επίπεδο νομού	Ρόλος του νομού σε περιφερειακό και διαπεριφερειακό επίπεδο		
	Βασικές αναπτυξιακές επιλογές και κατευθύνσεις		
	Χωροταξική οργάνωση		

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.23

Χάρτες	Κλίμακα 1: 250.000	Πίνακες	Διαγράμματα
1. Δομή παραγωγικού συστήματος (τομέας αγροτικές δραστηριοτήτων)		Βασικά χαρακτηριστικά αποδεκτού σεναρίου χωρικής ανάπτυξης	Πληθυσμιακές προοπτικές ανά νομό και συνολικά για την περιφέρεια
2. Δομή παραγωγικού συστήματος (τομέας μεταποιητικών δραστηριοτήτων)		Βασικές υποθέσεις αναπτυξιακής εξέλιξης της περιφέρειας	Προοπτικές εξέλιξης περιφερειακού ΑΕΠ σε PPS
3. Τεχνική υποδομή (δίκτυο συγκοινωνιών και μεταφορών)		Διάρθρωση των τεσσάρων πρώτων επιπέδων του οικιστικού δικτύου	Προοπτικές εξέλιξης νομαρχιακών ΑΕΠ κ.κ.
4. Οικιστική δομή		Προβλέψεις ΓΠΣ για τους οικισμούς 3 ^{ου} επιπέδου και άνω	Εξελίξεις στην τομεακή διάρθρωση του ΑΕΠ
5. Ζώνες προστασίας Περιβάλλοντος και ειδικού σχεδιασμού			
6. Δομή παραγωγικού συστήματος (αγροτικές μεταποιητικές δραστηριότητες)			

Όσον αφορά τους χάρτες των προτάσεων των ΧΣ, πρέπει να υπάρχουν ως στοιχεία παρουσίασης και σε ένα ΡΣ ωστόσο όχι σε τέτοια μεγάλη κλίμακα. Το πλήθος των χαρτών που είναι απαραίτητοι (π.χ. οι προτάσεις θα μπορούσαν να παρουσιασθούν συνοπτικά σε ένα χάρτη που θα είχε την προτεινόμενη Ρυθμιστική οργάνωση της ΠΕ) εξαρτάται από το μελετητή – ερευνητή.

Συμπερασματικά, θεωρώ ότι ένα χωροταξικό σχέδιο αφενός συμπίπτει αρκετά στη μεθοδολογία της ανάλυσης του με ένα Ρυθμιστικό σχέδιο (αν και απουσιάζει κεφάλαιο σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής έρευνας) και αφετέρου δανείζει αρκετές από τις θεματικές στις προτάσεις του στα ΡΣ. Βασική διαφορά υπάρχει στο περιεχόμενο των αξόνων ανάλυσης και πολιτικής καθώς τα ΧΣ ειδικεύονται περισσότερο στην εξέταση του οικονομικού και παραγωγικού περιβάλλοντος της περιφέρειας την οποία πρέπει να βρίσκουν έτοιμη τα ΡΣ, ενώ στα τελευταία υπάρχουν διάφοροι ακόμα στόχοι αρκετά σημαντικοί που δεν εξετάζονται από τα ΧΣ (π.χ. η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής έρευνας και η ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης). Τέλος, αποτελεί κοινό άξονα πολιτικής ο καθορισμός ζωνών για την ανάπτυξη συγκεκριμένων δραστηριοτήτων (π.χ. τουρισμού, γεωργίας).

4.4.3 Συμπεράσματα για το ρόλο του Ρυθμιστικού στο σχεδιασμό πόλεων μεσαίου μεγέθους

Για τις πόλεις μεσαίου μεγέθους όπως ο Βόλος, όπου υπάρχει ήδη Γενικό Πολεοδομικό Βόλου και Ν. Ιωνίας καθώς και Χωροταξικό σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας, έχει θεωρηθεί από αρκετούς (Οικονόμου) ότι ο Ρυθμιστικός σχεδιασμός θα επιβαρύνει περαιτέρω τη διαδικασία σχεδιασμού (όχι άδικα) και ότι δεν θα προσφέρει ουσιαστικά οφέλη εφόσον οι περιοχές έρευνας είναι πολύ μικρότερης κλίμακας συγκριτικά με εκείνες των μητροπόλεων στις οποίες κατά κύριο λόγο αναφέρονται τα Ρυθμιστικά και εξετάζονται ήδη σε ειδικό (ΓΠΣ) και γενικό επίπεδο (ΧΣ).

Κατά τη γνώμη μου το Ρυθμιστικό από τη μια πλευρά επιβαρύνει σαφώς τη συνολική διαδικασία του σχεδιασμού αφού είναι ένα επιπλέον σχέδιο που πρέπει να ληφθεί υπόψιν από τους φορείς του σχεδιασμού, ωστόσο από την άλλη είναι απαραίτητο γιατί ο τρόπος με τον οποίο πραγματεύεται τα προβλήματα ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης των περιοχών που ερευνά είναι αρκετά διαφορετικός από ότι γίνεται σε ένα ΓΠΣ ή ένα ΧΣ και τελείως διαφορετικός σε σχέση με τα ΣΠΑ και ΠΕΠ. Το ότι τι ΡΣ παίρνει υπόψιν στοιχεία αναπτυξιακά και αναφέρεται σε χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση ταυτόχρονα της ΠΕ το κάνει ταυτόχρονα το πιο ολοκληρωμένο και σφαιρικό επίπεδο σχεδιασμού.

Η αναγκαιότητα των Ρυθμιστικών σε μια μεσαίου μεγέθους ελληνική πόλη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το αν υπάρχουν σημαντικές κοινωνικο – οικονομικο σχέσεις μεταξύ του πιο σημαντικού πληθυσμιακά δήμου και των υπολοίπων, οπότε και έχει νόημα η προσπάθεια που γίνεται μέσω των Ρυθμιστικών να οργανωθεί χωρικά η ανάπτυξη των παραπάνω περιοχών. Ωστόσο το μικρό πληθυσμιακό βάρος των υπολοίπων δήμων πέρα του κεντρικού καθιστά τα ΡΣ αμφίβολα ως προς την αναγκαιότητά τους να αποτελέσουν ένα αυτόνομο μέσο σχεδιασμού απέναντι στα ΓΠΣ. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να αποτελέσει περαιτέρω αντικείμενο έρευνας και προβληματισμού η τυχόν συγχώνευση των επιμέρους ΓΠΣ και των ΡΣ των μεσαίου μεγέθους ελληνικών πόλεων (οπότε η ανάλυση και οι προτάσεις των ΡΣ θα είναι πιο εξειδικευμένες και θα έχουν αντίστοιχο βάθος με αυτό των ΓΠΣ) σε ένα ενιαίο σχέδιο με την ονομασία του ΡΣ το οποίο θα κάνει πολύ πιο ευέλικτη τη διαδικασία του σχεδιασμού και θα δώσει ιδιαίτερο βάρος στην άμεση συσχέτιση της χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης σε μεγαλύτερη κλίμακα και της χωρικής οργάνωσης σε μικρότερες με τρόπο τέτοιο που θα εξυπηρετούνται οι στόχοι της παραπάνω ανάπτυξης.

Αν θεωρηθεί ότι η κατάσταση παραμένει όπως είναι σήμερα τότε πρέπει να υπάρχει ιεραρχία στον χρόνο δημιουργίας των επιμέρους διαφορετικών σχεδίων. Αυτό γιατί το Ρυθμιστικό παρέχει κατευθύνσεις και προτροπές για τα ΓΠΣ των δήμων που εξετάζει και τα δημόσια έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν από τις τοπικές αρχές. Αντίστοιχα τα ΧΣ κατά πρώτο λόγο και τα ΠΕΠ / ΣΠΑ κατά δεύτερο παρέχουν οδηγίες και κατευθύνσεις για τα ΡΣ, οπότε λογικά θα έπρεπε να προηγούνται στη διαδικασία του σχεδιασμού.

Στο δεύτερο μέρος της διπλωματικής όπου θα εξεταστεί το Ρυθμιστικό του Βόλου η διαδικασία που θα ακολουθηθεί πρόκειται να είναι παρόμοια με αυτή που ισχύει μέχρι τώρα έτσι ώστε το βάθος της ανάλυσης και των προτάσεων δεν θα περιέχει στοιχεία της κλίμακας του ΓΠΣ

4.4.4 Η δομή των Ρυθμιστικών Σχεδίων

Προκειμένου να αποφασιστεί η δομή του Ρυθμιστικού σχεδίου λήφθηκαν υπόψιν τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση της δομής των Ρυθμιστικών Αθήνας και Θεσσαλονίκης καθώς και το σχολιασμό της δομής των Χωροταξικών σχεδίων και των Γενικών Πολεοδομικών.

4.4.4.1 Ανάλυση της Περιοχής Έρευνας

Με βάση την ανάλυση των ΓΠΣ, των ΧΣ και των υπαρχόντων Ρυθμιστικών αποφασίστηκε η ανάλυση της περιοχής να διαρθρώνεται σε λίγες βασικές ενότητες οι οποίες αναλύονται με λεπτομέρεια στη συνέχεια. Ουσιαστικά πρόκειται για τομεακές αναλύσεις (κάτι που πραγματοποιήθηκε κατά την ανάλυση του Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης) που έχουν τοποθετηθεί στους γενικότερους άξονες της χωροταξικής θεώρησης της ΠΕ, της εύρεσης της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της, της χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσής της:

Χωροταξική θεώρηση της ΠΕ: Εδώ αναλύεται η θέση και ο ρόλος της μητροπολιτικής περιοχής έρευνας στο νομό, την περιφέρεια στην οποία ανήκει, στη χώρα και στην Ευρώπη. Είναι γεγονός ότι συγκριτικά με τα Ρυθμιστικά Αθήνας και Θεσσαλονίκης ο ρόλος της ΠΕ σε μια μεσαίου μεγέθους ελληνική πόλη είναι πιο αδύναμος σε διεθνές επίπεδο, ωστόσο κρίθηκε ορθό να υπάρχει ιδιαίτερο τέτοιο κεφάλαιο στην ανάλυση αφού λόγω της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας των οικονομιών όσες περιφέρειες δεν αποκτήσουν κάποιο σημαντικό ρόλο σε διεθνές επίπεδο θα παρακμάσουν και θα αποδυναμωθούν σε μεγάλο βαθμό.

Σχετικά με τους χάρτες που θα παραταθούν θεωρείται ότι αρκούν δύο χάρτες Α3 που θα δείχνουν τη θέση της ΠΕ στον Ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο.

Αναπτυξιακή φυσιογνωμία της ΠΕ: Το κεφάλαιο αυτό είναι το ένα από τα τρία πιο σημαντικά κατά τη γνώμη στην ανάλυση της περιοχής που ερευνάται (τα άλλα δύο είναι η χωροταξική οργάνωση και η πολεοδομική οργάνωση της ΠΕ). Αυτό γιατί το να γνωρίσει ο ερευνητής την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιοχής που ερευνά είναι βασικό για να κατανοήσει το χαρακτήρα και τις κυριότερες πτυχές της. Καταρχήν εξετάζεται η εξέλιξη των δημογραφικών χαρακτηριστικών σε επίπεδο δήμου, ο πληθυσμός, η απασχόληση και η ανεργία. Οι αναλύσεις που γίνονται κρίνεται ότι δεν χρειάζεται να είναι τόσο μεγάλες όσο σε χωροταξικό επίπεδο όπου υπάρχει διαχωρισμός ανά φύλλο και ακόμα σύγκριση με τα αντίστοιχα ποσοστά σε επίπεδο περιφερειών και χώρας.

Κατόπιν αναλύονται χωρικά οι επιμέρους τομείς της οικονομίας (πρωτογενής, δευτερογενής και τριτογενής τομέας). Η ανάλυση πραγματοποιείται σε επίπεδο δήμου και διαχωρίζει τις επιμέρους δραστηριότητες ανά τομέα οικονομίας (π.χ. στον πρωτογενή αναφέρονται ξεχωριστά στη γεωργία οι αροτραίες καλλιέργειες από τα κηπευτικά και τις δενδρώδεις καλλιέργειες). Πρόκειται για μια χωρική ανάλυση των τριών τομέων της οικονομίας όπου ο ερευνητής οφείλει να προσέξει πώς διαρθρώνονται χωρικά οι επιμέρους τομείς της οικονομίας ώστε είναι σε θέση προτείνει μέτρα για την ανάπτυξη και οργάνωσή τους. Ο ερευνητής μπορεί να πραγματοποιήσει χάρτες της επιλογής του καθώς υπάρχουν πάρα πολλές δυνατότητες τέτοιου είδους (π.χ. χάρτης με τη διάρθρωση της απασχόλησης ή του προϊόντος ανά τομέα ανά δήμο).

Πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι ο ερευνητής οφείλει να λάβει σοβαρά υπόψιν του τα λεγόμενα στο αντίστοιχο ΠΕΠ της περιφέρειας της ΠΕ και να μην προσπαθήσει να δημιουργήσει δικούς του γενικότερους άξονες πολιτικής αλλά να κατανοήσει τους άξονες που υπάρχουν σε περιφερειακό επίπεδο και οι οποίοι επηρεάζουν και την ΠΕ. Εξάλλου βάρος στην παραπάνω ανάλυση πρέπει να δοθεί στο πώς αλληλοεπηρεάζονται χωρικά οι τομείς της οικονομίας στην ΠΕ.

Χωροταξική οργάνωση της ΠΕ: Αυτό το κεφάλαιο αποτελεί το συνδυαστικό κρίκο μεταξύ των κεφαλαίων της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της ΠΕ και της πολεοδομικής οργάνωσής της. Είναι απαραίτητη η δημιουργία χάρτη κλίμακας 1:25.000 όπου θα παρουσιάζονται οι χρήσεις γης σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής.

Σε αυτόν πρέπει να διακρίνονται κατά πρώτο λόγο τα φυσικό – γεωγραφικά χαρακτηριστικά της ΠΕ. Σε αντίθεση με το κεφάλαιο της χωροταξικής θεώρησης της

ΠΕ όπου το βάρος πέφτει στο συσχετισμό της θέσης της με τον υπόλοιπο χώρο εδώ η ανάλυση επικεντρώνεται στο φυσικό – γεωγραφικό περιβάλλον της ΠΕ. Κατά δεύτερο λόγο παρουσιάζεται το οικιστικό δίκτυο, δηλαδή η διάρθρωση των οικισμών και ο ρόλος του καθενός στην περιοχή. Εδώ συσχετίζεται ο ρόλος των οικισμών με τα γειτονικά μεγάλα αστικά κέντρα ή η ύπαρξη «ανοικτών πόλεων» ώστε να διερευνηθούν πιθανοί άξονες ανάπτυξης.

Παραπέρα δίνεται έμφαση στην ανάλυση των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε σχέση με τις υπόλοιπες χρήσεις γης. Παρουσιάζονται οι υπάρχουσες ζώνες μεταποίησης ή τουρισμού και αναλύεται η θέση τους ως προς το υπάρχον σύστημα οικισμών. Κατά ανάλογο τρόπο παρουσιάζονται οι ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές, οι υπάρχοντες ΖΟΕ και οι θέσεις μονάδων επεξεργασίας αστικών λυμάτων και αποβλήτων. Τελευταία παράμετρο που αναλύεται σε αυτό το κεφάλαιο είναι οι βασικές μεταφορικές υποδομές που χαρακτηρίζουν την μητροπολιτική περιοχή.

Πολεοδομική οργάνωση της ΠΕ: Αυτό είναι το τρίτο από τα πιο κύρια κεφάλαια που εξετάζονται στην μητροπολιτική περιοχή. Αφορά το οικιστικό περιβάλλον των οικισμών που απαρτίζουν τη μητροπολιτική περιοχή και όπως είναι λογικό πρέπει να δοθεί βάρος στην εξέταση του μεγαλύτερου οικισμού. Όπως έχει ήδη αναφερθεί ο ερευνητής σε αυτό το κεφάλαιο δεν είναι απαραίτητο να μπει στη διαδικασία συλλογής όλων των στοιχείων σχετικά με το απόθεμα κατοικίας και τεχνικών και κοινωνικών υποδομών, αφού θεωρείται ότι κάτι τέτοιο μπορεί να εξετασθεί από τα επιμέρους ΓΠΣ.

Πρώτο υποκεφάλαιο είναι η ανάλυση της λειτουργικής δομής των οικισμών, δηλαδή να αναφερθούν τυχόν πολεοδομικές ενότητες που έχουν κοινά χαρακτηριστικά και επίπεδο υποδομών. Απαραίτητη εξάλλου είναι η γενική εξέταση της ποιότητας και της φυσιογνωμίας του αστικού χώρου σε επίπεδο οικισμού ή γειτονιάς και η αναφορά στα δίκτυα αστικής υποδομής τα οποία επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ποιότητα ζωής των κατοίκων μιας πόλης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.24

Ανάλυση της Περιοχής Έρευνας (ΠΕ)		Χάρτες (κλίμακα)	
Χωροταξική θεώρηση της ΠΕ	Θέση και ρόλος της ΠΕ στο νομό, περιφέρεια και χώρα	Θέση στην Ελλάδα (Α3)	
	Θέση και ρόλος στον Ευρωπαϊκό χώρο	Θέση στην Ευρώπη (Α3)	
Αναπτυξιακή φυσιογνωμία της ΠΕ	Πληθυσμός – απασχόληση – ανεργία: ανάλυση ανά δήμο και τάσεις	Πίνακες και χάρτες κατά την κρίση του μελετητή	
	Πρωτογενής τομέας (γεωργία, κτηνοτροφία, δάση, αλιεία)		Υφιστάμενη διάρθρωση, διαχρονική εξέλιξη ανά δήμο Χωρική οργάνωση του τομέα
	Δευτερογενής τομέας (μεταποιητικές μονάδες, εξόρυξη, κατασκευές)		Υφιστάμενη διάρθρωση, διαχρονική εξέλιξη ανά δήμο Χωρική οργάνωση του τομέα
	Τριτογενής τομέας (υπηρεσίες, τουρισμός)		Υφιστάμενη διάρθρωση, διαχρονική εξέλιξη ανά δήμο Χωρική οργάνωση του τομέα
Χωροταξική οργάνωση της ΠΕ	Φυσικό – γεωγραφικά χαρακτηριστικά	Χωροταξική διάρθρωση, χρήσεις γης (1:50.000)	
	Υπάρχον οικιστικό δίκτυο		
	Παραγωγικές δραστηριότητες		
	Περιβάλλον: Παρουσίαση ευαίσθητων περιοχών, ΖΟΕ και υπαρχόντων ΕΕΛ		
Πολοδομική οργάνωση της ΠΕ	Μεταφορική και λοιπή τεχνική υποδομή: βασικά δίκτυα υποδομής	Πολοδομική οργάνωση (1:10.000)	
	Λειτουργική δομή πόλης: οικιστικές ενότητες, κέντρο, γειτονιές		
	Ποιότητα και φυσιογνωμία αστικού χώρου (ανά δήμο ή ενότητα)		
Προγραμματικό πλαίσιο	Δίκτυα αστικής υποδομής (ανά δήμο ή ενότητα)		
	Προγραμματισμένα έργα		
Αξιολόγηση υπάρχουσας κατάστασης και προοπτικών	Αξιολόγηση αναπτυξιακών προβλημάτων και προοπτικών	Άξονες – πόλοι ανάπτυξης – προβληματικές περιοχές (Α4)	
	Αξιολόγηση χωρικών προβλημάτων και προοπτικών ανά τομέα ή πεδίο		
Προκαταρκτική πρόταση ή προοπτικές	Πρόκριση σεναρίου για τελική επεξεργασία		

Για να πραγματοποιηθούν ορθά οι παραπάνω αναλύσεις είναι αναγκαίες πολύχρονες αναλύσεις των χαρακτηριστικών της πόλης (π.χ. το οικιστικό απόθεμα, κατάσταση πολιτιστικού, ιστορικού και αρχιτεκτονικού αποθέματος) οι οποίες μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο σε επίπεδο ΓΠΣ ανά μεμονωμένο δήμο. Κάτι τέτοιο είναι άσκοπο να πραγματοποιηθεί για την έννοια των Ρυθμιστικών μέχρι τώρα. Για την παρουσίαση των όποιων αποτελεσμάτων της έρευνας της πολεοδομικής οργάνωσης της ΠΕ είναι απαραίτητη η παρουσίαση χάρτη (σε κλίμακα 1:10.000) ο οποίος θα δείχνει τα βασικά στοιχεία της πολεοδομικής οργάνωσης της ΠΕ.

Σε περίπτωση ενοποίησης των ΡΣ με τα ΓΠΣ τότε οι αναλύσεις θα έπρεπε να έχουν το βάθος των αναλύσεων των ΓΠΣ και θα απαιτούσαν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για να υλοποιηθούν.

Προγραμματικό πλαίσιο: Εδώ παρουσιάζονται τα προγραμματισμένα έργα που σχετίζονται με την ΠΕ και τα οποία επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις αναπτυξιακές δυνατότητες και προοπτικές της. Τέτοιου είδους έργα μπορεί να είναι η δημιουργία κάποιων εθνικών μεταφορικών αξόνων, λιμενικών εγκαταστάσεων ή υποδομών εκπαίδευσης.

Αξιολόγηση υπάρχουσας κατάστασης και προοπτικών: Στο κεφάλαιο αυτό συνοψίζονται οι αναπτυξιακές δυνατότητες και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της ΠΕ, τα μειονεκτήματά της και προτείνονται κάποιοι βασικοί άξονες γύρω από την εκπλήρωση των οποίων θα πρέπει να κινηθούν οι προτάσεις. Σε αυτό το κεφάλαιο μπορούν να παρουσιαστούν χάρτες Α3 με τους άξονες ανάπτυξης, τους πόλους ανάπτυξης και τις προβληματικές περιοχές.

Προκαταρκτική πρόταση ή προοπτικές: Προτείνονται δύο – τρία σενάρια σχετικά με την μελλοντική ανάπτυξη της ΠΕ (π.χ. αισιόδοξο, μετριοπαθές και απαισιόδοξο σενάριο). Επιλέγεται για τελική επεξεργασία εκείνο το σενάριο που έχει τις περισσότερες πιθανότητες να υλοποιηθεί.

4.4.4.2 Προτάσεις στην Περιοχή Έρευνας

Η δομή των προτάσεων που έχουν δημιουργηθεί είναι παρόμοια με εκείνη των Ρυθμιστικών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Βασική διαφορά αποτελεί ότι έγινε προσπάθεια να συγχωνευτούν σε ένα πίνακα τόσο οι προτάσεις όσο και τα μέτρα του Ρυθμιστικού και του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος. Αρχικά παρουσιάζονται γενικότεροι στόχοι για την ανάπτυξη της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής σε σχέση με το εθνικό – διεθνές επίπεδο και οι γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη περιοχή και στη συνέχεια οι ειδικότεροι στόχοι ανά κατεύθυνση.

Επιλέχθηκαν οι κατευθύνσεις της χωροταξικής οργάνωσης, της νέας πολεοδομικής δομής της ΠΕ και της αντιμετώπισης της ρύπανσης του περιβάλλοντος, δομή που βρίσκεται πιο κοντά στο Ρυθμιστικό της Αθήνας. Σχετικά με τα θέματα που αντιστοιχούν στην περιβαλλοντική πολιτική κρίθηκε ότι μπορούν να ενσωματωθούν στους στόχους του Ρυθμιστικού και να μην αποτελούν ιδιαίτερο Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος. Στη συνέχεια αναλύεται η κάθε κατηγορία στόχων.

Γενικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής σε σχέση με το εθνικό και διεθνές επίπεδο: Στο πρώτο αυτό γενικό κεφάλαιο στόχων παρουσιάζονται κάποιοι γενικότεροι στόχοι σε σχέση με την ιδανική θέση της ΠΕ στο ελληνικό και παγκόσμιο σύστημα μητροπόλεων. Επίσης γίνεται αναφορά σε ιδεατό πληθυσμιακό στόχο σε σχέση με το εθνικό επίπεδο (π.χ. συγκράτηση πληθυσμού σε σχέση με τα μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης).

Γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη ΠΕ: Πρόκειται για βασικό κεφάλαιο σε σχέση με την ανάπτυξη της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής που εξετάζεται, αφού εδώ παρατίθενται οι γενικοί στόχοι γύρω από τους οποίους θα διαρθρωθούν οι επιμέρους ειδικότεροι στόχοι ανά κατεύθυνση. Έχει επιλεγθεί να δοθούν γενικότεροι στόχοι σχετικά με την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής που εξετάζεται, την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και τη ρύπανση του περιβάλλοντος.

Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ΠΕ: Εδώ παρατίθενται στόχοι για την χωροταξική οργάνωση της ΠΕ. Αυτή χωρίζεται σε χωροταξικές ενότητες ενώ το οικιστικό δίκτυο ιεραρχείται ανάλογα με το ρόλο που καλείται να έχει ο κάθε οικισμός σε αυτό και προσδιορίζεται η δομή ανάπτυξής του (π.χ. πολυκεντρική δομή σε αναλογία με τις προτροπές του Σ.Α.Κ.Χ. και των υπαρχόντων Ρυθμιστικών σχεδίων). Επιπλέον οργανώνονται χωρικά οι επιμέρους τομείς της οικονομίας. Ο προσδιορισμός προτάσεων που πραγματοποιείται γίνεται σε μεγάλο βάθος αφού προσδιορίζονται ζώνες ανάπτυξης γεωργίας, τουρισμού, ΒΠΠΕ κ.λπ. Επιπλέον προτείνεται η επαναχωροθέτηση όσων εγκαταστάσεων και λειτουργιών δεν βρίσκονται σε αρμονία με την κατοικία ή τις υπόλοιπες χρήσεις του αστικού και μη αστικού χώρου. Τέλος, γίνεται αναφορά στην οργάνωση του μεταφορικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής ώστε να εξυπηρετείται η επικοινωνία με τους διάφορους πόλους ανάπτυξης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.25

Στόχοι – κατευθύνσεις για την ΠΕ	Περιεχόμενα	Επίπεδο επέμβασης	Χάρτες	
Γενικότεροι στόχοι για την εξέλιξη της ευρύτερης ΠΕ σε σχέση με το εθνικό και διεθνές επίπεδο	Σχετικά με τον πληθυσμό	Προσδιορισμός επιθυμητού μεγέθους	Ρυθμιστικό σχέδιο της ευρύτερης περιοχής (1:50.000)	
	Θέση της ΠΕ σε εθνικό επίπεδο			
	Θέση της ΠΕ σε διεθνές επίπεδο			
Γενικότεροι στόχοι για την ευρύτερη ΠΕ	Σχετικά με την ποιότητα ζωής	Αντιμετώπιση προβλημάτων		
	Την κοινωνική ανάπτυξη	Αντιμετώπιση ανισοτήτων		
	Την οικονομική ανάπτυξη			
	Το περιβάλλον	Αντιμετώπιση πηγών ρύπανσης		
Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ΠΕ	Διάρθρωση της ΠΕ σε χωροταξικές ενότητες	Προσδιορισμός χωροταξικών ενότητων		
	Μέτρα για την ανάπτυξη συγκεκριμένων τομέων της οικονομίας (οριζόντιες πολιτικές)	Πρωτογενής		Προσδιορισμός γενικότερων ζωνών για την ανάπτυξη του κάθε τομέα
		Δευτερογενής		
		Τριτογενής		
	Οικιστικό δίκτυο	Προσδιορισμός ρόλου οικισμών		Πολυκεντρική δομή ή ιεράρχηση δικτύου Ενίσχυση ρόλου ορισμένων οικισμών
	Μεταφορικό δίκτυο		Χωρική οργάνωση	
Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη νέα πολεοδομική δομή της ΠΕ	Μέτρα για την ανασυγκρότηση του αστικού ιστού	Προσδιορισμός περιοχών επέκτασης	Ρυθμιστικό Σχέδιο Κεντρικής Περιοχής (1:10.000)	
		Προσδιορισμός περιοχών προς ανάπλαση		
		Δημιουργία νέων χώρων αναψυχής		
		Απομάκρυνση οχλούσων χρήσεων		
Για την οργάνωση του συστήματος μεταφορών		Γενικές προτάσεις για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων		
Για τη δημιουργία της αναγκαίας τεχνικής υποδομής		Βελτίωση δικτύων (ύδρευσης, αποχέτευσης)		
Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και τη βελτίωση του περιβάλλοντος	Κατάλληλες μελέτες για τη διαχείριση του περιβ.	Πρόταση μελετών προς εκπόνηση	Ρυθμιστικό σχέδιο της ευρύτερης περιοχής (1:50.000)	
	Οριοθετήσεις περιοχών ειδικών χρήσεων	Καθορισμός ζωνών		
	Έργα υποδομής για τα απόβλητα	Προσδιορισμός συγκεκριμένων μονάδων		
	Πολιτικές προτάσεις			

Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για τη νέα πολεοδομική δομή της ΠΕ: Σε αυτό το κεφάλαιο παρατίθενται προτάσεις σε επίπεδο οικισμών οι οποίες έχουν απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους. Κατά πρώτο λόγο αναφέρονται μέτρα για την ανασυγκρότηση του αστικού ιστού (σχετικά με την εξάπλωση του αστικού ιστού, τον προσδιορισμό περιοχών ανάπλασης, τη δημιουργία νέων χώρων αναψυχής και την απομάκρυνση οχλούσων χρήσεων). Επιπλέον προσδιορίζονται γενικότερες προτάσεις για την οργάνωση του μεταφορικού δικτύου των οικισμών καθώς και τη δημιουργία καλύτερου δικτύου μεταξύ των οικισμών της ΠΕ. Το αντίστοιχο συμβαίνει με τα δίκτυα τεχνικής υποδομής. Το επίπεδο στο οποίο επεμβαίνει το Ρυθμιστικό σχέδιο δεν είναι όμοιο με των ΓΠΣ αλλά προσδιορίζονται περιοχές με προβληματικά δίκτυα και προτείνεται η πραγματοποίηση μελετών για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τους.

Ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και τη βελτίωση του περιβάλλοντος: Είναι το αντίστοιχο κεφάλαιο με το Πρόγραμμα προστασίας του περιβάλλοντος. Αν και ορισμένα σχετικά στοιχεία παρέχονται αναπόφευκτα και σε άλλα σημεία των προτάσεων (π.χ. όπου καθορίζονται περιοχές βιομηχανικών εγκαταστάσεων ή μετακίνησης οχλούσων βιομηχανικών μονάδων, προβληματικές περιοχές του αστικού ιστού) ωστόσο εδώ γίνεται ιδιαίτερη αναφορά σε μελέτες που πρέπει να γίνουν για την αντιμετώπιση προβλημάτων περιβάλλοντος, δίνεται έμφαση στον καθορισμό ζωνών για την προστασία ευαίσθητων περιοχών και τη δημιουργία έργων υποδομής σε όλους τους δήμους για την επεξεργασία υγρών και στερεών αποβλήτων.

5. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΒΟΛΟΥ

5.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Για τον καθορισμό των ορίων της περιοχής που θα περιλαμβάνει το Ρυθμιστικό του Βόλου χρησιμοποιήθηκαν τρία συγκεκριμένα κριτήρια:

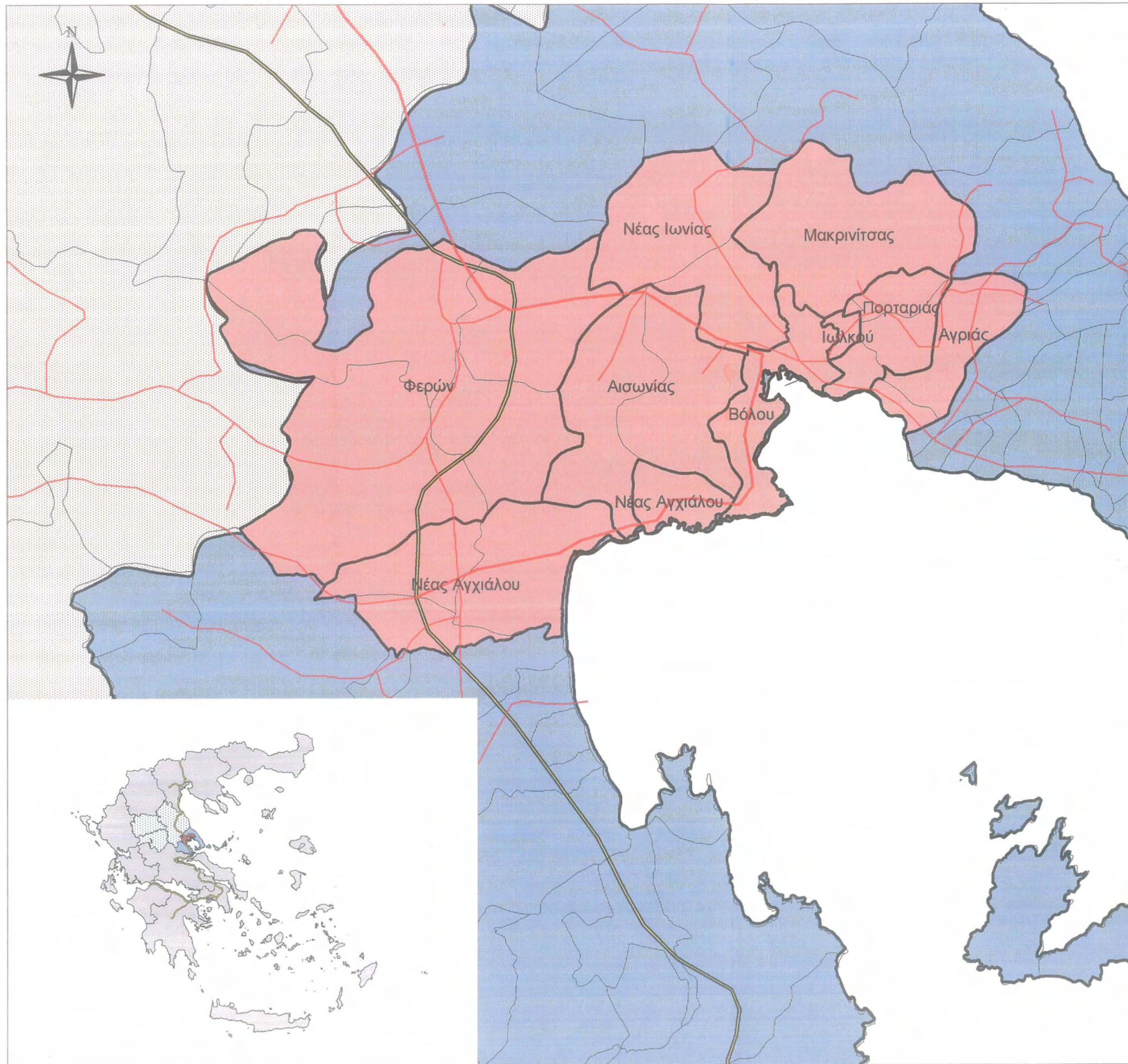
1. Η τοπογραφία της περιοχής και τα σημαντικά φυσικά κριτήριά της.
2. Η δομή του σημερινού αστικού συστήματος όπως εκφράζεται με υλικά στοιχεία.
3. Οι βασικές οικονομικές και λειτουργικές εξαρτήσεις μεταξύ των οικισμών της περιοχής (μεταφορά προϊόντων, τύποι εργασίας σε σχέση με τύπους κατοικίας).

