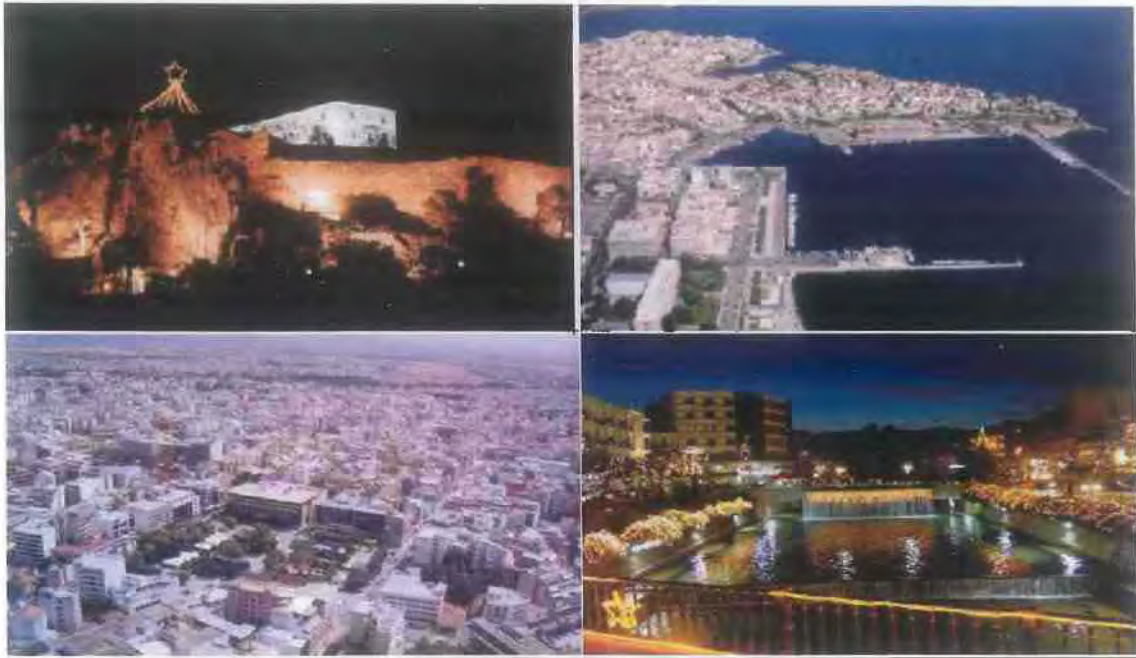


**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ**  
**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΕΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ**  
**ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΠΟΛΕΩΝ, ΠΟΥ ΕΚΠΟΝΗΘΗΚΑΝ ΜΕ ΤΟΝ Ν.1337/83 ΚΑΙ**  
**ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΜΕ ΤΟΝ Ν.2508/97**



**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ.**

**ΔΙΟΡΘΩΤΕΣ: ΔΕΦΝΕΡ Α.**

**ΚΟΥΣΙΔΩΝΗΣ Χ.**

**ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ: ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

**ΕΞΑΜΗΝΟ 12<sup>0</sup>**



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

Αριθ. Εισ.: 7297/1  
Ημερ. Εισ.: 09-07-2009  
Δωρεά: Συγγραφέας  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ  
2009  
ΒΟΥ

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη διπλωματική που ακολουθεί, επιχειρείται η παρουσίαση των νόμων Ν.1337/83 και Ν.2508/97, όπου αποτελούν το νομικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού της χώρας, και συγκρίνονται τα κεφάλαιά τους με σκοπό την παρουσίαση των αλλαγών στον τρόπο σχεδιασμού. Επίσης ασκείται μια κριτική στο περιεχόμενο τους και συμπεραίνεται ποιος από τους δύο είναι πιο πλήρης. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των πόλεων Καβάλας, Λαμίας, Λάρισας και Τρικάλων, αντίστοιχα. Πρώτα αυτά που εκπονήθηκαν με τον Ν.1337/83 και μετά αυτά που εκπονήθηκαν με τον Ν.2508/97. Στο τέλος κάθε παρουσίασης, εξάγονται συμπεράσματα τα οποία αφορούν τις προτάσεις των σχεδίων, καθώς και την κατάσταση των πόλεων. Στο τέλος, γίνεται σύγκριση μεταξύ των σχεδίων που αφορούν τις ίδιες πόλεις, ώστε να παρουσιαστούν οι αλλαγές με την πάροδο του χρόνου και να αποτιμηθεί η συμβολή των προηγούμενων σχεδίων στις πόλεις.

## ABSTRACT

In the following paper, Greek laws 1337/83 and 2508/97 are presented. These laws contain the rules of urban planning and it is tried to compare their articles, so that can be presented the planning changes during the years. It is also criticized the content of these laws it is concluded, which one is more complete. In the second and third chapter, are presented the city plans of the following cities, Kavala, Lamia, Larisa and Trikala, respectively. First the city plans that based on 1337/83 law and then those that are based on 2508/97 law. In the end of every presentation there are conclusions about what is proposed and about how the city looks like. In the end there is a comparison between the city plans, of the same cities, so that the changes that occurred during the years can be presented.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> .....	7
1.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ Ν. 1337/83 .....	7
1.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
1.1.2 ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (Γ.Π.Σ.) .....	7
1.1.2.1 ΜΕΛΕΤΗ Γ.Π.Σ. ....	8
1.1.2.2 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ Γ.Π.Σ. ....	9
1.1.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (Π.Μ.).....	9
1.1.4 ΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΓΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑ .....	10
1.1.5 ΖΩΝΕΣ.....	11
1.1.6 ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ (Π.Ε.).....	11
1.1.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ Ν. 1337/83 .....	12
1.2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ Ν. 2508/97 .....	12
1.2.1 ΣΚΟΠΟΣ.....	12
1.2.2 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ .....	13
1.2.3 ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (Γ.Π.Σ.) – ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) .....	13
1.2.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (Π.Μ.) – ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ (Π.Ε.) .....	14
1.2.5 ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ .....	15
1.2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ Ν.2508/97 .....	15
1.2.7 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ.....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> .....	18
2.1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ.....	18
2.1.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	18
2.1.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	20
2.1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ.....	21
2.1.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ .....	22
2.1.5 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ .....	23
2.1.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ .....	24
2.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΜΙΑΣ .....	26
2.2.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	26
2.2.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	29



2.2.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ .....	30
2.2.4 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ .....	31
2.2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΜΙΑΣ .....	31
2.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ .....	34
2.3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	34
2.3.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	37
2.3.3 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ .....	37
2.3.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ .....	39
2.3.5 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ .....	40
2.3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ .....	41
2.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ .....	44
2.4.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	44
2.4.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	47
2.4.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ .....	48
2.4.4 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ .....	49
2.4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ .....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> .....	51
3.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ .....	51
3.1.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	51
3.1.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	55
3.1.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ .....	57
3.1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ .....	58
3.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΜΙΑΣ .....	62
3.2.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	62
3.2.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	65
3.2.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ .....	67
3.2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΜΙΑΣ .....	68
3.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ .....	71
3.3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	71
3.3.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	74
3.3.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ .....	74
3.3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ .....	74
3.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ .....	77
3.4.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	77

3.4.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	80
3.4.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	80
3.4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ.....	81
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> .....	84
4.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	84
4.2 ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ Ν.1337/83 ΜΕ Ν.2508/97..	86
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	90

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η κάτωθι διπλωματική, έχει περιεχόμενο τον πολεοδομικό σχεδιασμό και το πώς αυτός έχει επηρεάσει ορισμένες σύγχρονες ελληνικές πόλεις. Οι κατευθύνσεις για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, δίνονται από τους νόμους Ν.1337/83 και Ν.2508/97 και οι πόλεις που έχουν διαλεχτεί, είναι η Καβάλα, η Λαμία, η Λάρισα και τα Τρίκαλα. Ο λόγος που διαλέχθηκαν αυτές οι πόλεις είναι επειδή, είναι πρωτεύουσες νομών, περίπου στο ίδιο μέγεθος και έχουν πάνω κάτω τις ίδιες ανάγκες. Βάση όλων αυτών επιχειρείται να παρουσιαστεί η εικόνα μιας σύγχρονης ελληνικής πόλης.

Αρχικά στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται η παρουσίαση των νόμων Ν.1337/83 και Ν.2508/97, αντίστοιχα. Το περιεχόμενο αυτών των δύο νόμων δίνει τις οδηγίες για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και βάση αυτών οι ελληνικές πόλεις έχουν τη σημερινή μορφή τους. Πρώτα παρουσιάζονται τα άρθρα του Ν.1337/83 με μια μικρή ανάλυση για αυτά και στη συνέχεια γίνεται μια κριτική στον ίδιο τον νόμο, όπου επιδιώκεται να παρουσιαστεί η γενικότερη λογική του. Με τον ίδιο τρόπο, γίνεται και η παρουσίαση του Ν.2508/97, δηλαδή, παρουσίαση κατά άρθρο και ανάλυση και στο τέλος μια μικρή κριτική στο νόμο. Το πρώτο κεφάλαιο τελειώνει με τη σύγκριση των δύο νόμων, στα κοινά τους σημεία, δηλαδή παρουσιάζονται οι αλλαγές που έγιναν σε άρθρα με κοινό περιεχόμενο. Επίσης παρουσιάζονται τα νέα άρθρα και τέλος εκφράζεται η γνώμη για το ποιος από τους δύο νόμους είναι πληρέστερος.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται η παρουσίαση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων των πόλεων, Καβάλας, Λαμίας, Λάρισας και Τρικάλων, σύμφωνα με τον Ν.1337/83. Κάθε πόλη, παρουσιάζεται μέσω των προτάσεων του Φύλλου Εφημερίδας Κυβερνήσεως (Φ.Ε.Κ.) και έτσι δίνεται μια εικόνα για την κατάσταση της πόλης την περίοδο εκείνη. Ο τρόπος που παρουσιάζονται οι προτάσεις, είναι αρχικά αυτές που σχετίζονται με την πολεοδομική οργάνωση της πόλης (χρήσεις γης, δίκτυα, ζώνες), μετά αυτές για το περιβάλλον, στη συνέχεια αυτές που αφορούν τις υποδομές και τέλος αυτές που έχουν σχέση με άλλα μέτρα προστασίας (πλημμύρες, πυρκαγιές). Αφού παρουσιαστεί μια πόλη, στο τέλος εξάγονται συμπεράσματα για τις προτάσεις του σχεδίου και γίνεται μια προσπάθεια να ερμηνευτεί η λογική πίσω από τις προτάσεις αυτές.

Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται η παρουσίαση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων των πόλεων, Καβάλας, Λαμίας, Λάρισας και Τρικάλων, σύμφωνα με τον Ν.2508/97. Κάθε πόλη, παρουσιάζεται μέσω των προτάσεων της Β2 Φάσης του γενικού πολεοδομικού σχεδίου, που έχει εκπονηθεί, μιας και δεν έχουν θεσμοθετηθεί τα συγκεκριμένα κείμενα. Με αυτόν τον τρόπο, δίνεται μια εικόνα για την κατάσταση της πόλης σήμερα. Ο τρόπος που παρουσιάζονται οι προτάσεις, είναι αρχικά αυτές που σχετίζονται με την πολεοδομική οργάνωση της πόλης (χρήσεις γης, δίκτυα, ζώνες), μετά αυτές για το περιβάλλον και τέλος αυτές που αφορούν τις υποδομές. Αφού παρουσιαστεί μια πόλη, στο τέλος εξάγονται συμπεράσματα για τις προτάσεις του σχεδίου και γίνεται μια προσπάθεια να ερμηνευτεί η λογική πίσω από τις προτάσεις αυτές.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, υπάρχει η σύγκριση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων μεταξύ των ίδιων πόλεων, δηλαδή το παλιό με το καινούριο. Με αυτό τον τρόπο, παρουσιάζεται το πόσο το προηγούμενο γενικό πολεοδομικό σχέδιο, έχει συμβάλει στη σημερινή μορφή της πόλης, το πόσο έχουν αλλάξει οι προτάσεις με την πάροδο του χρόνου και γίνεται μια σκέψη για το πώς θα είναι οι πόλεις αυτές στο άμεσο μέλλον.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

### 1.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ Ν. 1337/83

#### 1.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το περιεχόμενο του Ν. 1337/83, ασχολείται με την επίλυση χωρικών προβλημάτων που έχουν εμφανιστεί στην Ελλάδα, λόγω της μη ύπαρξης χωρικών πολιτικών στο παρελθόν και της υπερβολικής οικοδομικής δραστηριότητας. Επίσης θεσπίζει επίπεδα σχεδιασμού, για την ακρίβεια τρία, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, την Πολεοδομική Μελέτη και την Πράξη Εφαρμογής. Επιπλέον ορίζει την εισφορά σε γη και χρήμα, που είναι ένα εργαλείο για την υλοποίηση των σχεδίων καθώς επίσης θεσπίζει εργαλεία σχεδιασμού, τα οποία ονομάζει Ζώνες για τη καλύτερη οργάνωση του χώρου. Τέλος υποδεικνύει το πλαίσιο χρηματοδότησης, το τι πρέπει να γίνει με τους οικισμούς προ του 1923 αλλά και με τα αυθαίρετα κτίρια.

#### 1.1.2 ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (Γ.Π.Σ.)

Στο Ν. 1337/83 εμφανίζεται για πρώτη φορά ο όρος Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, όπου αποτελεί ένα σχεδιαστικό εργαλείο για την ένταξη σε πόλεις ή οικισμούς εξωαστικών περιοχών. Το Γ.Π.Σ, αναφέρεται σε ολόκληρη την πόλη, τόσο στο δομημένο χώρο της, όσο και σε αυτόν που θα αποτελέσει περιοχή επέκτασης.

Το Γ.Π.Σ. είναι ένα σύνολο χαρτών και κειμένων, τα οποία ορίζουν τον αριθμό και την έκταση των πολεοδομικών ενοτήτων και τις περιοχές της πόλης με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, δηλαδή περιοχές με υψηλή ή χαμηλή συγκέντρωση πληθυσμού αλλά και περιοχές χωρίς καθόλου δόμηση και προτείνει την πολεοδομική οργάνωση των ενοτήτων. Επίσης υπολογίζει το εμβαδό των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και προτείνει την αύξησή τους αν υπάρχει έλλειψη ή τη διατήρηση αν υπάρχει ικανοποιητικό ποσοστό. Ένα άλλο πολύ σημαντικό είναι ο ορισμός συντελεστή δόμησης και χρήσεων γης σε όλη την πόλη (αμιγής κατοικία, γενική κατοικία, κέντρο,



κλπ), η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου, ο τρόπος ανάπτυξης ή διαμόρφωσης του χώρου με κατάλληλη ζωνοποίηση και η πρόβλεψη τυχών επιπτώσεων στο περιβάλλον.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

Με την οριοθέτηση των πολεοδομικών ενοτήτων, το Γ.Π.Σ. επιδιώκει, εντός αυτών, να ικανοποιούνται οι ελάχιστες ανάγκες των κατοίκων τους, να συμπεριληφθούν περιοχές με μεγάλη πυκνότητα πληθυσμού, να αυξηθεί ο αριθμός κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, να επιλυθούν προβλήματα στέγασης αλλά και να τροποποιήσει προϋπάρχοντα σχέδια ή των οικισμούς προ του 1923.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

Τέλος όσον αφορά το περιεχόμενό του, το Γ.Π.Σ. ορίζει μια ζώνη, στην οποία δίνονται κίνητρα για εγκατάσταση κατοίκων (Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης – Ζ.Ε.Ε.) και μια ζώνη, η οποία ορίζει περιοχές δευτερογενούς τομέα και περιοχές προστασίας στον εξωαστικό χώρο (Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου – Ζ.Ο.Ε.).(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

#### 1.1.2.1 ΜΕΛΕΤΗ Γ.Π.Σ.

Το Γ.Π.Σ. εκπονείται τόσο για ένα δήμο ή κοινότητα, όσο και για ένα σύνολο δήμων ή κοινοτήτων, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την προκήρυξη και παρακολούθησή του καθώς επίσης υπεύθυνο μπορεί να είναι και το ΥΧΟΠ μετά από αίτηση του δήμου ή της κοινότητας. Σε κάθε περίπτωση είτε υπεύθυνος είναι ο δήμος ή κοινότητα είτε το ΥΧΟΠ, ενεργό ρόλο στη διαδικασία εκπόνησης πρέπει να έχει ο τοπικός πληθυσμός (μέσω συζητήσεων, δράσεων, κλπ) και φορείς οι οποίοι δραστηριοποιούνται εντός των ορίων του Γ.Π.Σ. Οι απόψεις των πολιτών και των φορέων, πρέπει να κοινοποιούνται στο δήμο ή την κοινότητα και στο ΥΧΟΠ, εντός δύο μηνών από την ανάθεση της μελέτης, χωρίς να είναι εμπόδιο στη μελέτη η μη κοινοποίηση. Στη συνέχεια το ΥΧΟΠ του νομού, παίρνει θέση επί της μελέτης και ειδικότερα για την περιοχή επέκτασης. Τέλος στη διαδικασία, δίνεται από τον Υπουργό ΧΟΠ, με την έγκριση ή μη του Γ.Π.Σ. Μη έγκριση υπάρχει σε περίπτωση που οι προτάσεις της μελέτης, δημιουργούν περιβαλλοντικά και οικονομικά προβλήματα στη χώρα. Τότε οι προτάσεις της μελέτης επανεξετάζονται. Σε περίπτωση έγκρισης, οι προτάσεις και οι χάρτες της μελέτης, δημοσιεύονται από την εφημερίδα της κυβερνήσεως.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

### 1.1.2.2 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ Γ.Π.Σ.

Από τη στιγμή της θεσμοθέτησης ενός Γ.Π.Σ. κάθε νέα κατασκευή, σε περιοχή εντός σχεδίου, υποχρεούται να ακολουθεί τις διατάξεις του (έως τότε, κάθε οικοδομική άδεια και κάθε κατάτμηση, κάτω του ελάχιστου ορίου, έχει διακοπεί). Επίσης οι δημόσιες υπηρεσίες, πρέπει να αλλάζουν τόσο την κτιριακή τους πολιτική όσο και την πολιτική για κατασκευή νέων δικτύων, ώστε να συμβαδίζει με τις κατευθύνσεις του Γ.Π.Σ., ενώ δίνεται η δυνατότητα στους φορείς εφαρμογής του Γ.Π.Σ. να κάνουν απαλλοτρίωση οικοπέδων.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

### 1.1.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (Π.Μ.)

Η Π.Μ. είναι το αμέσως κατώτερο σχεδιαστικό επίπεδο από το Γ.Π.Σ. και έχει την ίδια διαδικασία προκήρυξης με αυτό δηλαδή, είτε από το δήμο ή την κοινότητα, είτε από το ΥΧΟΠ μετά από σχετική αίτηση. Η Π.Μ. βασίζεται σε αυτά που προτείνει το Γ.Π.Σ. και συγκεκριμενοποιεί κάποια από αυτά καθώς επίσης οι χάρτες της έχουν ως υπόβαθρο υψομετρικές καμπύλες και όρια ιδιοκτησιών.

Η Π.Μ. πρέπει να περιέχει τα εξής:

α) τα ακριβή όρια των περιοχών που θα ενταχθούν στο σχέδιο, β) τις επιτρεπόμενες χρήσεις, γ) αποτύπωση των απαραίτητων υποδομών, δ) τους αναγκαίους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, ε) τους χώρους όπου επιτρέπεται η δόμηση, στ) τους όρους δόμησης, ζ) οδηγίες για υλικά κατασκευών και κατάλληλης αξιοποίησης των ελεύθερων χώρων των Ο.Τ., η) το εμβαδό που αποκτάται από εισφορά σε γη και το πόσο από αυτό θα αποτελέσει κοινόχρηστο και πόσο κοινωφελή, θ) η σειρά και το κόστος των έργων που πρέπει να γίνουν, ι) τα βήματα υλοποίησης, ια) τους φορείς και τους τρόπους παρέμβασης, ιβ) επιπλέον μέτρα για προβληματικές περιοχές και ιγ) άλλες ρυθμίσεις, ανάλογα την πόλη.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

#### 1.1.4 ΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΓΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑ

Η εισφορά σε γη, είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται για την απόκτηση γης για τη δημιουργία των απαραίτητων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων σε μια περιοχή επέκτασης, αλλά και για προσφορά σε άτομα που η ιδιοκτησία τους ρυμοτομήθηκε πλήρως. Όλοι οι ιδιοκτήτες της περιοχής που εντάσσεται στο σχέδιο είναι υποχρεωμένοι να εισφέρουν ένα ποσοστό από το οικόπεδό τους (το οποίο εισφέρει σύμφωνα με το εμβαδό που είχε στις 10-3-1982), με κλιμακωτό τρόπο, ανάλογα το μέγεθος της ιδιοκτησίας.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