Με βάση τα παραπάνω οι περιοχές που πρέπει να περιλαμβάνονται στο Ρυθμιστικό του Βόλου είναι οι παρακάτω:

- το Πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου (οι δήμοι Βόλου και Ν.Ιωνίας)
- τα 'προάστια': δήμοι Ιωλκού (βόρεια), Αισωνίας (δυτικά)
- ο δήμος Πορταριάς και η κοινότητα Μακρινίτσας για λόγους που αναφέρονται στην ενότητα του τοπίου και τις συχνές πολιτιστικές – κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις με την πόλη
- ο δήμος Αγριάς καθώς ανήκει άμεσα στον ευρύτερο οικονομικό χώρο της πόλης (ευρύτερος κάμπος της Αγριάς)
- ο δήμος Φερών γιατί στη λεκάνη δίπλα στον οδικό άξονα Βόλου – Βελεστίνου αναπτύσσονται οι κύριες βιομηχανικές δραστηριότητες του νομού Μαγνησίας, ενώ ο άξονας αποτελεί το βασικό άξονα που συνδέει την πόλη με το εθνικό οδικό δίκτυο
- ο δήμος Νέας Αγχιάλου καθώς λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου μπορεί να παίζει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη του Βόλου

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η δήμος Αλμυρού (αν και είναι ένας από τους πιο δυναμικούς δήμους της ευρύτερης περιοχής) δεν έχει συμπεριληφθεί στην περιοχή έρευνας αφενός γιατί θεωρήθηκε ότι απέχει πολύ από το πολεοδομικό συγκρότημα (σε σχέση με το μέγεθος του Π.Σ.) και αφετέρου επειδή έχει δυνατότητες να αναπτυχθεί αυτόνομα και να αποτελέσει αυτόνομο πόλο ανάπτυξης της περιοχής.

Η Περιοχή Έρευνας καταλαμβάνει το 21% της έκτασης του νομού Μαγνησίας.



Υπόμνημα

- Όρια Καποδιστριακών
- Δημοτικό δίκτυο
- Επαρχιακό δίκτυο
- Εθνικό δίκτυο
- Όρια ΟΤΑ ΠΕ
- Δήμοι ΠΕ
- Μαγνησία
- Περιφέρεια Θεσσαλίας
- Θάλασσα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία: Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου:
 Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

Επιβλέποντες Καθηγητές: Λαλένης Κ.
 Οικονόμου Δ.

Φοιτητής: Σολιδάκης Ιωάννης

Χάρτης 1: Δήμοι
 της Περιοχής
 Έρευνας



Ένας δείκτης λειτουργικής αλληλεξάρτησης του Βόλου με τους γειτονικούς οικισμούς είναι η Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ), η οποία είναι η εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1: ΦΟΡΤΟΙ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

	ΕΜΗΚ 1993	ΕΜΗΚ 2000
Βόλος – Βελεστίνο	9.045	12.261
Βελεστίνο – Λάρισα	1.835	4.329
Βόλος – Μικροθήβες	2.946	2.436
Βόλος – Αγριά	10.542	13.221

Πηγή: Νέα Εθνική Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού της οδικής κυκλοφορίας, Δοξιάδης, 1995

Εκείνο το στοιχείο που προκαλεί εντύπωση είναι καταρχήν η σχέση του Βόλου με τον οικισμό της Αγριάς. Επίσης η σχέση με το Βελεστίνο η οποία έχει ενισχυθεί σημαντικά την τελευταία επταετία. Συγκριτικά με τις υπόλοιπες εξαρτήσεις η σχέση Βόλου – Μικροθηβών είναι πολύ μικρή. Στην έρευνα έχουν αγνοηθεί οι απομακρυσμένες περιοχές του Πηλίου κάτι που όμως οφείλεται και σε ιστορικούς και λειτουργικούς λόγους (ανεπαρκής συγκοινωνιακή σύνδεση με το Βόλο λόγω του ορεινού χαρακτήρα τους).

5.2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΣΗ

5.2.1 Στον ελληνικό χώρο

Η περιοχή έρευνας βρίσκεται στο μυχό του Παγασητικού κόλπου, σε μικρή απόσταση από τον κύριο οδικό άξονα της χώρας με τον οποίο συνδέεται σε δύο σημεία, στις Μικροθήβες και στο Βελεστίνο, και σε ίση περίπου απόσταση από τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Ο Βόλος, ο συντριπτικά μεγαλύτερος δήμος της μητροπολιτικής περιοχής, αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα αστικά και βιομηχανικά κέντρα της χώρας με αρκετά πλεονεκτική κεντροβαρική θέση στο δίκτυό της. Αποτελεί τη μεγαλύτερη πόλη του νομού Μαγνησίας που βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της περιφέρειας Θεσσαλίας.

Η περιφέρεια της Θεσσαλίας στην οποία ανήκει η ευρύτερη περιοχή δεν έχει σήμερα άμεση επαφή με τους νεώτερους άξονες ανάπτυξης του ελληνικού χώρου (Εγνατία οδός, άξονας Ηγουμενίτσα – Πάτρα) αν και προγραμματίζονται έργα για τη σύνδεσή της με αυτούς. Ο προγραμματισμός του οδικού άξονα Βόλου – Ηγουμενίτσας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό μέσο επαφής της περιοχής έρευνας και γενικότερα της Θεσσαλίας με το δυτικό – ευρωπαϊκό χώρο και το Μεσογειακό τόξο ανάπτυξης.

(Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Σημαντικά εθνικά κέντρα ανάπτυξης
- Περιφερειακά κέντρα ανάπτυξης
- Υπάρχοντες άξονες ανάπτυξης
- Μελλοντικοί άξονες ανάπτυξης
- ▨ Θεσσαλία
- ▨ Τουριστικό τόξο
- ▨ Περιοχή Μελέτης

Ποσοστό Ανεργίας 1991

ΑΕΠ κατά κεφαλή 1991	
> Μέσου Εθνικού	< Μέσου Εθνικού
< Μέσου Εθνικού	▨
> Μέσου Εθνικού	▨

Α' ΦΑΣΗ

Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας

ΧΑΡΤΗΣ 2

Η θέση της Περ. Έρευνας στον Ελληνικό Χώρο

Σολιδάκης Ιωάννης

Βόλος, Ιούνιος 2002

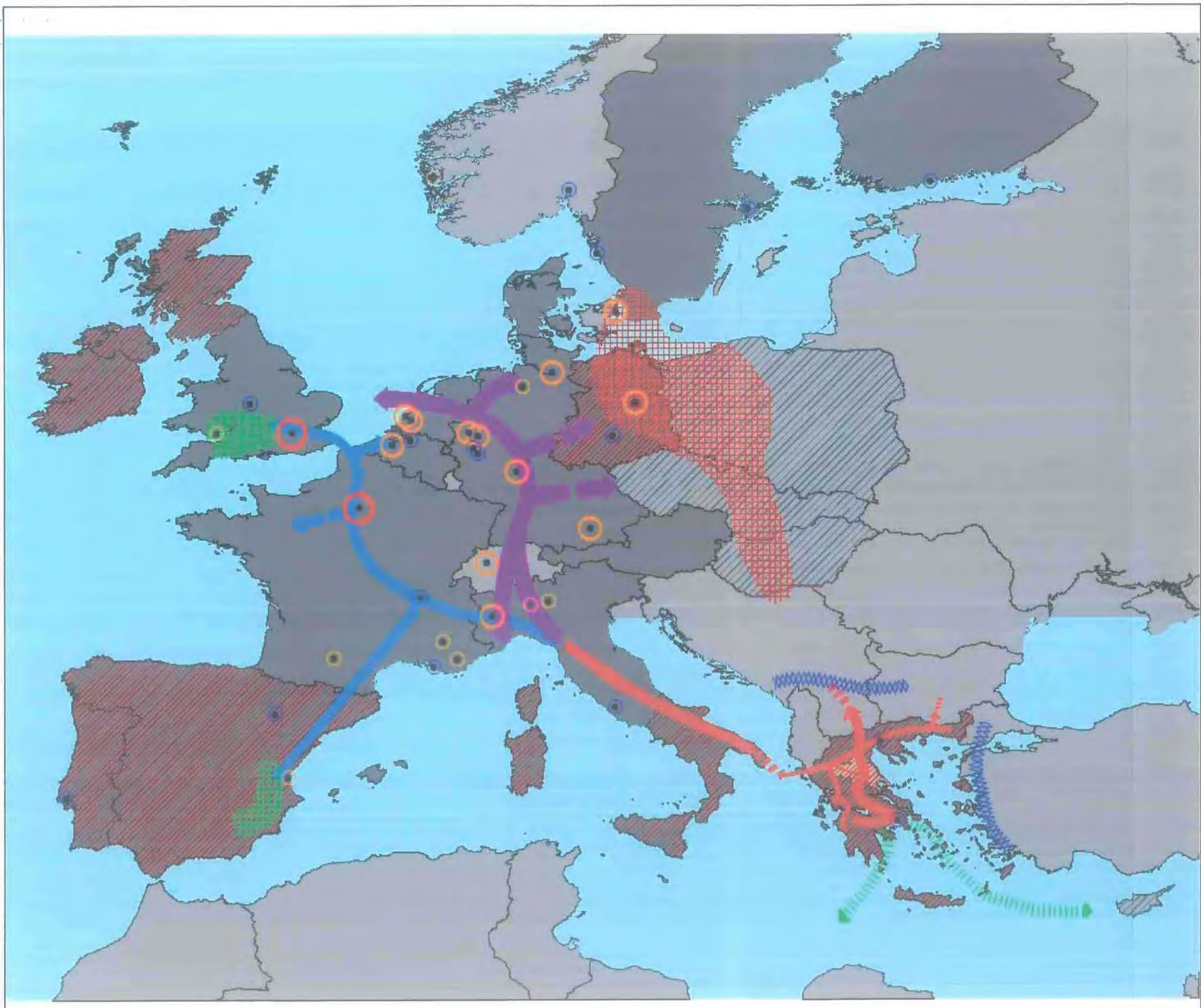
5.2.2 Στον Ευρωπαϊκό χώρο

Από αναπτυξιακή άποψη η περιφέρεια της Θεσσαλίας έφθανε το 1993 τις 59 εκατοστιαίες μονάδες (ΑΕΠ), και καταλάμβανε τη 22^η από το τέλος μεταξύ των ευρωπαϊκών περιφερειών. Κάτι τέτοιο δείχνει ότι η απόσταση από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο παραμένει εξαιρετικά μεγάλη και η Θεσσαλία εξακολουθεί να τοποθετείται μέσα στα όρια του στόχου 1.

Η Ελλάδα ολόκληρη, η Θεσσαλία και επομένως και η Περιοχή Έρευνας είναι έκκεντρη ως προς τους βασικούς άξονες ανάπτυξης του ευρωπαϊκού χώρου και τα κέντρα ευρωπαϊκής εμβέλειας. Επιπλέον, οι προοπτικές μελλοντικής επέκτασης των υπαρχόντων αξόνων ή δημιουργίας νέων που θα συμπεριλαμβάνουν και τη Θεσσαλία είναι ασθενείς. Εξάλλου σε σχέση με τους νεότερους άξονες ανάπτυξης του ελληνικού χώρου (Εγνατία, άξονας Ηγουμενίτσας – Πάτρας) η Περιφέρεια Θεσσαλίας προς το παρόν περιβάλλεται αλλά δεν βρίσκεται σε άμεση επαφή μαζί τους (κάτι που δυσχεραίνει περισσότερο τη θέση της). Αυτό δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα σύνδεσης με τις Βαλκανικές, τις Ανατολικές και τις δυτικο – Ευρωπαϊκές χώρες.

Παραπέρα, τα χαρακτηριστικά της περιοχής έρευνας (πληθυσμός, υπηρεσίες που προσφέρει) σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν της επιτρέπουν να έχει το χαρακτηρισμό μητροπολιτικής περιοχής. Αν ληφθεί υπόψιν ο καθοριστικός ρόλος των μεγάλων πόλεων στο διεθνή ανταγωνισμό, είναι σαφές ότι η κατάσταση αυτή αποτελεί συγκριτικό μειονέκτημα.

(Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)



- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- Πόλη Παγκόσμιας Εμβέλειας
 - Ευρωπαϊκή Μητρόπολη
 - Εθνικά Σημαντική Πόλη
 - Πόλη με Καινοτομική Παραγωγική Δομή
 - Βασικοί Άξονες ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού χώρου
 - Τοπικοί Άξονες ΝΑ-Μεσογείου
 - Δύσκολια διασύνδεσης
 - Πιθανοί Μελλοντικοί Άξονες Ανάπτυξης
 - Κράτη-Μέλη Ευρωπαϊκής Ένωσης
 - Περιοχή Μελέτης
 - Περιοχές Στόχου 1.
 - Περιοχές μελλοντικής διεύρυνσης
 - Ζώνες με προοπτικές ανάπτυξης
 - Ζώνες με προοπτικές ανάπτυξης

ΥΠΕΧΩΔΕ

Α' ΦΑΣΗ

Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας

ΧΑΡΤΗΣ 3

Η θέση της Περιφέρειας στον Ευρωπαϊκό Χώρο

ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ Κ. ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ - Σ. ΤΣΑΚΙΡΗΣ

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 1998

5.3 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ

5.3.1 Κοινωνικό περιβάλλον

Ο παρακάτω πίνακας φανερώνει ότι την τελευταία δεκαετία η περιοχή έρευνας είχε πληθυσμιακή άνοδο της τάξης του 6% (6,4% για την ακρίβεια). Αυτό σε συσχέτιση με το ότι τη δεκαετία 1981 – 1991 υπήρξε αντίστοιχη αύξηση του πληθυσμού της τάξης του 10% (9,8%) δείχνει ότι υπάρχουν δυναμικές ανάπτυξης στη συγκεκριμένη μητροπολιτική περιοχή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2

Πληθυσμός ανά δήμο	2001	1991	1981	Μεταβολή (%) 1991 – 2001	Μεταβολή (%) 1981 – 1991
Βόλου	82.374	77.192	71.378	6,3%	8,1%
Νέας Ιωνίας	31.916	29.018	26.433	9,1%	9,8%
Νέας Αγχιάλου	7.408	6.440	5.263	13,1%	22,4%
Φερών	6.132	6.855	6.173	-11,8%	11,0%
Αγριάς	6.097	5.435	4.955	10,9%	9,7%
Πορταριάς	3.196	3.318	2.612	-3,8%	27,0%
Αισωνίας	3.042	2.897	2.433	4,8%	19,1%
Ιωλκού	2.071	2.115	2.669	-2,1%	-20,8%
Κοινότητα Μακρινίτσας	910	651	600	28,5%	8,5%
ΣΥΝΟΛΟ	143.146	133.921	122.516	6,4%	9,3%

Πηγή: ΕΣΥΕ Βόλου, ΤΕΔΚ νομού Μαγνησίας

Πιο αναλυτικά τα τελευταία χρόνια οι δήμοι Βόλου και Ν. Ιωνίας έχουν σημειώσει σχετικά πολύ μεγάλη πληθυσμιακή άνοδο για τον πληθυσμό τους (6,3% και 9,1%). Τη μεγαλύτερη άνοδο έχει ο δήμος Ν. Αγχιάλου (13,1%) και ακολουθεί ο δήμος Αγριάς (10,9%), κάτι που αποδίδεται στο ευνοϊκό παραγωγικό – οικονομικό περιβάλλον που έχουν οι δήμοι προς τους κατοίκους τους. Εξάλλου η μοναδική κοινότητα (Μακρινίτσας) έχει τεράστια πληθυσμιακή αύξηση (28,5%) που σχετίζεται με την τουριστική αξιοποίησή της καθώς και την ευνοϊκή, κοντινή θέση της στην πόλη του Βόλου σε σχέση με τα υπόλοιπα χωριά του Πηλίου που προσφέρουν ανάλογες υπηρεσίες στους μόνιμους κατοίκους τους και τους επισκέπτες τους. Τέλος, εντύπωση προκαλεί η εγκατάλειψη του δήμου Φερών (-11,8%) που είναι απόρροια της βιομηχανικής παρακμής της βιομηχανικής περιοχής του Βελεστίου.

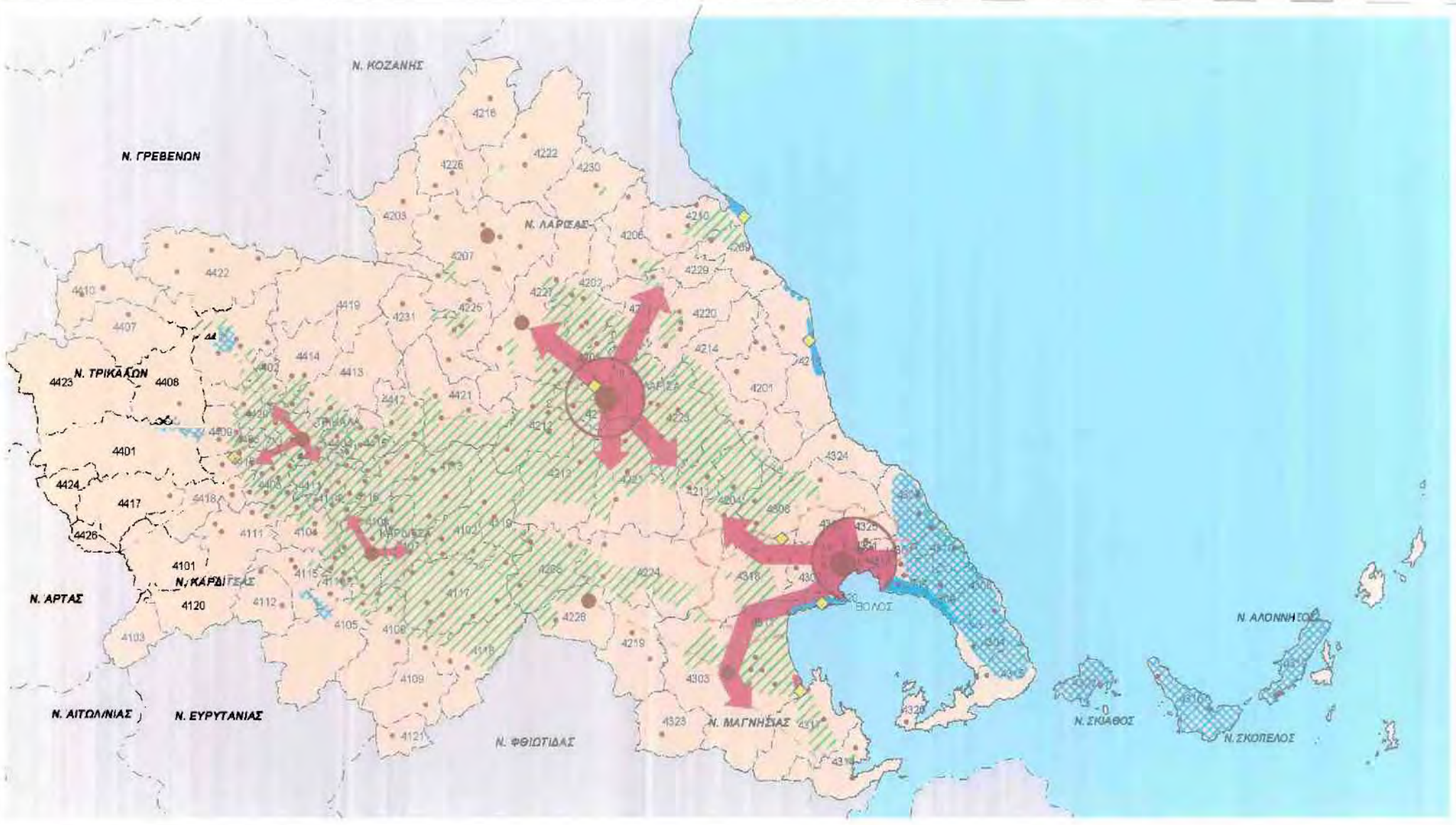
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3

Απασχόληση ανά δήμο (1991)	Οικ. ενεργός	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	% 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	1004	929	75	3,74
Αγριάς	1323	1273	50	3,77
Πορταριάς	3.318	3196	122	3,6%
Αισωνίας	1470	1342	128	8,7
Ιωλκού	822	802	20	2,4
Κοινότητα Μακρινίτσας	910	651	259	28,5%
ΣΥΝΟΛΟ				

Πηγή: ΤΕΔΚ νομού Μαγνησίας

5.3.2 Οικονομικό – Παραγωγικό Περιβάλλον

Η Περιοχή Έρευνας χαρακτηρίζεται κατά πρώτο λόγο από το ΠΣ Βόλου και τον έντονο βαθμό αστικοποίησης των δήμων Βόλου και Νέας Ιωνίας. Κατά δεύτερο από την ύπαρξη βιομηχανικών χρήσεων στο δήμο Φερών και μετώπου παραθεριστικής κατοικίας στο δήμο Αγριάς. Κατά τρίτο λόγο εμφανίζεται διάσπαρτη αγροτική γη στο δήμο Νέας Αγχιάλου, Αισωνίας και στους υπόλοιπους ορεινούς δήμους του Πηλίου.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	Όρια Νομιών		Αστικοποίηση
	Όρια νέων ΟΤΑ		Εντατικές αγρικές χρήσεις
	Οικισμοί άνω των 500 κατοίκων		Μέγιστα παραθεριστικής κατοικίας
	Πηγή ρύπανσης		Διάχυση τουριστικών δραστηριοτήτων

ΥΠΕΧΩΔΕ	
Α' ΦΑΣΗ	Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας
ΧΑΡΤΗΣ 4	
Βασική Διάρθρωση και Τάσεις Χρήσεων Γης	
ΣΥΜΠΡΑΣΗ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ Κ. ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ - Σ. ΤΣΑΚΙΡΗΣ	ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 1998

Η κατανομή του εργατικού δυναμικού ανά δήμο ανά παραγωγικό τομέα φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4

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: ΤΕΔΚΝΜ

Τα παραπάνω ποσοστά πρόκειται να χρησιμοποιηθούν και να αναλυθούν στη συνέχεια όπου παρουσιάζεται το παραγωγικό – οικονομικό περιβάλλον της περιοχής έρευνας.

Πρωτογενής τομέας

Ο τομέας εμφανίζει τάσεις συρρίκνωσης, τόσο σε όρους απασχόλησης όσο και σε στοιχεία όρους προϊόντος, γεγονός που συνδέεται με την έντονη τάση τριτογενοποίησης της περιφερειακής αλλά και της εθνικής οικονομίας. Εξακολουθεί πάντως να αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος, αφού το 1991 προσέφερε εργασία στο 33% του απασχολούμενου δυναμικού της Θεσσαλίας και παρήγαγε επίσης το 33% του Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος (35,4% το 1994). Τα βασικότερα προβλήματα του πρωτογενούς τομέα σε συνάρτηση με την Περιοχή Έρευνας είναι τα παρακάτω:

- Απουσία αγροτικών προϊόντων που αναμένεται να παρουσιάσουν στο μέλλον υψηλή ζήτηση, όπως τα βιολογικά προϊόντα, τα προϊόντα ονομασίας προέλευσης κ.ά.
- Το μικρό μέγεθος των γεωργικών εκμεταλλεύσεων.



- Οι ελλείψεις έργων υποδομής, κατάρτισης και εκπαίδευσης των αγροτών, διασύνδεσης της φυτικής με τη ζωική παραγωγή.
- Η αναποτελεσματική οργάνωση του συστήματος παραγωγής, μεταποίησης και εμπορίας.
- Η λειψυδρία λόγω της έλλειψης σχεδιασμού, οι αλόγιστες γεωτρήσεις και η μη ορθολογική εκμετάλλευση των υδάτων.

(Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Οι οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τον πρωτογενή τομέα παραγωγής – γεωργία, κτηνοτροφία, δάση, αλιεία – δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένες στην περιοχή έρευνας, με εξαίρεση τους δήμους Νέας Αγχιάλου, Αγριάς και Αισωνίας όπου υπάρχουν περίπου 90.000 στρέμματα καλλιεργήσιμες εκτάσεις, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων ανήκει στους δήμους Ν. Αγχιάλου και Αισωνίας. Σχετικά με το ζωικό βασίλειο μπορεί να αναφερθεί ότι εμφανίζεται κατά πρώτο λόγο στο δήμο Αισωνίας και κατά δεύτερο στο δήμο Αγριάς. Όσον αφορά την αλιεία εκείνη υπάρχει κυρίως στο δήμο Νέας Αγχιάλου (120 σκάφη συνολικά) και σε μικρό ποσοστό στο δήμο Αγριάς (22 σκάφη).

Στο δήμο Νέας Αγχιάλου (όπου καλλιεργήσιμες εκτάσεις είναι το 72% του συνόλου) εμφανίζεται μια ποικιλομορφία δραστηριοτήτων με κυριότερη την καλλιέργεια δενδρωδών καλλιεργειών (ελιές, αμύγδαλα, καρυδιές) σε ποσοστό 61% της συνολικής καλλιεργούμενης γης. Το 22% καλύπτεται από αροτραίες καλλιέργειες

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5

	Αροτραίες καλλιέργειες	Κηπευτικά	Δενδρώδεις καλλιέργειες	Αμπέλια	Αγρανάπαυση	Σύνολο
Δήμος Ν. Αγχιάλου	12.000	3271	33.269	3818	2182	54.540

Πηγή: Βλόντζος κ.ά. 1998

(βαμβάκι, σιτάρι, βιομηχανική πατάτα), το 7% από την αμπελοκαλλιέργεια και το 6% από την παραγωγή κηπευτικών. Τέλος το 4% της καλλιεργούμενης γης βρίσκεται κάθε χρόνο σε περίοδο αγρανάπαυσης. Η κτηνοτροφία απασχολεί περίπου το 5% του πληθυσμού, ενώ ο αλιευτικός της στόλος είναι περίπου 20 επαγγελματικά σκάφη και 100 ερασιτεχνικά. (Βλόντζος κ.ά., 1998)

Αντίστοιχα, στο δήμο Αγριάς το 37,2% των εκτάσεων καλλιεργείται **(9.385 στρέμματα)** και καλύπτεται κατά το 98,75% από δενδρώδεις καλλιέργειες (9.240

στρέμματα). Πρώτη καλλιέργεια είναι η ελαιοκαλλιέργεια (75% του συνόλου), στη συνέχεια έρχεται η μηλοκαλλιέργεια που καλύπτει το 13,1% της γεωργικής γης και στο τέλος η αχλαδοκαλλιέργεια και οι καστανιές που συνολικά καλλιεργούνται σε 500 περίπου στρέμματα. Σε σχέση με την κτηνοτροφία (που κατά 75% παράγεται στη Δράκεια) στο δήμο Αγριάς υπάρχουν λίγα πρόβατα (520 μέλη), αρκετή αιγοτροφία (1170 μέλη) και μελισσοτροφία (1050 κυψέλες). Η αλιεία αφορά μόνο 22 αλιευτικά.

(Παπαευσταθίου κ.ά., 1998)

Ο δήμος Αισωνίας έχει το μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα από οποιονδήποτε άλλο δήμο (75%). Οι δενδρώδεις καλλιέργειες (ελιές, αμυγδαλιές) με 52,2% και κηπευτικά με 7,5% αποτελούν τις κύριες γεωργικές καλλιέργειες. Πρόβλημα υπάρχει στην άρδευση της περιοχής (μόνο το 28% των καλλιεργηθέντων εκτάσεων αρδεύτηκαν τη χρονιά 1997) που επιδρά αρνητικά

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6

	Αροτραίες καλλιέργειες	Κηπευτικά	Δενδρώδεις καλλιέργειες	Αμπέλια	Αγρανάπαυση	Σύνολο
Δήμος Αισωνίας	6621	1945	13534	0	3800	25.940

Πηγή: Μπάτζιος κ.ά., 1998

ιδιαίτερα στην ελαιοκαλλιέργεια.

Πολύ αξιόλογο είναι εξάλλου το ζωικό κεφάλαιο της περιοχής. Υπάρχουν 1.420 βοοειδή, το 11,7 δηλαδή του συνόλου του Ν. Μαγνησίας (με τιμές 1993), 17.500 όρνιθες, 5.935 πρόβατα, 680 χοίροι, 3.500 αίγες και 2.100 κουνέλια. (Μπάτζιος κ.ά., 1998)

Δευτερογενής τομέας

Η περιοχή έρευνας χαρακτηρίζεται από έντονη δραστηριότητα στο δευτερογενή τομέα της παραγωγής. Επίκεντρο της ανάπτυξης της μεταποίησης αποτελούν οι δύο βιομηχανικές περιοχές δίπλα στον οδικό άξονα Βόλου – Λάρισας μέσω Μικροθηβών. Εξάλλου μικρές παραγωγικές μονάδες και οικογενειακές επιχειρήσεις που λειτουργούν σε παραδοσιακούς κλάδους είναι διάσπαρτες σε όλη τη Θεσσαλία και κυρίως στις μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις και στους οδικούς άξονες.

Είναι ενδεικτικό από τον πίνακα. 4.29 ότι ο δήμος Ιωλκού εμφανίζει πολύ μεγάλο ποσοστό απασχόλησης σε αυτό το τομέα καθώς η οικονομία της περιοχής είναι κυρίως προσανατολισμένη στη μεταποίηση – βιομηχανία όπου υπάρχει πλήρη εξάρτηση από το ΠΣ Βόλου και τις υπηρεσίες και λιγότερο στον πρωτογενή. Για αυτό

μπορεί να λεχθεί ότι εντάσσεται περισσότερο στο δήμο Βόλου παρά στο Πήλιο, αν και γεωγραφικά βρίσκεται περίπου στο μέσο τους. (ΤΕΔΚΝΜ)

Κατά ανάλογο τρόπο μεγάλο ποσοστό εμφανίζεται στο δήμο Αγριάς (39%) που οφείλεται στην ύπαρξη 15 επιχειρήσεων (οι 8 είναι μονάδες μεταποίησης και διακίνησης αγροτικών προϊόντων, ελαιοτριβεία κ.α.) που προσφέρουν 450 θέσεις εργασίας. (Παπαευσταθίου κ.ά., 1998)

Η πορεία της βιομηχανίας στο νομό Μαγνησίας ήταν ιδιαίτερα θετική στην περίοδο 1970 – 1985 (το 1969 αρχίζει να λειτουργεί η ΒΙΠΕ Βόλου), όπου οι ρυθμοί αύξησης του προϊόντος και της απασχόλησης ήταν υψηλότεροι από αυτούς της χώρας. Οι επιχειρήσεις επέλεξαν το Βόλο ως τόπο εγκατάστασης των παραγωγικών τμημάτων τους, λόγω των χωρικών πλεονεκτημάτων που εμφανίζει η περιοχή. Λόγω θέσης είναι εύκολη η πρόσβαση στις αγορές ολόκληρης της χώρας και σχετικά φθηνή η μεταφορά πρώτων υλών. Παράλληλα, το λιμάνι του Βόλου δίνει τη δυνατότητα προμήθειας πρώτων υλών από το εξωτερικό και την πραγματοποίηση εξαγωγών. Ταυτόχρονα το εργατικό δυναμικό της πόλης διαθέτει βιομηχανική εργασιακή κουλτούρα και το επιστημονικό δυναμικό αρκετή βιομηχανική εμπειρία, στοιχείο βασικό για την προσέλκυση προηγμένων τεχνολογικά μονάδων. Τέλος στην πόλη δεν επέδρασε πολύ αρνητικά το φαινόμενο της μετανάστευσης, κάτι που είχε θετική επίδραση στις μονάδες εντάσεως εργασίας. (Μελαχροινός 1994)

Ωστόσο, κατά τα τελευταία χρόνια και ιδίως στην περίοδο 1988-1995, η γενικότερη αποβιομηχάνιση έγινε ιδιαίτερα αισθητή στην Περιφέρεια, και ιδιαίτερα στους δυο πιο ανεπτυγμένους νομούς της. Σε αυτή την περίοδο εκτιμάται ότι χάθηκαν στη Μαγνησία πάνω από 7.000 θέσεις εργασίας με το κλείσιμο μεγάλων επιχειρήσεων και τη συρρίκνωση των θέσεων απασχόλησης σε άλλες. Πάντως θεωρείται ότι το κλίμα αυτό της αποβιομηχάνισης έχει αρχίσει να ανατρέπεται και να αντικαθίσταται από ένα κλίμα συγκρατημένης αλλά υπαρκτής αισιοδοξίας για τις προοπτικές της βιομηχανίας στην Περιφέρεια. Η αισιοδοξία αυτή στηρίζεται στο δυναμισμό που δείχνει η Περιφέρεια στον τομέα των ιδιωτικών επενδύσεων. (Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Θεσσαλίας 2001)



ΒΙΠΕ Βόλου

Ένα πρώτο βασικό αίτιο για την κρίση της τοπικής βιομηχανίας αποτέλεσε η τακτική της προσφυγής των επιχειρήσεων στο βραχυχρόνιο τραπεζικό δανεισμό που τις οδήγησε στην υπερχρέωση μετά το ξέσπασμα της δεύτερης πετρελαϊκής κρίσης και την αύξηση των επιτοκίων. Επιπλέον η μείωση των εξαγωγών (λόγω του πολέμου Ιράν – Ιράκ και του διεθνούς ανταγωνισμού) και η άρση του προστατευτισμού με την είσοδο στην ΕΟΚ προκάλεσαν σοβαρά προβλήματα σε κλάδους παραγωγής που ήταν είτε εντάσεως εργασίας (υφαντουργίες, ενδύματα – υποδήματα) είτε είχαν πολλές εξαγωγές. Τέλος η κρίση των ρυθμιστικών μηχανισμών (οικοδομή και δημόσιες επενδύσεις) που επέτρεπαν την εκτόνωση των όποιων κρίσεων κατά το παρελθόν, σήμαναν και τη μείωση της εσωτερικής ζήτησης για τα προϊόντα των κλάδων παραγωγής οικοδομικών και άλλων υλικών (μεταλλοκατασκευές, ηλεκτρολογικό υλικό, κ.ά.). (Μελαχροινός, 1994)

‘Τέσσερα είναι τα κυριότερα στοιχεία που συνθέτουν την κρίση, την οποία διέρχεται η βιομηχανική βάση της πόλης. Πρώτον η παύση της λειτουργίας μεγάλων παραγωγικών μονάδων, δεύτερο η μείωση των θέσεων εργασίας στη μεταποίηση (κυρίως στους κλάδους ένδυσης – υπόδησης, των βασικών μεταλλουργικών μονάδων και των τελικών προϊόντων από μέταλλο), τρίτον η μη ίδρυση ή εγκατάσταση στην περιοχή νέων μεγάλων μονάδων και τέταρτον η μείωση της συμμετοχής του προϊόντος της μεταποίησης στο Ακαθάριστο Τοπικό Προϊόν.’ (Μελαχροινός, 1994)

Η περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα εξαρτάται από την επίλυση προβλημάτων όπως είναι:

- Η έλλειψη έργων υποδομής που θα συνέδεαν την περιοχή με την υπόλοιπη χώρα και το εξωτερικό. Κάτι τέτοιο θα συνέβαλλε στη μείωση του κόστους μεταφοράς που επιδρά αρνητικά στον ανταγωνισμό των προϊόντων και θα δημιουργούσε ευνοϊκές συνθήκες για την ταχεία μεταφορά των προϊόντων τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.
- Η ανισοκατανομή και η χωρίς προγραμματισμό χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων δημιουργεί προβλήματα άνισης ανάπτυξης και επιβαρύνει το περιβάλλον (π.χ. τον Παγασητικό που είναι κύριος αποδέκτης των βιομηχανικών αποβλήτων).
- Τέλος, η πολυδιάσπαση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, η έλλειψη σύγχρονων μεθόδων οργάνωσης και εξειδικευμένων στελεχών, η ανεπάρκεια μηχανολογικού εξοπλισμού και η έλλειψη εξειδικευμένων κέντρων τεχνικής βοήθειας αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας.

(Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Τριτογενής τομέας

Η συνιστώσα «υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις» δεν είναι ανεπτυγμένη σε σημαντικό βαθμό παρά τη συνολική αυξητική τάση του τριτογενούς τομέα στην οικονομία. Δεδομένου του στρατηγικού ρόλου αυτών των υπηρεσιών αυτό αποτελεί ένα σοβαρό πρόβλημα. Θα πρέπει να σημειωθεί όμως ότι στον τομέα αυτό αναμένεται σημαντική βελτίωση, καθώς η ανάπτυξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και κυρίως του τεχνολογικού κύκλου του, αποτελεί ένα σημαντικό πόλο παροχής παραγωγικών υπηρεσιών ο οποίος θα πρέπει να ενισχυθεί. Αυτή τη στιγμή το Πανεπιστήμιο διαθέτει 103 εργαστήρια εκ των οποίων τα 70 περίπου ήδη παρέχουν υπηρεσίες προς ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς τοπικής και εθνικής κλίμακας. (Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Θεσσαλίας 2001)

Η εξέλιξη των μεγεθών του τομέα των υπηρεσιών ακολουθεί τη γενική τάση τριτογενοποίησης της οικονομίας που παρατηρείται στο σύνολο της περιφέρειας και της χώρας. Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία, το 1991 η συμμετοχή του τριτογενούς στο Ακαθάριστο Περιφερειακό Προϊόν ξεπέρασε για πρώτη φορά τη συμμετοχή του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα στην περιφέρεια Θεσσαλίας.

Στον πίνακα 4.29 πολύ μεγάλα ποσοστά απασχόλησης στον τριτογενή τομέα εμφανίζουν οι δήμοι Βόλου, Πορταριάς και η κοινότητα Μακρινίτσας.

Οι τομείς των υπηρεσιών, του εμπορίου και των μεταφορών συμμετέχουν αποφασιστικά στον τριτογενή τομέα της οικονομίας του δήμου Βόλου. Από τον τομέα των υπηρεσιών οι κλάδοι που συμμετέχουν ενεργά στον οικονομικό χαρακτήρα της περιοχής είναι αυτοί που σχετίζονται με τον παραθερισμό – τουρισμό (στην περιοχή του Βόλου υπάρχουν περίπου 3.000 κλίνες) και οι οποίοι συναντιόνται στην παραλιακή ζώνη. Παρόλα αυτά η περιοχή δεν χρησιμεύει ως κέντρο διαμονής αφού ο μέσος όρος διανυκτερεύσεων είναι πολύ χαμηλός, της τάξης του 2,8. Οι εμπορικές συναλλαγές γίνονται μέσω του λιμανιού, του σιδηροδρόμου και του οδικού δικτύου με φορτηγά. Παράλληλα εμφανίζονται ζώνες λιανικού εμπορίου, λίγες τραπεζικές συναλλαγές και λοιπές υπηρεσίες στο κέντρο του Βόλου. (Παπαγιάννης Θ. & Συνεργάτες, 1984)



Διεθνές μονοπάτι Πηλίου

Σχετικά με το δήμο Πορταριάς μπορεί να λεχθεί ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μεγάλη αύξηση των δραστηριοτήτων αναψυχής (εστιατόρια, καταστήματα). Τα δημοτικά διαμερίσματα Πορταριάς και Κατοχωρίου προσφέρουν πολλές δυνατότητες για ανάπτυξη του χειμερινού κυρίως τουρισμού, ενώ στην Άλλη Μεριά και στις Σταγιάτες η τουριστική κίνηση παρουσιάζει άνοδο τους καλοκαιρινούς μήνες (δήμος Πορταριάς 1998). Ο συνολικός αριθμός κλινών του έτους 1994 του δήμου Πορταριάς είναι 1.071. (Τεχνικά δελτία ΟΤΑ δήμου Πορταριάς)

Πολύ σημαντικό φορέα καινοτομιών όχι μόνο για τη μητροπολιτική περιοχή που εξετάζεται αλλά για τη Θεσσαλία στο σύνολό της αποτελούν η Εταιρεία Βιομηχανικής Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Μετάλλων (EBETAM) ΑΕ και το Τεχνολογικό Πάρκο Θεσσαλίας. Η EBETAM ιδρύθηκε το 1985 με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Έρευνας και Τεχνολογίας και είχε σκοπό την αξιοποίηση της επιστημονικής έρευνας και τεχνολογίας με την παροχή τεχνολογικών υπηρεσιών στους τομείς της μεταλλουργίας, μεταλλοτεχνίας, συγκολλήσεων και θερμικών κατεργασιών. Μέχρι τώρα έχει εκπονήσει σε συνεργασία με μεγάλες βιομηχανικές μονάδες προγράμματα εφαρμοσμένης βιομηχανικής έρευνας και έχει συμμετάσχει σε πλήθος ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Το Τεχνολογικό Πάρκο Θεσσαλίας (που αρχικά είχε ονομασθεί Τεχνολογικό Πάρκο Βόλου) ήταν το αποτέλεσμα του προβληματισμού που

αναπτύχθηκε από τους τοπικούς φορείς, ως αποτέλεσμα της αποβιομηχάνισης και της οικονομικής κρίσης που μαστίζει της Μαγνησία και την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας, με στόχο τα θέματα της τεχνολογικής ανάπτυξης και έρευνας να ενταχθούν σε μια ευρύτερη δέσμη μέτρων ώστε να αναζωογονηθούν οι αναπτυξιακές δραστηριότητες και διαδικασίες. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Με το νέο Αναπτυξιακό Νόμο 2601/98 (ΦΕΚ 81^Α/15.4.1998) η Θεσσαλία εντάχθηκε γενικά στην περιοχή Β, η οποία δεν ταυτίζεται με την ανάλογη ζώνη του προηγούμενου νόμου. Στην περιοχή αυτή περιλαμβάνονται οι περιφέρειες, οι νομοί ή τα τμήματα των νομών που δεν ανήκουν στη Θράκη και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης και δεν εμφανίζουν έντονα προβλήματα ανεργίας ή μείωσης του ενεργού πληθυσμού. Στις περιοχές αυτές υπολογίζεται ότι θα ενταχθούν και οι χαρακτηριζόμενες ως φθίνουσες ζώνες της Θεσσαλίας. Σκοπός του νέου Αναπτυξιακού νόμου είναι να περιοριστούν οι ενισχύσεις για δημιουργία νέων ξενοδοχειακών μονάδων και να υπάρξει στροφή πόρων σε επενδύσεις που βελτιώνουν την ποιότητα και διαφοροποιούν το ήδη υπάρχον τουριστικό προϊόν. Σύμφωνα με τον νέο Αναπτυξιακό νόμο, η ίδρυση ή επέκταση ξενοδοχειακών μονάδων εντός της περιοχής Β δεν τυγχάνει καμίας απολύτως ενισχύσεως. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

5.4 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

5.4.1 *Φυσικό – γεωγραφικά χαρακτηριστικά*

Η περιοχή έρευνας είναι η λωρίδα γης που σχηματίζεται ανατολικά και βόρεια από τις πλαγιές του Πηλίου (υψόμετρο μέχρι 1.547μ.), δυτικά και νότια από τα Σεσκουλιώτικα όρη (υψόμετρο μέχρι 540μ.) και ανάμεσά τους από την εκβολή του Θεσσαλικού κάμπου στην περιοχή του Βελεστίνου. Περιλαμβάνει πεδινούς, ορεινούς και θαλάσσιους δήμους που είναι ενδεικτικό των εναλλακτικών δυνατοτήτων ανάπτυξης που προσφέρονται. (Παπαγιάννης Θ. & Συνεργάτες, 1984)

Οι καλλιέργειες της περιοχής καταλαμβάνουν όλες τις κοιλάδες όπου υπάρχουν αλλουβιακά εδάφη, αλλά και μεγάλο μέρος από τις πλαγιές του Πηλίου, προς τον Παγασητικό, και σε υψόμετρο που ξεπερνά τα 200μ. Στις κοιλάδες καλλιεργούνται οπωροφόρα και πυρηνόκαρπα και στις πλαγιές η ελιά. Η περιοχή που δεν καλλιεργείται είναι δασοσκεπής.

5.4.2 Οικιστικό δίκτυο

Δήμοι και Οικισμοί ΠΤΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7

Δήμοι περιοχής έρευνας	Έδρα δήμου	Κοινότητες που περιλαμβάνει
Βόλου	Βόλος	Βόλος
Νέας Ιωνίας	Νέα Ιωνία	Νέα Ιωνία
		Γλαφυρών
Νέας Αγχιάλου	Νέα Αγχιάλος	Νέα Αγχιάλος
		Αϊδίνιο
		Μικροθήβες
Φερών	Βελεστίνο	Βελεστίνο
		Άγιος Γεώργιος
		Αερινό
		Μικρό Περιβολακίου
		Περιβλέπτου
Αγριάς	Αγριά	Αγριά
		Δράκεια
Πορταριάς	Πορταριά	Πορταριά
		Άλλη Μεριά
		Κατηχώρι
		Σταγιάτες
Αισωνίας	Διμήνι	Διμήνι
		Σέσκλο
Ιωλκού	Ιωλκός	Ιωλκός
Κοινότητα Μακρινίτσας	Μακρινίτσα	Μακρινίτσα

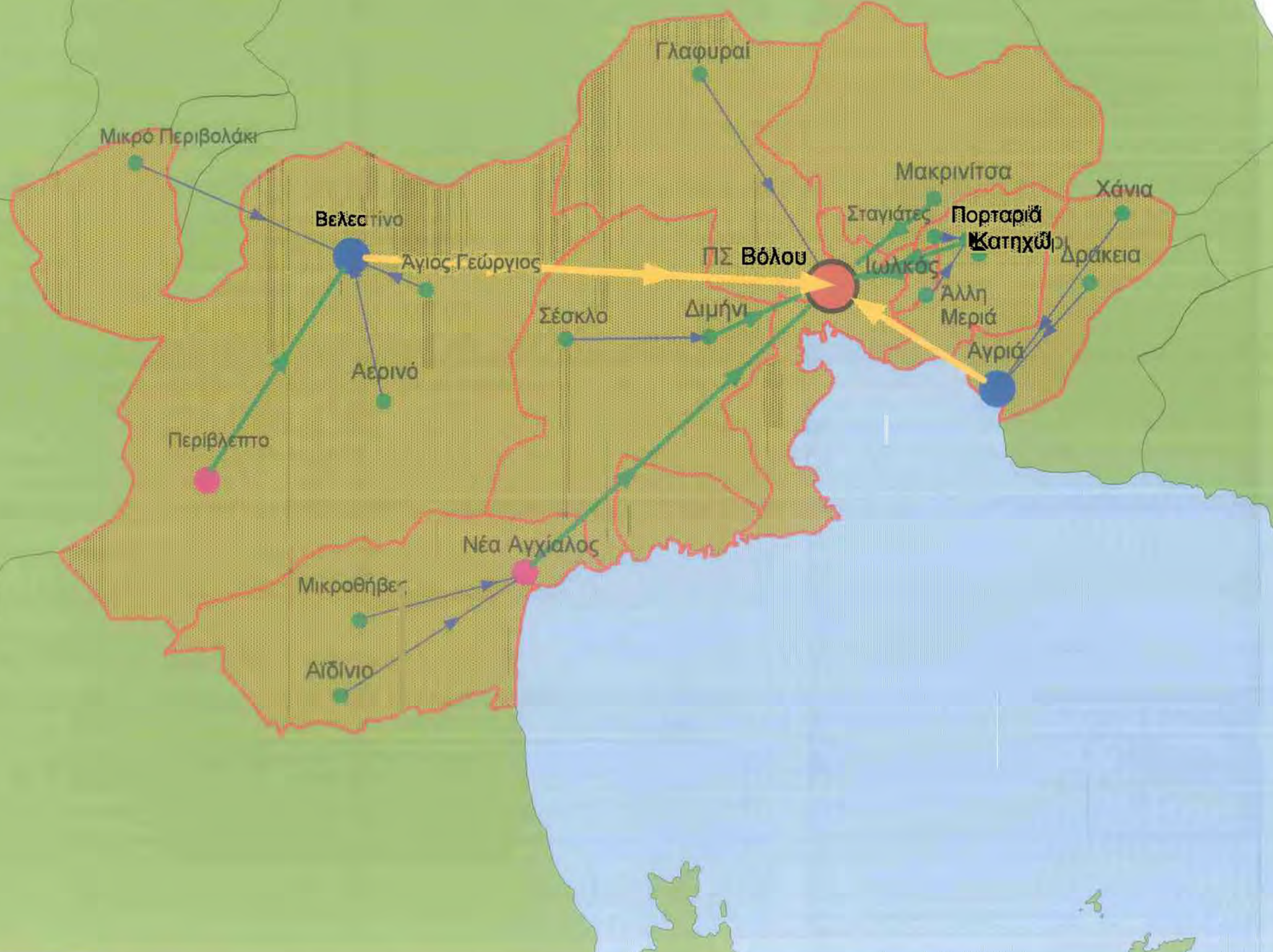
Πηγή: Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998

Η περιοχή έρευνας περιλαμβάνει δύο οικισμούς 2^{ου} επιπέδου (Βόλος – Ν. Ιωνία), από τους οποίους ο Βόλος αποτελεί πρωτεύουσα του νομού Μαγνησίας και συγκεντρώνει τις δημόσιες υπηρεσίες νομαρχιακού επιπέδου, δύο 3^{ου} επιπέδου



Υπόμνημα

- Εξαρτήσεις χαμηλού βαθμού
- Εξαρτήσεις μεσαίου βαθμού
- Εξαρτήσεις υψηλού βαθμού
- Οικισμοί 5ου επιπέδου & κάτω
- Οικισμοί 4ου επιπέδου
- Οικισμοί 3ου επιπέδου
- Οικισμοί 2ου επιπέδου
- Δήμοι Περιοχής Έρευνας
- Όρια καποδιστριακών
- Θάλασσα



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία: Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου:
Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

Επιβλέποντες Καθηγητές: Λαλένης Κ.
Οικονόμου Δ.

Φοιτητής: Σολιδάκης Ιωάννης

Χάρτης 5: Εξαρτήσεις
οικισμών της
ΠΕ

κλίμακα:
1 0 1 2 Km

Βόλος, Ιούνιος 2002

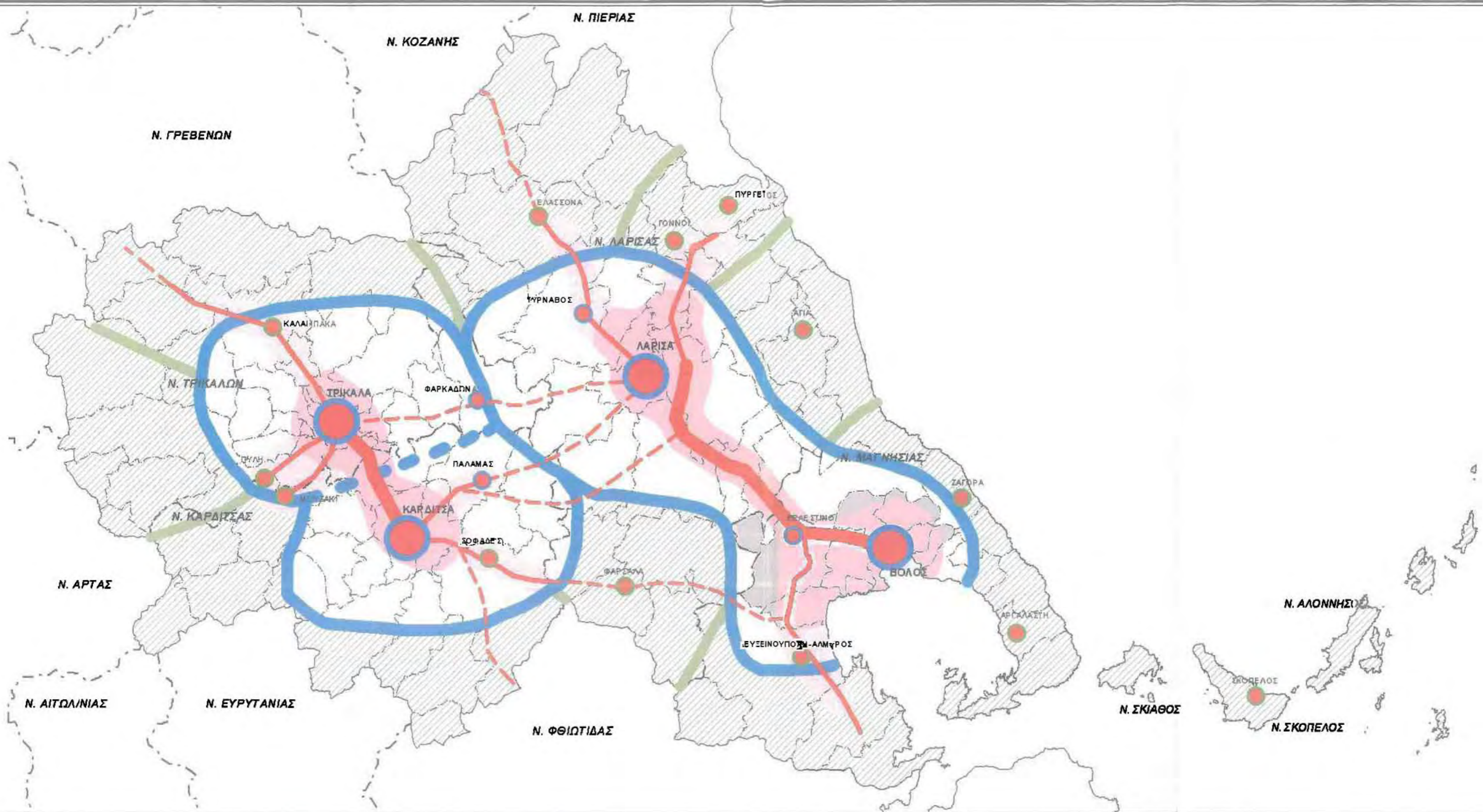
(Βελεστίνο, Αγριά), δύο 4^ο επιπέδου (Ν. Αγχίαλος και Αερινό, αν και δεν είναι έδρα δήμου) και πολλούς 5^ο επιπέδου που ο ρόλος τους στην τοπική οικονομία είναι περιορισμένος.

Δίπολο Βόλου – Λάρισα

Πολύ βασικό στοιχείο στο οικιστικό δίκτυο της Θεσσαλίας και της περιοχής έρευνας αποτελεί η σχέση της πόλης του Βόλου με τη Λάρισα, οι οποίες θεωρούνται ως “δίπολο”, χαρακτηρισμός που έχει καθιερωθεί από χρόνια για την ευρύτερη περιοχή των δύο πόλεων από τις διάφορες μελέτες που έχουν συνταχθεί για την περιοχή. Βασικά προήλθε από τη μικρή σχετικά απόσταση μεταξύ των δύο δυναμικών αυτών πόλεων και έχει αφήσει την κάπως ασαφή εντύπωση ότι η γεωγραφική αυτή εγγύτητα των δύο πόλεων έχει δημιουργήσει ένα αστικό σύστημα κάποιου ανώτερου βαθμού οργανώσεως. (Υπουργείο δημοσίων έργων, 1979)

Η ουσιαστικότερη ένδειξη για τη λειτουργία του δίπολου ως ενιαίου αστικού συστήματος θα ήταν αναμφίβολα ο ιδιαίτερα αυξημένος όγκος διακινήσεως προσώπων, αγαθών και πληροφοριών μεταξύ των δύο πόλεων. Αν και δεν έχει γίνει συστηματική έρευνα, τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι δεν υπάρχουν αυξημένοι όγκοι μετακινήσεων μεταξύ των δύο πόλεων, ενώ το λιμάνι του Βόλου που θα μπορούσε να ωφελήσει σε αυτό δεν επηρεάζει σημαντικά τη μεταφορά των προϊόντων της Λάρισας, για την οποία χρησιμοποιούνται συνήθως χερσαία μεταφορικά μέσα. (Υπουργείο δημοσίων έργων, 1979)

Μια άλλη σοβαρή ένδειξη για τη λειτουργία του δίπολου θα ήταν η ύπαρξη φυσικών στοιχείων αστικής αναπτύξεως, δηλαδή στοιχείων που έχουν υλοποιηθεί στο έδαφος και που οφείλονται στην ύπαρξη όχι μόνο της μίας από τις δύο πόλεις αλλά ενός ενιαίου συστήματος αστικών κέντρων που λειτουργεί ενιαία και συνεργάζεται. Μια ακόμα ένδειξη θα ήταν η διαπίστωση της ύπαρξης επεκτάσεων των δύο πόλεων στον άξονα που τις συνδέει, οι οποίες θα όφειλαν τη δημιουργία τους κατά μήκος αυτού του άξονα ειδικά στην ύπαρξη του διπολικού συστήματος. Και σε αυτές τις δύο περιπτώσεις όμως τα στοιχεία που υπάρχουν εξάγουν το συμπέρασμα ότι το συνολικό οικιστικό σύστημα στη ζώνη αυτή παραμένει βασικά όπως διαμορφώθηκε από τον παραδοσιακό αγροτικό χαρακτήρα της περιοχής. Αφενός δεν υπάρχει κανένα σημαντικό νέο στοιχείο που να έχει πάρει φυσική μορφή και να προέρχεται από την ύπαρξη του αστικού συστήματος των δύο πόλεων (εκτός από τη σιδηροδρομική



ΥΠΟΜΝΗΜΑ					
	Όρια Νομών		Κύριες Ζώνες Ανάπτυξης		Αναπτυξιακές Ενότητες
	Όρια ΟΤΑ		Δευτερεύουσες Ζώνες Ανάπτυξης		Κέντρα Αναπτυξιακών Ενοτήτων
	Ζώνες Ημερησίων Μετακινήσεων		Κύριοι Πόλοι Ανάπτυξης		Κέντρα Εξυπηρέτησεων
	Κύριοι Άξονες Ανάπτυξης		Δευτερεύοντες Πόλοι Ανάπτυξης		
	Δευτερεύοντες Άξονες Ανάπτυξης				
	Πιθανοί Άξονες Ανάπτυξης				

ΥΠΕΧΩΔΕ

Πηγή : Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας

Β' ΦΑΣΗ

**ΧΑΡΤΗΣ 6
ΧΩΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ**

Σύμπραξη Μελετητών
Κ. Δασκαλάκης - Σ. Τσακίρης

Αθήνα, Μάιος 1999

γραμμή) και αφετέρου οι όποιες αναπτύξεις εμφανίζονται (μόνο στην περιοχή του νομού Μαγνησίας) οφείλονται στη βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής και δεν έχουν επηρεαστεί στη χωροθέτησή τους από την ύπαρξη του δίπολου. (Υπουργείο δημοσίων έργων, 1979)

Δίκτυα Πόλεων

Ο Βόλος συμμετέχει σε δέκα δίκτυα πόλεων (Car Free Cities, Urban Forum for Sustainable Development, European Green Cities, Cultural Innovation for Economic Development κ.ά.) από τα οποία μόνο σε δύο υπάρχει αποκλειστικά ελληνική συμμετοχή και η Μακρινίτσα σε ένα (δίκτυο παράδοσης – πολιτισμού και Κοινοτικού Βίου). (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

5.4.3 Χρήσεις γης – Παραγωγικές δραστηριότητες

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.

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

Γεωργία: Στην περιοχή έρευνας γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας περιλαμβάνεται στην κοινότητα Ν. Αγχιάλου. Κτηνοτροφικές ζώνες με βοοειδή και αιγοπρόβατα εντοπίζονται στους δήμους Βελεστίνου και Αισωνίας. Μεγάλες μονάδες με αιγοπρόβατα εμφανίζονται στους προηγούμενους δήμους καθώς και στην κοινότητα της Ν. Αγχιάλου. Μονάδες με χοιροειδή στο Αερινό (800), στο Σέσκλο (250), στις Μικροθήβες (350) και στα Μελισσάτικα (50). Προβλήματα όχλησης από την

κτηνοτροφία δημιουργούν μεμονωμένες περιπτώσεις μονάδων με βοοειδή ή αιγοπρόβατα, που λειτουργούν χωρίς άδεια εντός ή στις παρυφές των οικισμών και πρέπει να απομακρυνθούν όπως ορίζει η σχετική νομοθεσία.

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: ΓΠΣ στην περιοχή έρευνας έχουν οι δήμοι Βόλου, Ν. Ιωνίας, Αγριάς, Βελεστίνου και Ν. Αγχιάλου. Λοιπές πολεοδομικά οργανωμένες 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 χλμ. 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.

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

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 και Πύρασος στη Ν. Αγχιάλο. Οι σημαντικότεροι οικισμοί κατά τη Βυζαντινή περίοδο ήταν η Δημητριάδα και οι Φθιώτιδες Θήβες στην ευρύτερη περιοχή



Αρχαίος ναός στο Βελεστίνο

Νέας Αγχιάλου. Εξάλλου στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν πολλά αρχοντικά και νεοκλασικά σπίτια.

ΖΟΕ: Υπάρχει περιαστική ΖΟΕ 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 Ν. Ιωνίας και των κοινοτήτων Διμηνίου, Αγριάς, Άλλης Μεριάς, Άνω Βόλου, Ανακασιάς και Αγ. Ονουφρίου του ν. Μαγνησίας.

Σύμφωνα με το αρχικό ΦΕΚ καθορίζονται 8 είδη ζωνών (βλ. παράρτημα)

(Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

5.4.4 Περιβάλλον

Ατμοσφαιρική ρύπανση: Σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα εξακολουθεί να προκαλεί στη 2^η ΒΠΠΕ Μαγνησίας η μονάδα Χαλυβουργία Θεσσαλίας, που με τα απόβλητά της ρυπαίνει σημαντικά τον αέρα, γεγονός που είναι φανερό από το κόκκινο χρώμα που έχει αποκτήσει η άμεση περιοχή της. Αντίθετα, το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ έχει σχετικά καθαρίσει τις εκπομπές του (σκόνη κ.λ.π.) και τώρα δεν υπερβαίνουν τα θεσμοθετημένα επιτρεπτά όρια. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Ρύπανση του εδάφους: Στο Θεσσαλικό κάμπο παρατηρείται σημαντική ρύπανση των νερών και του εδάφους, που αποδίδεται στην ευρύτατη χρήση αζωτούχων λιπασμάτων. Για το λόγο αυτό όλος ο Θεσσαλικός κάμπος εντάχθηκε σε μια ομάδα τεσσάρων ζωνών, που καθορίστηκαν με βάση την οδηγία 91/676/ΕΟΚ 'για την προστασία των νερών από τη νιτρορύπανση γεωργικής προέλευσης' ως ιδιαίτερα ευαίσθητες σε εθνικό επίπεδο. Το Υπουργείο Γεωργίας πρόκειται να εφαρμόσει ειδικά προγράμματα δράσης για την αντιμετώπιση της νιτρορύπανσης των νερών των ζωνών αυτών, ενώ ειδικά για το Θεσσαλικό κάμπο το πρόγραμμα μείωσης της νιτρορύπανσης γεωργικής προέλευσης έχει ήδη εγκριθεί από την αρμόδια ευρωπαϊκή επιτροπή και εφαρμόζεται από το Υπουργείο Γεωργίας στα πλαίσια του κανονισμού 2078/92. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Ρύπανση των υδάτων: Διάχυτη πηγή ρύπανσης των επιφανειακών και υπόγειων γλυκών υδάτων, καθώς και της θάλασσας στην περιοχή της χερσονήσου της Μαγνησίας είναι οι αποπλύσεις εδαφών από τις αγροτικές καλλιέργειες. (Βαβίζος κ.ά., 1997)

Οι σημαντικότερες πηγές σημειακής ρύπανσης είναι η εκβολή της αποχέτευσης του ΠΣ Βόλου στον Παγασητικό και οι εκβολές των αποχετεύσεων των ΒΙΠΕ στην περιοχή. Άλλες σημειακές πηγές ρύπανσης αποτελούν οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού των σκαφών. Εξάλλου σημαντικές πηγές ρύπανσης αποτελούν οι μονάδες των ελαιοτριβείων και τα υγρά απόβλητά τους. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια έχουν αντιμετωπιστεί τα προβλήματα ρύπανσης στις ακτές του Παγασητικού από τα απόβλητα των ελαιοτριβείων. Τα απόβλητα των περισσότερων μονάδων συγκεντρώνονται σε ειδικές δεξαμενές εξάτμισης και μεταφέρονται με βυτία στους χώρους όπου παλιά διατίθονταν τα βοθρολύματα της περιοχής Βόλου. (Βαβίζος κ.ά., 1997), (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Επίσης, η απόπλυση της πόλης του Βόλου, που συμβαίνει σε περιπτώσεις βροχής ή καταιγίδων, αποτελεί σοβαρή πηγή ρύπανσης, κυρίως την πρώτη μισή ώρα από την έναρξη της βροχής. Η αποχέτευση των ομβρίων και των πλημμυρικών υδάτων, γίνεται με τους ίδιους αγωγούς του παντοροϊκού συστήματος, που έχουν διάταξη κάθετη προς την παραλία της πόλης και εκβάλλουν σε περιοχές του λιμανιού εντελώς αβαθείς. (Παπαγιάννης κ.ά., 1976)

Σύμφωνα με τη γεωργοτεχνική μελέτη του Αργυρόπουλου (1997) φαίνεται ότι η κατανάλωση φυτοφαρμάκων είναι μικρή και δεν προκαλεί ρύπανση των υδάτινων αποδεκτών. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Ρύπανση από αστικές και βιομηχανικές δραστηριότητες: Η ρύπανση των αστικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων είναι σημειακή και μπορεί να αντιμετωπιστεί στην πηγή της. Σήμερα θεωρείται ότι δεν υπάρχουν ιδιαίτερα σημαντικές σημειακές πηγές ρύπων καθώς τα τελευταία χρόνια έχουν ληφθεί επιτυχή μέτρα για τον περιορισμό των αποβλήτων των σημαντικότερων άλλοτε πηγών ρύπανσης. Στην περιοχή έρευνας η σημαντική μείωση της δευτερογενούς παραγωγής τα τελευταία χρόνια συνέβαλλε στη μείωση της παραγόμενης ρύπανσης. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Τα βιομηχανικά απόβλητα οδηγούνται μετά από μικρή επεξεργασία είτε στη ΔΕΥΑΜΒ με παραμέτρους $BOD_5=460\text{mg/L}$ και $COD=900\text{mg/L}$ είτε στον πλησιέστερο αποδέκτη, με παραμέτρους $BOD_5=30-40\text{mg/L}$ και $COD=90-120\text{mg/L}$. (Λιούρης κ.ά. 2001)¹

Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων του Βόλου γίνεται προς το παρόν με πρωτοβάθμια επεξεργασία, σύντομα όμως θα λειτουργήσει και η τριτοβάθμια επεξεργασία, που θα βελτιώσει ακόμα περισσότερο την ποιότητα των αποβλήτων. Η δυναμικότητα της μονάδας επεξεργασίας των αστικών λυμάτων ανέρχεται σε 20.000 $\text{m}^3/\text{ημ}$ αστικά λύματα και σε 1.000 – 2.000 $\text{m}^3/\text{ημ}$ βιομηχανικά λύματα. Ο συνολικός ισοδύναμος πληθυσμός είναι 135.000 άτομα. Μέσω της λειτουργίας του η μονάδα επεξεργασίας αποβλήτων απαλλάσσει τον Παγασητικό κόλπο από 1.900 τόνους οργανικό φορτίο, 1700 τόνους στερεά, 180 τόνους N, 41 τόνους P. (Λιούρης κ.ά. 2001)²

Τα απορρίμματα δεν αποτελούν αξιοσημείωτη πηγή ρύπανσης παρόλο που ο ΧΥΤΑ Βόλου βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής.