Πιο συγκεκριμένα, ο υπολογισμός της εισφοράς μας δίνεται από την εξής διαβάθμιση: α) για τμήμα ιδιοκτησίας μέχρι 250 τ.μ. ποσοστό 10%, β) για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 250 τ.μ. μέχρι 500 τ.μ. ποσοστό 20%, γ) για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 500 τ.μ. μέχρι 1000 τ.μ. ποσοστό 30%, δ) για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1000 τ.μ. μέχρι 2000 τ.μ. ποσοστό 40%, ε) για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 2000 τ.μ. μέχρι 10000 ποσοστό 50% και στ) για αυτοτελείς ιδιοκτησίες μεγαλύτερες των 10.000 τ.μ. που ανήκουν σ' έναν ιδιοκτήτη, για το τμήμα τους πάνω από 10.000 τ.μ. σε ποσοστό 60%. Για παράδειγμα, έστω μια ιδιοκτησία 1500 τ.μ., η εισφορά υπολογίζεται ως εξής:

- $250 \text{ τ.μ.} * 0,1 = 25 \text{ τ.μ.}$
- $(500 - 250) \text{ τ.μ.} * 0,2 = 50 \text{ τ.μ.}$
- $(1000 - 500) \text{ τ.μ.} * 0,3 = 150 \text{ τ.μ.}$
- $(1500 - 1000) \text{ τ.μ.} * 0,4 = 200 \text{ τ.μ.}$

Άρα θα δώσει  $25 + 50 + 150 + 200 = 425 \text{ τ.μ.}$

Η εισφορά σε χρήμα έχει ακριβώς την ίδια λογική με την εισφορά σε γη, δηλαδή δίνεται από όλους τους ιδιοκτήτες της περιοχής που εντάσσεται στο σχέδιο με κλιμακωτό τρόπο. Ο σκοπός της είναι, η συγκέντρωση χρημάτων για την κατασκευή των απαραίτητων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, αλλά και για τη χρηματοδότηση νέων πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής.

### 1.1.5 ΖΩΝΕΣ

Ο Ν. 1337/83 ορίζει διάφορες ζώνες, με σκοπό την καλύτερη οργάνωση του χώρου. Δύο από αυτές είναι, η Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας (Ζ.Ε.Π.) και η Ζώνη Αστικού Αναδασμού (Ζ.Α.Α.), οι οποίες προτείνονται από το Γ.Π.Σ. ή το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. του δήμου και εγκρίνονται μαζί με αυτό. Τόσο η Ζ.Ε.Π. όσο και η Ζ.Α.Α. αποτελούν κομμάτι του δήμου και έχουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά όσον αφορά τους όρους και περιορισμούς δόμησης (π.χ. σε μία Ζ.Ε.Π. το λιγότερο το 35% του εμβαδού πρέπει να είναι κοινόχρηστος ή κοινωφελής χώρος).(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

Δύο άλλες ζώνες είναι, η Ζώνη Ειδικών Κινήτρων (Ζ.Ε.Κ.) και η Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης (Ζ.Ε.Ε.), οι οποίες αναφέρονται σε πολεοδομικές ενότητες ή σε τμήματα οικισμού προ του 1923 και επιδιώκουν την ανάπτυξη της περιοχής και τη βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων. Αυτό γίνεται με τη διάθεση χρημάτων για αναπλάσεις και βελτίωση του κτιριακού αποθέματος, με αλλαγή στους όρους δόμησης της περιοχής και μερικές φορές ακόμα και με απαλλοτρίωση κτισμάτων. Ο τρόπος έγκρισής τους είναι ο ίδιος με αυτόν των Ζ.Ε.Π. και Ζ.Α.Α.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

### 1.1.6 ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ (Π.Ε.)

Η πράξη εφαρμογής είναι το μέσο με το οποίο εφαρμόζεται η πολεοδομική μελέτη και απευθύνεται, βασικά, σε όλη την έκταση της πολεοδομικής ενότητας. Σκοπός της είναι η ρυμοτόμηση της περιοχής (ορισμός Ο.Τ., κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, όρια ιδιοκτησιών), η τακτοποίηση των ιδιοκτησιών, μετά την εισφορά σε γη, έτσι ώστε να είναι άρτιες και οικοδομήσιμες, είτε με αλλαγή του σχήματος και τη θέσης, είτε με συνένωση οικοπέδων. Σε περίπτωση πλήρους απαλλοτρίωσης ιδιοκτησίας, τότε υπάρχει χρηματική αποζημίωση του ιδιοκτήτη. Τέλος η πράξη εφαρμογής, κυρώνεται από το νομάρχη και είναι υποχρέωση των πολιτών να την αποδεχτούν.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1983)

### 1.1.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ Ν. 1337/83

Στο Ν.1337/83 παρατηρούμε ότι τα επίπεδα του σχεδιασμού είναι 3, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ), η Πολεοδομική Μελέτη (Π.Μ) και οι Πράξεις Εφαρμογής (Π.Ε). Κάθε ένα από αυτά εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις του προηγούμενου. Η φιλοσοφία του Ν.1337/83, σχετικά με τα επίπεδα σχεδιασμού, είναι ότι υπάρχει ένα υπερκείμενο σχέδιο (Γ.Π.Σ) που παρουσιάζει την υφισταμένη κατάσταση στην περιοχή μελέτης αλλά και τις ανάγκες αυτής καθώς και δυο υποκείμενα (Π.Μ., Π.Ε.) που εφαρμόζουν τις διατάξεις του Γ.Π.Σ. Τα δυο αυτά υποκείμενα σχέδια έχουν ένα φιλολαϊκό χαρακτήρα, ειδικότερα οι Π.Ε., μιας και η εισφορά σε γη δίνεται από ένα σύστημα το οποίο δεν ευνοεί την εξασφάλιση απαραίτητου εμβαδού για κοινόχρηστους χώρους και κοινωφελείς στον κατακερματισμένο ιδιοκτησιακά ελληνικό χώρο.

## 1.2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ Ν. 2508/97

### 1.2.1 ΣΚΟΠΟΣ

Ο Ν. 2508/97, ορίζει το πλαίσιο με το οποίο κάθε πόλη και οικισμός πρέπει να οργανωθεί ώστε να μην επιβαρύνει το περιβάλλον καθώς επεκτείνεται. Πιο συγκεκριμένα επιδιώκει α) τη δημιουργία των "ανοικτών πόλεων" (οικισμοί που ενώ δεν αποτελούν πολεοδομικό συγκρότημα, λειτουργούν σαν αυτό) μαζί με την αναμόρφωση των πόλεων και του χώρου γύρω από αυτές, β) τη χωρική οργάνωση των πόλεων, την εξάλειψη της άναρχης δόμησης γιατί επιβαρύνει το περιβάλλον και την ελαχιστοποίηση των επεκτάσεων, γ) τη σωστή αξιοποίηση του υπάρχοντος κοινωνικού εξοπλισμού, ώστε να αναπτυχθούν οι «προβληματικές» περιοχές και δ) τη διατήρηση και ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των πόλεων (ιστορικά κέντρα, αρχαιολογικοί χώροι, χώρους πρασίνου, κλπ).(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

Επίσης ορίζονται διάφορα σχέδια, τα οποία βοηθούν στην οργάνωση του αστικού και υπαίθρου χώρου ανεξάρτητα το μέγεθος της πόλης ή του οικισμού. Αυτά είναι το Ρ.Σ. (ρυθμιστικό σχέδιο), το Γ.Π.Σ. (γενικό πολεοδομικό σχέδιο), το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. (σχέδιο χωρικής οικιστικής οργάνωσης ανοικτής πόλης), η Π.Μ.



(πολεοδομική μελέτη), η πράξη εφαρμογής και οι αναπλάσεις. Τα σχέδια αυτά δε δρουν ανεξάρτητα, αλλά παίρνουν κατευθύνσεις από τα υπερκείμενα σχέδια (εθνικό και ειδικά χωροταξικά, αναπτυξιακούς νόμους και σχέδια) και δρουν στα πλαίσια προστασίας του περιβάλλοντος.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

Εκτός των παραπάνω, ο νόμος προτείνει τις εξής ζώνες, Ζ.Ε.Κ. (ζώνες ειδικών κινήτρων), Ε.Ζ.Υ.Σ. (ειδικές ζώνες υποδοχής συντελεστή) και Ζ.Ε.Ε. (ζώνες ειδικής ενίσχυσης), πάλι με σκοπό την καλύτερη οργάνωση του χώρου.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

### 1.2.2 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Το ρυθμιστικό σχέδιο, είναι ένα σχετικά μεγάλο επίπεδο σχεδιασμού για την πολεοδομία και συνήθως χρησιμοποιείται για πόλεις που έχουν μητροπολιτικό χαρακτήρα. Σύμφωνα με τον 2508/97, στην Ελλάδα αυτές οι πόλεις είναι η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, το Ηράκλειο Κρήτης, η Λάρισα, ο Βόλος, η Καβάλα και τα Ιωάννινα, χωρίς να είναι και ο μοναδικές που μπορούν να αποκτήσουν τέτοιο σχέδιο, μιας και η πληθυσμιακή εξέλιξη ή η γεωγραφική θέση κάποιας άλλης πόλης μπορεί να την μετατρέψει σε μητροπολιτικό κέντρο και να απαιτεί ρυθμιστικό σχέδιο.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

### 1.2.3 ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (Γ.Π.Σ.) – ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.)

Το Γ.Π.Σ. είναι ένα σχέδιο το οποίο αναφέρεται σε δήμους, ανεξάρτητα το πληθυσμιακό τους μέγεθος και ακολουθεί τις κατευθύνσεις του Ρ.Σ. Το σχέδιο αυτό, ορίζει α) οι περιοχές ειδικής προστασίας (Π.Ε.Π.) στις οποίες απαγορεύεται η δόμηση, δηλαδή βιότοποι κλπ., β) εξωαστικές περιοχές που χρήζουν ελέγχου ώστε να περιοριστεί η εξάπλωση των πόλεων, γ) τα προηγούμενα Γ.Π.Σ. που έχουν εκπονηθεί για την πόλη και δ) κάθε οικοδομήσιμη ή μη περιοχή του οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

Το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., είναι το αντίστοιχο σχεδιαστικό επίπεδο με το Γ.Π.Σ., μόνο που αναφέρεται σε δήμους οι οποίοι δεν έχουν κανένα οικισμό τους μεγαλύτερο από

2000 κατοίκους. Έχει την ίδια λογική με το Γ.Π.Σ. και παίρνει κατευθύνσεις από τα ίδια υπερκείμενα σχέδια.

Επίσης και τα δύο αυτά επίπεδα, αποτελούνται από σχέδια, χάρτες, κείμενα, κλπ τα οποία παρουσιάζουν την πόλη με τα προβλήματα που έχει και πρέπει να λυθούν. Δηλαδή τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους που χρειάζονται, την χωρική οργάνωση των νέων πολεοδομικών ενοτήτων και τις αναπλάσεις που πρέπει να γίνουν ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα, η χωρική οργάνωση είναι διάφορα μέτρα όπως οι όροι και περιορισμοί δόμησης, η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου και οι χρήσεις γης.