Προστατευόμενες περιοχές: Το όρος Πήλιο είναι περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλους, δηλαδή περιοχή που έχει μεγάλη αισθητική και πολιτιστική αξία και είναι ιδιαίτερα πρόσφορη για την αναψυχή του κοινού και συμβάλλει στην προστασία και στην αποδοτικότητα των φυσικών πόρων λόγω των ιδιαίτερων φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών της. Συγκαταλέγεται στις περιοχές NATURA 2000 λόγω της ποικιλίας βοτάνων και των ενδημικών ασπόνδυλων που συναντιούνται σε αυτό. Το ίδιο συμβαίνει για το Κεφαλόβρυσο Βελεστίνου όπου υπάρχει ποικιλία μορφολογίας και οικοσυστημάτων, ενδιαφέρουσα ερπετοπανίδα, αρπακτικά πουλιά, διαχειμάζοντα

¹ από ΔΕΥΑΜΒ

² το ίδιο

υδρόβια πουλιά και παρουσία φώκιας στις βραχώδεις ακτές. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Ο Παγασητικός, αν και δεν προστατεύεται από κάποια διεθνή σύμβαση, είναι από τους πιο κλειστούς κόλπους της Ελλάδας και από τη φύση του είναι ευτροφικός κόλπος. Αυτό συμβαίνει γιατί δεν υπάρχουν έντονα ρεύματα στον κόλπο με αποτέλεσμα να σχηματίζονται έντονες στρωματώσεις του νερού, ιδίως το καλοκαίρι, και κατά συνέπεια η ανανέωση των βαθιών νερών γίνεται πολύ αργά. Χαρακτηριστικό εξάλλου του κόλπου είναι η μικρή διαφάνεια σε σχέση με το Σαρωνικό που από τη φύση του είναι ένας ολιγοτροφικός κόλπος, με έντονα ρεύματα και μεγάλη δυνατότητα ανανέωσης και κατά συνέπεια αυτοκαθαρισμού των νερών. (Παπαγιάννης κ.ά., 1976)

5.4.5 Μεταφορική και λοιπή τεχνική υποδομή

Εθνικό – Περιφερειακό – Επαρχιακό δίκτυο

Η οδική σύνδεση της περιοχής έρευνας με την υπόλοιπη Ελλάδα εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από τον άξονα της νέας εθνικής οδού: Αθήνα – Λαμία – Λάρισα – Τέμπη – Θεσ/νίκη – Εύζωνοι, ο οποίος εξυπηρετεί και το μεγαλύτερο ποσοστό των υπεραστικών μετακινήσεων βορρά – νότου σε εθνική κλίμακα. Ανήκει στο Ευρωπαϊκό σύστημα κύριων οδικών αρτηριών και προβλέπεται μετά την ολοκλήρωσή του να έχει χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητοδρόμου με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, κεντρική νησίδα και βοηθητικές οδούς. Η συντομότερη σύνδεση της περιοχής έρευνας με τον παραπάνω άξονα είναι μέσω της Ν. Αγχιάλου και των Μικροθηβών, χάραξη που παρουσιάζει προβλήματα και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Άλλη μία σύνδεση αποτελεί ο άξονας Βόλος – Βελεστίνο – Λάρισα (ο οποίος έχει αναβαθμιστεί και έχει γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, βοηθητικές οδούς και νησίδα) και στη συνέχεια Τρίκαλα – Καλαμπάκα – Γέφυρα Μουργκάνι – Μέτσοβο – Γιάννενα – Ηγουμενίτσα, ο οποίος συνδέει της περιφέρεια Θεσσαλίας με τη δυτική πύλη της χώρας (Ηγουμενίτσα) και την Εγνατία οδό. Επιπλέον αποτελεί μέσο ενδοδιαμερισματικής διασύνδεσης των νομών Τρικάλων – Λαρίσης και Μαγνησίας. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Σε εθνικό επίπεδο είναι προγραμματισμένη η ολοκλήρωση του άξονα Βόλου – Ηγουμενίτσας που θα συνδέει την περιφέρεια Θεσσαλίας με τη δυτική πύλη της χώρας.

Είναι γεγονός ότι οι περισσότεροι των δια – νομαρχιακών δρόμων διέρχονται μέσα από οικισμούς, με άμεση συνέπεια να εγκυμονούν κινδύνους για τους κατοίκους

των περιοχών αυτών, να μειώνεται η ταχύτητα κίνησης και να ρυπαίνονται το περιβάλλον του οικισμού (θόρυβος – καυσαέρια). Έντονο είναι εξάλλου το πρόβλημα ύπαρξης πολλών κάθετων διασταυρώσεων του εθνικού δικτύου με επαρχιακούς και κοινοτικούς δρόμους. Παρά τα εκτελούμενα και προγραμματισμένα έργα που αποσκοπούν σε τοπικές κυρίως βελτιώσεις του δικτύου (παρακάμψεις οικισμών, διαπλατύνσεις – βελτιώσεις τμημάτων) η κατάσταση δεν προβλέπεται να αλλάξει ριζικά. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Σχετικά με το επαρχιακό δίκτυο θα ήθελα να αναφέρω απλά ότι βασικό του πρόβλημα αποτελούν τα γεωμετρικά του στοιχεία και η κακή οριζοντιογραφία των δρόμων. Έτσι, παρουσιάζονται πολλά τμήματα πεδινών χαράξεων με συνεχείς και αντίρροπες καμπύλες, κάτι που θα είχε αποφευχθεί αν γίνονταν έγκαιρα μελέτες του δρόμου και απαλλοτριώσεις. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

«Όσον αφορά στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο Πηλίου, αυτό παρουσιάζει προβλήματα σε αρκετά σημεία ώστε να θεωρείται όχι απόλυτα ασφαλές με βάση τα Ευρωπαϊκά πρότυπα και προδιαγραφές. Η κατάσταση βατότητας του θεωρείται μέτρια με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά όχι τόσο από πλευράς φόρτου του δικτύου (όσο από τα απαιτούμενα από πλευράς ασφαλείας). Η χάραξή του σε πολλά σημεία θεωρείται κακή (συνεχείς στροφές, μειωμένη ορατότητα), ομοίως και η ποιότητα οδοστρώματος. Το δίκτυο πολλές φορές εμφανίζει προβλήματα λόγω καιρικών φαινομένων (χιονοπτώσεις) τα οποία δεν αντιμετωπίζονται έγκαιρα με αποτέλεσμα να παραμένουν αποκλεισμένα τα ορεινά χωριά. Έχουν επισημανθεί αρκετοί ελλείποντες κλάδοι σύνδεσης στο οδικό δίκτυο Πηλίου κυρίως μεταξύ ορεινών κοινοτήτων.» (Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης, 2000, σελ.25)

Από άποψη διοχετευτικής ικανότητας το οδικό δίκτυο της περιοχής έρευνας στα υπεραστικά του τμήματα παρουσιάζει επάρκεια σε σχέση με τη μέση ημερήσια κυκλοφορία, με εξαίρεση το οδικό τμήμα Βόλου – Αγριάς που λειτουργεί σε Δ' στάθμη εξυπηρέτησης και πλησιάζει στα όρια κορεσμού, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες. (Υπουργείο δημοσίων έργων, 1979)

Σιδηροδρομικό δίκτυο

Το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ που εξυπηρετεί την περιοχή έρευνας περιλαμβάνει τις εξής γραμμές:

1. Σιδηροδρομική γραμμή Βόλος – Λάρισα μέσω Βελεστίνου με διεθνές εύρος (1,44μ.) και πυκνή λειτουργία.

2. Σιδηροδρομική γραμμή Βόλος – Παλαιοφάρσαλος – Καρδίτσα – Τρίκαλα – Καλαμπάκα. Η γραμμή αυτή λειτουργεί ως μετρική (εύρους 1μ.) και εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την εμπορευματική κίνηση προς και από το λιμάνι του Βόλου και σε δεύτερη μοίρα την επιβατική μεταξύ των παραπάνω κέντρων. Έχει ληφθεί απόφαση από τον ΟΣΕ να σταματήσει η λειτουργία της για άγνωστο χρόνο καθώς είναι πολύ χαμηλής εξυπηρέτησης τόσο για επιβάτες όσο και εμπορεύματα, ενώ δεν προβλέπεται ο εκσυγχρονισμός της.



Το τρενάκι του Πηλίου

Σαββατοκύριακο. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Η εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης είναι προβληματική στα σημεία διασυνδέσεως με τον κύριο άξονα (Λάρισα και Παλαιοφάρσαλο) όπου παρουσιάζεται σημαντική απώλεια χρόνου κατά τη μεταπήδηση από και προς το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ιδιαίτερα στη γραμμή Βόλου – Παλαιοφάρσαλου – Καλαμπάκας ο συνδυασμός των δρομολογίων είναι ιδιαίτερα προβληματικός, με αποτέλεσμα τις συχνές καθυστερήσεις των δρομολογίων αυτής της γραμμής.

Αστικό δίκτυο

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του δικτύου μεταξύ των οικισμών θεωρείται ότι είναι σε αρκετά καλή κατάσταση. Παρόλα αυτά αποτελεί μειονέκτημα η υποχρεωτική διέλευση των μετακινήσεων προς και από το Πήλιο και τις εγκαταστάσεις της βιομηχανίας Ηρακλής διαμέσου της κεντρικής περιοχής του Βόλου. Τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για τη δημιουργία του περιφερειακού του Βόλου, ο οποίος θα ελαττώσει το παραπάνω πρόβλημα.

Αεροπορικές μεταφορές

«Το αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου είναι στρατιωτικό αεροδρόμιο της 111 Πτέρυγας Μάχης, μέσα στις εγκαταστάσεις του οποίου έχει παραχωρηθεί χώρος από το ΓΕΑ για την εξυπηρέτηση πολιτικών πτήσεων. Βρίσκεται σε απόσταση 20 χλμ. από το

3. Σιδηροδρομική γραμμή Βόλος – Μηλιές. Πρόκειται για το παραδοσιακό τρενάκι του Πηλίου που επαναλειτουργεί στο τμήμα Λεχώνια – Μηλιές, εκτελώντας τουριστικά δρομολόγια μόνο το

Βόλο και μπορεί να εξυπηρετεί 200 επιβάτες την ώρα αφού διαθέτει υπαίθριους περιφραγμένους χώρους για τη διακίνηση των επιβατών. Έχει κατασκευαστεί κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών καθώς και άλλες σχετικές εγκαταστάσεις χρησιμοποιείται όμως κοινός διάδρομος προσγείωσης με την Πολεμική Αεροπορία. Σήμερα εξυπηρετεί μόνο μη τακτικές διεθνείς πτήσεις (charters). Το αεροδρόμιο επίσης εξυπηρετεί εποχιακές τουριστικές ανάγκες ροών προς το Πήλιο.

Με βάση το μήκος του το αεροδρόμιο κατατάσσεται στην κατηγορία 4⁴⁰ (μήκος 2990μ., πλάτος 45μ.). Μπορεί να εξυπηρετεί αεροσκάφη μέχρι μεγέθους Boeing 757. Με βάση τις εγκαταστάσεις πυρασφάλειας που διαθέτει κατατάσσεται στην κατηγορία 7⁴¹». (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1998)

Όλοι οι τελικοί προορισμοί βρίσκονται σε χρονοαποστάσεις μεταξύ μίας και δύο ωρών, με κυρίαρχη την οδική μεταφορά (προορισμοί στην Εύβοια, στο νομό Λάρισας και στο νομό Τρικάλων). Με αυτή την έννοια, το Αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου μπορεί άνετα να καλύψει ολόκληρο τον χώρο της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Ελλάδας γενικότερα.

Πίνακας 5.8: Κινήσεις επιβατών 1994 - 2001

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Αφίξεις	7.768	12.243	14.803	10.138	11.668	17.412	22.927	22.660
Αναχωρήσεις	7.201	12.080	14.869	10.142	11.927	17.476	22.717	22.756
Διερχόμενοι	1.012	4.199	3.992	3.446	4.289	1.378	3.116	5.301
Αφιξοαναχωρήσεις	14.969	24.323	29.672	20.280	23.595	34.888	45.644	45.416
Μεταβολή		62%	22%	-32%	16%	48%	31%	0%
μ.ο επ./πτήση	105	82	77	70	69	90	92	80

Πηγή: Κρατικός Αερολιμένας; Ν.Αγχιάλου (ΚΑΝΑ)

Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι υπάρχει θεαματική αύξηση του αριθμού των επιβατών στο αεροδρόμιο τα τελευταία 8 χρόνια, κάτι που δείχνει τον πόσο σημαντικό ρόλο κατέχει στην ανάπτυξή της. (Χ. Σκυργιάννης, Π. Σκάγιαννης, 2002)

Θαλάσσιες μεταφορές – Λιμενικές εγκαταστάσεις

Η περιοχή έρευνας διαθέτει σήμερα λιμενικές εγκαταστάσεις μόνο στο Βόλο και στη γειτονική βιομηχανική εγκατάσταση παραγωγής τσιμέντου όπου όμως χρησιμοποιείται για τις ανάγκες της βιομηχανίας.



Τμήμα του λιμανιού του Βόλου

Το λιμάνι του Βόλου λειτουργεί σαν επίνειο της Θεσσαλίας, αφού ο γειτονικός νομός Φθιώτιδας της Στερεάς Ελλάδας εξυπηρετείται από το λιμάνι της Στυλίδας και ο νομός Πιερίας της Μακεδονίας από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Παλαιότερα (1978 – 1983) είχε λειτουργήσει γραμμή Βόλου – Συρίας και ο Βόλος κατείχε θέση διαμετακομιστικού κέντρου σύνδεσης του Ευρωπαϊκού χώρου με τη Μ. Ανατολή με συνδυασμένες μεταφορές τύπου Ro – Ro (φορτηγό σε πλοίο). Λόγω της αποβιομηχάνισης της ευρύτερης περιοχής και των συνθηκών που έχουν δημιουργηθεί συνολικά στην Ελλάδα η γραμμή δεν λειτουργεί καθόλου σήμερα και δεν έχει προοπτικές να επαναλειτουργήσει.

Οι εγκαταστάσεις του λιμανιού παρατίθενται αναλυτικά στο παράρτημα.

5.5 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

5.5.1 Ιστορική εξέλιξη του οικιστικού ιστού της πόλης

‘Ως τα μέσα του 18^{ου} αιώνα στην περιοχή της σημερινής πόλης του Βόλου υπάρχει μόνο ο τουρκικός οικισμός του κάστρου. Οι απασχολούμενοι με το εμπόριο χριστιανοί κατοικούν εις τον Γόλον ή Βόλο, το σημερινό Άνω Βόλο. Το λιμάνι του Βόλου ήταν κατά την εποχή αυτή σκάλα για τα Πηλιορείτικα χωριά της περιοχής του καθώς και για τη γεωργική παραγωγή της Θεσσαλίας.



Η βιοτεχνική παραγωγή του Πηλίου που περί τα τέλη του 18^{ου} αιώνα βρισκόταν στη μέγιστη οικονομική ακμή της – κατά την περίοδο αυτή η περιοχή της Ζαγοράς ήταν η πλέον πυκνοκατοικημένη περιοχή της Ελλάδας – αρχίζει να παρακμάζει από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, εξαιτίας του συναγωνισμού από την αναπτυσσόμενη στην Ευρώπη βιομηχανία και οι κάτοικοι της περιοχής στρέφονται προς τη γεωργία.

Οι δύο αυτοί παράγοντες, μαζί με την απελευθέρωση του πρώτου ελληνικού κράτους το 1830, συντελούν στην ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου, εις βάρος των λιμανιών του ανατολικού Πηλίου και του Τρίκερι, που ήταν τα κύρια εξαγωγικά λιμάνια των προϊόντων του Πηλίου. Η οικοδομική δραστηριότητα στην περιοχή του λιμανιού αρχίζει μετά το 1830 και είναι περιορισμένη μέχρι το 1850 εξαιτίας απαγορευτικών διατάξεων του Σουλτάνου.

Στις 8 Μαρτίου 1856 εκδόθηκε διάταγμα, με το οποίο θεσπίστηκε η ‘Νέα πόλη του Βόλου’. Με την άρση του περιορισμού της δόμησης ο πυρήνας των ‘νέων μαγαζιών’ αναπτύσσεται ταχύτατα και εγκαθίστανται εκεί Πηλιορείτες και κάτοικοι άλλων περιοχών. Μαρτυρίες του 1874 περιγράφουν τη συνοικία αυτή με 1000 οικίες, σχολεία και εκκλησία, η οποία και διαμορφώνεται με οδικές αρτηρίες, παράλληλες προς την ακτή, που συνδέονται μεταξύ τους με εξαιρετικά στενές κάθετες οδούς κάτι που αποτελεί μέχρι σήμερα και το κύριο χαρακτηριστικό της.

Με την προσάρτηση της Θεσσαλίας στην Ελλάδα και την απελευθέρωση του Βόλου στις 2 Νοεμβρίου 1881, η πόλη καθίσταται πόλος της οικονομικής ζωής ολόκληρης της Θεσσαλίας. Από το Βόλο ελέγχονται πλέον εκτός από το εμπόριο και τις εισαγωγές καταναλωτικών αγαθών σε κάποιο βαθμό τα μέσα παραγωγής και η μεταποίηση των προϊόντων.

Με την αποχώρηση των τούρκων τσιφλικάδων η γη πωλείται σε Έλληνες, μεταξύ των οποίων Βολιώτες έμποροι και επιχειρηματίες. Το 1884, με τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας, ο Βόλος συνδέεται με τα παραγωγικά κέντρα του εσωτερικού (Λάρισα – Καλαμπάκα). Παράλληλα η κίνηση του λιμανιού αυξάνεται, ιδιαίτερα μετά την αποπεράτωση της προβλήτας (1903) και τη συμπλήρωση των λιμενικών εγκαταστάσεων με τον κυματοθραύστη (το 1903 – 1912).

Μετακινήσεις πληθυσμού προς το Βόλο παρατηρούνται από τους κατοίκους του Πηλίου και τη Θεσσαλική ενδοχώρα, δημιουργώντας έτσι πληθώρα φτηνών εργατικών χεριών, με αποτέλεσμα ο Βόλος στις αρχές του 20^{ου} αιώνα να είναι ένας από τους κύριους βιομηχανικούς πόλους της Ελλάδας, με αναπτυγμένες κυρίως τη καπνοβιομηχανία, τα μηχανουργεία και τα υφαντήρια. Η βιομηχανική του άνθηση

οφείλεται επίσης και στην επάνοδο πλουσίων ομογενών, που καταγόντουσαν από την περιοχή και είχαν εγκατασταθεί στην Αίγυπτο, οι οποίοι επενδύουν χρήματα σε επιχειρήσεις στο Βόλο.

Η πόλη επεκτείνεται κατά την περίοδο αυτή σημαντικά (στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα). Αποκτά το πρώτο Σχέδιο Πόλης το 1883 και δημιουργούνται νέες επεκτάσεις οι οποίες ακολουθούν γενικά τη μορφολογία του αρχικού τμήματος (οδικές αρτηρίες παράλληλες προς την ακτή, συνδεδεμένες με στενές κάθετες οδούς). Η κατά την περίοδο αυτή άνοδος της αστικής τάξης εκφράζεται στη μορφολογία των κτιρίων του Βόλου, με τη δημιουργία επιβλητικών δημόσιων κτιρίων (μουσείο, δημοτικό νοσοκομείο, εμπορική σχολή κ.ά.) και μεγάλων αρχοντικών κατοικιών, όλα σε νεοκλασικό ρυθμό.

Με τη Μικρασιατική καταστροφή, περιορίστηκε σημαντικά η Ελληνική εμπορική δραστηριότητα και συρρικνώθηκε ο ρόλος του Βόλου ως διαμετακομιστικού κέντρου, με την εγκατάσταση στην περιοχή 12.000 προσφύγων. Ο πυρήνας αυτός, με περίπου 6000 πρόσφυγες, αποτέλεσε και τον πρώτο πυρήνα της Ν. Ιωνίας, η οποία και προήχθη σε δήμο το 1947. Άλλοι εγκαταστάθηκαν στο συνοικισμό του Αναύρου και στην περιοχή της Αγριάς (περίπου τις 100 οικογένειες). Τους πρόσφυγες εγκατέστησαν κυρίως στην περιοχή Ξηρόκαμπου, ΒΔ από τον χείμαρρο Κραυσίδωνα. Αυτή την εποχή ιδρύθηκε το εργοστάσιο τσιμέντων, η πλινθοκεραμοποιία, εργοστάσια ειδών διατροφής, υφαντουργικές βιομηχανίες κλπ. Παράλληλα αναπτύσσεται και το τραπεζικό κεφάλαιο.

Μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929, τόσο η εμπορική όσο και η βιομηχανική δραστηριότητα της περιοχής συρρικνώνονται. Οι κλάδοι της σιδηροβιομηχανίας, της υφαντουργίας, της καπνοβιομηχανίας και της τσιμεντοποιίας συγκεντρώνουν σε έξι βιομηχανικά καταστήματα το 65% περίπου των απασχολούμενων με τη βιομηχανία, η δε παραγωγή του κυκλοφορεί στο σύνολο της ελληνικής αγοράς. Με τον τρόπο αυτό ξεπερνιέται η σοβαρότατη κρίση του 1953.

Το 1956 έγινε η προτελευταία επέκταση του σχεδίου πόλεως αρκετά εκτεταμένη για να καλύψει καταστάσεις που είχαν ήδη δημιουργηθεί. Πρέπει να σημειωθεί ότι η σχεδόν ολική ανοικοδόμηση δεν αποτέλεσε ευκαιρία για να αναπλαστεί ο πολεοδομικός ιστός της πόλης, η οποία και διατήρησε τον προ των σεισμών χαρακτήρα της, ως προς τη διάταξή της, τα μεγέθη των οικοπέδων, τα πλάτη και τις διαστάσεις των οδών και βεβαίως τη χωροθέτηση των λειτουργιών και δραστηριοτήτων. Οι σεισμοί μαζί με τις διαδοχικές επεκτάσεις και μεταβολές των όρων δόμησης – με μεγάλη

εκμετάλλευση των κεντρικών οικοπέδων – έδωσαν την ευκαιρία να καταστραφεί και το μεγαλύτερο μέρος του νεοκλασσικού οικιστικού πλούτου της πόλης. Με τους σεισμούς καταστράφηκε επίσης μεγάλο ποσοστό από τον παραδοσιακό πλούτο των οικισμών του Πηλίου.’ (Παπαγιάννης Θ. & Συνεργάτες, 1984)

5.5.2 Λειτουργική δομή και κοινωνικός διαχωρισμός της πόλης

‘Οι δραστηριότητες εκτός από την κατοικία αναπτύσσονται στο πολυλειτουργικό κέντρο του Βόλου, εν μέρει στο κέντρο της Ν. Ιωνίας και κατά μήκος του ιστορικού ακτινικού ιστού της, δηλαδή των αξόνων:

α) εισόδου και εξόδου από αυτήν: Αθηνών, Λαρίσης, Ιωλκού ως τη γέφυρα Αγίου Γεώργη και Αγίας Παρασκευής, Πολυμέρη και στη συνέχεια μετά τη Γορίτσα στην παραλιακή λεωφόρο της Αγριάς.

β) που συνδέουν το κέντρο της Ν.Ιωνίας και των περιφερειακών οικισμών με αυτήν: 2ας Νοεμβρίου και στη συνέχεια διαμέσου της Μαιάνδρου των αξόνων προς τα Μελισσάτικα και το Φυτόκο, την Κύπρου προς την Άλλη Μεριά, την παραλιακή των Ν. Παγασών και εν μέρει αυτή που οδηγεί στο Διμήνι.’ (Παπαγιάννης Θ. & Συνεργάτες, 1984)

‘Η κεντρική περιοχή του Βόλου και της Ν. Ιωνίας μαζί με την παραλιακή (περιοχή του λιμανιού) ζώνη αναψυχής καλύπτουν τις καθημερινές ανάγκες των μικρών και μεσαίων εισοδηματικών τάξεων. Τις ίδιες τάξεις καλύπτει, αλλά για εβδομαδιαία μετακίνηση, και η παραλιακή ζώνη των Παγασών και τα Πευκάκια. Η καθημερινή αναψυχή των μεσαίων και μεγάλων εισοδηματικών τάξεων καλύπτεται από την ανατολική ακτή της πόλης (περιοχή ξενοδοχείου Ξενία κ.λ.π.) ενώ η εβδομαδιαία μετακίνησή της γίνεται προς τα χωριά του Πηλίου (βόρειος και ανατολικός άξονας).’ (Παπαγιάννης Θ. & Συνεργάτες, 1976)

‘Τοπικά κέντρα περιορισμένης κλίμακας έχουν αρχίσει να εμφανίζονται κατά μήκος ορισμένων αξόνων, άλλων από τους προηγούμενους, που εξυπηρετούν τις εσωτερικές μετακινήσεις και που δεν αποτελούν τμήμα αυτού του ιστού, όπως στην Αναλήψεως – Αγίου Δημητρίου, στην αρχή της Μπότσαρη και στην οδό που συνδέει την Αγία Παρασκευή με τον Άγιο Γεώργη.

Όσον αφορά τη νόμιμη κατοικία αναπτύσσεται ομοκεντρικά γύρω από τον ιστό στις κεντρικές οικιστικές περιοχές, ενώ η αυθαίρετη ακολουθεί σε γενικές γραμμές ανάπτυξη περιφερειακά από το ισχύον σχέδιο πόλης (ιδιαίτερα στη δυτική και βορειοδυτική περιοχή της πόλης, στο δήμο Ν. Ιωνίας αλλά και στο δήμο Αγριάς). Στις

περιοχές αυτές έχουν αναπτυχθεί θύλακες αυθαιρέτων είτε σε μεγάλη απόσταση από το ισχύον σχέδιο πόλης, σε ζώνες υψηλής γεωργικής παραγωγικότητας ή όχι, είτε ανάμεσα σε χρήσεις ασυμβίβαστες με την κατοικία. Το αντίστοιχο συμβαίνει στην κοιλάδα του Διμηνίου, όπου σε γη υψηλής παραγωγικότητας αναπτύσσεται διάσπαρτη ή συγκεντρωμένη χρήση κατοικίας.

Στον ανατολικό παραλιακό τομέα, η ασυνέχεια στην εξάπλωση του οικιστικού ιστού, που παλιότερα οφειλόταν στη σχετική αυτονομία του οικισμού της Αγριάς και βεβαίως στο λόφο της Γορίτσας, σήμερα δεν μπορεί να ξεπεραστεί εξαιτίας των οχλήσεων που προκαλούν οι ενδιάμεσα εγκατεστημένες βιομηχανικές χρήσεις. Παρόλα αυτά η υπάρχον οικιστική δόμηση σου δίνει την εντύπωση περιαστικού χώρου με πυκνούς θύλακες κατοικίας.

Διακοπή στο εσωτερικό της πόλης δημιουργεί το μονοσήμαντο οδικό δίκτυο τοπικών και υπερτοπικών μετακινήσεων, που μάλιστα δίπλα του αναπτύσσονται οι κύριοι πόλοι έλξης: το εκτεταμένο εμπορικό και το κέντρο υπηρεσιών της, τα δύο Δημοτικά μέγαρα και το Νομαρχιακό μέγαρο. Το αποτέλεσμα είναι ότι η διοχετευτική του ικανότητα είναι περιορισμένη και έτσι επιτείνεται ο φόρτος και οι τριβές από τις παράπλευρες λειτουργίες.' (Παπαγιάννης κ.ά., 1984)

‘Η ασυνέχεια του φυσικού χώρου είναι αποτέλεσμα επίσης των ορίων που διαμορφώνουν τα κτίρια και οι γραμμές του σιδηροδρομικού σταθμού αλλά και μερικά κτίρια του Οργανισμού Λιμένος ανατολικά της περιοχής των Παλαιών (Τελωνείο, αποθήκη) που τέμνουν τον ιστό του κέντρου σε δύο τομείς: α) το δυτικό τομέα που συμπεριλαμβάνει την περιοχή του Κάστρου, τμήμα της παλιάς βιομηχανικής περιοχής βόρεια του Κάστρου και τα Παλαιά, και β) τον ανατολικό τομέα που είναι κατά πολύ εκτενέστερος και περιλαμβάνει όλο το υπόλοιπο κέντρο. Οι υπόλοιπες συνδέσεις μεταξύ των δύο τομέων είναι ελάχιστες – οι οδοί Ζάχου και Παγασών και η Λεωφόρος Λαμπράκη. Η άνιση σημασία και βαρύτητα των πολεοδομικών ενοτήτων του κέντρου είναι αποτέλεσμα της έντονης διαφοροποίησης τους ως προς τη διάρθρωση των χρήσεων γης, τους ρυθμούς ανάπτυξης και την κοινωνική ταυτότητα.



Διαχωρισμός του αστικού ιστού από τις σιδηροδρομικές γραμμές

Πρόσφατες σχετικές μελέτες³ στοιχειοθετούν τη θέση ότι οι δυτικές και κεντροδυτικές πολεοδομικές ενότητες του κέντρου (Παλαιά, Κάστρο, Επτά Πλατάνια – Οξυγόνο, Μεταμόρφωση) χαρακτηρίζονται από τη συνύπαρξη κατοικίας με οχλούσες επαγγελματικές δραστηριότητες (βιομηχανίες, βιοτεχνίες, συνεργεία, εργαστήρια και καταστήματα χονδρεμπορίου), έχουν σχετικά χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και κατοικούνται από μεσαία και χαμηλά κοινωνικο – οικονομικά στρώματα. Αντιθέτως, οι κεντρικές, οι ανατολικές και οι βόρειες πολεοδομικές ενότητες του κέντρου (Αγ. Νικόλαος, Ανάληψη, Αγ. Κωνσταντίνος) χαρακτηρίζονται από τη μίξη κατοικίας και μη οχλουσών οικονομικών δραστηριοτήτων όπως εμπόριο, γραφεία παραοχής υπηρεσιών και ψυχαγωγία, έχουν σχετικά υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης και κατοικούνται από μεσαία και υψηλά κοινωνικο – οικονομικά στρώματα. «Σε αναλογία με το κέντρο η πόλη ως σύνολο, επίσης πραγματώνει ενοπισμένο κοινωνικό διαχωρισμό μεταξύ των λιγότερο εύπορων δυτικών και βορειοδυτικών συνοικιών (π.χ. Αγ. Ανάργυροι, Νεάπολη, Ν. Δημητριάδα)»⁴ (Γοσποδίνη 1999)

Ένώ η χωροθέτηση των τριών κέντρων μεταφορών επιβατών φαίνεται ικανοποιητική, γιατί είναι συγκεντρωμένη στην είσοδο και κοντά στο κέντρο τ.ης πόλης,

³ (Παπαγιάννης κ.ά., 1992) στην Πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης του δήμου Βόλου & (Μαλούτας 1995) στο 'Δομή και δυναμική του κοινωνικού διαχωρισμού στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου'

⁴ στο 'Δομή και δυναμική του κοινωνικού διαχωρισμού στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου', Μαλούτας 1995

στην πραγματικότητα δεν υπάρχουν δυνατότητες ομαλής λειτουργίας μετεπιβάσεων. Η αδυναμία συνλειτουργίας τους οφείλεται στο γεγονός ότι όλες οι άλλες δραστηριότητες της πόλης επιτελούνται στα κομβικά σημεία θεωρητικής σύνδεσής τους, που στην ουσία αποτελούν σημεία διάσπασης.

Πέρα από το κεντρικό δίκτυο εξυπηρέτησεως των μεγάλου και μικρού μήκους μετακινήσεων, απλώνεται διάχυτο το πυκνό και άμορφο δίκτυο οδών, που κάθε άλλο παρά οργανώνει την πόλη. Αντιθέτως τη διασπά, με την πλήρης έλλειψη ιεράρχησής του και δεν καθιστά δυνατή την οργάνωσή της, παρόλο που το μνημειακό σύστημά της θα μπορούσε να παίζει ενδεχομένως αυτό το ρόλο.' (Παπαγιάννης κ.ά., 1984)

5.5.3 Ποιότητα και φυσιογνωμία αστικού χώρου

Το πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου είναι ιδιαίτερα αναγνώσιμο 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, που είναι το Πήλιο, οι οικισμοί του και η θάλασσα, είτε

Δημαρχείο Βόλου

μικρότερης κλίμακας, όπως π.χ. η αρχαία Δημητριάδα, τα Πευκάκια, η Γορίτσα, η Επισκοπή, ο Σαρακηνός κλπ. Επίσης μέσα στο ΠΣ Βόλου υπάρχουν κτίρια – τοπόσημα που βοηθούν στον προσανατολισμό του κατοίκου (π.χ. δημαρχείο).

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 αιτία το Ιπποδάμειο σύστημα του ασυνήθιστα πυκνού οδικού δικτύου και ο τρόπος με τον οποίο έγινε η σταδιακή αντικατάσταση των μονοδιόροφων κτιρίων με πολυώροφα, δημιουργώντας ένα αδιαπέραστο οπτικό μέτωπο προς την παραλία. Το εσωτερικό μνημειακό σύστημα,

πλατείες, ναοί, αξιόλογα κτίρια, δεν είναι ικανό να εξασφαλίσει σύστημα αναφοράς και ανάγνωσης, ιδιαίτερα στις κεντρικές περιοχές του Βόλου.