Τόσο το Γ.Π.Σ., όσο και το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. εγκρίνονται από το Γενικό Γραμματέα της περιφέρειας που βρίσκεται ο Ο.Τ.Α., εκτός από τις περιπτώσεις δήμων που βρίσκονται σε περιοχές Ρ.Σ., όπου η έγκριση γίνεται από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Κατά τη διαδικασία της έγκρισης, απαγορεύεται η έκδοση οικοδομικών αδειών, καθώς επίσης μετά την έγκριση και για πέντε χρόνια απαγορεύεται η αναθεώρηση του Γ.Π.Σ.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

#### 1.2.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (Π.Μ.) – ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ (Π.Ε.)

Η πολεοδομική μελέτη είναι το μέσο με το οποίο εφαρμόζεται το Γ.Π.Σ ή Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. του δήμου, ενώ η πράξη εφαρμογής είναι το μέσο εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης. Σε αυτά τα δύο σχεδιαστικά επίπεδα, ο Ν.2508/97 διαφοροποιείται ελάχιστα από τις διατάξεις και τα άρθρα του Ν.1337/83.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

Η πολεοδομική μελέτη κυρώνεται από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ενώ η πράξη εφαρμογής από το νομάρχη του νομού που βρίσκεται ο Ο.Τ.Α. Η πολεοδομική μελέτη δε μπορεί να τροποποιηθεί πριν περάσουν 5 χρόνια από την έγκρισή της ή πριν ολοκληρωθεί η πράξη εφαρμογής.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

### 1.2.5 ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

Ο Ν.2508/97, θεσμοθετεί τις αναπλάσεις, ως ένα κατώτατο σχεδιαστικό επίπεδο, το οποίο έχει σκοπό να βελτιώσει τη ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής, παίρνοντας μέτρα που τα ανώτερα επίπεδα δεν μπορούν. Η περιοχή που χρίζει ανάπλασης, δεν είναι αναγκαίο να είναι μια ολόκληρη πολεοδομική ενότητα, αλλά ένα τμήμα της ή ένα σύνολο ενοτήτων ακόμα και τμήματα από διαφορετικές γειτνιάζουσες ενότητες.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

Μια περιοχή για να χρειαστεί ανάπλαση, πρέπει να έχει κάποια από τα εξής προβλήματα α) μεγάλη κτιριακή συγκέντρωση ή ελάχιστους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, β) συνύπαρξη πολύ διαφορετικών χρήσεων γης ή επιδίωξη για ορισμό νέων χρήσεων της, βάση της δυναμικής της περιοχής, γ) αδιαφορία για τα ιστορικά, αρχαιολογικά και πολιτιστικά στοιχεία και δραστηριότητες της περιοχής, δ) αισθητική παρακμή του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής, ε) ελάχιστες κενές κατοικίες.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

Η ανάπλαση μιας περιοχής, μπορεί να είναι, α) αναμόρφωση της περιοχής ή απλά ενός οικοδομικού τετραγώνου, β) μικροαλλαγές στις χρήσεις γης, στις προσόψεις των κτιρίων και γ) καλύτερη αξιοποίηση των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

Τέλος, το ποιες περιοχές θα χρειαστούν ανάπλαση, καθορίζονται κυρίως από τα ανώτερα σχέδια (Γ.Π.Σ., Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π, Ρ.Σ), σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δε συμβεί, τότε μπορεί να οριστούν από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.(ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997)

### 1.2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ Ν.2508/97

Στο Ν.2508/97 παρατηρούμε ότι τα επίπεδα είναι 5, το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Ρ.Σ) για 8 ελληνικές πόλεις, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ), το Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π) για δήμους που κανένας οικισμός δεν ξεπερνά τους 2000 κατοίκους, η Πολεοδομική Μελέτη (Π.Μ), οι Πράξεις Εφαρμογής (Π.Ε) και η αστική ανάπλαση. Κάθε μια εφαρμόζει τις διατάξεις του προηγούμενου επιπέδου, εκτός το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π που είναι το ίδιο με το Γ.Π.Σ και

την αστική ανάπλαση που εκπονείται σε υποβαθμισμένες περιοχές και αυτό την καθιστά αρκετά κοινωνική. Η φιλοσοφία του 2508/97 για τα επίπεδα είναι ότι το Ρ.Σ. (όπου εφαρμόζεται) δίνει κατευθυντήριες γραμμές με τις οποίες εναρμονίζεται το Γ.Π.Σ. Το Γ.Π.Σ και το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. παρουσιάζουν την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής στην οποία εκπονούνται καθώς επίσης και τα μειονεκτήματα και τις ανάγκες που αυτή έχει. Επιπλέον το Γ.Π.Σ. και το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. έχουν αρκετά κοινωνικό χαρακτήρα μιας και θεσμοθετούν αρκετές ζώνες προστασίας. Η Π.Μ. και η Π.Ε. έχουν διεκπαιρωτικό χαρακτήρα του Γ.Π.Σ. και του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. και φιλολαϊκό λόγο των μικρών εισφορών.

### 1.2.7 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ

Σχετικά με τις διαφορές που παρουσιάζουν οι δυο νόμοι στα επίπεδα σχεδιασμού, παρατηρούμε ότι ο 2508/97 έχει μεγαλύτερο εύρος. Δηλαδή έχει και περισσότερα επίπεδα (Ρ.Σ., Γ.Π.Σ., Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., Π.Μ., Π.Ε., αστική ανάπλαση) από τον 1337/83 (Γ.Π.Σ., Π.Μ., Π.Ε.), αλλά και κάποια επίπεδα είναι πιο αναλυτικά. Εμβαθύνοντας βλέπουμε ότι τα επίπεδα σχεδιασμού Ρ.Σ., Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., αστική ανάπλαση, πρωτοεμφανίζονται στον 2508/97. Επιπλέον βλέπουμε ότι το Γ.Π.Σ. στον 1337/83 μπορούσε να εκπονηθεί σε εμβαδόν ίσο με τα όρια της κατοικημένης περιοχής και των περιοχών υπό ένταξη στο σχέδιο, ενώ στον 2508/97 εκπονείται σε εμβαδόν ίσο με τα όρια του δήμου. Συγκρίνοντας τις Π.Ε. και στους δυο νόμους παρατηρούμε ότι ο 2508/97 έχει αλλάξει το ποσοστό των εισφορών (μικρή αύξηση) σε σχέση με τον 1337/83, προς μια κατεύθυνση ευνοϊκότερη για τους μελετητές. Πάλι όμως δεν είναι εύκολη η εξασφάλιση του απαραίτητου εμβαδού για κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, από τους πολεοδόμους. Κάνοντας σύγκριση μεταξύ των Π.Μ. των νόμων βλέπουμε ότι η φιλοσοφία δεν αλλάζει δραματικά, απλά ο 2508/97 προσθέτει κάποιες νέες χρήσεις γης. Εν κατακλείδι από τη σύγκριση των δυο νομοθετικών κειμένων παρατηρούμε ότι ο 2508/97 πλεονεκτεί σε σχέση με τον 1337/83 και αυτό γιατί κινείται προς μια κατεύθυνση η οποία βοηθά το σχεδιασμό και διευκολύνει κάπως το έργο των πολεοδόμων, σε αντίθεση με τον 1337/83 που επιδίωξη του ήταν ο κατευνασμός των πνευμάτων που είχε δημιουργήσει ο 947/79.

Τελικά, φαίνεται ότι ο 2508/97 υπερέχει του 1337/83 αλλά έχει ένα μειονέκτημα, που είναι το Ρ.Σ. (ένα σχεδιαστικό επίπεδο ανάμεσα στο χωροταξικό και

το Γ.Π.Σ.) για δήμους πέραν Αθήνας-Θεσσαλονίκης και αυτό γιατί οι υπόλοιποι δήμοι δεν έχουν το κατάλληλο μέγεθος ώστε να εφαρμόσουν τις διατάξεις του και είναι σχετικά απίθανο κάποια ελληνική πόλη να μεγαλώσει τόσο ώστε να χρειάζεται εκπόνηση Ρ.Σ.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### 2.1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ

Το γενικό πολεοδομικό σχέδιο Καβάλας, σύμφωνα με το Φ.Ε.Κ. που το θεσμοθετεί, χωρίζεται σε πέντε μεγάλες κατηγορίες, οι οποίες περιλαμβάνουν δράσεις που πρέπει να γίνουν ώστε αναπτυχθεί η πόλη και να βελτιωθεί το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων. Οι κατηγορίες αυτές είναι η πολεοδομική οργάνωση, η λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία αστικού και περιαστικού πράσινου, η οργάνωση των δικτύων χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών, η οργάνωση των δικτύων υποδομής και οι προτάσεις για την πυροπροστασία της περιοχής και προστασία από σεισμούς.

#### 2.1.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Ειδικότερα, επιδιώκεται η πολεοδομική οργάνωση, για πληθυσμό 60.000 και χωρητικότητα 90.000, κάνοντας επέκταση την πόλη κατά 3.000 στρέμματα και χωρίζοντάς τη σε 15 πολεοδομικές ενότητες. Στον τομέα των χρήσεων γης, θεσπίζονται μέτρα για την αποκέντρωση λειτουργιών εμπορίου, υγείας, βιοτεχνίας και κάποιων δημόσιων υπηρεσιών, τη δημιουργία χώρων τουρισμού και αθλητισμού και τη συγκέντρωση των δημοτικών υπηρεσιών και των χώρων πολιτιστικού περιεχομένου.