Αντίστοιχα στην κεντρική Ν. Ιωνία η άμορφη διάχυση του ιστού μονοδιόροφων κτιρίων σε μεγάλη έκταση, που διακόπτεται από το στρατόπεδο – που βρίσκεται στην καρδιά της – , δεν εξασφαλίζει επίσης σύστημα αναφοράς. Ωστόσο, στην πυκνή περιοχή των προσφυγικών συνοικισμών δυτικά από τον Κραυσίδαωνα διατηρείται ακόμα κάποια φυσιολογία. (Παπαγιάννης κ.ά. 1984)

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό για το ΠΣ Βόλου – Ν. Ιωνίας αποτελεί το πολύ χαμηλό ποσοστό πρασίνου (πλατείες, πάρκα) στην πόλη του Βόλου (3%) όταν στην πόλη των Τρικάλων το αντίστοιχο ποσοστό είναι της τάξης του 5%. Το ποσοστό της οικοδομήσιμης γης και του οδικού δικτύου είναι αντίστοιχα 79% και 18% για την πόλη του Βόλου και 84%, 11% για τα Τρίκαλα. Όμως, στην πόλη του Βόλου αντιστοιχούν 7,03 μ² πράσινου ανά κάτοικο ενώ στα Τρίκαλα 12,81 μ² και υπάρχουν 5,027 κάτοικοι ανά στρέμμα τη στιγμή που στα Τρίκαλα βρίσκονται αντίστοιχα 4,185 κάτοικοι ανά στρέμμα. (Γκόγκος και Ζιώζιας, 2002)

5.5.4 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, Ιάσωνος, 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 BP στην Αγριά. Όσον αφορά τις υποδομές ύδρευσης και αποχέτευσης καλύπτουν 100% 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. (Μελέτη και Σγουρή, 1999)

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 (υπάρχουν απώλειες της τάξης του 40%). Όσον αφορά τη διαχείριση των απορριμμάτων αυτή γίνεται στο ΧΥΤΑ που υπάρχει στο Διμήνι.

Σημαντικά προβλήματα υπάρχουν όσον αφορά το δημοτικό διαμέρισμα Γλαφυρών τα οποία πιστεύεται ότι θα επιλυθούν μέσω της χρηματοδότησης από το ΕΤΠΑ. Σχετικά με τις κοινωνικές υποδομές είναι ανεπάρκεια υποδομών εκπαίδευσης (φαινόμενα έλλειψης αιθουσών και διπλοβάρδιας). (Μελέτη και Σγουρή, 1999)

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. Σε σχέση με το δίκτυο ύδρευσης αυτό εμφανίζει μικροπροβλήματα λόγω κακοτεχνιών κατά την κατασκευή του. Επίσης, η άρδευση γίνεται με ιδιωτικές γεωτρήσεις, η αποχέτευση με απορροφητικούς βόθρους ενώ η διάθεση των απορριμμάτων πραγματοποιείται σε χώρους ανεξέλεγκτης απόρριψης. (Βλόντζος κ.ά. 1998)

Από το δήμο Φερών διέρχονται οι εθνικοί οδοί Αθηνών – Θεσσαλονίκης και Βόλου – Λαρίσης. Το δίκτυο ύδρευσης αποτελείται από 38% από σωλήνες αμιαντοσιμέντου ώστε να χρήζει μερικής αντικατάστασης, ενώ η διαχείριση των απορριμμάτων δεν είναι οργανωμένη σε ΧΥΤΑ. Επιπλέον, ένα πρόβλημα που απασχολεί τους κατοίκους του δήμου είναι η διέλευση αγωγού κηροζίνης προς στρατιωτικές εγκαταστάσεις στη Λάρισα κάτω από την πυκνοκατοικημένη περιοχή Βελεστίνου. Όσον αφορά τις κοινωνικές υποδομές κρίνεται ότι είναι αρκετά αναπτυγμένες τόσο οι αθλητικές (υπάρχουν δύο γήπεδα ποδοσφαίρου, ένα γήπεδο μπάσκετ, στίβος, δύο ιδιωτικά γυμναστήρια) όσο και οι πολιτιστικές (υπάρχει Λαογραφικό κέντρο – μουσείο γεωργικών εργαλείων και παραδοσιακής τεχνολογίας, νεοαναγερθέν πολιτιστικό πνευματικό κέντρο, τρεις λαογραφικοί πολιτιστικοί σύλλογοι, δημοτική δανειστική βιβλιοθήκη, πολλά ιστορικά – πολιτιστικά μνημεία). (Θεοδώρου κ.ά. 1999)

Οι τεχνικές υποδομές στο δήμο Ιωλκού δεν βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Το οδικό δίκτυο αν και είναι ασφαλτοστρωμένο στο σύνολό του εντούτοις χαρακτηρίζεται από μικρό πλάτος οδοστρώματος, μεγάλες κλίσεις και αδυναμία προσέγγισης στα φυσικά αξιοθέατα του δήμου. Επίσης το δίκτυο ύδρευσης είναι παλιό με αποτέλεσμα να υπάρχουν απώλειες της τάξης του 10%. Παραπέρα, η αποχέτευση πραγματοποιείται μόνο από βόθρους. Εξαίρεση αποτελεί η διαχείριση των απορριμμάτων καθώς αυτά μεταφέρονται στο ΧΥΤΑ Βόλου. Όσον αφορά τις κοινωνικές υποδομές υπάρχει ανάγκη για νέες αίθουσες στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση. (ΤΕΔΚΝΜ 1998)

Το ενδοδημοτικό οδικό δίκτυο του δήμου Αγριάς δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση, καθώς τα περισσότερα τμήματά του που συνδέουν τους διάφορους οικισμούς μεταξύ τους δεν είναι ασφαλοστρωμένα. Σχετικά με το δίκτυο ύδρευσης θεωρείται ότι λόγω της παλαιότητας του δικτύου και των ακατάλληλων υλικών χρήζει αντικατάστασης στις κοινότητες Αγριάς και Δράκειας. (Παπαευσταθίου κ.ά. 1998)

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. Εξάλλου υπάρχει πρόβλημα στην ύδρευση του οικισμού όσον αφορά την ποιότητα αλλά και την ποσότητα του πόσιμου νερού. Επίσης όσον αφορά τη στέγαση των υπηρεσιών του δημαρχείου. (ΟΕΥ 1998)

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. (Μπάτζιο κ.ά. 1998)

5.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

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

1. Δημιουργία της περιφερειακής οδού, με την υλοποίηση της οποίας αναμένεται να αποφορτιστεί σημαντικά το οδικό δίκτυο.
2. Επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμένα Βόλου κάτι που θα έχει θετικές επιπτώσεις στην εμπορευματική και επιβατική κίνηση.
3. Δημιουργία νέων υποδομών στο αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου και μετατροπή του σε πολιτικό αεροδρόμιο με προοπτική να εξυπηρετεί και πτήσεις εσωτερικού.
4. Ολοκλήρωση της συμμετοχής των δήμων Βόλου και Ν. Ιωνίας στο πρόγραμμα Urban όπου υπήρχαν έργα τόσο για τη στήριξη οικονομικών δραστηριοτήτων όσο και τη δημιουργία πολεοδομικών παρεμβάσεων.
5. 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.

6. Άξονας Βόλου – Ηγουμενίτσας ο οποίος θα συνδέει την ΠΕ με την Ευρώπη. Έχουν πραγματοποιηθεί μελέτες νέας χάραξης του δρόμου στο τμήμα Λάρισας – Ηγουμενίτσας, η κατασκευή του οποίου δεν θα έχει άμεση επίπτωση στην ΠΕ. Ωστόσο με την ολοκλήρωση του άξονα τα αποτελέσματα θα είναι ευεργετικά για την ευρύτερη ΠΕ.
7. Αύξηση υδατικών πόρων στη Θεσσαλία μέσω των προγραμματιζόμενων μεγάλων έργων (Αχελώος, Κάρλα)

6. SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ (ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ – ΑΠΕΙΛΕΣ)

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.1

	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Θέση	Χωροταξική θέση στην ελληνικό χώρο	Όχι άμεση επαφή με τους νεότερους άξονες ανάπτυξης της Ελλάδας	Προγραμματισμός άξονα Βόλου – Ηγουμενίτσας	Καθυστέρηση έργων σύνδεσης με τους νέους άξονες που συνδέουν την Ελλάδα με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα
		Χωροταξική θέση στον ευρωπαϊκό χώρο	Σύνδεση με Εγνατία Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου	
Οικιστικό δίκτυο	Κοντινή θέση με τη Λάρισα	Ανυπαρξία μητροπολιτικής περιοχής σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα	Δημιουργία – ενίσχυση δίπολου Βόλου – Λάρισας	Διατήρηση περιφερειακής θέσης στο ελληνικό αστικό δίκτυο
		Έλλειψη σύγχρονων δικτύων μεταφορών Βόλου – Λάρισας		
Πρωτογενής τομέας	Ύπαρξη εύφορων πεδινών εκτάσεων	Απουσία αγροτικών προϊόντων με υψηλή ζήτηση στο μέλλον	Επώνυμα προϊόντα	
		Απειροελάχιστη συμμετοχή των προϊόντων αλιείας στο συνολικό βάρος της παραγωγής	Ανανέωση αλιευτικών συστημάτων παραγωγής (εκσυγχρονισμός αλιευτικού στόλου, μεγάλο μέγεθος παράκτιων εκτάσεων)	
		Υψηλό ποσοστό νιτρικών αλάτων στους υδάτινους πόρους	Ειδικά προγράμματα δράσης του Υπουργείου Γεωργίας	
		Περιορισμένοι υδάτινοι πόροι	Αύξηση υδατικών πόρων στη Θεσσαλία μέσω των προγραμματιζόμενων μεγάλων έργων (Αχελώος, Κάρλα)	Λειψυδρία λόγω έλλειψης σχεδιασμού στην αξιοποίηση των υδάτινων πόρων

Σολιδάκης Ι., Ρυθμιστικό Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Δευτερογενής τομέας	ΕΒΕΤΑΜ, Τεχνολογικό πάρκο	Ελλιπής προβολή των πλεονεκτημάτων της περιοχής (marketing)	Αξιοποίηση δυνατοτήτων ΕΒΕΤΑΜ, τεχνολογικού πάρκου Θεσσαλίας	Περαιτέρω απουσία ιδιωτικών επενδύσεων
	Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις	Ελλιπής σύνδεση του Πανεπιστημίου με τη βιομηχανία	Εδραίωση του Πολυτεχνείου, σύνδεση της έρευνας με την παραγωγικότητα	
	Λιμάνι Βόλου	Απουσία επαρκούς σύνδεσης της περιοχής με την υπόλοιπη χώρα και κυρίως με το εξωτερικό	Εκσυγχρονισμός του εμπορικού και επιβατηγού λιμένα	
			Προγραμματισμός άξονα Βόλου – Ηγουμενίτσας	
	Βιομηχανική κουλτούρα	Έλλειψη σύγχρονων μεθόδων οργάνωσης και εξειδικευμένων στελεχών		
	Οργανωμένες ΒΙΠΕ	Ύπαρξη πολλών αντίστοιχων χώρων στην Ελλάδα	Δημιουργία τεχνολογικού πάρκου, νέας ΒΙΠΕ	Περαιτέρω αποβιομηχάνιση
	Αναπτυξιακά κίνητρα			Νέος Αναπτυξιακός νόμος
Τριτογενής τομέας	Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις	Διάσπαση του Π.Θ. σε τέσσερις πόλεις	Περαιτέρω ανάπτυξη του Πανεπιστημίου και σύνδεσή του με τις ανάγκες της τοπικής οικονομίας	
	Ύπαρξη πλούσιας ιστορικής παράδοσης και φυσικού περιβάλλοντος προς ανάδειξη	Ελλιπής προβολή των τουριστικών αξιοθεάτων (marketing)		Τουριστική ανάπτυξη με βάση το παραδοσιακό μοντέλο→υποβάθμιση του τουρισμού
	Οργάνωση εναλλακτικών μορφών τουρισμού		Δημιουργία τελεφερίκ, ΣΥ.Θ.Ε.Μ.Μ.Α.	
	Αξιοποίηση αεροδρομίου Ν. Αγχιάλου για την απευθείας μεταφορά τουριστών στη ΠΕ	Πολύ χαμηλός μέσος όρος διανυκτερεύσεων στο ΠΣ Βόλου	Επέκταση αεροδρομίου για πτήσεις εσωτερικού	

Σολιδάκης Ι., Ρυθμιστικό Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Πολεοδομική οργάνωση		Ύπαρξη κοινωνικού διαχωρισμού, παρακμάζοντες θύλακες	Προγράμματα ανάπτυξης (Urban)	Έντονες ανισότητες μεταξύ δυτικών και βορειο – ανατολικών περιοχών
		Έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα στο κέντρο της πόλης	Περιφερειακός Βόλου	
	Επίπεδη πόλη	Ασυνέχεια φυσικού χώρου λόγω σιδηροδρομικών γραμμών, κύριων οδικών αξόνων	Ανάδειξη θαλάσσιου μετώπου	
	Εύκολη πρόσβαση λόγω Ιπποδάμειου συστήματος	Αδυναμία προσανατολισμού		
		Ύπαρξη αυθαίρετης δόμησης		Συνεχής εξάπλωση του αστικού ιστού
		Ελλείψεις τεχνικές υποδομές στους μικρότερους δήμους	Δημιουργία του Πανθεσσαλικού Αθλητικού Κέντρου	
Περιβάλλον	Ύπαρξη ΧΥ.ΤΑ. και μονάδας επεξεργασίας αστικών λυμάτων για το ΠΣ Βόλου	Καθυστέρηση στη δημιουργία μονάδων επεξεργασίας αποβλήτων στους υπόλοιπους δήμους	Συμμετοχή σε δίκτυα πόλεων σχετικά με τη διαχείριση του περιβάλλοντος	
	Οργάνωση δύο ΒΙΠΕ	Ατμοσφαιρικά προβλήματα από τη 2 ^η ΒΙΠΕ Μαγνησίας και τη μονάδα Χαλυβουργία Θεσσαλίας	Δημιουργία νέας ΒΙΠΕ κοντά στην ΠΕ	
			Επανάχρηση των χώρων της Α΄ ΒΙΠΕ	
		Ύπαρξη οχλούσων βιομηχανιών / βιοτεχνιών δίπλα σε περιοχές κατοικίας	Μεταφορά βιομηχανιών σε ΒΙΠΕ	
	Έλλειψη χώρων πρασίνου στους δύο μεγαλύτερους δήμους (3%)	Απομάκρυνση του στρατοπέδου, των βιομηχανιών (Βαμβακουργία, ΜΕΤΚΑ) και του νεκροταφείου στη Ν. Ιωνία		

7. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ – ΕΠΙΛΟΓΗ

Σενάριο 0: Αποτυχία κύριων σημερινών στοιχημάτων

Σενάριο 1: Μερικός εκσυγχρονισμός, Επιτυχία κύριων σημερινών στοιχημάτων

Σενάριο 2: Ολοκληρωμένη ανάπτυξη, Επιτυχία κύριων σημερινών στοιχημάτων και πρόσθετες μείζονες θετικές εξελίξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1

	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ		Ανάπτυξη της
	Ευρύτερος χώρος – Ελλάδα	Περιφέρεια Θεσσαλίας	Περιοχής Έρευνας
Σενάριο 0	Έλλειψη πόρων για χρηματοδότηση ανάπτυξης	Περιορισμένος αριθμός ιδιωτικών επενδύσεων	Μη ενίσχυση του δίπολου Βόλου – Λάρισας
	Αυξανόμενη διοικητική και θεσμική παράλυση	Διατήρηση της Θεσσαλίας στο περιθώριο της ΕΕ	Μη εκσυγχρονισμός της γεωργίας
	Διεύρυνση της Ε.Ε. προς Ανατολική Ευρώπη, κυρίως, και υποβάθμιση της Μεσογειακής διάστασης	Καθυστέρηση υποδομών για υδάτινους πόρους	Αποτυχία ανάκαμψης του δευτερογενούς, εκ νέου διόγκωση του τριτογενούς
	Σημαντική μείωση πόρων στο γ' ΚΠΣ	Περιορισμένη βελτίωση υποδομών υπερτοπικής σημασίας	
Σενάριο 1	Διεύρυνση προς Ανατολική Ευρώπη και Κύπρο, προοπτική ένταξης Βαλκανικών χωρών σε ορατό χρόνο	Χαλάρωση περιοριστικής πολιτικής	Μείωση της ανεργίας, αύξηση ποιοτικών θέσεων εργασίας
	Διατήρηση σημερινού ύψους χρηματοδότησης ως το 2006 και μικρή μείωσή της στη συνέχεια	Επαρκής χρηματοδότηση ανάπτυξης	Ενίσχυση εναλλακτικών μορφών τουρισμού
	Τερματισμός των διαμαχών στο Βαλκανικό χώρο	Αύξηση ιδιωτικών επενδύσεων	Μερική ανάκαμψη του δευτερογενούς
			Βελτίωση υπερτοπικών συνδέσεων με Ε.Ε.

			Βελτίωση αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση δίπολου Βόλου – Λάρισας
Σενάριο 2	Διεύρυνση προς Ανατολική Ευρώπη και Κύπρο, προοπτική ένταξης Βαλκανικών χωρών σε ορατό χρόνο	Πραγματική σύγκλιση	Καλύτερη προσαρμογή της γεωργίας στην αγορά
	Ένταξη της μεσογειακής διάστασης ως σημαντικού στοιχείου της εξωτερικής πολιτικής	Χαλάρωση περιοριστικής πολιτικής	Μείωση της ανεργίας
		Επαρκής χρηματοδότηση ανάπτυξης	Ουσιαστική ανάκαμψη του δευτερογενούς
		Διοικητική και πολιτική μεταρρύθμιση	Δημιουργία δίπολου Βόλου – Λάρισας

Εκείνο το σενάριο που επιλέγεται και βάση του οποίου θα πραγματοποιηθεί η πολιτική για την Περιοχή που ερευνάται είναι το μετριοπαθές σενάριο 1.

8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

8.1 ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΒΟΛΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

8.1.1 Πληθυσμός

- Διατήρηση της πληθυσμιακής αύξησης με το σημερινό ρυθμό και ενίσχυση του βάρους των αγροτικών – περιαστικών πληθυσμών.

Οι προβολές του μεγέθους του πληθυσμού των Ο.Τ.Α. πραγματοποιούνται με τη μέθοδο του ετήσιου ρυθμού μεταβολής. Η μέθοδος αυτή είναι ιδιαίτερα εύχρηστη διότι βασίζεται σε μια μαθηματική σχέση που εισάγει ως δεδομένα τον πληθυσμό των δύο προηγούμενων δεκαετιών και υπολογίζεται με τη βοήθεια H/Y .

Ο Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (Μ.Ε.Ρ.Μ.) δίνεται από την ακόλουθη σχέση: $P_{t+n}=P_t(1+r)^n$ όπου P_t είναι ο πληθυσμός σε μια δεδομένη στιγμή t , n είναι ο αριθμός των χρονικών περιόδων (στη συγκεκριμένη περίπτωση ετών) που πέρασαν, P_{t+n} είναι ο πληθυσμός στο τέλος των χρονικών περιόδων (ετών) που παρήλθαν και r είναι ο Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής του πληθυσμού.

Με τη μέθοδο αυτή γίνεται δεκτή η συνέχεια του υπάρχοντων τάσεων χωρίς να λαμβάνονται υπόψη αστάθμητοι παράγοντες όπως κοινωνικοί, οικονομικοί, χωροταξικοί κτλ, οι οποίοι μπορεί να αντιστρέψουν αυτές τις τάσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.1

Πληθυσμός ανά δήμο	1981	2001	ΜΕΡΜ	2006	2011	2016
Βόλου	71.378	82.374	0,719%	85.378	88.492	91.719
Νέας Ιωνίας	26.433	31.916	0,947%	33.456	35.070	36.762
Νέας Αγχιάλου	5.263	7.408	1,724%	8.069	8.789	9.573
Φερών	6.173	6.132	-0,033%	6.122	6.112	6.101
Αγριάς	4.955	6.097	1,042%	6.421	6.763	7.123
Πορταριάς	2.612	3.196	1,014%	3.361	3.535	3.718
Αιτωνίας	2.433	3.042	1,123%	3.217	3.401	3.597
Ιωλκού	2.669	2.071	-1,260%	1.944	1.824	1.712
Κοινότητα Μακρινίτσας	600	910	2,104%	1.010	1.121	1.244
ΣΥΝΟΛΟ	122.516	143.146	0,781%	148.825	154.729	160.868

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο συνολικός πληθυσμός της περιοχής έρευνας για το 2011 θα είναι σύμφωνα με τον ΜΕΡΜ των δεκαετιών του 80 και του 90 περίπου 160.000. Σύμφωνα με τον πίνακα 4.25 θα μπορούσε να θεωρηθεί ένας γενικότερος πληθυσμιακός στόχος για την ΠΕ η διατήρηση της μέσης πληθυσμιακής αύξησης (0,781% ή περίπου νέα 1.1000 άτομα / χρόνο) στην ΠΕ και στη συνέχεια η διατήρηση της πληθυσμιακής αύξησης και των υπόλοιπων πέρα των κατεχοχών μεγάλων δήμων (του Βόλου και της Ν. Ιωνίας δηλαδή).

Αυτό πρέπει να επιδιωχθεί από τις επιμέρους πολιτικές που θα ακολουθήσουν γιατί σε αντίθετη περίπτωση θα υπάρξει απερίημωση της υπαίθρου και θα είναι αδύνατη η ολοκληρωμένη οργάνωση της Περιοχής Έρευνας και η επιτυχία των πολιτικών που λαμβάνουν χώρα στον αγροτικό χώρο.

8.1.2 Θέση της ΠΕ σε εθνικό επίπεδο

- Η σύνδεση της ΠΕ με τα νέα δίκτυα μεταφορών στον ελληνικό χώρο (Ιονία και Εγνατία οδός).
- Η δημιουργία – ενίσχυση του δίπολου Βόλου – Λάρισας το οποίο θα μπορούσε να καταλάβει σημαντικό ρόλο στον ελληνικό και υπό προϋποθέσεις στον Ευρωπαϊκό χώρο τα επόμενα χρόνια.

8.1.3 Θέση της ΠΕ σε διεθνές επίπεδο

Η θέση της ΠΕ για λόγους που έχουν αναλυθεί προηγουμένως είναι πολύ άσχημη σε διεθνές επίπεδο. Γενικότερο στόχο πολιτικής αποτελούν:

- Η ανάληψη σημαντικού ρόλου στην περιοχή της Βαλκανικής και νοτιοανατολικής Ευρώπης (μέσω της συμμετοχής στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και ενδεχομένως σε δίκτυα συνεργασίας με άλλους δήμους).
- Η εμπορευματική επανασύνδεση με τις αγορές της νοτιοανατολικής Μεσογείου και των Παρευξείνιων περιοχών. Για το λόγο αυτό πρέπει να βρεθεί τρόπος να ενισχυθεί περαιτέρω η κίνηση στο λιμένα του Βόλου (π.χ. δημιουργία συνδυασμένων μεταφορών ή μεταφορά του λιμένα εκτός της κεντρικής περιοχής στην περιοχή Αλμυρού όπου υπάρχουν άλλες λιμενικές εγκαταστάσεις)

8.2 ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

8.2.1 Σχετικά με την ποιότητα ζωής

Η ποιότητα ζωής που προφέρεται θεωρείται από τους ίδιους τους κατοίκους της περιοχής ανώτερη από την αντίστοιχη στο πιο μεγάλο μητροπολιτικό κέντρο της χώρας για λόγους που σχετίζονται με το μικρό μέγεθος της πόλης και τα μικρά προβλήματα που υπάρχουν αναλογικά με την προβληματική της δομή (το μέγεθος της Αθήνας διογκώνει και τα προβλήματα της). Παρόλα αυτά σύμφωνα με την προηγούμενη ανάλυση υπάρχουν αρκετά σημαντικά προβλήματα. Γενικότερο στόχο αποτελούν τα παρακάτω:

- Η δημιουργία νέων και η ολοκλήρωση των υποδομών όσον αφορά τη χωρική οργάνωση της ΠΕ 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 ΠΕ

8.2.2 Σχετικά με την κοινωνική ανάπτυξη

- 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.

8.2.3 Σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη

- Η διαμόρφωση στρατηγικής καινοτομίας και η διάχυσή της σε όλους τους παραγωγικούς τομείς.
- Η δημιουργία μορφών συνεργασίας και δικτύων μεταξύ των πιο δυναμικών και εκσυγχρονιστικών στοιχείων του επιχειρηματικού κόσμου και του Δημόσιου τομέα.
- Η χρήση του δυναμικού του Πανεπιστημίου για έρευνα σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η τοπική κοινωνία.

8.2.4 Σχετικά με το περιβάλλον

- Η υιοθέτηση των αρχών 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.
- Η αντιμετώπιση των πηγών ρύπανσης.

8.3 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ (ΧΑΡΤΗΣ ΠΙ)

8.3.1 Διαίρεση της ΠΕ σε χωροταξικές ενότητες

Ενιαία χωροταξική ενότητα αποτελούν οι δήμοι Βόλου και Ν. Ιωνίας όσον αφορά το πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου. Ο δήμος Νέας Ιωνίας (Γλαφυραί) εκτός από το ΠΣ κατατάσσεται στην Τρίτη χωροταξική ενότητα για λόγους που σχετίζονται με τη μορφή της χωρικής και οικονομικής οργάνωσής της. Δεύτερη χωροταξική ενότητα αποτελούν οι δήμοι Αγριάς, Πορταριάς, Μακρινίτσας, Ιωλκού και Αισωνίας (προς το Πήλιο) και τρίτη οι δήμοι Βελεστίνου, Νέας Αγχιάλου και το τμήμα του δήμου Ν. Ιωνίας (προς της Λάρισα).

Η παραπάνω διαίρεση θεωρώ ότι κατατάσσει τις περιοχές ανάλογα με τα προβλήματα και τις δυνατότητες που έχουν ώστε στο μέλλον να επιβάλλεται η από κοινού οργάνωση των όποιων πολιτικών για την ανάπτυξή τους. Με αυτή τη λογική το ΠΣ Βόλου έχει εν μέρει διαφορετικά προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζονται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Κεντρικής Περιοχής. Επίσης η δεύτερη χωροταξική ενότητα λόγω του συνδυασμού του Πηλίου με τη θάλασσα κατέχει άλλη δυναμική (ήπιες μορφές ανάπτυξης) από ότι η τρίτη ενότητα η οποία χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη των βιομηχανικών περιοχών και του αεροδρομίου της Νέας Αγχιάλου.

8.3.2 Ανάπτυξη συγκεκριμένων τομέων της οικονομίας

Οι άξονες πολιτικής που αναφέρονται παρακάτω έχουν παρθεί από το ΠΕΠ Θεσσαλίας καθώς όπως αναφέρεται και στην μεθοδολογική προσέγγιση του Ρυθμιστικού για τη διαμόρφωση των σχετικών με την οικονομική ανάπτυξη αξόνων θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψιν οι αναπτυξιακές προτάσεις των αντίστοιχων ΠΕΠ.

Πρωτογενής τομέας:

- Άρση των διαρθρωτικών προβλημάτων που χαρακτηρίζουν ιδιαίτερα τις πεδινές περιοχές.

Τέτοια προβλήματα αποτελούν το μεγάλο μέγεθος του πρωτογενή σαν ποσοστό στο ΑΠΠ και στην απασχόληση, η παραγωγή προϊόντων με γνώμονα την ποσοτική

παραγωγή και την εισοδηματική στήριξη αντί του προσανατολισμού προς την αγορά και την ποιότητα, η διαρθρωτική, θεσμική και διαχειριστική υστέρηση του τομέα, η έλλειψη φορέων συλλογικής οργάνωσης της αγροτικής παραγωγής και εμπορίας, η χαμηλή ανταγωνιστικότητα, η ανορθολογική εκμετάλλευση και εξάντληση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα και η μεγάλη συμμετοχή στην επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος.

- Προς την κατεύθυνση υλοποίησης των παραπάνω βασική κρίνεται η επανασύσταση της λίμνης της Κάρλας, η οποία θα δώσει στο νομό και στον κάμπο γύρω της επιφανειακό νερό, μειώνοντας έτσι δραστικά τις ανάγκες για άντληση.
- Επίσης, η ενημέρωση των αγροτών για το πρόβλημα ώστε να δεχθούν μέτρα για μια πιο ορθολογική αξιοποίηση του νερού.

Η πολιτική αυτή αναλύεται στον περιορισμό των άσκοπων αρδεύσεων σε περιοχές με άφθονο νερό, στη δραστική μείωση των διαρροών του αρδευτικού δικτύου και στη χρήση εξελιγμένων συστημάτων όπως η στάγδην άρδευση.

- Θεσμική και διαρθρωτική προετοιμασία του αγροτικού τομέα να αναπροσαρμόσει την παραγωγική ικανότητά του στο νέο περιβάλλον της διεθνούς απελευθέρωσης των αγορών, των αλλαγών της ΚΑΠ και των κατευθύνσεων της AGENDA 2000.
- Ανάδειξη των συγκριτικών του πλεονεκτημάτων.
- Δυνατότητες παραγωγής προϊόντων υψηλής ποιότητας και πρόσβασής τους σε αγορές εσωτερικού και εξωτερικού.

Εδώ εντάσσεται η δημιουργία βιολογικών προϊόντων (ελιάς, αμυγδάλου, μήλου) προϊόντα τα οποία μπορούν να παραχθούν στην ευρύτερη περιοχή και αναμένεται να έχουν στο μέλλον μεγάλη ζήτηση. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσαν οι δήμοι να προωθήσουν τα προϊόντα τους στην ευρύτερη ευρωπαϊκή αγορά.

Επίσης η δημιουργία τοπικών προϊόντων με επωνυμία (π.χ. κρασί Ν. Αγχιάλου). Ο δήμος μπορεί να συμμετέχει στη δημιουργία δικτύου με άλλους δήμους (από το εξωτερικό κυρίως) που σχετίζονται με την παραγωγή και εμπορία του κρασιού, ώστε να ανταλλάξει τεχνογνωσία που θα τον βοηθήσουν να κάνει πιο αποδοτική και 'βιολογική' την παραγωγή του, να διερευνήσει νέα προϊόντα που θα μπορούσε να δημιουργήσει και θα είχαν ως πρώτη ύλη το κρασί και να βρει πιθανούς τρόπους εμπορίας του προϊόντος.

- Υψηλή εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού, σημαντική ηλικιακή ανανέωση.

Προτείνεται η ενημέρωση και η προώθηση της επιδότησης των νέων αγροτών ώστε να ανακοπεί η εγκατάλειψη της υπαίθρου από το δυναμικό της.

- Δυνατότητες αξιοποίησης σημαντικών θεσμοθετημένων περιοχών & οικοτόπων και ενσωμάτωσης του πολιτιστικού πλούτου στις δραστηριότητες της τοπικής ανάπτυξης.

Το μέτρο αυτό εντάσσεται στα πλαίσια του αγροτουρισμού και αναλύεται στον τριτογενή τομέα.

- Επέκταση ζωνών καλλιεργήσιμης γεωργικής γης σε νέα εδάφη.

Πρέπει να δημιουργηθούν ζώνες χρήσεων γης υψηλής αποδοτικότητας για τις υπόλοιπες περιοχές πέρα του ΠΣ Βόλου και του δήμου Αγριάς ώστε να οργανωθεί χωρικά η ευρύτερη περιοχή. Κατά τη διαδικασία αυτή πρέπει να οριοθετηθεί περαιτέρω γη για καλλιέργεια (π.χ. στο δήμο Νέας Αγχιάλου) όπου υπάρχει εύφορη, πεδινή γη για καλλιέργεια. Με τον τρόπο αυτό θα προστατευτεί από ενδεχόμενη οικιστική χρήση.

Δευτερογενής τομέας:

- Στο ΠΕΠ Θεσσαλίας προτείνεται η δημιουργία ενός ισχυρού Αστικό – Βιομηχανικού και κυρίως Διοικητικού, Διαχειριστικού και Τεχνολογικού Κέντρου που θα στηρίξει και υποστηρίξει αλλά και θα επωφεληθεί από την ανάπτυξη του Βόρειου Ελληνικού Τόξου, που αποτελούν οι Περιφέρειες της Δ. Μακεδονίας, Κ. Μακεδονίας και Α. Μακεδονίας και Θράκης.

Το κέντρο αυτό θα αποτελέσει πόλο ανάπτυξης και προσέλκυσης επενδύσεων και βασική υποστηρικτική παρέμβαση της Ελληνικής διείσδυσης στο τόξο Ανατ. Ευρώπη – Βαλκανική – Παρευξείνια Ζώνη – Μέση Ανατολή. Ουσιαστικά ο στόχος είναι η «οικονομική ενσωμάτωση» (συνεργασίες, δικτυώσεις κ.λπ.) της Περιφέρειας σε μια διευρυμένη γεωγραφική οντότητα προκειμένου μέσω των μεγεθών κλίμακας που θα αναπτυχθούν, να αρθούν τα μειονεκτήματα της οικονομικής βιωσιμότητας λόγω μεγεθών «κλίμακας» και της απόστασης που καταδικάζουν τις Ελληνικές Περιφέρειες στην σημερινή τους υπανάπτυξη.

Το ζητούμενο στην ευρύτερη περιοχή έρευνας είναι:

- Η ενίσχυση του δυναμισμού που πηγάζει από το ανθρώπινο δυναμικό, τις επιχειρήσεις και τις υποδομές.
- Η συνεκτικότητα και η ευελιξία του παραγωγικού συστήματος.

- Η διαμόρφωση καινοτομικής κουλτούρας, ώστε η καινοτομία να είναι ο τρόπος ζωής στις οικονομικές δραστηριότητες.

(Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Θεσσαλίας 2001)

- Ολοκλήρωση έργων τεχνολογικού πάρκου.

Με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής στο ΒΙΟΠΑ., η μετεγκατάσταση ακόμα και σε υποχρεωτική βάση των οχλούσων μονάδων που λειτουργούν μέσα στον αστικό ιστό του ΠΣ Βόλου, θα συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας του τομέα και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Με το σημερινό προγραμματισμό προβλέπεται η οργάνωση έκτασης περίπου 1000 στρεμμάτων που καλύπτουν τις ανάγκες για την επόμενη πενταετία. Εκτιμάται όμως ότι η κάλυψη μακροπρόθεσμα των αναγκών του ΠΣ Βόλου θα απαιτήσει πρόσθετες εκτάσεις 2000 στρεμμάτων περίπου. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

- Δημιουργία νέας ΒΙΠΕ

Υπάρχει ανάγκη καθορισμού νέας ΒΙΠΕ γιατί εκτιμάται ότι στο χρονικό ορίζοντα μιας πενταετίας και το παράρτημα της ΒΙΠΕ θα έχει κορεστεί. Παράλληλα παρατηρείται συγκέντρωση βιομηχανικών μονάδων στην παράκτια ζώνη του Αλμυρού, στοιχείο που ενισχύει την ιδέα δημιουργίας νέας ΒΙΠΕ σε αυτήν την περιοχή. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

- Επαναξιοποίηση της Α' ΒΙΠΕ

Παράλληλα, πρέπει να δρομολογηθεί η απελευθέρωση και επαναξιοποίηση του 50% περίπου της έκτασης της Α ΒΙΠΕ που δεσμεύεται από νεκρά βιομηχανικά κελύφη μονάδων που επλήγησαν κατά την πρόσφατη κρίση του τομέα και έκτοτε παραμένουν εκτός λειτουργίας. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

Τριτογενής τομέας:

Όσον αφορά τον τουρισμό μέσα από τη μελέτη του Γ' ΠΕΠ Θεσσαλίας προτείνονται τα παρακάτω:

- Αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος μέσω του εκσυγχρονισμού των υφισταμένων τουριστικών καταλυμάτων και τον εμπλουτισμό των παρεχομένων από αυτά υπηρεσιών.
- Ανάδειξη και προβολή του τουριστικού προϊόντος στην εσωτερική (Ελληνική) και εξωτερική (Ευρωπαϊκή – διεθνή) αγορά.

Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής μπορεί να ιδρυθεί οργανισμός στο Βόλο με στόχο την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης και τη διαχείριση των τουριστικών δραστηριοτήτων. Ο οργανισμός θα είναι υπεύθυνος για τα παρακάτω:

- Η δημιουργία και διάδοση διαφημιστικών πακέτων. Επίσης η έκδοση οικοτουριστικών χαρτών με πληροφορίες σχετικά με δραστηριότητες αναψυχής, μουσεία, Κέντρα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης κ.λπ.
- Το marketing του τουρισμού.
- Συνεργασία με γραφεία τουρισμού για να προσελκυσθούν τουρίστες «υψηλού επιπέδου» με ειδικά ενδιαφέροντα σχετικά με την έρευνα των πολιτιστικών στοιχείων, τη φωτογράφιση φυσικών πηγών κ.λπ.

(Christopoulou 2000)

- Επιβάλλεται η δημιουργία εναλλακτικών μορφών τουρισμού (οικοτουρισμός, αγροτουρισμός, πολιτιστικός – συνεδριακός, αθλητικός τουρισμός) για τους σημαντικότερους από τους οικισμούς του Πηλίου (Μακρινίτσα, Αγριά, Χάνια, Πορταριά).

Ο οικοτουρισμός είναι ένα είδος ήπιας μορφής τουρισμού, μια ιδέα που περιγράφει μια μορφή ανάπτυξης που σέβεται την παράδοση και τον πολιτισμό, προστατεύει και διατηρεί το περιβάλλον, και εκπαιδεύει και καλοσφρίζει τους επισκέπτες. Εδώ εντάσσεται ο Φυσιολατρικός και Περιηγητικός τουρισμός με συντήρηση παραδοσιακών μονοπατιών, δημιουργία ορεινών καταφυγίων, διατήρηση παραδοσιακών οικισμών και δραστηριοτήτων (τοπική κουζίνα, κεντήματα). Οικοτουρισμός μπορεί να αναπτυχθεί στους οικισμούς Μακρινίτσας, Πορταριάς και Αγριάς όπου υπάρχουν μονοπάτια (διεθνή και υπό διάνοιξη) προς περιήγηση. Επίσης μπορεί να πραγματοποιηθούν έργα για διάνοιξη μονοπατιών μέσα στα χωριά καθώς και την επέκταση του παραδοσιακού τρένου Αεχώνια – Μηλιές σε διαδρομή Βόλος – Αγριά – Αεχώνια – Μηλιές (το θέμα εξετάζεται εκτενέστερα στα δίκτυα μεταφορών). Τέλος, σημαντική για την ενίσχυση του ορεινού τουρισμού είναι η δημιουργία περαιτέρω εγκαταστάσεων υποδομών στο χιονοδρομικό κέντρο Χανίων (π.χ. νέοι χώροι υποδοχής του κοινού).

(Christopoulou 2000)

Ο αγροτουρισμός συνδυάζει τις τουριστικές και αγροτικές δραστηριότητες και μέσω αυτού δίνεται η δυνατότητα σε επισκέπτες που προέρχονται από αστικές περιοχές να γνωρίσουν τον αγροτικό τρόπο ζωής.

Η τρίτη εναλλακτική μορφή τουρισμού περιλαμβάνει οργάνωση συνεδρίων και αξιοποίηση μνημείων με ένταξη σε κυκλώματα ανάπτυξης πολιτισμικού τουρισμού. Ένα τέτοιο συνεδριακό κέντρο θα μπορούσε να χωροθετηθεί στη Μακρινίτσα ή στην

Πορταριά λόγω του πλούσιου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος τους και της γειτνιάσής τους με την πόλη το ΠΣ Βόλου.

Τέλος, ο αθλητικός τουρισμός σχετίζεται με σπορ στο υπαίθρο χώρο (θαλάσσια, σκι, ορειβασία). Τέτοιου είδους αθλητικός τουρισμός μπορεί να οργανωθεί στο δήμο Ν. Αγχιάλου είτε στο δήμο Αγριάς.



Χάνια - Χιονοδρομικό "Αγριάλευκες"



Περησιatics



Ιστιοπλοία



Κατιθύσεις



Ιθαασία

Οικοτουρισμός και αθλητικός τουρισμός στην ΠΕ

- Ανάδειξη και προστασία των αρχαιολογικών χώρων

Προτείνεται η προστασία, ανάδειξη και προβολή των κυριότερων αρχαιολογικών χώρων (Διμηνίου, Ν. Αγχιάλου) και η μετατροπή τους σε πόλους έλξης τουριστικού ενδιαφέροντος. Για το λόγο αυτό άλλωστε έχουν θεσμοθετηθεί ΖΟΕ για τους αρχαιολογικούς χώρους σε αυτούς τους δύο δήμους. Έργα προς αυτή την κατεύθυνση μπορούν να γίνουν στους περισσότερους από τους δήμους της ΠΕ αφού έχουν αξιόλογη αρχαιολογική κληρονομιά.

Ιδιαίτερα για το δήμο Νέας Αγχιάλου η αξιοποίηση των αρχαιολογικών ευρημάτων πρέπει να συνδυαστεί με την καλύτερη παροχή υπηρεσιών που θα «αναγκάσουν» τους τουρίστες που αποβιβάζονται στο αεροδρόμιο για άλλους προορισμούς να παραμένουν για μερικά βράδια στο δήμο Νέας Αγχιάλου.

8.3.3 Οργάνωση του οικιστικού δικτύου

➤ Ανάπτυξη του δίπολου Βόλου – Λάρισας

Η ύπαρξη δύο σχετικά ισοδύναμων οικιστικών κέντρων στη Θεσσαλία, όπου το καθένα διαθέτει τα δικά του συγκριτικά πλεονεκτήματα και των οποίων η επικοινωνία είναι ευχερής και δεκτική ενίσχυσης, αποτέλεσε τη βάση για τη διατύπωση της ιδέας του δίπολου. Έτσι π.χ. στον τομέα των μεταφορών – συγκοινωνιών ενώ ο Βόλος διαθέτει ένα ταχύτατα αναπτυσσόμενο λιμάνι, η Λάρισα μπορεί να θεωρηθεί ένα κλασσικό κέντρο χερσαίων μεταφορών. Ακόμη η δημιουργία ενός κοινού πολιτικού αεροδρομίου (της Ν. Αγχιάλου για παράδειγμα) και η καλύτερη ταχύτερη και τακτική χερσαία συγκοινωνιακή σύνδεσή των πόλεων με αυτό θα δημιουργούσε πρόσθετες δυνατότητες για την ενοποίηση του συστήματος σε αυτόν το τομέα. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

Επίσης στον τομέα των υπηρεσιών, ενώ ο Βόλος έχει αναμφισβήτητα μεγάλες δυνατότητες για την ανάπτυξη πολιτιστικών και ερευνητικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται με το φυσικό – πολιτιστικό περιβάλλον και την παράδοση, η Λάρισα αποτελεί το μεγαλύτερο διοικητικό κέντρο της Θεσσαλίας. Εξάλλου στο Βόλο υπάρχει Πολυτεχνείο και Πανεπιστήμιο με σχολές πιο κοντά στα προβλήματα της κοινωνίας και την αντιμετώπισή τους, ενώ στη Λάρισα υπάρχει Πανεπιστημιακό νοσοκομείο και τα πρώην ΤΕ.Ι. που παρέχουν εκπαίδευση διαφορετικού περιεχομένου και στόχων.

Προϋπόθεση ωστόσο αποτελεί όχι μόνο η ενίσχυση της ήδη υφιστάμενης συμπληρωματικότητας λειτουργιών και ρόλου μεταξύ των δύο πόλεων αλλά και η κοινωνική αποδοχή αυτής της ιδέας, ώστε με συναινετικό πνεύμα να εμπεδωθεί η μεταξύ τους απαραίτητη συνεργασία που πρέπει να είναι σχεδιασμένη και επαρκής. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

Απαραίτητη θεωρείται η ανάπτυξη συγκοινωνιακού δικτύου μεγάλης ταχύτητας (πρόταση που αναλύεται στη συνέχεια) το οποίο θα φέρει τις πόλεις πιο κοντά από άποψη χρονοαπόστασης (περίπου 25 λεπτά).

Η παραπάνω επιλογή της ισχυροποίησης του δίπολου Λάρισας – Βόλου δεν θα πρέπει να δράσει ανασταλτικά στην ανάπτυξη του δίπολου Καρδίτσας – Τρικάλων. Αντίθετα, η επιλογή «ισχυροποίησης του δίπολου» που αποβλέπει στη δημιουργία ενός τρίτου σε μέγεθος πόλου ανάπτυξης στο κέντρο της χώρας μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης μπορεί και πρέπει να οδηγήσει στην επιτάχυνση της ανάπτυξης του συνόλου της περιφέρειας. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

Η ισχυροποίηση του δίπολου Βόλου – Λάρισας θα μπορούσε να επέλθει πιο εύκολα μέσω της μεταφοράς ορισμένων από τις διοικητικές υπηρεσίες της Αθήνας σε αυτό το σύστημα αστικών κέντρων. Όσο ουτοπική και ρηξικέλευθη θεωρείται αυτή η ιδέα άλλο τόσο σημαντική θα μπορούσε να είναι για την εδραίωση της θέσης των δύο πόλεων στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων και την ανάπτυξη των πόλεων πέρα από το λεκανοπέδιο.

- Ιεραρχημένο σύστημα αστικών κέντρων στην περιοχή έρευνας
- Διατήρηση ρόλου Βόλου στο συνολικό σύστημα

Προτείνεται η ιεράρχηση των αστικών κέντρων και όχι η δημιουργία πολυκεντρικής πόλης κάτι που έρχεται σε αντίθεση με τις αντίστοιχες πολιτικές στα Ρυθμιστικά σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Η επιλογή αυτή γίνεται επειδή δεν υπάρχει λόγος (λόγω μεγέθους της ευρύτερης περιοχής) να δημιουργηθεί και δεύτερο εξίσου σημαντικό αστικό κέντρο με αυτό του Βόλου. Αυτό δεν μπορεί και να δημιουργηθεί ακόμα εξαιτίας της μικρής δυναμικότητας των οικισμών πέρα του Βόλου και σε περίπτωση που επιλεγθεί κάτι τέτοιο από τη δημόσια διοίκηση. Εξάλλου οι αποστάσεις μεταξύ των οικισμών είναι πολύ μικρές και μπορούν να εξυπηρετούνται σχετικά όλοι οι κάτοικοι με γρήγορο τρόπο.

- Ενίσχυση θέσης της Ν. Ιωνίας ως δεύτερου σημαντικότερου κέντρου.

Παρόλα αυτά επιλέγεται η ενίσχυση του ρόλου του δήμου της Ν. Ιωνίας χωρίς όμως να προωθείται η δημιουργία ισότιμου πόλου αν και οι δύο οικισμοί κατατάσσονται στην ίδια κατηγορία οικισμών. Η ανάγκη αυτής της πολιτικής είναι φανερή από τα προβλήματα που δημιουργούνται στο κέντρο της πόλης του Βόλου λόγω της υπερσυγκέντρωσης των υπηρεσιών σε αυτό.

- Ενίσχυση των δήμων Φερών, Αγριάς και Ν. Αγχιάλου.

Κατά πρώτο λόγο επιλέχθηκε η ενίσχυση του δήμου Φερών καθώς υπάρχει η προοπτική δημιουργίας δίπολου Βόλου – Λάρισας και ο δήμος βρίσκεται πάνω σε αυτόν τον άξονα. Αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψιν κατά τη δημιουργία του Γενικού Πολεοδομικού του δήμου ώστε να του αποδοθούν ενισχυμένες υπηρεσίες 3^{ου} οικιστικού επιπέδου.

Επίσης επιλέγεται η ενίσχυση του δήμου Αγριάς με στόχο την ενίσχυση του τριτογενή τομέα της παραγωγής του (δημιουργία αθλητικού τουρισμού και υποδομών οικοτουρισμού). Σκοπός είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση του συστήματος των αγροτικών οικισμών του δήμου Αγριάς και η συγκράτηση του πληθυσμού.

Επιπρόσθετα επιλέγεται η ενίσχυση του δήμου Ν. Αγχιάλου που θα βασίζεται αφενός στη μεγαλύτερη αξιοποίηση του τουριστικού και παραθεριστικού δυναμικού της παραλιακής ζώνης του οικισμού και αφετέρου στην ενδυνάμωση της αγροτικής παραγωγής. Αυτό είναι απαραίτητο να γίνει εφόσον προβλέπεται να ενισχυθεί η θέση του δήμου στην ευρύτερη περιοχή μέσω της αναβάθμισης του αεροδρομίου και καλείται το ανθρώπινο δυναμικό του να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που του προσφέρονται. Επίσης λόγω της γειννίας με το δήμο Αλμυρού (ο οποίος λόγω της δημιουργίας νέας προγραμματισμένης ΒΙΠΕ και της ύπαρξης μεγάλων βιομηχανικών μονάδων έχει αναβαθμισμένη θέση στο οικιστικό δίκτυο).

8.3.4 Οργάνωση του μεταφορικού δικτύου

Η σύνδεση της Περιοχής Έρευνας με τους μεγάλους άξονες των μεταφορών δημιουργεί τις προϋποθέσεις επιτάχυνσης των αναπτυξιακών διαδικασιών και συμβάλλει στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη των παραγωγικών τομέων στηρίζοντας μεγάλο φάσμα νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Με αυτόν τον τρόπο θα ενισχυθεί η εξαγωγική και επιχειρηματική δραστηριότητα και θα δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις προώθησης των προϊόντων και ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων στους τομείς των υπηρεσιών και της νέας οικονομίας που θα αυξήσουν σημαντικά την εξωστρέφεια της Περιφέρειας. Παρακάτω παρατίθενται καταρχήν οι γενικότεροι στόχοι πολιτικής και στη συνέχεια τα επιμέρους μέτρα για την επίτευξή τους.

- Η σύνδεση της ευρύτερης περιοχής με τα Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.
- Δημιουργία του άξονα Βόλου – Ηγουμενίτσας.

Πολύ σημαντική κατεύθυνση αποτελεί η δημιουργία του άξονα Βόλου – Ηγουμενίτσας ο οποίος δίνει ορισμένες εντελώς καινούριες διαστάσεις στο σύστημα οδικής προσπέλασης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου και της χερσονήσου του Πηλίου. Κατά πρώτο λόγο το έργο αυτό συνδέει την ευρύτερη ΠΕ με τις διεθνείς ροές της Ευρώπης και κατά δεύτερο θα αποτελέσει τον κύριο σύνδεσμο της ΠΕ με τη Θεσσαλική ενδοχώρα και την Ήπειρο.

Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν πραγματοποιηθεί μελέτη και έχει αρχίσει η κατασκευή του τμήματος που περνάει από το νομό Λάρισας. Είναι πολύ πιθανό να χρησιμοποιηθεί ο άξονας Βόλου – Βελεστίου – Λάρισας και να μην δημιουργηθούν νέες υποδομές προς την υλοποίηση αυτής της ιδέας στην ΠΕ και ευρύτερα στο νομό Μαγνησίας (πρόταση που υπήρχε από παλιότερα στο Ρυθμιστικό Βόλου).

- Σύνδεση της ΠΕ με την Εγνατία.

Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι κυρίαρχη στρατηγική επιλογή είναι η σύνδεση της Περιφέρειας με την Εγνατία που θα συμβάλλει στην άρση της απομόνωσης της Δυτικής Θεσσαλίας και θα την συνδέσει με τους βασικούς οικονομικούς άξονες της χώρας και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, αναδεικνύοντας την Θεσσαλία σε στρατηγικό «κόμβο δικτύων» και σε ένα σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο. (Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Θεσσαλίας 2001)

- Η μείωση των χρονοαποστάσεων από τα διπλανά μεγάλα αστικά κέντρα και τις διπλανές περιφέρειες.
- Δημιουργία προαστιακού χαρακτήρα δρομολογίων διασύνδεσης Βόλου – Λάρισας

Βραχυπρόθεσμα, για τη δημιουργία δίπολου Βόλου – Λάρισας απαιτείται η λειτουργία προαστιακού χαρακτήρα δρομολογίων με σύγχρονου όμως τύπου οχήματα και πυκνά δρομολόγια. Σε πρώτη φάση ίσως αρκεί η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή με τοπικού χαρακτήρα βελτιώσεις που θα επιτρέψουν τις βελτιώσεις την αύξηση της μέσης ταχύτητας, στη συνέχεια όμως και με βάση τη μελλοντική ζήτηση η γραμμή αυτή θα πρέπει να γίνει διπλή με ηλεκτροκίνηση (λειτουργία γραμμής intercity). (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

Βασική προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα της προαστιακής σιδηροδρομικής γραμμής είναι η διατήρηση των σταθμών Βόλου και Λάρισας στα αντίστοιχα κέντρα των πόλεων, σε άμεση επαφή με τα κέντρα του πολικού δικτύου των αστικών λεωφορειακών γραμμών, με το σταθμό των υπεραστικών λεωφορείων και σε απόσταση πεζού από οποιαδήποτε σημείο του κεντρικού πυρήνα της πόλης. Ταυτόχρονα, σε περίπτωση πολλαπλασιασμού της συχνότητας των δρομολογίων γίνεται επιτακτική η ανάγκη ανισόπεδων διασταυρώσεων της γραμμής, τουλάχιστον με το κύριο δίκτυο αρτηριών. (Παπαγιάννης & Συνεργάτες, 1987)

Για τους παραπάνω λόγους προτείνεται να γίνει τεχνικοοικονομική μελέτη για τη λειτουργία προαστιακής σιδηροδρομικής γραμμής, μεταξύ Βόλου και Λάρισας.

- Σιδηροδρομική σύνδεση αερολιμένα Ν. Αγχιάλου με το δίκτυο Βόλου – Λάρισας

Θεωρείται απαραίτητη η γρήγορη και άμεση σύνδεση του αερολιμένα της Ν. Αγχιάλου (ο οποίος προτείνεται να μετατραπεί σε πολιτικό αεροδρόμιο) με το σιδηροδρομικό δίκτυο Βόλου – Λάρισας ώστε να επιτρέπεται η εύκολη πρόσβαση σε

αυτές τις πόλεις για κάποιον που χρησιμοποιεί το αεροδρόμιο. Αυτό είναι σχετικά εύκολο να υλοποιηθεί εφόσον υλοποιηθεί η υπό μελέτη γραμμή Αλμυρού – Βόλου (συνέντευξη με κ. Κεραμίδα, εταιρείας Προγραμματισμού Οργάνωσης Μεταφορικών Δικτύων).

- Δημιουργία Συστήματος Θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών μικρών αποστάσεων (ΣΥ.Θ.Ε.Μ.Μ.Α.)

Πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω έρευνας η δημιουργία ΣΥ.Θ.Ε.Μ.Μ.Α για την εξυπηρέτηση των παράκτιων οικισμών στον Παγασητικό κόλπο. Το σύστημα αυτό θα συνδέει τους διάφορους παραλιακούς οικισμούς του Παγασητικού κόλπου με το Βόλο. Η σύνδεση θα γίνεται με ταχύπλοα σκάφη και σε μορφή τακτικών δρομολογίων είτε σε ετήσια είτε σε εποχιακή βάση ανάλογα με τα αποτελέσματα της διερεύνησης.

- Επέκταση γραμμής Παλαιοφάρσαλου – Καλαμπάκας

Μακροπρόθεσμα η επέκταση της γραμμής Παλαιοφάρσαλου – Καλαμπάκας εκατέρωθεν ώστε να υπάρξει διασύνδεση των λιμανιών Ηγουμενίτσας – Βόλου (Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα – Παλαιοφάρσαλος – Βόλος) και μάλιστα σύνδεση και του νέου εμπορευματικού λιμανιού Αλμυρού. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

Στο τμήμα Καλαμπάκας – Ηγουμενίτσας έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση μελετών της νέας γραμμής και πρόσφατα από τον ΟΣΕ προτάθηκε προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ώστε στη συνέχεια να προταθεί ως έργο προτεραιότητας στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και Επικοινωνιών σαν τμήμα του ‘Δυτικού άξονα’. Η υλοποίηση αυτού του έργου αναμένεται να δώσει ιδιαίτερη ώθηση στην ανάπτυξη των μεταφορών της περιοχής σε συνδυασμό μάλιστα και με την επαναλειτουργία της πορθμειακής σύνδεσης Βόλου – Λαττάκειας. Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη η επικαιροποίηση παλαιότερης μελέτης του ΟΣΕ. Με τη θαλάσσια σύνδεση, σε πρώτη φάση, του Βόλου με τη Λαττάκεια, αναμένεται να υπάρξει σοβαρό εμπορευματικό έργο, είτε διμερές είτε διαμετακομιστικό. (Θεσσαλία 2002, σσ. 7)

- Επέκταση υπαρχόντων υποδομών μεγάλης κλίμακας.
- Ενίσχυση του λιμένα Βόλου και μετατροπή του σε πόλο συνδυασμένων μεταφορών

Πρέπει να αναθεωρηθεί ο ρόλος του λιμανιού του Βόλου, που σύμφωνα με το «Σ.Σ. Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής – Ελλάδα 2010» περιορίζεται σε

περιφερειακό επίπεδο, λόγω του ανταγωνισμού που υφίσταται από τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, Πειραιά – Θεσσαλονίκη. Για να ανταποκριθεί στις σημερινές, αλλά και σύμφωνα με τις μελλοντικές του ανάγκες στο λιμάνι του Βόλου απαιτείται άμεσα η ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων που θα επιτρέψουν τη λειτουργική αναβάθμισή του τόσο ως εμπορικό εθνικής και διεθνούς εμβέλειας όσο και ως κύριο επιβατικό, τουριστικό και αλιευτικό λιμάνι της περιφέρειας Θεσσαλίας. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

Το εμπορευματικό λιμάνι πρέπει να λειτουργεί ως πόλος μεταφοράς προϊόντων προς και από τις βιομηχανικές περιοχές του Βόλου. Βέβαια ο ρόλος του αυτός εξαρτάται από την πορεία του δευτερογενούς τομέα, ωστόσο η αρνητική τάση που υπήρχε θεωρείται ότι μπορεί να αναστραφεί.

- Μετατροπή του αεροδρομίου της Ν. Αγχιάλου σε σύγχρονο αεροδρόμιο.

Πρέπει να δοθεί βάρος στην ολοκλήρωση των ήδη προγραμματισμένων και σε εξέλιξη έργων, με τα οποία δημιουργείται στη Ν. Αγχίαλο ένα σύγχρονο αεροδρόμιο που με επάρκεια μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής σε εσωτερικό κατά πρώτο και εξωτερικό κατά δεύτερο λόγο. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

«Στο Β' ΚΠΣ και στην συνέχεια στο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων (ΤΕΑΑ – κοινώς γνωστό ως «Σπατόσημο») εντάχθηκε έργο αναβάθμισης, που περιλαμβάνει τα εξής επί μέρους έργα και μελέτες:

- Μελέτη master plan. Ολοκληρώθηκε πρόσφατα από την εταιρεία μελετών DENCO. Εκπονήθηκαν τρία διαφορετικά σενάρια πρόβλεψης της ζήτησης επιβατών και αεροσκαφών, χαμηλής, μέσης και υψηλής, για τους χρονικούς ορίζοντες 2005, 2010, 2015 και 2020.
- Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Εκπονήθηκε από το γραφείο Λιναριτάκη με συμβούλους, τον Φεβρουάριο 1999.
- Απαλλοτρίωση έκτασης για νέο δάπεδο αεροσκαφών και νέο αεροσταθμό, προϋπολογισμού περίπου 150 εκατ. Δεν έχει ξεκινήσει.
- Νέος αεροσταθμός προϋπολογισμού περίπου 450 εκατ. Εκπονείται η μελέτη.
- Νέο δάπεδο αεροσκαφών προϋπολογισμού περίπου 550 εκατ. Εκπονείται η μελέτη από την εταιρεία μελετών ANYΣΜΑ.
- Νέο αμαξοστάσιο προϋπολογισμού περίπου 50 εκατ. Εκπονείται η μελέτη.

- Νέο εσωτερικό οδικό δίκτυο, περιφραγή και νέα περιμετρική οδός για άμεση σύνδεση με Ε.Ο Βόλου-Μικροθηβών προϋπολογισμού περίπου 100 εκατ. Εκπονείται η μελέτη από την εταιρεία μελετών ΑΝΥΣΜΑ.

Πρόσφατα, με το δεδομένο ότι ο Βόλος είναι Ολυμπιακή πόλη (θα διεξαχθούν προκριματικοί αγώνες ποδοσφαίρου), εντάχθηκε στο Ολυμπιακό πρόγραμμα έργων υποδομής και αναπλάσεων κονδύλιο 4 δισ δρχ. για την «επίσπευση των παρεμβάσεων για την αναβάθμιση του αεροδρομίου Νέας Αγχιάλου». (Σκυργιάννης και Σκάγιαννης 2002, σσ.12-13)

- Δημιουργία νέων και ολοκλήρωση των υποδομών που οργανώνουν χωρικά την ΠΕ
- Δημιουργία υποδομών Τελεφερίκ

Η δημιουργία του τελεφερίκ δεν είναι έργο που γίνεται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση του χιονοδρομικού κέντρου στην περίοδο που αυτό λειτουργεί για σκι, αν και αυτή η λειτουργία θα είναι από τις βασικότερες. Η φιλοδοξία του σχεδιασμού είναι να αποτελέσει εργαλείο ανάπτυξης του τουρισμού στο Πήλιο, βάσει των αρχών της αειφορίας. Επίσης, το έργο πρόκειται να συμβάλλει στην άρση της λειτουργικής απομόνωσης των ορεινών οικισμών και την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου.

Από οικονομικής άποψης το τελεφερίκ θα κοστίσει περίπου 2,5 δισ δρχ., τμήμα των οποίων ανάλογα με την ανάληψη των υπεργολαβιών, θα διοχετευτεί στην τοπική οικονομία ενώ η απασχόληση θα ανέλθει σε 28 θέσεις πλήρους εργασίας.

Η διαδρομή που έχει επιλεγεί είναι η παρακάτω: α) σταθμός εκκίνησης «Ανωμαλιά», β) 1^{ος} ενδιάμεσος σταθμός «Πορταριά / Μακρινίτσα (Νταμάρι)», γ) 2^{ος} ενδιάμεσος σταθμός «Χάνια», δ) σταθμός τερματισμού «Αγριόλευκες» (Καταφύγιο) με προοπτική επέκτασης στο Ανατολικό Πήλιο. Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν αντιδράσεις από τοπικούς φορείς του δήμου Αγριάς για την επιλογή της παραπάνω διαδρομής και όχι της Δράκειας – Χάνια.

[Αναπτυξιακή Εταιρεία Μαγνησίας (ΑΝΕΜ Α.Ε.) 2001]

- Ολοκλήρωση του τρένου του Πηλίου και δημιουργία φορέα διαχείρισης και οικονομικής – τουριστικής αξιοποίησής του

Η ολοκλήρωση του έργου είναι απαραίτητη για την καλύτερη αξιοποίηση της ιστορικής – πολιτιστικής κληρονομιάς του Πηλίου, την οργάνωση ολοκληρωμένων προγραμμάτων προβολής της και την προσέλκυση υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος. Ταυτόχρονα το παραδοσιακό τρενάκι του Πηλίου είναι ένα πρώτης τάξης εργαλείο για

την εφαρμογή κατάλληλων μονοδρομήσεων και στη συνέχεια να αναβαθμιστούν με μόνιμα έργα. (Παπαβασιλείου κ.ά., 1997)

- Επέκταση του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας και σε άλλες περιοχές κατοικίας

Το παράδειγμα της διαμόρφωσης της Ρήγα Φεραίου έδειξε τη δυνατότητα εφαρμογής και επιτυχίας αυτού του μέτρου. Στην περίπτωση ήπιας κυκλοφορίας επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων με πολύ χαμηλή ταχύτητα και ειδικές διαδρομές ενώ δημιουργούνται ιδιαίτερες λωρίδες κυκλοφορίας για τους ποδηλάτες και τους πεζούς. Παράδειγμα δρόμου ήπιας κυκλοφορίας θα μπορούσε να είναι οδοί με μεγάλο πλάτος οδοστρώματος που έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των γρήγορων μετακινήσεων των οχημάτων από παράπλευρες οδούς.

- Έμφαση στη δημιουργία ποδηλατοδρόμων

Λόγω του μεγέθους της πόλης, της κλίσης του εδάφους και της υπάρχουσας καλλιεργημένης νοοτροπίας ο Βόλος αποτελεί μοναδική ευκαιρία δημιουργίας ποδηλατοδρόμων σε ελληνική πόλη. Το δίκτυο οφείλει να οργανωθεί χωρικά με τέτοιο τρόπο που θα συνδέει τις κύριες περιοχές κατοικίας (περιμετρικά του κέντρου) με τους χώρους εργασίας, εκπαίδευσης, εμπορίου και αναψυχής. Ένα τέτοιο δίκτυο μπορεί να αποτελέσει πρότυπο και για τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους. Επειδή έχει γίνει ήδη μελέτη πρέπει να υπάρξουν προσπάθειες από τους αρμόδιους φορείς για την υλοποίησή της.

- Οργάνωση χώρων λιμανιού

- Επέκταση λιμένα Βόλου

Η επέκταση του επιβατικού και τουριστικού τμήματος στο λιμάνι του Βόλου θα επιτρέψει παράλληλα την εκτέλεση έργων αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη του Βόλου αφού θα διευκολύνει την ένταξη σημαντικού τμήματος του θαλάσσιου μετώπου στον αστικό ιστό, επιτρέποντας μάλιστα την επέκταση των κεντρικών λειτουργιών της πόλης που σήμερα ασφυκτιούν. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

Παράλληλα πρέπει να απομακρυνθεί η ψαραγορά από το χώρο του λιμανιού και να χρησιμοποιηθούν οι χώροι της για το λιμάνι και την αναψυχή. Πρέπει να υπάρξει προσπάθεια ενοποίησης και οργάνωσης του πάρκου του δημαρχείου, των χώρων δίπλα στο τελωνείο, της ψαραγοράς και των χώρων αναψυχής μπροστά από το λιμάνι του Βόλου.

- Δημιουργία μαρίνας σκαφών αναψυχής στο λιμάνι του Βόλου

Προτείνεται η δημιουργία μαρίνας σκαφών αναψυχής στα Πευκάκια, με τη σκέψη ότι ο νομός Μαγνησίας υστερεί σημαντικά σε αριθμό τουριστών υψηλών εισοδημάτων, ο οποίος απαιτεί την ύπαρξη δικτύου μαρίνων με σύγχρονες εξυπηρετήσεις. Ο Βόλος πρέπει να ενταχθεί στο νομαρχιακό δίκτυο μαρίνων (Σκιάθος, ανατολικό Πήλιο). (Βλιώρας 1993)

- Ενίσχυση διαδημοτικών συνδέσεων

Σε τοπικό επίπεδο δεν παρατηρούνται σημαντικές ελλείψεις όσον αφορά τους κλάδους που εξυπηρετούν τις επικοινωνίες μεταξύ των ανωτέρων βαθμίδων του οικιστικού δικτύου.

- Οδόστρωση της κοινοτικής οδού Χανίων – Κισσού

Είναι απαραίτητη η οδόστρωση της οδού για να εξασφαλιστεί η άμεση πρόσβαση από τα Χάνια στα χωριά του Αγίου Ιωάννη και Μούρεσι με τρόπο γρηγορότερο από αυτό που γίνεται σήμερα (μέσω Μακρυράχης). Η ολοκλήρωση του έργου είναι αναγκαία αφενός γιατί θα εξασφαλιστεί η απευθείας σύνδεση του δήμου Πορταριάς με έναν από τους ζωτικότερους από άποψη τουριστικής αιχμής οικισμούς και αφετέρου γιατί θα δώσει διέξοδο στους επισκέπτες των παραλιακών περιοχών του βόρειου Πηλίου να εκδράμουν προς της ορεινή ζώνη των Χανίων από μια σαφέστατα πιο σύντομη και προσβάσιμη για αυτούς οδό. (συνέντευξη με Σκυργιάννη Χ.)

- Ολοκλήρωση οδού Δράκεια – Αγ. Λαυρέντιος – Αγ. Βλάσιος – Αγ. Γεώργιος Νηλείας

«Ο άξονας αυτός έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω του ότι αποτελεί μεσογειακή διαδρομή παράλληλη με τον παραθαλάσσιο άξονα. Συνδυαζόμενος με την οδό Μηλιές – Βυζίτσα – Πινακάτες και με την πρόσφατα κατασκευασμένη οδό Δράκεια – Χάνια αποκαθιστά αφενός την επικοινωνία μεταξύ των μεσογειακών κοινοτήτων, αφετέρου την εύκολη πρόσβαση των κοινοτήτων αυτών, αλλά και πολλών παραθαλασσίων με τα Χάνια. Δεδομένου ότι η κοινότητα Μηλεών έχει ιδιαίτερο τουριστικό ενδιαφέρον, η δυνατότητα εύκολης και γρήγορης επικοινωνίας των ορεινών κοινοτήτων με αυτήν είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα.» (Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης, 2000, σελ.25)

8.4.3 Μέτρα για τη δημιουργία της αναγκαίας τεχνικής υποδομής

Η ύδρευση, αποχέτευση και διάθεση των απορριμμάτων εξετάζονται στο επόμενο κεφάλαιο.