Στη προσπάθεια αποκέντρωσης λειτουργιών εμπορίου, υγείας, βιοτεχνίας και δημόσιων υπηρεσιών οι δράσεις είναι οι εξής, α) «οργάνωση των κεντρικών λειτουργιών στους τρεις τομείς στους οποίους διακρίνεται η πόλη της Καβάλας (κεντρικός, δυτικός, ανατολικός), με τη δημιουργία νέων κέντρων για την ανακούφιση του σημερινού μονολειτουργικού κέντρου», β) «χωροθέτηση των Δικαστηρίων, δύο κέντρων υγείας, μέρους των διοικητικών υπηρεσιών (κυρίως οργανισμών) στα δύο νέα κέντρα», γ) «δημιουργία Δημοτικής αγοράς (συνοικία Αγ. Γεωργίου)», δ) «δημιουργία ζωνών επαγγελματικής εγκατάστασης (βιοτεχνίας, βιομηχανίας, χονδρεμπορίου) μόνο στο Περιγιάλι (σε τέσσερις θέσεις) και στην περιοχή του Καρνάγιου», ε) «εκτόνωση του σημερινού εμπορικού κέντρου της πόλης με δυνατότητα ανάπτυξης προς την παραλιακή ζώνη και διεξόδου στα κέντρα γειτονιάς». (ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Επίσης επιδιώκεται η δημιουργία χώρων τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού στο παραλιακό μέτωπο της πόλης, κάτι που φαίνεται από τα εξής μέτρα, α) «οργάνωση και διαμόρφωση της παραλιακής ζώνης από κόμβο Φαλήρου μέχρι Καλαμίτσα και της παραλιακής ζώνης Περιγιαλιού από Σφαγεία μέχρι νεκροταφείο με εγκαταστάσεις αναψυχής, αθλητισμού και τουρισμού», β) «διαμόρφωση μεγάλου πάρκου με πολιτιστικές λειτουργίες, (μεταξύ των άλλων και αίθουσα συγκεντρώσεων – θεάτρου), λειτουργίες αναψυχής και αθλητικές στο Περιγιάλι στη θέση του στρατοπέδου», γ) «ανάπτυξη κέντρων εμπορικών, αναψυχής και αθλοπαιδιών κατά μήκος της προβλεπόμενης περιμετρικής αρτηρίας στον κεντρικό τομέα» και δ) «διεύρυνση και εμπλουτισμό των αθλητικών κέντρων στο Δημοτικό Στάδιο και στο Περιγιάλι». (ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Η συγκέντρωση των δημοτικών υπηρεσιών και των χώρων πολιτιστικού περιεχομένου, επιδιώκεται με μια μόνο δράση η οποία είναι, α) «στον κεντρικό τομέα επέκταση των Υπηρεσιών του Δήμου γύρω από το Δημαρχείο, συγκέντρωση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων γύρω από το Δημοτικό Πάρκο (Δημοτική καπναποθήκη, παραδοσιακά κτίρια οδού Φιλίππου), αξιοποίηση παραδοσιακών κτιρίων της Παναγιάς και της πόλης με τη χωροθέτηση σε αυτά πολιτιστικών και κοινωνικών λειτουργιών». (ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Το Γ.Π.Σ., ορίζει ζώνες για ανάπτυξη, για εξυγίανση κατοικίας, για οικονομικά και θεσμικά κίνητρα και για πολεοδομικούς μηχανισμούς. Όσον αφορά τις ζώνες ανάπτυξης, αυτές που ορίζονται είναι οι εξής, α) «ζώνες λιανικού εμπορίου στα απομακρυσμένα κέντρα των πολεοδομικών ενοτήτων μικρής κλίμακας που αδυνατούν να αναπτυχθούν από μόνα τους, καθώς και στη Δημοτική αγορά και το νέο κέντρο της περιοχής Ιχθυόσκαλας που προτείνεται ως ζώνη ανάπτυξης», β) «ζώνες βιοτεχνίας, χονδρεμπορίου, αποθηκών σε επιλεγμένες θέσεις στο Περιγιάλι και στο Καρνάγιο για τη συγκέντρωση σε αυτές των παραπάνω δραστηριοτήτων» και γ) «ζώνες τουριστικής ανάπτυξης σε δύο θέσεις στο Περιγιάλι». (ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Οι ζώνες για εξυγίανση κατοικίας είναι οι εξής, α) «ζώνη εφαρμογής Προγραμμάτων Κατοικίας με Ανάπλαση (ΠΚΑ) στα συγκροτήματα προσφυγικών κατοικιών (Χίλια, Βύρωνας, Πεντακόσια) και στην προβληματική περιοχή πάνω από το Αγ. Γιώργη» και β) «ζώνη προγραμμάτων κατοικίας με απλή οικονομική ενίσχυση στην Παναγιά (παραδοσιακός οικισμός)». (ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Οι ζώνες για οικονομικά και θεσμικά κίνητρα είναι οι εξής, α) «Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ZEE) στον παραδοσιακό οικισμό Παναγιά, στην περιοχή της ΔΕΠΟΣ και στις ζώνες ανάπλασης περιοχών κατοικίας» και β) «Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ZEK) στα δύο νέα κέντρα Ιχθυόσκαλας και Περιγιαλιού».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Τέλος οι ζώνες για πολεοδομικούς μηχανισμούς είναι οι εξής, α) «Ζώνες Κοινωνικού Συντελεστή (ΖΚΣ) στην περιοχή της Ιχθυόσκαλας και στα κέντρα συνοικιών του Περιγιαλιού», β) «Ζώνη Αγοράς Συντελεστή (ΖΑΣ) στο κέντρο της περιοχής Ραψάνης», γ) «Ζώνες Κανονιστικών Όρων δόμησης (ΖΚΟ) στον παραδοσιακό οικισμό Παναγιά και σε όλες τις περιοχές επεκτάσεων εκτός της περιοχής Ιχθυόσκαλας που προτείνεται για ανάπλαση και χαρακτηρίζεται Ζώνη Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ)» και δ) «Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας για τοπική επέμβαση στο χώρο που προορίζεται για την ανέγερση Δημοτικής Αγοράς».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Οι ζώνες που προτείνονται, δείχνουν ότι η Καβάλα έχει προβληματικές περιοχές κατοικίας, δηλαδή περιοχές με ελάχιστους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Αυτό παρατηρείται από τις πολλές ζώνες που προτείνονται και σχετίζονται με το δομημένο περιβάλλον.

## 2.1.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Σχετικά με τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία αστικού και περιαστικού πράσινου, το Γ.Π.Σ. λαμβάνει δύο κατηγορίες μέτρων, αφενός την αποκατάσταση περιβαλλοντικά προβληματικών περιοχών, αφετέρου την αποφυγή επιπλέον επιβάρυνσης.

Σχετικά με την αποκατάσταση, τα μέτρα είναι δύο, α) «εγκατάσταση μόνιμου σταθμού ελέγχου της ρύπανσης στον κόλπο της Καβάλας, για να σταματήσει η πρόσθετη επιβάρυνση του ήδη υποβαθμισμένου οικοσυστήματος από Καλαμίτσα μέχρι τις εγκαταστάσεις της ΔΕΠ» και β) «αναδάσωση των καμένων πρόσφατα δασικών περιοχών, φυτεύσεις προστασίας κατά μήκος της προτεινόμενης περιμετρικής αρτηρίας και δημιουργία δικτύου πράσινου μέσα στον ιστό της πόλης σε συνδυασμό με τις κύριες διαδρομές πεζών».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Στην προσπάθεια αποφυγής επιπλέον επιβάρυνσης, τα μέτρα είναι ξανά δύο, α) «απομάκρυνση των βιοτεχνιών αλιπάστων από την περιοχή Ιχθυόσκαλας και των σφαγείων από την Αγ. Βαρβάρα και μετεγκατάσταση στη Βιομηχανική Περιοχή της Ε.Τ.Β.Α.» και β) «θεσμοθέτηση ζωνών προστασίας χώρων ιστορικού ενδιαφέροντος στις θέσεις που έχουν επισημανθεί από την Αρχαιολογική Υπηρεσία, του ιστορικού κέντρου της Καβάλας καθώς και της Παναγιάς ως αρχιτεκτονικό σύνολο παραδοσιακής κληρονομιάς».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

### 2.1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Στον τομέα της οργάνωσης των δικτύων χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών, τα μέτρα αναφέρονται στο οδικό δίκτυο, στις ανθρώπινες μετακινήσεις, στους χώρους στάθμευσης, στο σιδηροδρομικό δίκτυο και στο θαλάσσιο. Πιο συγκεκριμένα στις ανθρώπινες μετακινήσεις προτείνεται το εξής, α) «δημιουργία πλέγματος πεζοδρόμων που συνδέει τους κοινόχρηστους χώρους και κεντρικές λειτουργίες στις περιοχές επεκτάσεων και, στο βαθμό που είναι εφικτό, στην υφιστάμενη πόλη». Στο θέμα των χώρων στάθμευσης, τα μέτρα είναι τα εξής δύο, α) «αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων του κέντρου της πόλης με τη δημιουργία κυρίως υπόγειων χώρων στάθμευσης και κατασκευή κτιρίων στάθμευσης για την ανακούφιση του προβλήματος, κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση στις περιοχές επεκτάσεων με το σχεδιασμό» και β) «πρόβλεψη χώρων στάθμευσης μαζικών μεταφορικών μέσων στο Περιγιάλι και εναλλακτικής θέσης για το σταθμό ΚΤΕΛ στο χερσαίο χώρο του σημερινού λιμανιού».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, εκεί το Γ.Π.Σ. προτείνει τις περισσότερες δράσεις, κάτι που σημαίνει ότι η Καβάλα λογικά αντιμετωπίζει κυκλοφοριακό πρόβλημα. Οι δράσεις είναι, α) «οδική παράκαμψη της πόλης και κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του παραλιακού οδικού άξονα που διατρέχει την ευρύτερη περιοχή Καβάλας με την κατασκευή αυτοκινητόδρομου πίσω από την πρώτη κορυφογραμμή του ορεινού όγκου πάνω από την πόλη, σε συνδυασμό με μια περιμετρική αρτηρία στα όρια ανάμεσα στην πόλη και το δάσος από το Γηροκομείο μέχρι το νεκροταφείο του Περιγιαλιού», β) «σύνδεση της παράκαμψης και περιμετρικής στον Αγ. Σύλλα με τον υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομο Στρυμόνα – Τουρκικών συνόρων», γ) «οργάνωση του πρωτεύοντος

και συλλεκτήριου δικτύου της υφιστάμενης πόλης και των περιοχών επέκτασης με βάση τις δύο βασικές αρτηρίες, παραλιακή και περιμετρική, με κύρια χαρακτηριστικά την ανάπτυξη εγκάρσιων οδικών συνδέσμων που αποτελούν το σύστημα εισόδων – εξόδων της πόλης (δυτικά της Καλαμίτσας από αυχένα Αγ. Σύλλα προς παραλία Ραψάνης, στην περιοχή Αγ. Αθανασίου) την εξυπηρέτηση από την περιμετρική του πάνω επιπέδου της υφιστάμενης πόλης με την τροφοδότηση των συλλεκτήριων και την κατασκευή δευτερεύουσας αρτηρίας μεταξύ παραλιακής και περιμετρικής» και δ) «αναδιάρθρωση του δικτύου των αστικών συγκοινωνιών».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Τέλος σχετικά με το σιδηροδρομικό και θαλάσσιο δίκτυο, προτείνονται από ένα μέτρο στο καθένα, πράγμα που δείχνει ότι δε δίνεται βαρύτητα σε αυτά τα μέσα μεταφοράς. Τα μέτρα είναι α) «σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας με βάση τη χάραξη το ΟΣΕ και δημιουργία επιβατικού και εμπορικού σταθμού στη Νέα Καρβάλη και δεύτερου στα Αμισιανά» και β) «δημιουργία νέου εμπορικού και βιομηχανικού λιμανιού στην περιοχή της βιομηχανίας Φωσφορικών Λιπασμάτων, οπότε το υφιστάμενο λιμάνι θα λειτουργεί μόνο ως επιβατηγό και μαρίνα των αλιευτικών σκαφών, αντίστοιχα».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

#### 2.1.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Στο θέμα των δικτύων υποδομής, υπάρχει διαχωρισμός σε υποκατηγορίες, ύδρευσης-αποχέτευσης, ενέργειας-τηλεπικοινωνίας και απορριμμάτων. Η πλειοψηφία των μέτρων αφορά την ύδρευση και αποχέτευση.

Πιο συγκεκριμένα, τα μέτρα είναι τα εξής, α) «σταδιακή αντικατάσταση του παλιού δικτύου μέσα στην πόλη για την αντιμετώπιση των απωλειών και επέκτασή του στις νέες περιοχές κατοικίας», β) «κατασκευή νέας δεξαμενής κοντά στα ΤΕΙ για την υδροδότηση της Καλαμίτσας και ενίσχυση της δεξαμενής του Περιγιαλιού στον Αγ. Τρύφωνα», γ) «ολοκλήρωση του κεντρικού αποχετευτικού αγωγού ακαθάρτων σύμφωνα με υπάρχουσα μελέτη και εγκατάσταση σταθμού βιολογικού καθαρισμού στην Άσπρη Άμμο», δ) «συμπλήρωση και επέκταση του εσωτερικού δικτύου ακαθάρτων και διαχωρισμός του από το δίκτυο των ομβρίων που αποτελεί συνδυασμό επιφανειακού και υπόγειου συστήματος», ε) «διευθέτηση με ανοικτή διατομή των ρεμάτων του Περιγιαλιού που αποτελούν και τους συλλεκτήριους των ομβρίων και



δημιουργία δικτύου ακαθάρτων με παράλληλη διάταξη των βασικών αγωγών προς τα ρέματα» και στ) «κατασκευή προστατευτικής ανοικτής τάφρου στην περιοχή ΤΕΙ Καλαμίτσας με εκβολές στο ρέμα Φτέρη».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Στο ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο προτείνονται πέντε δράσεις. Αυτές είναι, α) «δημιουργία δύο νέων κέντρων στις περιοχές επεκτάσεων, δεδομένου ότι το σύστημα στην υφιστάμενη πόλη επαρκεί», β) «βελτίωση της ποιότητας του συστήματος με την αλλαγή των ηλεκτρομηχανικών τηλεφωνικών κέντρων σε ηλεκτρονικά και την εγκατάσταση ηλεκτρονικού ψηφιακού υπεραστικού κέντρου», γ) «συμπλήρωση – επέκταση του ηλεκτρικού δικτύου στις νέες περιοχές κατοικίας και στο νέο εμπορικό λιμάνι», δ) «λειτουργική βελτίωση του ηλεκτρικού δικτύου με εγκατάσταση συστήματος βρόγχου, σταδιακή αλλαγή των αγωγών μέσης τάσης με άλλους ελάχιστης διατομής 70 τ.χ., αντικατάσταση των υποσταθμών μικρής ισχύος με άλλους μεγαλύτερης, σταδιακή αντικατάσταση όλων των δικτύων μέσης και χαμηλής τάσης με υπόγεια» και ε) «άμεση αντικατάσταση του εναέριου δικτύου υψηλής τάσης στο Περιγιάλι με υπόγειο, μετά την ένταξη της περιοχής στο σχέδιο πόλης».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Τέλος, στο θέμα των απορριμμάτων, προωθείται μια μόνο δράση κάτι που δείχνει πως η πόλη δεν έχει ιδιαίτερο πρόβλημα συλλογής απορριμμάτων. Επομένως προτείνεται το εξής, α) «δημιουργία εργοστασίου λιπασματοποίησης των απορριμμάτων στην περιοχή Χαλκερού με συμμετοχή όλων των οικισμών της ευρύτερης περιοχής Καβάλας σε κοινό σύστημα διαχείρισης».(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

### 2.1.5 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Τέλος όσον αφορά τις προτάσεις για την πυροπροστασία της περιοχής και προστασία από σεισμούς, υπάρχουν τρεις δράσεις για τη προφύλαξη από φωτιά και μια από σεισμό. Πιο συγκεκριμένα, για την πυροπροστασία προτείνονται τα εξής, α) «εξασφάλιση της προσπέλασης των βορείων συνοικιών της πόλης με το προτεινόμενο οδικό δίκτυο και των δασικών εκτάσεων με τον παρακαμπτήριο αυτοκινητόδρομο και την περιμετρική αρτηρία και με την επέκταση και βελτίωση του βασικού οδικού δικτύου», β) «δημιουργία πρόσθετων λωρίδων πυρασφάλειας» και γ) «δημιουργία νέου

πυροσβεστικού σταθμού στο Περιγιάλι και πύκνωση του δικτύου υδροστομιών μέσα στην πόλη και ιδιαίτερα στην Παναγιά». Η δράση (α) όμως δε σχετίζεται σχεδόν καθόλου με το θέμα, πράγμα που σημαίνει ότι θα έπρεπε είτε να εκφραστεί καλύτερα, είτε να αποτελεί δράση του τομέα βελτίωσης του οδικού δικτύου.(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

Στον τομέα των σεισμών, προτείνεται μόνο α) «καθορισμός των χώρων συγκέντρωσης του πληθυσμού σε περίπτωση σεισμών καθώς και των εγκαταστάσεων έκτακτης ανάγκης ανά περιοχές», πράγμα ελάχιστο αν αναλογιστεί κανείς το πόσο σεισμογενής είναι η χώρα.(ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987))

#### 2.1.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ

Αυτό που παρατηρείται, είναι ότι η Καβάλα παρουσιάζει προβλήματα συνωστισμού επιχειρήσεων και δημόσιων υπηρεσιών στο κέντρο της, καθώς επίσης το παραλιακό της μέτωπο είναι σχετικά υποβαθμισμένο. Λόγω αυτού, επιδιώκει την ανάπτυξη και άλλων περιοχών της πόλης ώστε να διαχυθεί η ανάπτυξη και να αποσυμφορηθεί το κέντρο και ενισχύει την παραλιακή της ζώνη, προτείνοντας την εγκατάσταση επιχειρήσεων. Στο παραδοσιακό της κέντρο προσπαθεί να διατηρήσει κυρίως πολιτιστικά και κάποια λίγα δημοτικά κτίρια ώστε να είναι προσβάσιμα από τους κατοίκους ακόμα και με τα πόδια.

Επίσης, το Γ.Π.Σ. προτείνει πολλές νέες θέσεις για αθλητισμό, πράγμα που σημαίνει, έλλειψη τέτοιων χώρων. Οι θέσεις είναι κυρίως στην παραλιακή ζώνη, που σημαίνει ότι το κομμάτι αυτό της πόλης, είναι σχετικά αναξιοποίητο και με ελεύθερους χώρους σχετικά μεγάλους, μιας και οι αθλητικές εγκαταστάσεις απαιτούν χώρο. Στο παραλιακό κομμάτι επιδιώκεται και η εγκατάσταση τουριστικών εγκαταστάσεων, οι οποίες αποσκοπούν στην τόνωση του τουρισμού και της οικονομίας της πόλης.

Σε ότι αφορά το φυσικό περιβάλλον, τα ελάχιστα μέτρα που προτείνονται δείχνουν, ότι διατηρείται σε ικανοποιητικό επίπεδο, αν και τη περίοδο εκπόνησης του Γ.Π.Σ. το περιβάλλον δεν είχε την προσοχή που έχει σήμερα. Βέβαια οι προτάσεις για βελτίωση των θαλάσσιων υδάτων, αναδάσωση και προστασία αρχαιολογικών χώρων, δείχνουν ότι, αν και λίγα τα προβλήματα είναι σημαντικά.

Το μεγαλύτερο βάρος στο Γ.Π.Σ. πέφτει στις μετακινήσεις, είτε ανθρώπων, είτε οχημάτων. Με τα οχήματα, να έχουν τη συντριπτική πλειοψηφία των προτάσεων, κάτι που δείχνει ότι αφενός η πόλη έχει κυκλοφοριακό πρόβλημα, αφετέρου τα αυτοκίνητα παίζουν σημαντικότερο ρόλο από τον πεζό. Οι προτάσεις που αφορούν το αυτοκίνητο, χώροι στάθμευσης και οδικό δίκτυο, είναι έξι, ενώ για τους πεζούς, το σιδηρόδρομο και τις θαλάσσιες μετακινήσεις μόνο μία για κάθε κατηγορία.

Από τον αριθμό των προτάσεων για τον τομέα των υποδομών, παρατηρείται, ότι η Καβάλα έχει μεγάλη έλλειψη. Για ύδρευση και αποχέτευση προτείνονται έξι μέτρα, ενώ για ενέργεια και τηλεπικοινωνία πέντε, πράγμα που σημαίνει ότι η πόλη υστερεί σε υποδομές και το βιοτικό επίπεδο είναι σχετικά χαμηλό.

Τέλος οι προτάσεις για πυρασφάλεια σε συνδυασμό με τη πρόταση για αναδάσωση, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν ελλείψεις στο τομέα αυτό και ότι επιδιώκεται η αποφυγή παρόμοιων καταστάσεων στο μέλλον.

## 2.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΜΙΑΣ

Το Φ.Ε.Κ. που θεσμοθετεί το Γ.Π.Σ. Λαμίας, χωρίζεται σε τέσσερις κατηγορίες, οι οποίες με τα μέτρα που λαμβάνουν, προσπαθούν να δώσουν λύση σε βασικά προβλήματα και να βελτιώσουν το επίπεδο ζωής των κατοίκων. Οι κατηγορίες αυτές είναι, η πολεοδομική οργάνωση, η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, οι προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες και οι προτάσεις για την ασφάλεια και προστασία της πόλης από σεισμούς, θεομηνίες, πυρκαγιές. Από αυτές τις κατηγορίες, το μεγαλύτερο βάρος σχετικά με τα μέτρα και τις δράσεις, πέφτει στη πολεοδομική οργάνωση, ενώ οι υπόλοιπες έχουν περίπου τον ίδιο αριθμό.