Όσον αφορά το ενεργειακό δίκτυο εκείνο που προέχει είναι η επέκταση του δικτύου φυσικού αερίου και στους κοντινούς δήμους στο Βόλο. Επίσης σε επίπεδο γειτονιάς η αντικατάσταση των εναέριων γραμμών διανομής μέσης και χαμηλής τάσης με υπόγειες για λόγους ασφαλείας.

Σχετικά με το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο προτείνω τον εκσυγχρονισμό του αφού σήμερα ζούμε στην εποχή της πληροφορίας και η άμεση και γρήγορη διαχείρισή της πληροφορίας και κατά επέκταση της γνώσης είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη.

8.5 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (ΧΑΡΤΗΣ Π11)

8.5.1 Κατάλληλες μελέτες

- Απαιτείται η σύνταξη υδρογεωλογικής μελέτης για τη συνολική διαχείριση του υδάτινου δυναμικού της χερσονήσου της Μαγνησίας. (Βαβίζος κ.ά., 1997)

8.5.2 Οριοθετήσεις περιοχών ειδικών χρήσεων

- Δημιουργία ζώνης NATURA 2000 στο Πήλιο.

Κρίνεται απαραίτητη η ένταξη των ορεινών περιοχών του Πηλίου στο δίκτυο ως "ΦΥΣΗ 2000" (Natura 2000) για λόγους που σχετίζονται με την προστασία του από τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Με την ολοκλήρωση και λειτουργία του δικτύου αναμένεται να τεθούν όρια και περιορισμοί στις δραστηριότητες που επιτρέπονται ενώ θα ενθαρρύνονται και ενδεχομένως θα επιδοτούνται ανθρώπινες δραστηριότητες, κυρίως παραδοσιακές, που είναι συμβατές με το περιβάλλον.

«Οι περιοχές του δικτύου «ΦΥΣΗ 2000» περιλαμβάνουν οικότοπους και είδη Κοινοτικού ενδιαφέροντος.

Οι οικότοποι Κοινοτικού ενδιαφέροντος αφορούν οικότοπους που:

- διατρέχουν κίνδυνο να εξαφανισθούν από την περιοχή φυσικής κατανομής
- έχουν περιορισμένη περιοχή φυσικής κατανομής λόγω της μείωσης τους ή λόγω του ότι η περιοχή τους, εκ φύσεως της, είναι περιορισμένη
- αποτελούν σημαντικά δείγματα τυπικών χαρακτηριστικών μιας ή περισσότερων από τις ακόλουθες βιογεωγραφικές περιοχές: αλπικής, ατλαντικής, ηπειρωτικής, μακρονησιώτικης και μεσογειακής

Τα είδη που εστιάζουν το Κοινοτικό ενδιαφέρον είναι αυτά που :

- διατρέχουν κίνδυνο
- είναι ευπρόσβλητα και πιθανόν στο μέλλον θα ενταχθούν στα είδη που κινδυνεύουν
- είναι σπάνια (έχουν μικρό πληθυσμό)
- είναι ενδημικά και απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή λόγω ιδιομορφίας του οικοτόπου τους.»

(<http://www.thessalia.gr/diktio/genika/Natura.htm>)

Στόχο αποτελεί η διασφάλιση της βιολογικής ποικιλομορφίας μέσω της διατήρησης των φυσικών ενδιαιτημάτων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας στο ευρωπαϊκό έδαφος των κρατών μελών. Το κοινοτικό μέτρο βάση του οποίου οργανώθηκε το δίκτυο είναι η οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών ενδιαιτημάτων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας που έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 97/62/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 1997.

«Το δίκτυο αυτό, το οποίο θα τεθεί κάτω από ένα καθεστώς ειδικής διαχείρισης που θα καθορίσει κάθε χώρα μέλος λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητές της, θα αποτελέσει στο μέλλον τη σπονδυλική στήλη όχι μόνο για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας αλλά και της γενικότερης προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος.» (<http://www.minenv.gr/1/12/121/12103/g1210301.html>)

- Δημιουργία Τεχνολογικού πάρκου, δημιουργία νέας ΒΙΠΕ και επαναξιοποίηση Α ΒΙΠΕ

Τα τρία παραπάνω μέτρα έχουν ήδη εξεταστεί στη χωροταξική οργάνωση του δευτερογενούς τομέα.

- Μεταφορά οχλούσων μονάδων σε ΒΙΠΕ

Σε ότι αφορά τις βιοτεχνίες με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής στο ΒΙΟΠΑ, απαιτείται η μετεγκατάσταση ακόμα και σε υποχρεωτική βάση των οχλούσων μονάδων που λειτουργούν μέσα στον αστικό ιστό του ΠΣ Βόλου, κάτι που θα συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας του τομέα και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

8.5.3 Έργα υποδομής για τα απόβλητα

➤ Εναρμόνιση με την Κοινοτική Νομοθεσία

Βασική προτεραιότητα για την περίοδο 2000-2006 είναι να εναρμονισθεί η Περιοχή Έρευνας, όπως και η Περιφέρεια αλλά και η χώρα ολόκληρη με την Κοινοτική Νομοθεσία [Οδηγίες 271/91 για τα απόβλητα (καθορίζει τα μέτρα και τις προθεσμίες συμμόρφωσης των κρατών μελών για ολοκληρωμένα συστήματα συλλογής, επεξεργασίας των αστικών λυμάτων, αλλά και των λυμάτων ορισμένων βιομηχανικών τομέων, ώστε να διασφαλίζεται η προστασία του περιβάλλοντος και της Δημόσιας Υγείας), 889/91 για τα επικίνδυνα απορρίμματα, 31/99 για τους ΧΥΤΑ, 442/75 όπως έχει τροποποιηθεί με την 156/97 για τα στερεά απόβλητα] και τις διεθνείς υποχρεώσεις



όσον αφορά την αιφόρο ανάπτυξη.

Επίσης η Περιοχή Έρευνας δεσμεύεται να εφαρμόσει τις διατάξεις της οδηγίας 60/2000/ΕΕ σε όλες τις δράσεις που αφορούν την διαχείριση των υδατικών πόρων καθώς και την Κ.Υ.Α. 55763/400 [(Φ.Ε.Κ.

192/Β/14.3.97) που αποσκοπεί στην εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 του Ν. 1650/1986 και συγχρόνως στην εναρμόνιση με τις διατάξεις της οδηγίας 91/271/Ε.Ο.Κ. Βάση αυτής της Κ.Υ.Α. μέχρι την 31.12.2000 οι οικισμοί άνω των 15.000 κατοίκων πρέπει να διαθέτουν δίκτυα αποχέτευσης αστικών λυμάτων αλλά και μονάδες δευτεροβάθμιας ή ισοδύναμης επεξεργασίας. Επιπλέον μέχρι την 31.12.2005 οι οικισμοί με ισοδύναμο πληθυσμό από 2.000 έως 10.000 πρέπει να διαθέτουν τα παραπάνω. Για περιοχές και αποδέκτες που έχουν χαρακτηριστεί ως ευαίσθητοι ορίζονται αυστηρότερες ρυθμίσεις, ενώ ορίζονται μέθοδοι και κυρώσεις για την διάθεση και επεξεργασία των βιομηχανικών αποβλήτων]. (Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Θεσσαλίας 2001)

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.2

Δήμοι περιοχής έρευνας	Συνολικός Πληθυσμός	Κοινότητες που περιλαμβάνει	Έδρα δήμου	Πληθυσμός έδρας	Μ.Ε.Ρ.Μ.	Πληθ. 2005
Βόλου	82.374	Βόλος	Βόλος	82.374	0,00719	84.769
Νέας Ιωνίας	31.916	Νέα Ιωνία	Νέα Ιωνία	31.916	0,00947	33.142
		Γλαφυρών				
Νέα Αγχιάλου	7.408	Νέα Αγχιάλος	Νέα Αγχιάλος	6.000	0,01724	6.424
		Αϊδίνιο				
		Μικροθήβες				
Φερών	6.132	Βελεστίνο	Βελεστίνο	3.555	-0,00033	3.550
		Άγιος Γεώργιος				
		Αερινό				
		Μικρό Περιβολακίου				
		Περιβλέπτου				
Αγριάς	6.097	Αγριά	Αγριά	4.811	0,01042	5.015
		Δράκεια				
Πορταριάς	3.196	Πορταριά	Πορταριά	1.090	0,01014	1.135
		Άλλη Μεριά				
		Κατηχώρι				
		Σταγιάτες				
Αισωνίας	3.042	Διμήνι	Διμήνι	2.010	0,01123	2.102
			Σέσκλο			
Ιωλκού	2.071	Ιωλκός	Ιωλκός	2.071	-0,01260	1944
Κοινότητα Μακρινίτσας	910	Μακρινίτσα	Μακρινίτσα	910	0,02104	989

Σύμφωνα με τις πληθυσμιακές προβλέψεις όλοι οι δήμοι εκτός των δ. Ιωλκού, Πορταριάς και της κοινότητας Μακρινίτσας οφείλουν να δημιουργήσουν τις παραπάνω εγκαταστάσεις. Προτεραιότητα δίνεται στους παραλιακούς δήμους της Ν. Αγχιάλου και της Αγριάς.

➤ Ολοκλήρωση έργων υποδομής για τη διαχείριση των αποβλήτων

- Δημιουργία νέων ΕΕΛ

Στα πλαίσια του Γ' ΚΙΠΣ πρέπει να ολοκληρωθούν τα προγραμματισμένα έργα και να ενταχθούν νέα με σκοπό να καλύπτονται σε ικανοποιητικό βαθμό από Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων και δίκτυα αποχέτευσης: α) Όσα από τα οικιστικά κέντρα 3^{ου} επιπέδου της ΠΕ ικανοποιούν το πληθυσμιακό κριτήριο > 2.000 κατοίκους το 2005, β) Οι περιοχές συγκέντρωσης ρυπογόνων δραστηριοτήτων (βιομηχανία – κτηνοτροφία)

Στο χάρτη Ρυθμιστικής οργάνωσης της ΠΕ προτείνεται να δοθεί προτεραιότητα στη δημιουργία μονάδα επεξεργασίας λυμάτων στο δήμο Νέας Αγχιάλου η οποία θα

εξυπηρετεί και το δήμο Αλμυρού. Η μονάδα έχει μεγαλύτερη αξία λόγω της τουριστικής κίνησης που υπάρχει σε αυτούς τους δήμους τους καλοκαιρινούς μήνες.

- Πλήρη αξιοποίηση του ΧΥΤΑ Βόλου

Όσον αφορά τους ΧΥΤΑ θα πρέπει να διευθετηθεί η διάθεση στο ΧΥΤΑ Βόλου των απορριμμάτων όλων των οικισμών και κατά προτεραιότητα των οικισμών 3^{ου} επιπέδου καθώς και όσων βρίσκονται σε ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές των οποίων προγραμματίζεται η τουριστική ανάπτυξη, όπως είναι το Πήλιο κ.λπ. Για την ΠΕ κλασσικό παράδειγμα αποτελεί η Νέα Αγχίαλος και οι κεντρικοί δήμοι του Πηλίου (Μακρινίτσα, Πορταριά). (Δασκαλάκης και Τσακίρης, 1999)

- Συστηματική διαχείριση των ελαιοτριβείων

Προτείνεται όσα ελαιοτριβεία είναι κοντά στο Βόλο ή σε άλλη μονάδα επεξεργασίας αποβλήτων (π.χ. στην προτεινόμενη στο δήμο Νέας Αγχιάλου) να μεταφέρουν τα απόβλητά τους στο Βιολογικό Καθαρισμό για συνεπεξεργασία με τα αστικά λύματα (προϋπόθεση η προεπεξεργασία τους για μείωση του οργανικού φορτίου). Όσον αφορά τα απομακρυσμένα ελαιοτριβεία είναι σκόπιμη η βελτίωση της παρούσας μορφής διαχείρισης τους (π.χ. αύξηση της χωρητικότητας των εξατμισοδεξαμενών, συνδυασμός με το φυσικό σύστημα διαχείρισης κ.λπ.)

- Έλεγχος των υποδομών και δημιουργία νέων για την ύδρευση των δήμων

Από την ανάλυση που έχει προηγηθεί προέκυψε το συμπέρασμα ότι οι περισσότεροι από τους δήμους της ευρύτερης περιοχής έχουν πρόβλημα με το δίκτυο ύδρευσής τους. Για το λόγο αυτό θεωρείται αναγκαίο να πραγματοποιηθούν έργα με σκοπό είτε την καλύτερευση των τεχνικών υποδομών είτε την αντικατάστασή τους.

8.5.4 Πολιτικές προτάσεις

- Εξασφάλιση της αειφορίας των υδάτινων πόρων
- Θεώρηση της οργάνωσης των υδάτινων πόρων ως πολύ σημαντικό στοιχείο του σχεδιασμού.

Απαιτείται ο σχεδιασμός μεγάλης κλίμακας να περιλαμβάνει την οργάνωση των υδατικών πόρων ως ένα βασικό παράγοντα της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

- Εξοικονόμηση του νερού στη γεωργία και τη βιομηχανία.

Τόσο στη γεωργία όσο και στη βιομηχανία υπάρχουν περιθώρια για μεγάλες εξοικονομήσεις νερού. Εφαρμογή νέας τεχνολογίας στην άρδευση με συστήματα υπογείων ή επιφανειακών δικτύων, που ποτίζουν τα φυτά στο ριζικό τους σύστημα με ακροφύσια ή σταγόνες και εξοικονομεί μεγάλες ποσότητες νερού.

- Εκπαίδευση και πληροφόρηση του πληθυσμού της Περιοχής Έρευνας

Η σωστή ενημέρωση του κοινού που χρησιμοποιεί το νερό είναι απαραίτητη για την εξοικονόμηση του, κυρίως με τον περιορισμό της σπατάλης.

(Θ. Δ. Λέκκας, 1996)

- Συνέχιση – διεύρυνση του προγράμματος Μείωσης της Νιτρορύπανσης Γεωργικής Προέλευσης στο Θεσσαλικό Κάμπο

Στα πλαίσια εξεύρεσης λύσεων απέναντι στο πρόβλημα ρύπανσης του Θεσσαλικού κάμπου από τα νιτρικά οξέα θεωρείται απαραίτητη η υιοθέτηση του συγκεκριμένου προγράμματος. Η Ε.Ε. έχει αποστείλει τις παρατηρήσεις της για το πρόγραμμα Δράσης, που εφαρμόζεται ήδη στη Θεσσαλία και κατά επέκταση στην Περιοχή Έρευνας και το οποίο δυστυχώς δεν έχει ανανεωθεί, όπως συμβαίνει στα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη. Το πρόγραμμα μείωσης της νιτρορύπανσης είναι ζωτικό και εγκρίθηκε με σχετική απόφαση της Ε.Ε., χωρίς ωστόσο μέχρι και σήμερα να έχει ανανεωθεί και επεκταθεί και σειρά άλλων δράσεων, που κατά καιρούς έχουν αναφερθεί από τους παραγωγούς, και παρότι η Κυβέρνηση έχει αναλάβει σχετικές δεσμεύσεις. (βλ. παράρτημα)

Το πρόβλημα που υπάρχει επιβάλλει τη συνέχιση του προγράμματος μείωσης της νιτρορύπανσης με πολύ πιο στοχευμένη μορφή, όσον αφορά τη διαχείριση του αζώτου καθώς και τη διεύρυνση του προγράμματος με άλλες δράσεις που συνδέονται με τη διατήρηση του φυσικού χώρου και την μείωση της κατανάλωσης αρδευτικού νερού. (Γκόγκος κ.ά., 2001)

- Δημιουργία συντονιστικού οργάνου

Προτείνεται η ίδρυση ενός Φορέα διαχείρισης γης και υδάτων. Ο φορέας αυτός δεν μπορεί να αποτελεί περιφερειακό παράρτημα κάποιας κεντρικής υπηρεσίας αλλά αυτόνομο όργανο ανάπτυξης και διαχείρισης περιφερειακού χαρακτήρα, ο οποίος θα κατέχει και τον διαχειριστικό ρόλο των, σχετικών με τη προστασία του περιβάλλοντος, χρηματοδοτικών Ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Η στελέχωση, η φυσιογνωμία, και ο εξοπλισμός του θα αποτελέσουν αντικείμενο προβληματισμού φορέων που θα γνωρίζουν άριστα τις ιδιαιτερότητες, τις δυνατότητες και χαρακτηριστικά του Ν. Μαγνησίας (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Χημείο του Κράτους, ΤΕΕ, ΔΕΥΑΜΒ, κ.λπ.).

Επίσης είναι σκόπιμο να αναληφθούν συντονιστικές αρμοδιότητες από τις Υπηρεσίες Περιβάλλοντος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Νομαρχίας:

- Συντονιστικές και επικουρικές σε ότι αφορά στις συναρμόδιες υπηρεσίες και στον έλεγχο της περιοχής.

- Ουσιαστικές σε ότι αφορά στη μελέτη των προβλημάτων της, στην τεχνογνωσία επίλυσής τους, στην ενημέρωση του κοινού, στην κοινωνική αποδοχή κ.λπ.

(Βαβίζος κ.ά., 1997)

8.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ

Η δημιουργία Προγράμματος Προτεραιοτήτων για ένα Ρυθμιστικό Σχέδιο είναι πολύ δύσκολο να πραγματοποιηθεί επειδή από τη φύση του το Ρυθμιστικό ασχολείται με διάφορες πολιτικές και έργα τα οποία είναι δύσκολο να συγκριθούν μεταξύ τους ως προς τις επιπτώσεις που μπορεί να έχουν στην χωρική οργάνωση και ανάπτυξη μιας περιοχής.

Κατά τη γνώμη μου πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην ενίσχυση του δίπολου Βόλου – Λάρισας. Αυτό μπορεί να προωθηθεί τεχνικά μέσω της δημιουργίας ταχείας σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ των δύο πόλεων [δημιουργία ηλεκτροκίνησης (intercity)] και διοικητικά μέσω της χωροθέτησης διαφορετικών λειτουργιών και υπηρεσιών μεταξύ των δύο οικισμών. Μόνο έτσι θα μπορέσει ο Βόλος να κατέχει σημαντική θέση στον ελληνικό και ίσως τον Ευρωπαϊκό χώρο τα επόμενα χρόνια.

Επιπρόσθετα η οργάνωση της βιομηχανίας μέσω της λειτουργίας τεχνολογικού πάρκου και κατά επέκταση νέων χώρων για βιομηχανική ανάπτυξη πρέπει να αποτελέσει κύριο μέλημα για τους αρμόδιους φορείς αφού η αποβιομηχάνιση είναι το κατεξοχήν πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή (και βασική αιτία της ανεργίας) και εφόσον παραμένει χωρίς επίλυση θα επηρεάζει πολύ αρνητικά μια σειρά από παραμέτρους: την τοπική οικονομία, το εισόδημα, τη ψυχολογία των κατοίκων και την ποιότητα ζωής τους.

Σχετικά με τα έργα που προτείνονται στο ΠΣ Βόλου προτεραιότητα πρέπει να δοθεί αφενός στη δημιουργία του Περιφερειακού που θα οδηγήσει στην αποσυμφόρηση του κέντρου και αφετέρου στην αναβάθμιση του αστικού ιστού μέσω προγραμμάτων αναπλάσεων και της δημιουργίας χώρων πρασίνου σε αυτόν.

Στη συνέχεια όσον αφορά την ευρύτερη Περιοχή Έρευνας πολύ αξιόλογη θεωρώ την υλοποίηση του τελεφερίκ καθώς και των δευτερευόντων συνδέσεων των οικισμών του Πηλίου με διπλανούς δήμους. Θεωρώ ότι το τελεφερίκ θα αποτελέσει από μόνο του αξιοθέατο για την ΠΕ ενώ μέσω της χρήσης του θα οργανωθούν πολύ καλά οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού που προσφέρει το Πήλιο.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η διπλωματική εργασία είχε ως στόχο στο πρώτο τμήμα της να εξετάσει την προσφορά που μπορεί να έχουν τα Ρυθμιστικά Σχέδια κατά το σχεδιασμό μεσαίου μεγέθους ελληνικών πόλεων. Τα ΡΣ έχουν εφαρμοσθεί στις πόλεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης τις δύο τελευταίες δεκαετίες, πόλεις που ωστόσο έχουν διαφορετικής κλίμακας και είδους προβλήματα από ότι ο Βόλος ή μια άλλη μεσαίου μεγέθους ελληνική πόλη. Στην αρχή της διπλωματικής πραγματοποιείται σχολιασμός της δομής των υπάρχοντων Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνας και Θεσσαλονίκης και εξάγονται συμπεράσματα τα οποία λαμβάνονται υπόψιν κατά τη δημιουργία της δομής των Ρυθμιστικών Σχεδίων για τις μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις.

Έτσι αποφασίστηκε να ενσωματωθούν τα Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος στα Ρυθμιστικά Σχέδια και οι ειδικότερες πολιτικές να διαρθρωθούν γύρω από τρεις άξονες πολιτικής (Χωροταξική οργάνωση, Πολεοδομική οργάνωση και Περιβάλλον). Διατηρούνται οι γενικότεροι στόχοι οι οποίοι θα πρέπει να είναι διαφορετικοί ανάλογα με την πόλη που εξετάζεται, ωστόσο πρώτα προηγούνται οι στόχοι σχετικά με τη θέση της Περιοχής Έρευνας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Τα μέτρα αντίστοιχα διακρίνονται στους τρεις παραπάνω άξονες. Οι έννοιες της χωροταξίας, πολεοδομίας και περιβάλλοντος χρησιμοποιούνται ως γενικές έννοιες για να περιλαμβάνουν όλο το εύρος των δραστηριοτήτων με τις οποίες συσχετίζονται (οικιστικό δίκτυο, μεταφορές, χωρική οργάνωση).

Σύμφωνα με την έρευνα που προηγήθηκε τα ΡΣ μεσαίου μεγέθους ελληνικών πόλεων είναι «φαινομενικά» αναγκαία αφού αποτελούν το συνθετικό επίπεδο – κρίκο σχεδιασμού μεταξύ των ΧΣ και των ΓΠΣ. Θεωρούνται με άλλα λόγια ότι εξειδικεύουν τους στόχους των ΧΣ σε μια πιο μικρή κλίμακα και ανάλογα προτείνουν τους βασικούς άξονες πολιτικής για τα επόμενα ΓΠΣ. Παρόλα αυτά η έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της διπλωματικής καταλήγει στο συμπέρασμα ότι για τις μικρού μεγέθους ελληνικές μεσαίες πόλεις τα ΡΣ θα μπορούσαν να συγχωνευτούν με τα ΓΠΣ σε ένα νέο τύπο σχεδίου. Αυτό εξηγείται με τη λογική ότι τα ΡΣ των μεσαίου μεγέθους ελληνικών πόλεων αντιστοιχούν σε 6-7 δήμους, δηλαδή σε πολύ μικρότερο αριθμό συγκριτικά με τα ΡΣ των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης (όπου υπάρχουν δεκάδες δήμοι στους οποίους αντιστοιχούν τα ΡΣ). Ωστόσο σε μια τέτοια περίπτωση απαιτούνται χρονοβόρες διαδικασίες καθώς η ανάλυση θα φθάνει σε επίπεδο ποιότητας κατοικίας και υποδομών, δηλαδή αντίστοιχο με αυτό που υπάρχει σε ένα ΓΠΣ, αλλά το τελικό

αποτέλεσμα θα ισοδυναμεί στον αριθμό ΓΠΣ που αντιστοιχούν στην ευρύτερη ‘μητροπολιτική’ περιοχή.

Σε αντιστοιχία με τα ΓΠΣ και με τα ΧΣ στο Ρυθμιστικό σχέδιο με την παραδοσιακή μορφή, δηλαδή αυτή που επιλέχθηκε και για την περίπτωση του Βόλου, πρέπει να υπάρχει ανάλυση της χωροταξικής θέσης της ΠΕ, της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της, της χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσής της. Επίσης πρέπει να αναφερθούν τα προγραμματιζόμενα έργα που μπορούν να επηρεάσουν τις προοπτικές ανάπτυξης της ΠΕ. Στη συνέχεια ακολουθεί ανάλυση πλεονεκτημάτων, αδυναμιών, ευκαιριών και αδυναμιών και παρατίθενται εναλλακτικά σενάρια από τα οποία επιλέγεται εκείνο με τη μεγαλύτερη πιθανότητα για υλοποίηση.

Οι τελικές προτάσεις οφείλουν να έχουν εισροές από τα ΠΕΠ και τα ΣΠΑ, όσον αφορά τους στόχους των τριών τομέων της οικονομίας καθώς και τα μέσα επίτευξής τους, ωστόσο βασικός σκοπός τους πρέπει να αποτελεί η χωρική οργάνωση της περιοχής έρευνας και όχι η ‘ανάπτυξή’ της σαν γενικότερη έννοια. Οι στόχοι διακρίνονται στους γενικότερους στόχους για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής σε σχέση με το εθνικό και διεθνές επίπεδο, στους γενικότερους στόχους για την ευρύτερη Π.Ε, στους ειδικότερους στόχους και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ΠΕ, στους ειδικότεροι στόχους και κατευθύνσεις για τη νέα πολεοδομική δομή της ΠΕ και στους ειδικότερους στόχους και κατευθύνσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και τη βελτίωση του περιβάλλοντος. Οι τελευταίοι ειδικότεροι στόχοι θεωρείται ότι αντικαθιστούν τα Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος που δημοσιεύονταν παράλληλα με τα Ρυθμιστικά.

Στο δεύτερο τμήμα της διπλωματικής εργασίας εξετάστηκε το παράδειγμα της ευρύτερης ‘μητροπολιτικής’ περιοχής του Βόλου, δηλαδή το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου μαζί με τους κοντινούς του δήμους με τους οποίους έχει στενή κοινωνική ή οικονομική σχέση. Η ανάλυση που πραγματοποιήθηκε δεν είναι σε τόσο βάθος όσο στα αντίστοιχα Ρυθμιστικά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης για τους παρακάτω λόγους: α) δεν υπήρχε χρόνος να γίνει κάτι τέτοιο και η διπλωματική γινόταν μόνο από ένα άτομο και όχι μια ομάδα εργασίας, β) ορισμένοι από τους στόχους (αναπτυξιακοί) ήταν ήδη έτοιμοι από το ΠΕΠ Θεσσαλίας και δεν χρειαζόταν να δημιουργηθούν εξ αρχής όπως είχε γίνει στο παρελθόν στα υπάρχοντα ΡΣ Η δομή της ανάλυσης και των προτάσεων είναι ανάλογη με αυτή που περιγράφηκε στην προηγούμενη παράγραφο.

Στην πραγματολογική προσέγγιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Περιοχής Έρευνας εξετάζεται ο Βόλος και ορισμένοι από τους κοντινούς δήμους (Νέας Ιωνίας,

Φερών, Άνω Βόλου, Αισωνίας, Αγριάς, Πορταριάς, Μακρινίτσας) και γίνεται προσπάθεια να κατανοηθούν τα προβλήματα και οι υπάρχουσες δομές του χώρου που οδηγούν σε αυτά. Οι προτάσεις προσπαθούν να προτείνουν άξονες πολιτικής και μεμονωμένα έργα που θα οργανώσουν χωρικά την περιοχή και θα οδηγήσουν στην αντιμετώπιση των ανασταλτικών για την ποιότητα ζωής παραγόντων. Τελειώνοντας παρατίθεται πρόγραμμα προτεραιοτήτων για τις πολιτικές και τα έργα που πρέπει να γίνουν.

Η χωρική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής πρέπει να κινηθεί γύρω από τους παρακάτω άξονες: α) σύνδεση με τα νέα δίκτυα μεταφορών του ελληνικού χώρου, β) ισχυροποίηση του δίπολου Βόλου – Λάρισας, γ) επέκταση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού και της ήπιας τουριστικής ανάπτυξης, δ) προστασία του όρους Πηλίου από οχλούσες ανθρωπογενείς δραστηριότητες μέσω της οριστικής ένταξης στη ζώνη Natura 2000, ε) δημιουργία καλύτερων υποδομών για τη βιομηχανία και στ) ανάδειξη των πλεονεκτημάτων της Περιοχής Έρευνας (αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου, λιμάνι Βόλου)

Όσον αφορά το ΠΣ Βόλου η χωρική οργάνωσή του προτείνεται να κινηθεί στους παρακάτω άξονες: α) δημιουργία του Περιφερειακού που θα οδηγήσει στην αποσυμφόρηση του κέντρου και β) αναβάθμιση του αστικού ιστού μέσω αφενός της ανάδειξης και αξιοποίησης της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα και αφετέρου μέσω κατάλληλων προγραμμάτων που θα δημιουργήσουν νέους χώρους αναψυχής και πρασίνου για τους κατοίκους της.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ένα δεύτερο θέμα το οποίο είναι μεγάλης σημασίας για το Ρυθμιστικό του Βόλου και αναφέρεται στην ύπαρξη των προϋποθέσεων για τη δημιουργία δίπολου Βόλου – Λάρισας. Μια σκέψη που μου δημιουργήθηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας του Ρυθμιστικού Βόλου ήταν η δημιουργία κοινού Ρυθμιστικού Σχεδίου Βόλου – Λάρισας – ενδιάμεσων δήμων σε επίπεδο άσκησης πολιτικής, σκέψη που ωστόσο δεν προχώρησε γιατί είναι αρκετά καινοτομική και για το λόγο αυτό επίφοβη. Ωστόσο προτείνω την περαιτέρω έρευνα προς αυτή την κατεύθυνση ούτως ώστε να διερευνηθεί η δυνατότητα της από κοινού χωρικής οργάνωσης των δύο πόλεων. Ανάλογες προσπάθειες ως γνωστόν έχουν γίνει και στο παρελθόν (ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας) αλλά χωρίς μεγάλη επιτυχία.

Για την εξέταση των παραπάνω θεμάτων αλλά και την προώθηση της διαδικασίας του Ρυθμιστικού Βόλου με τον παραδοσιακό τρόπο προτείνω τη λειτουργία Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος Βόλου κατά αναλογία των αντίστοιχων Οργανισμών Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Σκοπός του φορέα είναι η εύρεση και διάθεση των πόρων, η ιεράρχηση και οργάνωση των έργων και ο έλεγχος πραγματοποίησης των υποδομών και λειτουργίας τους. Η χρηματοδότηση για την υλοποίηση των πολιτικών που προτείνει το Ρυθμιστικό μπορεί να γίνει από:

1. Την ετήσια κρατική επιχορήγηση του ΥΠΕΧΩΔΕ.
2. Την έκτακτη ετήσια κρατική επιχορήγηση του προϋπολογισμού των δημοσίων επενδύσεων.