### 2.2.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Το Γ.Π.Σ. Λαμίας, επιδιώκει τη πολεοδομική οργάνωση, για πληθυσμό 80.000 κατοίκους και επέκταση της πόλης κατά 400 Ha. Το κομμάτι που αφορά την πολεοδομική οργάνωση της πόλης, χωρίζεται σε κάποιες υποκατηγορίες όπως, ο προσδιορισμός των χρήσεων γης, η ιεράρχηση του οδικού δικτύου και ο καθορισμός ζωνών.

Στην υποκατηγορία των χρήσεων γης, υπάρχουν δράσεις που αφορούν, τη λειτουργία του κέντρου της πόλης, την υγεία και πρόνοια, την εκπαίδευση και τον αθλητισμό, τον τουρισμό, τους ελεύθερους χώρους και τον πολιτισμό, τη βιοτεχνία και την κατοικία. Στις χρήσεις γης που αφορούν το κέντρο της πόλης, προτείνονται, α) «ανάπτυξη του σημερινού κέντρου πόλης καθώς και παράλληλη ανάπτυξη τοπικών κέντρων ανά συνοικία» και β) «χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών στην ιδιοκτησία Δήμου Αταλάντης κάτω από το νεκροταφείο της Ξηριώτισσας».(ΑΝΤΑΧΟΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

Στον τομέα της υγείας και της πρόνοιας υπάρχουν οι εξής προτάσεις, α) «χωροθέτηση εγκαταστάσεων πρόνοιας και περίθαλψης στις περιοχές επέκτασης καθώς και διατήρηση των ήδη υπαρχόντων», β) «χωροθέτηση Κέντρου Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ) στις συνοικίες Αγ. Λουκά και Γαλανείκων και γεροντικής στέγης στα Άνω Ρεβένια» και γ) «χωροθέτηση νέου ορφανοτροφείου στην περιοχή

Ρεβενίων και διατήρηση των ήδη υπαρχόντων στην Αμπλιανη και στα Γαλανείκα».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, X. (1986))

Όσον αφορά την εκπαίδευση και τον αθλητισμό, υπάρχουν οι εξής δράσεις, α) «οργάνωση των εγκαταστάσεων εκπαίδευσης σε κάθε πολεοδομική ενότητα με επέκταση των υπαρχόντων διδακτηρίων και χωροθέτηση νέων στις περιοχές επέκτασης», β) «διατήρηση των υπαρχόντων παιδικών σταθμών και χωροθέτηση νέων στις περιοχές επεκτάσεων, ώστε να υπάρχει ένας παιδικός σταθμός σε κάθε γειτονιά», γ) «χωροθέτηση έξι νέων βρεφονηπιακών σταθμών κυρίως στο νότιο τμήμα της πόλης» και δ) «διατήρηση και επέκταση του υπάρχοντος αθλητικού χώρου στα Γαλανείκα και στη Νέα Μαγνησία και χωροθέτηση νέων».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, X. (1986))

Σχετικά με τον τουρισμό, τους ελεύθερους χώρους και τον πολιτισμό, προτείνονται τα εξής, α) «δημιουργία αστικού πρασίνου ανατολικά της σε επαφή με τη Νέα Εθνική οδό, στο λόφο του Κάστρου, του Αφανού και του Αγ. Λουκά και στο αραπόρεμα δυτικά της πόλης», β) «δημιουργία χώρων πρασίνου στις περιοχές επέκτασης στον Αφανό, στην περιοχή του στρατοπέδου Τσαλάκη, μετά την απομάκρυνσή του, στην περιοχή χωροθέτησης αθλητικών εγκαταστάσεων στην ενότητα Αμπλιανης, στην περιοχή επέκτασης Παγκρατίου καθώς και πάρκου πόλης δυτικά της Αμπλιανης και μικρότερων τοπικών πάρκων σ' όλη την έκταση της πόλης», γ) «ανάπτυξη τουρισμού και λειτουργιών αναψυχής στις περιοχές Αφανού, στο εγκαταλειμμένο λατομείο, κοντά στη Νέα Εθνική οδό, δυτικά του χώρου της Πανελλήνιας Έκθεσης Λαμίας» και δ) «προτείνεται η χωροθέτηση πολιτιστικών λειτουργιών σε ολόκληρη την πόλη».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, X. (1986))

Επίσης, στον τομέα της κατοικίας, υπάρχουν τρεις προτάσεις, α) «διατήρηση της σημερινής μορφής γενικής κατοικίας στην έκταση του σημερινού εγκεκριμένου σχεδίου πλην των περιοχών συνοικιών Μαγνησίας – Ταράτσας – Ευρυτάνων – Καλυβιών στις οποίες μαζί με την περιοχή επέκτασης καθορίζεται αμιγής κατοικία», β) «καθορισμός γενικής κατοικίας στα τοπικά κέντρα των συνοικιών» και γ) «χωροθέτηση του αστικού Συνεταιρισμού Δημοσίων Υπαλλήλων Λαμίας στην περιοχή Καλύβια».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, X. (1986))

Σε ότι αφορά τη βιοτεχνία, προτείνονται τα εξής, α) «χωροθέτηση βιοτεχνικής ζώνης στο νότιο άκρο της πόλης για βιοτεχνίες χαμηλής όχλησης προοριζόμενες και για μετεγκατάσταση βιοτεχνιών χαμηλής όχλησης που βρίσκονται σήμερα στον

πολεοδομικό ιστό της πόλης», β) «χωροθέτηση ζωνών χονδρεμπορίου και αποθηκών στο νότιο τμήμα της πόλης δίπλα στις ζώνες βιοτεχνίας σε συνδυασμό με σταθμό φορτηγών αυτοκινήτων και υπεραστικών λεωφορείων» και γ) «σταδιακή μετεγκατάσταση μέσα στην πενταετία των συνεργείων επισκευής αυτοκινήτων ξυλουργείων – βιοτεχνιών – σιδηροκατασκευών και λοιπών βιοτεχνιών που είναι διάσπαρτες στον πολεοδομικό ιστό της πόλης».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, X. (1986))

Τέλος, υπάρχουν και κάποιες προτάσεις για σημειακές χρήσεις, όπως α) «Μετεγκατάσταση του στρατοπέδου Τσαλτάκη», β) «χωροθέτηση του νέου διοικητηρίου στο χώρο του στρατοπέδου Τσαλτάκη, μετά την απομάκρυνσή του» και γ) «διατήρηση του υπάρχοντος νεκροταφείου Ξηριώτισσας ανατολικά της πόλης χωρίς επέκταση και χωροθέτηση νέων βορειοδυτικά των Γαλανείκων στο λόφο Προφήτη Ηλία, επέκταση του νεκροταφείου της Αγ. Παρασκευής και μεταφορά του νεκροταφείου Καλυβίων».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, X. (1986))

Στην υποκατηγορία της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, τα μέτρα που προτείνονται δεν αφορούν μόνο τις οδικές μετακινήσεις, αλλά και τις σιδηροδρομικές καθώς και τους χώρους στάθμευσης. Στο θέμα του οδικού δικτύου, προτείνονται τα εξής, α) «δημιουργία περιφερειακής αρτηρίας στο νότιο τμήμα που συνδέει τον άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης με τον άξονα για Καρπενήσι», β) «δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου για την παράκαμψη της πόλης από την υπεραστική κυκλοφορία», γ) «διαβάθμιση της εσωτερικής κυκλοφορίας του οικισμού με δευτερεύουσες συλλεκτήριες αρτηρίες και τοπικό οδικό δίκτυο», δ) «λειτουργία δικτύου αστικών μεταφορών για τη σύνδεση των περιοχών κατοικίας μεταξύ τους και με τις περιφερειακές χωροθετημένες λειτουργίες της πόλης», ε) «χωροθέτηση των εγκαταστάσεων των μαζικών μέσων μεταφοράς στο νότιο τμήμα της πόλης, μέσα στη βιοτεχνική περιοχή, κοντά στη διασταύρωση της νότιας περιφερειακής αρτηρίας με την οδό Αμφικτυόνων» και στ) «χωροθέτηση σταθμού φορτηγών αυτοκινήτων στο νότιο τμήμα της πόλης, στη βιοτεχνική ζώνη».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, X. (1986))

Για το σιδηροδρομικό δίκτυο, προτείνονται, α) «διατήρηση της σιδηροδρομικής γραμμής με βύθιση σε όλο το μήκος της πόλης και χρησιμοποίησή της σαν ηλεκτρικό μετρό με επέκταση μέχρι Μακρακώμη και Στυλίδα» και β) «δημιουργία πλατφόρμας για πεζούς πάνω από τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό και πρόβλεψη των απαραίτητων ανισόπεδων διαβάσεων πεζών και τροχοφόρων πάνω από τη



σιδηροδρομική γραμμή μέχρι της τελικής βύθισής της».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

Τέλος στο θέμα των χώρων στάθμευσης προτείνεται μόνο, α) «πρόβλεψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού, κοντά σε ζώνες κοινωνικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό με πεζόδρομους και σύστημα αστικού πρασίνου».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

Τελευταία υποκατηγορία είναι ο καθορισμός ζωνών η οποία χωρίζεται σε δύο κομμάτια αυτό που αφορά, οικονομικά και θεσμικά κίνητρα και πολεοδομικούς μηχανισμούς και αυτό που αφορά, νέες αναπτυξιακές ζώνες και ζώνες εξυγίανσης κατοικίας. Πιο συγκεκριμένα, σχετικά με οικονομικά και θεσμικά κίνητρα προτείνεται, α) «ζώνες ειδικών κινήτρων σε όλα τα τοπικά κέντρα», ενώ σχετικά με πολεοδομικούς μηχανισμούς προτείνεται, α) «ζώνες ειδικής μελέτης στην περιοχή του στρατοπέδου Τσαλτάκη (μαζί με την ιδιοκτησία Μπέσιου) μετά την απομάκρυνσή του, στην περιοχή του Κάστρου, της Πλ. Ελευθερίας, Αγοράς και Πλ. Λαού, στην οδό Λεωνίδου και στο λατομείο Αφανού» και β) «ζώνη αστικού αναδασμού για προγράμματα του Δήμου και της ΔΕΠΟΣ, για παροχή φθηνού οικοπέδου στα Καλύβια».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

Σχετικά με τις νέες αναπτυξιακές ζώνες προτείνονται, α) «αναπτυξιακές ζώνες λιανικού εμπορίου στα τοπικά κέντρα της γειτονιάς» και β) «αναπτυξιακή ζώνη βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου στη νότια περιοχή», ενώ για τις ζώνες εξυγίανσης κατοικίας προτείνεται, α) «ζώνη προγράμματος κοινωνικής κατοικίας με φορέα ή το Δήμο ή τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας (ΑΟΕΚ) ή συνεταιρισμό στις περιοχές Παγκρατίου, Άμπλιανης και βόρεια της Πανελληνίας Έκθεσης Λαμίας» και β) «ζώνη προγράμματος παροχής φθηνού οικοπέδου για πρόγραμμα του Δήμου και ΔΕΠΟΣ στην περιοχή Ρεβενίων».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