Με βάση τα λεγόμενα του Λουλάκι, Σ. (1983) η χρηματοδότηση μπορεί να επιχορηγηθεί επίσης από:

3. Το Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΤΕΡΠΣ).
4. Τους ίδιους τους κατοίκους με τη μορφή φορολογίας και τελών ανάλογα με την ωφέλεια από τα χρηματοδοτούμενα έργα και διάφορα κοινωνικά κριτήρια (εισόδημα, οικονομική κατάσταση κ.λπ.).
5. Επιχειρηματίες με την επιλογή της αυτοχρηματοδότησης των έργων που οδηγεί σε επιλογή των έργων που θα κατασκευαστούν με βάση τα κριτήρια κερδοφορίας και ανταποδοτικότητας σε βάρος των υποβαθμισμένων περιοχών.
6. Το μακροχρόνιο τραπεζικό δανεισμό.
7. Το 'Ταμείο Αποκαταστάσεως' της Ευρώπης για έργα σχετικά με το περιβάλλον.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τμήματα Οργανισμού Αθήνας

Τμήμα Προγραμματισμού και Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

Αντικείμενο του Τμήματος είναι ο οικονομικός προγραμματισμός και η συσχέτισή του με τον φυσικό σχεδιασμό, η παρακολούθηση της εξειδίκευσης, της εφαρμογής και της επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου και η προώθηση προγραμμάτων και ρυθμίσεων στον εξωαστικό χώρο. Το Τμήμα υποδιαιρείται σε τρεις Τομείς: τον Τομέα Προγραμματισμού, τον Τομέα Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και τον Τομέα Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου, στο αντικείμενο των οποίων ειδικότερα περιλαμβάνεται:

- η κατάρτιση ενιαίου ετήσιου προγράμματος δράσεων (στα πλαίσια κυλιόμενου πενταετούς) για την υλοποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου και του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας
- η εισήγηση προς την Περιφέρεια Αττικής και τα Νομαρχιακά Συμβούλια για θέματα που αναφέρονται σε επί μέρους προγράμματα ή προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- η συμπλήρωση, εξειδίκευση και επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου, ιδιαίτερα σε θέματα μεγάλων έργων και παρεμβάσεων υπερτοπικής εμβέλειας
- η παρακολούθηση της εξέλιξης των κοινωνικών και οικονομικών χαρακτηριστικών ανά παραγωγικό τομέα και η χωροθέτηση παραγωγικών μονάδων στον εξωαστικό χώρο
- ο φυσικός σχεδιασμός του εξωαστικού χώρου και η προώθηση σχετικών ρυθμίσεων για την θεσμική θωράκισή του

(<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130300.html>)

Τμήμα Σχεδιασμού

Αντικείμενο του Τμήματος είναι η προώθηση ρυθμίσεων που αφορούν στην ανασυγκρότηση και αναβάθμιση του αστικού χώρου, ο συντονισμός θεμάτων που αφορούν στην μεταφορική υποδομή και ο προγραμματισμός ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας. Το Τμήμα υποδιαιρείται σε τρεις Τομείς: τον Τομέα Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, τον Τομέα Μεταφορών και τον Τομέα Ειδικών Μελετών, στο αντικείμενο των οποίων ειδικότερα περιλαμβάνεται:

- η εκπόνηση, τροποποίηση και αναθεώρηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων των Δήμων και Κοινοτήτων του Νομού Αττικής

- η προώθηση εξειδικευμένων ρυθμίσεων που αφορούν στην αρτιότερη οργάνωση και λειτουργία του αστικού χώρου
- η συσχέτιση των μεταφορικών και κυκλοφοριακών δεδομένων με τα επίπεδα σχεδιασμού του αστικού χώρου και η προώθηση των ενδεδειγμένων ρυθμίσεων
- η εκπόνηση ειδικών μελετών αναβάθμισης συγκεκριμένων περιοχών του αστικού ιστού και η κατάρτιση και συντονισμός προγραμμάτων δομικού χαρακτήρα

(<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130300.html>)

Τμήμα Περιβάλλοντος

Αντικείμενο του Τμήματος είναι η προώθηση ρυθμίσεων προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος της Αττικής μέσα από τις διαδικασίες και τα εργαλεία του φυσικού σχεδιασμού καθώς και η παρακολούθηση της εξέλιξης της Ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής και προγραμμάτων. Το Τμήμα υποδιαιρείται σε δύο Τομείς: τον Τομέα Περιβαλλοντικού Προγραμματισμού και Ευρωπαϊκών Σχέσεων και τον Τομέα Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού, στο αντικείμενο των οποίων ειδικότερα περιλαμβάνεται:

- η παρακολούθηση της περιβαλλοντικής πολιτικής και των προγραμμάτων των Κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και των εξελίξεων στον τομέα θέσπισης νέων αποτελεσματικότερων μέτρων από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος
- η θεσμική κατοχύρωση ρυθμίσεων προστασίας ορεινών όγκων, τοπίων ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, ποταμών και ρεμάτων, ευαίσθητων περιοχών και περιοχών συνδεδεμένων με την ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά του Αττικού χώρου
- η αποκατάσταση, βελτίωση και ανάδειξη χώρων που έχουν υποστεί σημαντική υποβάθμιση από ανθρώπινες παρεμβάσεις
- η παρακολούθηση της περιβαλλοντικής κατάστασης του αστικού χώρου σε σχέση με τις αρνητικές επιπτώσεις συγκεκριμένων χρήσεων γης

(<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130300.html>)

Τμήμα Τεκμηρίωσης και Οργάνωσης

Αντικείμενο του Τμήματος είναι:

- η προώθηση ενεργειών για ενημέρωση και ενεργό συμμετοχή των κοινωνικών φορέων και των πολιτών σε προγράμματα δράσης για την προστασία του περιβάλλοντος και την εν γένει αναβάθμιση της ποιότητας ζωής
- ο σχεδιασμός και η οργάνωση Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών και η προώθηση ενεργειών για συνεργασία με επιστημονικούς φορείς σε προγράμματα ψηφιοποιήσεων και εφαρμογών Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών
- ο προγραμματισμός και η προώθηση ενεργειών για προμήθεια υλικού και υποβάθρων

(<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130300.html>)

Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης

Αντικείμενο του Τμήματος είναι η προώθηση των απαραίτητων ενεργειών και διαδικασιών για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας όλων των υπηρεσιών του Οργανισμού Αθήνας.

(<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130300.html>)

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις του Βόλου:

1. Προσήνεμο μόλο (κυματοθραύστη), στο βορειοανατολικό τμήμα του μυχού του όρμου, που αποτελείται από δύο βραχίονες μήκους 180μ. και βάθους 3,5μ. ο πρώτος και 780 μ. και 6 με 9μ. ο δεύτερος.
2. Κεντρική προβλήτα, από την οποία εξυπηρετούνται κυρίως τα επιβατικά και τουριστικά σκάφη, τα Ο/Γ προς Β. Σποράδες, Α. & Ν. Αιγαίο και τα κρουαζιερόπλοια. Έχει διαστάσεις 240 * 115μ. περίπου, έκταση 27.600μ. και ανάπτυγμα παραβολής 600μ. περίπου. Το βάθος του κατακόρυφου μετώπου κυμαίνεται από 7 έως 8,5μ. Περιλαμβάνει το κεντρικό δώροφο κτίριο διοίκησης, στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους έκτασης 8.000 μ² και χωρητικότητας 25.000m³ και υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους έκτασης 20.000 m³.
3. Προβλήτα ΣΙΑΟ, η οποία περιλαμβάνει κτίριο ΣΙΑΟ χωρητικότητας 15.000t, αποθήκη υπό τελωνειακό έλεγχο έκτασης 7.000 m², συνεργείο μηχανημάτων έκτασης 550 m² και υπαίθριους χώρους έκτασης 28.000 m².

4. Νηοδόχος Λ/Χ, που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των φορτηγών αυτοκινήτων TIR.
5. Προβλήτα 2. Το συνολικό μήκος παραβολής της είναι 980μ. και έχει βάθος 11μ.
6. Προβλήτα Containers (υπό κατασκευή), σε απόσταση 150μ. περίπου νοτιοδυτικά της προβλήτας 2, μετά την εκβολή του χειμάρρου Κραυσίδανα.
7. Προβλήτα σιδηροδρομικού Πορθμείου.

ZOE Βόλου

A. Περιοχές με στοιχείο 1α. Περιλαμβάνονται κυρηγμένοι αρχαιολογικοί χώροι. Επιτρεπόμενη χρήση η κατοικία, με κατώτατο όριο κατάτμησης των γηπέδων και ελάχιστο εμβαδόν αυτό των 8 στρεμμάτων. Μέγιστη δομήσιμη επιφάνεια ορίζονται τα 120 τ.μ. και μέγιστος αριθμός ορόφων ο ένας.

B. Περιοχές με στοιχείο 1β. Περιλαμβάνονται εκτάσεις δασικές και αναδασωτές.

Γ. Περιοχές με στοιχείο 1γ. Οι περιοχές αυτές καθορίζονται για την προστασία της χλωρίδας. Επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις για χρήσεις κοινής ωφέλειας με κατώτατο όριο κατάτμησης και ελάχιστο εμβαδόν των γηπέδων τα 4 στρέμματα.

Δ. Περιοχές με στοιχείο 2. Περιλαμβάνονται εκτάσεις υπαρχουσών βιομηχανιών (ΜΕΤΚΑ, ΒΑΜΒΑΚΟΥΡΓΙΚΗΣ, ΑΓΕΤ) εγκαταστάσεων Β.Ρ. και επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίων συμπληρωματικών των υφιστάμενων εγκαταστάσεων.

Ε. Περιοχές με στοιχείο 3α. Περιλαμβάνονται καλλιεργήσιμες γεωργικές εκτάσεις. Επιτρέπεται η ανέγερση:

- Γεωργοκτηνοτροφικών και γεωργοπτηνοτροφικών κτιρίων
- Γεωγικών αποθηκών
- Αντλητικών εγκαταστάσεων
- Υδατοδεξαμενών
- Φρεατίων
- Θερμοκηπίων
- Κατοικιών

Το κατώτατο όριο κατάτμησης και ελάχιστο εμβαδόν των γηπέδων ορίζεται σε 4 στρ. Για την κατοικία ορίζεται μέγιστη δομήσιμη επιφάνεια τα 120 τ.μ. και μέγιστος αριθμός ορόφων ένας με μέγιστο ύψος 4,5 μ.

ΣΤ. Περιοχές με στοιχείο 3β. Περιλαμβάνονται εκτάσεις με τάσεις οικιστικής ανάπτυξης. Επιτρέπονται οι εξής χρήσεις:

- Γεωργοκτηνοτροφικών και γεωργοπτηνοτροφικών κτιρίων

- Γεωγικών αποθηκών
- Αντλητικών εγκαταστάσεων
- Υδατοδεξαμενών
- Φρεατίων
- Θερμοκηπίων
- Κατοικιών
- Κτιρίων και εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας

Το κατώτατο όριο κατάτμησης και ελάχιστο εμβαδόν των γηπέδων ορίζεται σε 8 στρέμματα.

Ζ. Περιοχές με στοιχείο 3γ. Περιλαμβάνουν εκτάσεις με τάσεις ανάπτυξης βιοτεχνιών και χονδρεμπορίου. Επιτρέπεται η ανέγερση βιοτεχνικών εγκαταστάσεων και αποθηκών για εξυπηρέτηση χονδρεμπορίου. Το κατώτατο όριο κατάτμησης και ελάχιστο εμβαδόν των γηπέδων ορίζεται σε 4 στρέμματα.

Η. Περιοχές με στοιχείο 3δ. Περιλαμβάνονται γεωργικές εκτάσεις. Επιτρέπεται η ανέγερση:

- Γεωργοκτηνοτροφικών και γεωργοπτηνοτροφικών κτιρίων
- Γεωγικών αποθηκών
- Αντλητικών εγκαταστάσεων
- Υδατοδεξαμενών
- Φρεατίων
- Θερμοκηπίων
- Κατοικιών

Το κατώτατο όριο κατάτμησης και ελάχιστο εμβαδόν των γηπέδων ορίζεται σε 4 στρέμματα.

Σύμφωνα με την πρώτη τροποποίηση ορίζονται δύο καινούριες περιοχές: η 1δ η οποία περιλαμβάνει κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους και την 3ε η οποία περιλαμβάνει τμήμα της 3α και στην οποία επιτρέπεται η ανέγερση ξενώνων μικρού δυναμικού, εμπορικών καταστημάτων, κτιρίων κοινωνικής πρόνοιας, εκπαίδευσης, αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις. Τροποποιούνται δε τα όρια περιοχών με στοιχεία 1β, 3α.

Πρόγραμμα Μείωσης της Νιτρορύπανσης Γεωργικής Προέλευσης στο Θεσσαλικό Κάμπο

«Κύριοι στόχοι του προγράμματος είναι η μείωση της ρύπανσης από τη χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων. Δικαιούχοι ενίσχυσης είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο κάτοχος γεωργικής εκμετάλλευσης. Ο κάτοχος μπορεί να είναι ιδιοκτήτης ή να εκμεταλλεύεται με οποιαδήποτε μορφή μίσθωσης τη γεωργική εκμετάλλευση. Στην τελευταία περίπτωση πρέπει να προσκομίσει ενοικιαστήριο συμβόλαιο διάρκειας τουλάχιστον 5 χρόνων, με θεώρηση βεβαίαις χρονολογίας. Στη περίπτωση που το φυσικό πρόσωπο είναι κατά κύριο επάγγελμα γεωργός.» (Νέος Τύπος της Μαγνησίας, 2001). Οι δεσμεύσεις των δικαιούχων είναι:

- Να εφαρμόζουν πρόγραμμα αμειψισποράς στη διάρκεια της πενταετούς τους δέσμευσης εισάγοντας την καλλιέργεια του σιταριού έτσι ώστε να μην καλλιεργείται περισσότερο από τρία συνεχόμενα χρόνια στο ίδιο χωράφι.
- Να μειώνουν την αζωτούχο λίπανση στη βασική και επιφανειακή λίπανση .η επιφανειακή να γίνεται με κρυσταλλικά υδατοδιαλυτά λιπάσματα με τουλάχιστον 5 εφαρμογές.
- Να αρδεύουν υποχρεωτικά με στάγδην άρδευση ή καταιονισμό.

«Το μέτρο της εκ περιτροπής αγρανάπαυσης του 20% της εκμετάλλευσης εφαρμόζεται σε περιοχές με έντονο αρνητικό ισοζύγιο του υπόγειου υδροφορέα. Εφόσον κατά τους ελέγχους διαπιστωθεί ότι τα τιμολόγια κρυσταλλικών ή και βασικών λιπασμάτων είναι κάτω της καθορισθείσας τιμής, τότε αφαιρείται το ποσό της ενίσχυσης από τον δικαιούχο, ενώ εάν η παράβαση επαναληφθεί τότε ο δικαιούχος αποβάλλεται του προγράμματος. Στην περίπτωση κατά την οποία κατά τους ελέγχους διαπιστωθεί υπερλίπανση των λοιπών εκτός προγράμματος καλλιεργειών της εκμετάλλευσης του δικαιούχου, ισχύουν οι κυρώσεις οι εφαρμοζόμενες στις υπερλιπάνσεις των καλλιεργειών του προγράμματος.» (Νέος Τύπος της Μαγνησίας, 2001). Η έναρξη του προγράμματος και η εφαρμογή του είχε οριστεί για το 2000, οπότε δημιουργήθηκε η ανάγκη προσαρμογής του στα εξής νέα δεδομένα.

Το πρόγραμμα επιβάλλει μείωση του εφαρμοζόμενου N κατά 30% χωρίς αυτό να συνοδεύεται από μείωση της παραγωγής και των εισοδημάτων ,προκειμένου να είναι κοινωνικά αποδεκτό. Η ουδέτερη επίπτωση στην παραγωγή επιτυγχάνεται με την ανακύκλωση και χρησιμοποίηση του αρδευτικού νερού, του φορτισμένου με νιτρικά, ως υγρού λιπάσματος και με την βελτίωση των μεθόδων εφαρμογής των λιπασμάτων

που στοχεύουν στον περιορισμό των απωλειών αζώτου και κατά συνέπεια στην αύξηση του συντελεστή χρησιμοποίησης των λιπασμάτων.

Το πρόγραμμα δράσης δεν μηδενίζει την έκλυση αζώτου, πλην όμως ο βαθμός ανάκτησης αζώτου από τα ρυπασμένα υπόγεια νερά είναι σημαντικά μεγαλύτερος από τον βαθμό έκλυσης του αζώτου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αγγελίδης, Μ. (1991) *Χωροταξικός Σχεδιασμός*
2. Αλεξανδροπούλου, Α. και Μακράκης – Καραχάλιος, Χρ. (1999) *Ιστορική εξέλιξη των σχεδίων για τη Θεσσαλονίκη*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Εργασία στο μάθημα: Πολεοδομία V
3. Ανδρικοπούλου – Καυκαλά, Ε., Καυκαλάς, Γ., Λαγόπουλος, Α. – Φ. (1979) *Πολεοδομική διερεύνηση – Κριτική ρυθμιστικών προτάσεων και προοπτικές εξέλιξης της πόλης*, 1^η έκδοση, Θεσσαλονίκη, Παρατηρητής
4. Αραβαντινός, Α. και συνεργάτες (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα
5. Βαβίζος Γ. (1997) *Χωροταξικά και Περιβαλλοντικά Χαρακτηριστικά της χερσονήσου Μαγνησίας*, Γραφείο μελετών περιβάλλοντος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
6. Βλιώρας, Μ. (1993) *Πρόταση έργων δήμου Βόλου και ΠΣ Βόλου*
7. Βλόντζος, Γ., Θεοδώρου, Κ., Παπαδανιήλ Β., (1998) *Δήμος Ν. Αγχιάλου, Ματιές στο παρόν και στο μέλλον*, Πρόγραμμα Ιωάννης Καποδίστριας, ΤΕΔΚΝΜ
8. Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Θεσσαλίας (2001) *2000 – 2006 Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος*
9. Γιαννακούρου, Γ. (1999) 'Το θεσμικό πλαίσιο του σχεδιασμού των πόλεων στην Ελλάδα: Ιστορικές μεταμορφώσεις και σύγχρονα αιτήματα' στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*. Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Gutenberg, Βόλος, σσ. 457 – 480
10. Γκόγκος Θ. κ.ά., (2001) *Διαχείριση Υγρών Αποβλήτων Νομού Αάρισας*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εργασία στο μάθημα Χωροταξία III
11. Γκόγκος, Θ. και Ζιώζιας, Ν. (2002) *Μηχανισμοί εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων, Οι περιπτώσεις των δήμων Βόλου, Κατερίνης και Τρικάλων*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Εργασία στα πλαίσια του μαθήματος επιλογής Ειδικά Θέματα Πολεοδομίας
12. Γοσποδίνη Α. (1999) 'Η σύνταξη του χώρου ως μηχανισμός διάρθρωσης των κεντρικών λειτουργιών της πόλης: Η περίπτωση του Βόλου' στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων Διεπιστημονικές*

Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Gutenberg, Βόλος, σσ. 413 – 446, σσ. 371 – 396

13. Christopoulou, O., (2000) *Alternative Tourist activities in the framework of small management interventions in Pelion mountain (Greece)*, MEDIT No 1/2000
14. Δασκαλάκης, Κ. και Τσακίρης, Σ. (1998) *Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα
15. ΔΕΥΑΜΒ
16. Δήμος Πορταριάς (1998) *Σχέδιο Ο.Ε.Υ. δήμου Πορταριάς*
17. Δοξιάδης, (1995) *Νέα Εθνική Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού της οδικής κυκλοφορίας*
18. Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης, (2000), *Το μεταφορικό δίκτυο του Νομού Μαγνησίας (έργο του προγράμματος Life96 ENV/GR580)*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, σσ. 25
19. ΕΣΥΕ Βόλου
20. Θεοδώρου Φ., Λάβδας Λ., Μπομπότη Ζ. 1999, ΤΕΔΚΝΜ, Δήμος Φερών
21. Καλογήρου Α. και Σγούρας, Τρ. (2002) *Παράκαμψη και είσοδος πόλεως Βόλου (από Ε.Ο. Βόλου – Μικροθηβών)*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εργασία στο μάθημα Προγραμματισμός και Σχεδιασμός Υποδομών
22. Κεραμίδα, συνέντευξη
23. Κοκκάλη, Ιφ., (2002) *Οι πρόσφατες εξελίξεις στη Ν. Ανατολική Ευρώπη και ο ρόλος της Θεσσαλονίκης*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εργαστήριο δημογραφικών και κοινωνικών Αναλύσεων, Σειρά ερευνητικών Εργασιών, Βόλος
24. Λέκκας Θ., *Διαχείριση Υδατικών Πόρων*, 1996
25. Λιούρης Χρ. κ.ά., (2001) *Διαχείριση Υγρών Αποβλήτων Νομού Μαγνησίας*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εργασία στο μάθημα Χωροταξία ΙΙΙ
26. Λουκάκης, Π. (2001), *Η Αθήνα στον 21^ο αιώνα*
27. Λουλάκι, Σ. (1983) *Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας '83', πολιτική χρηματοδοτήσεων – επενδύσεων*, εισήγηση στη Διεθνή Συνάντηση για το ΡΣΑ στις 14 – 10 – 83

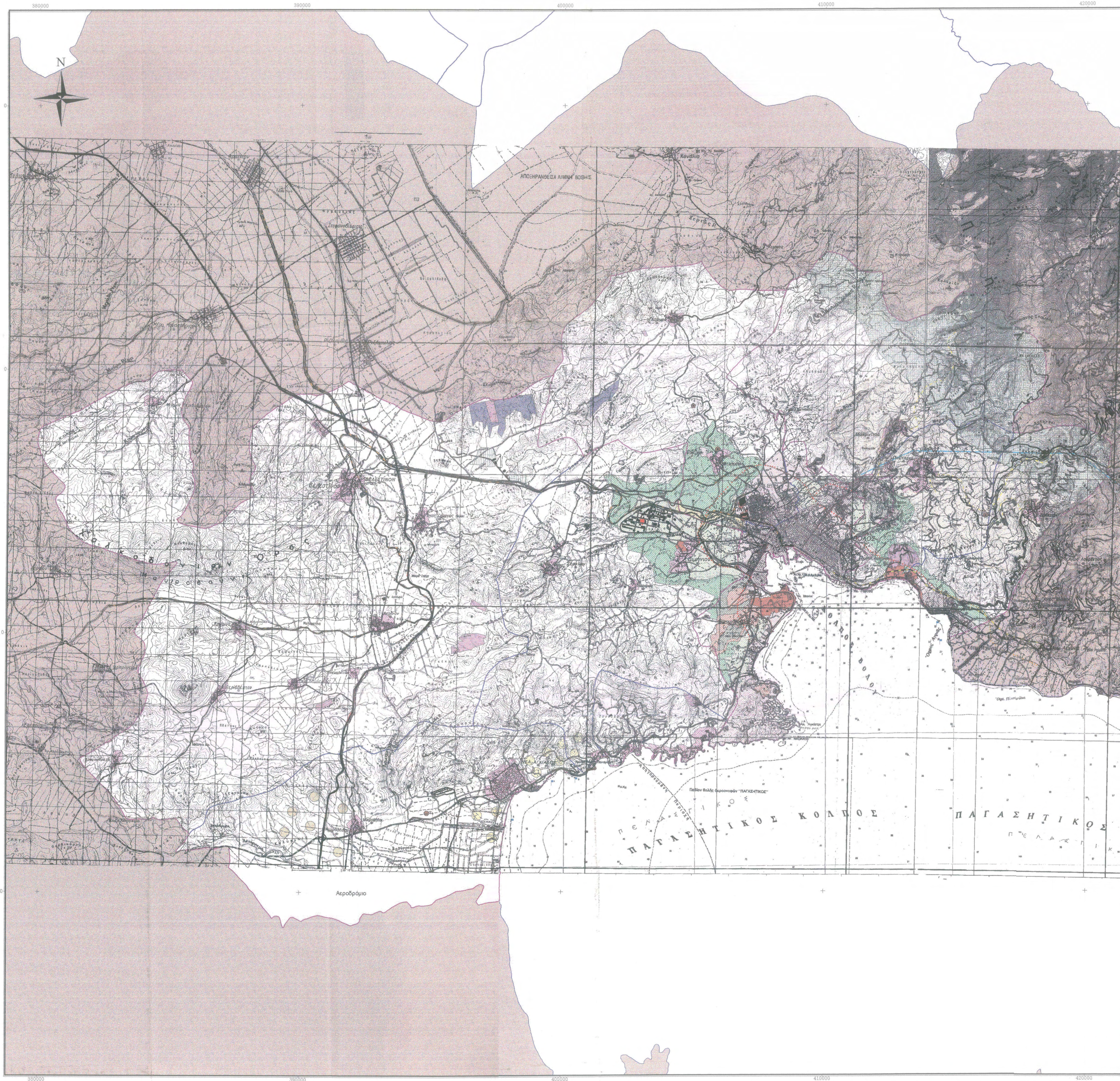
28. Μαλούτας, Θ. (1995) *Δομή και δυναμική του κοινωνικού διαχωρισμού στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου*
29. Μαλούτας, Θ. (2000) *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας, Τόμος Ι – Οι πόλεις*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
30. Μελαχροινός, Κ. (1994), *Αποβιομηχάνιση και Προοπτικές Βιομηχανικής Απασχόλησης στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου*, Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος
31. Μελέτη, Δ. και Σγουρή, Κ. (1999), ΤΕΔΚΝΜ, Πρόγραμμα Ιωάννης Καποδίστριας
32. Μπακλάτση Γ., 2001, *Παράκαμψη και είσοδος πόλης Βόλου*
33. Μπάτζιος, Α., Παπαϊωάννου, Μ., Φιλοκώστα Ζ., (1998) *Προφίλ Δήμου Αισωνίας*, Πρόγραμμα Ιωάννης Καποδίστριας, ΤΕΔΚΝΜ
34. Νέος Τύπος της Μαγνησίας, 2001
35. Οικονόμου Δ. (1998), “Παρατηρήσεις για το νόμο 2508/1997 για τη Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη”, *Τόπος*, 13/1998, σσ. 113 – 121
36. Οικονόμου, Δ. (1999) *Χωροταξία Ι: Εισαγωγή στη χωροταξική πολιτική*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σχολή Τεχνολογικών Επιστημών, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Σημειώσεις
37. Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (1999) ‘Πολιτικές οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης στην Ελλάδα’, στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Gutenberg, Βόλος, σσ. 413 – 446
38. Οικονόμου, Δ. κ.ά., (2001) *Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας*, Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας – Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού, Αθήνα
39. ΟΣΕ (2002), ‘Ο Προγραμματισμός του ΟΣΕ στην Περιοχή της Μαγνησίας’, Εφημερίδα Θεσσαλία, 31 Μαΐου 2002
40. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών Βιομηχανίας, (1996) *Αναπτυξιακή μελέτη νομού Μαγνησίας*, Βόλος

41. Παπαβασιλείου, Γ. και συνεργάτες 'ΑΝΥΣΜΑ' Ε.Ε., (1997) *Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της Πόλης του Βόλου*, Ελληνική δημοκρατία ΥΠΕΧΩΔΕ, Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων, Διεύθυνση μελετών έργων οδοποιίας, Αθήνα
42. Παπαγιάννης, Θ. κ.ά. (1976) *Βόλος, Χωροταξική και Ρυθμιστική μελέτη, Διαδικασίες – πόλη και περιοχή*
43. Παπαγιάννης Θ. κ.ά. (1984) *ΕΠΑ ΠΣ Βόλου, Φάση Α2: Αναγνώριση – Ανάλυση*
44. Παπαγιάννης, Θ. κ.ά. (1987) *ΕΠΑ ΠΣ ΒΟΛΟΥ, Φάση Π1: Προτάσεις*
45. Παπαγιάννης, Θ. κ.ά., (1992) *Βόλος, Πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης του δήμου Βόλου*
46. Παπαευσταθίου, Κ., Σαργιώτη, Θ., Στασινού, Α., (1998) *Δήμος Αγριάς, Δυνατότητες – Προοπτικές*, Πρόγραμμα Ιωάννης Καποδίστριας, ΤΕΔΚΝΜ
47. Σκυργιάννης Χ., συνέντευξη
48. Σκυργιάννης, Χ., Σκάγιαννης, Π. (2002) *Αερομεταφορές και τουρισμός: ο ρόλος του αεροδρομίου Νέας Αγχιάλου*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, σσ. 12 – 13
49. Σολιδάκης, Ι. (2001) *Μεταπολεμική Πολιτική Οικιστικού Δικτύου της Ελλάδας*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Εργασία στο μάθημα: Πολιτική Γης και Διαχείριση Εγγείου Ιδιοκτησίας
50. Ταμίας Γ., Τρίμης Ν. και συνεργάτες (1988), *Μελέτη επαναλειτουργίας τρένου Βόλου – Μηλεών*, Νομαρχιακό Ταμείο Μαγνησίας
51. ΤΕΔΚΝΜ (1998) *Φυσιογνωμία Δήμου Ιωλκού νομού Μαγνησίας*
52. Υπουργείο Δημοσίων έργων (1979) *ΚΕΠΑ Βόλου – Λάρισας, Οργάνωση ευρύτερης περιοχής δίπολου*, Γενική Διεύθυνση Οικισμού, Διεύθυνση Ρυθμιστικών Σχεδίων
53. Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, (1984) *Καθορισμός συντελεστή κορεσμού για τις μελέτες ΓΠΣ της ΕΠΑ*
54. Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος, (1985) *Νομός Θεσσαλονίκης, Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης (συνοπτικό σχέδιο δομικών παρεμβάσεων)*, Θεσσαλονίκη

Διευθύνσεις από το internet

55. http://www.domiki.gr/kpn/text_1b/0.htm#8
56. http://www.domiki.gr/kpn/text_1g/0.htm#25
57. <http://www.minenv.gr/1/12/121/12103/g1210301.html>
58. <http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130300.html>
59. <http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a0.htm>
60. <http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a2.htm>
61. <http://www.tee.gr/online/afieromata/1997/1979/a3.htm>
62. <http://www.thessalia.gr/diktio/genika/Natura.htm>





Υπόμνημα

- Εθνικό δίκτυο
- Σιδηροδρομικό δίκτυο
- Τρενάκι Πηλίου
- Αξονας Βόλος - Βελεστίνο
- Κύριοι Αξονες
- Περιφερειακός Βόλου
- Διαδρομή τηλεφερική
- Μονοπάτια Πηλίου καλής βατότητας
- Περιφερειακός Αγριάς
- Επεκτάσεις Οδικού δικτύου
- Περιοχή 1: Κεντρική Περιοχή
- Περιοχή 2
- Περιοχή 3
- Περιφερειακοί δήμοι
- Ορια Καποδιστριακών
- Γεωργική Γη Υψηλής Παραγωγικότητας
- Συνεδριακό κέντρο
- β' ΒΙΓΠΕ
- Λατομεία
- Λατομικές Περιοχές
- Τεχνολογικό πάρκο
- Ζώνη Natura 2000
- ΧΥΤΑ
- Υπάρχοντες μονάδες επεξεργασίας αποβλήτων
- Προτεινόμενες μονάδες επεξεργασίας αποβλήτων
- Επιλεκτικός Τουρισμός
- Τουριστική Ανάπτυξη
- Ακτές
- Θεσμοθετημένα όρια οικισμών
- ΖΟΕ: Οικισμοί
- ΖΟΕ 1α: Αρχαιολογικοί χώροι
- ΖΟΕ 1β: Δασικές εκτάσεις
- ΖΟΕ 1γ: Προστασία χλωρίδας
- ΖΟΕ 1δ: Κυρηγμένοι αρχαιολογικοί χώροι
- ΖΟΕ 3α: Καλλιεργήσιμες γεωργικές εκτάσεις
- ΖΟΕ 3β: Τάσεις οικιστικής ανάπτυξης
- ΖΟΕ 3γ: Τάσεις βιοτεχνίας
- ΖΟΕ 3δ: Γεωργικές εκτάσεις
- ΖΟΕ 3ε:

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

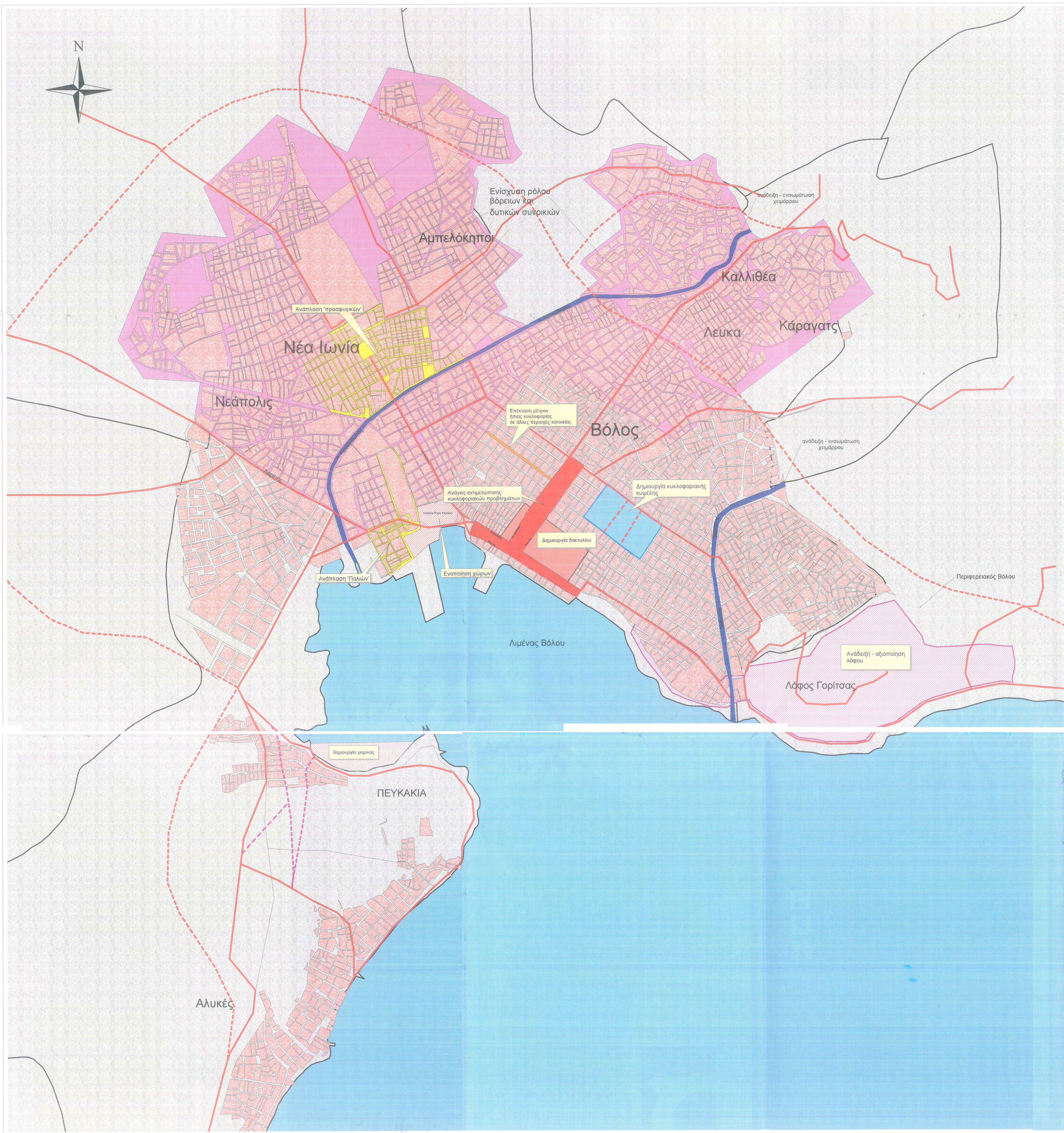
Διπλωματική εργασία: Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου:
 Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

Επιβλέποντες Καθηγητές: Λαλένης Κ.
 Οικονόμου Δ.

Φοιτητής: Σολιδάκης Ιωάννης

Χάρτης: Ρυθμιστικό Σχέδιο της Περιοχής Έρευνας κλίμακα: 1:50000

Βόλος, Ιούνιος 2002



Υπόμνημα

- Περιφερειακός
- Εναλλακτικές διαδρομές περιφερειακού
- Κύριοι Άξονες
- Κυκλοφοριακό κέντρο
- Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας
- Ποτάμια
- Δακτύλιος
- Προτεινόμενοι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας
- Κυκλοφοριακές κυψέλες
- Οδικό δίκτυο
- Οικοδομικά τετράγωνα
- Αναπλάσεις περιοχών
- Ενοποίηση χώρων
- Νέα μαρίνα
- Υποβαθμισμένη Βόρειο - δυτική περιοχή
- Ανάδειξη περιοχής
- Όρια Καποδιστριακών
- Θάλασσα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία: Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου:
 Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση

Επιβλέποντες Καθηγητές: Λαλάνης Κ.
 Οικονόμου Δ.

Φοιτητής: Σολιδάκης Ιωάννης

Χάρτης Π2: Ρυθμιστικό Σχέδιο της Κεντρικής Περιοχής κλίμακα: 1:10000

Βόλος, Ιούνιος 2002