### 2.2.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όπως αναφέρθηκε στην πρώτη παράγραφο, το Φ.Ε.Κ. χωρίζεται σε κάποιες γενικές κατηγορίες. Μια από αυτές είναι η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτή η κατηγορία τα μέτρα που λαμβάνει, έχουν είτε τη μορφή ζωνών

προστασίας, είτε σημειακών παρεμβάσεων. Για την ακρίβεια, σε ότι αφορά τις ζώνες προτείνονται τα εξής, α) «ζώνη προστασίας των ακτών του παραλιακού κόλπου και αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης Αγίας Μαρίνας», β) «προστασία γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας», γ) «καθορισμός ζωνών προστασίας δασικών εκτάσεων στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού» και δ) «ζώνες ειδικής μελέτης και ειδικότερα περιβαλλοντική μελέτη για τον Ξηριά και αναδάσωση των λόφων Προφήτη Ηλία, Αγίου Λουκά και Κάστρου και γενική διαμόρφωση εγκαταστάσεων αναψυχής».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

Στον τομέα των σημειακών παρεμβάσεων προτείνονται, α) «απομάκρυνση από τον σημερινό οικισμό οχλουσών εγκαταστάσεων», β) «φύτευση γύρω από προτεινόμενη ευρύτερη περιοχή του τοπικού αεροδρομίου Λαμίας και διαχωρισμός του, με περιοχή πρασίνου από την έκταση των Τ.Ε.Ι.», γ) «σταδιακή μετεγκατάσταση του στρατοπέδου Τσαλτάκη και των λατομείων και προστασίας ως χώρο ιστορικού ενδιαφέροντος, του νεκροταφείου Ξηριώτισσας» και δ) «δενδροφύτευση γύρω από τη Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙΠΕ) Λαμίας για την εξασφάλιση υγιούς περιβάλλοντος και προστασίας της πόλης και της ευρύτερης περιοχής».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

### 2.2.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η κατηγορία που αναφέρεται στις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες, έχει περιεχόμενο τα έργα που πρέπει να γίνουν στο δίκτυο ύδρευσης και αποχέτευσης, καθώς και στο ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό σύστημα. Στον τομέα της ύδρευσης προτείνεται μόνο, α) «ενίσχυση της παροχής νερού από τις πηγές Γοργοποτάμου και επέκταση του υφιστάμενου δικτύου. Σε αντίθεση με την αποχέτευση που προτείνονται μια σειρά σημαντικών έργων, όπως, α) διαχωρισμός του συστήματος αποχέτευσης ακαθάρτων και ομβρίων», β) «οι αγωγοί ομβρίων να καταλήγουν ανατολικά στο Ξηριά και νότια στην αποχετευτική τάφρο», γ) «χωριστική διάταξη δικτύων κατά συνοικία, πριν την τελική περισυλλογή των λυμάτων από τον κεντρικό αγωγό της πόλης», δ) «χωροθέτηση εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων βιολογικού καθαρισμού στην περιοχή νότια από τη Ροδίτσα» και ε) «διευθέτηση ρεμάτων με κλειστή διατομή στις περιοχές Καλυβίων και Παγκρατίου».(ANTAXOΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

Παρόμοια κατάσταση παρουσιάζεται και σε ότι αφορά το ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό σύστημα, όπου στο θέμα των τηλεπικοινωνιών προτείνεται μόνο, α) «χωροθέτηση διοικητικού κέντρου τηλεπικοινωνιών ικανότητας 40.000 παροχών με επεκτάσεις του υπάρχοντος δικτύου με υπόγειες γραμμές στην περιοχή Τσαλτάκη», σε αντίθεση, ότι αφορά την ενέργεια προτείνονται περισσότερες δράσεις, όπως, α) «διατήρηση του υπάρχοντος σταθμού μετασχηματισμού και των κεντρικών αγωγών στη διατιθέμενη ικανότητα, η οποία αρκεί για τις ανάγκες της πόλης», β) «μετατροπή του εναέριου δικτύου μεταφοράς μέσης και χαμηλής τάσης, μέσα στα προτεινόμενα όρια της πόλης σε υπόγειο» και γ) «πρόβλεψη νέων υποσταθμών διανομής ηλεκτρικής ενέργειας για την ισομερή κατανομή κυρίως στις περιοχές επέκτασης και ιδιαίτερα στο νότιο τμήμα της πόλης και τη βιοτεχνική ζώνη».(ΑΝΤΑΧΟΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

#### 2.2.4 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Τελευταία κατηγορία, είναι αυτή που αναφέρεται στις προτάσεις για την ασφάλεια και προστασία της πόλης από σεισμούς, θεομηνίες, πυρκαγιές. Σε αυτή την κατηγορία, υπάρχουν ελάχιστες δράσεις για κάθε τομέα. Στο θέμα των πυρκαγιών προτείνονται, α) «διατήρηση του σημερινού πυροσβεστικού σταθμού στην Άμπλιανη και χωροθέτηση νέου στη συνοικία Γαλανείκων» και β) «διατήρηση των υπάρχόντων σημείων υδροληψίας και δημιουργία νέων στις περιοχές επέκτασεων», ενώ σχετικά με τις θεομηνίες προτείνεται μόνο, α) «κατανομή σε όλη την έκταση του οικισμού των χώρων συγκέντρωσης πληθυσμού σε περιπτώσεις θεομηνιών».(ΑΝΤΑΧΟΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986))

#### 2.2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΜΙΑΣ

Από τις προτάσεις του Γ.Π.Σ., παρατηρείται ότι η Λαμία είναι μια πόλη με ισχυρό το ρόλο του κέντρου, που προσπαθεί να αποκεντρώσει κάποιες λειτουργίες της και που προσπαθεί να αποκτήσει ένα διοικητήριο, δηλαδή ένα κτίριο όπου θα συγκεντρώνονται όλες οι δημοτικές υπηρεσίες. Αυτό όμως έρχεται σε αντίθεση με την πρόταση για ενίσχυση του κέντρου, κάτι που σημαίνει πως δεν υπάρχει ξεκάθαρη θέση για τον τρόπο ανάπτυξης και τα σημεία ανάπτυξης της πόλης. Κάτι άλλο που

παρατηρείται είναι πώς δεν υπάρχουν προτάσεις υγείας και πώς οι προτάσεις για θέματα πρόνοιας, αφορούν κάποιες ομάδες του πληθυσμού. Αυτό σημαίνει πως η Λαμία έχει ικανοποιητικές εγκαταστάσεις σε αυτούς τομείς, σε αντίθεση με την εκπαίδευση που υπάρχουν πολλές προτάσεις για νέα κτίρια.

Επίσης λόγω των αρκετών προτάσεων για αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων ως χώρων πρασίνου, συμπεραίνεται ότι η Λαμία είναι σχετικά πυκνοδομημένη και ότι υπάρχουν λίγοι χώροι για αναψυχή. Επίσης το Γ.Π.Σ. δίνει βάση και στη βιοτεχνία, χωροθετώντας της στο νότιο άκρο της πόλης και πλαισιώνοντας τη με εμπορευματικούς σταθμούς, δημιουργώντας ένα πυρήνα ανάπτυξης. Είναι πολύ σημαντικό ότι δεν υπάρχει σύγκρουση χρήσεων γης, μιας και αυτός ο πυρήνας είναι σχετικά απομονωμένος, νότια, ενώ σχεδόν όλες οι υπόλοιπες προτάσεις αναφέρονται είτε στο κέντρο, είτε στο βόρειο τμήμα της πόλης.

Οι προτάσεις για το οδικό δίκτυο, είναι κυρίως για κατασκευή νέων δρόμων που θα παρακάμπτουν την πόλη και αυτό γιατί, λόγω της θέσης της πόλης, πλάι στον ΠΑΘΕ, οι δρόμοι της, χρησιμοποιούνται από φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν προϊόντα, άρα δημιουργούν κυκλοφοριακό. Επίσης, απ' ότι φαίνεται, η Λαμία δεν έχει μέσα μαζικής μεταφοράς, μιας και υπάρχουν προτάσεις για αστική συγκοινωνία. Για το σιδηροδρομικό δίκτυο, η φιλόδοξη πρόταση για υπογειοποίηση των γραμμών, δείχνει ότι η γραμμή δημιουργεί προβλήματα στη συνοχή της πόλης και ίσως και ατυχήματα στις διαβάσεις.

Οι ζώνες που προτείνονται, είναι λίγες στον αριθμό αλλά στοχευμένες. Αυτό δείχνει πως οι ζώνες δε χρησιμοποιούνται αλόγιστα, αλλά έχουν σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών για την επίτευξη των στόχων του Γ.Π.Σ.

Οι προτάσεις για το φυσικό περιβάλλον, σχετίζονται, κυρίως, με δασικές εκτάσεις, υπάρχουσες και μη. Οι θέσεις που προτείνονται αναδασώσεις και φυτεύσεις, είναι κυρίως στην άκρη της πόλης, δημιουργώντας μια ζώνη ανάσχεσης της δόμησης και οριοθέτησης του οικισμού.

Οι προτεινόμενες υποδομές, δεν παρουσιάζουν καινοτομία, αλλά αποτελούν βασικές προτάσεις για βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων. Τέτοιου είδους υποδομές, κατά τη περίοδο που εκπονήθηκε το Γ.Π.Σ., συναντώνται σχεδόν σε όλες τις

πόλης της χώρας. Το ίδιο ισχύει και για τις προτάσεις που αφορούν τις πυρκαγιές και της θεομηνίες.

## 2.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ

Το ΦΕΚ που θεσμοθετεί το ΓΠΣ Λάρισας αποτελείται από πέντε κατηγορίες, οι οποίες έχουν στόχο τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης των κατοίκων της πόλης. Οι κατηγορίες αυτές είναι, η πολεοδομική οργάνωση, η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, η οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου, οι προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής και οι προτάσεις για την ασφάλεια – προστασία. Αυτό που παρατηρείται, είναι ότι κάθε κατηγορία έχει αρκετές δράσεις, με την πολεοδομική οργάνωση να έχει τις περισσότερες.

### 2.3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Το ΓΠΣ Λάρισας επιδιώκει την πολεοδομική οργάνωση του παραπάνω οικισμού για πληθυσμιακό μέγεθος 120.000 κατοίκων, με επέκταση του σχεδίου πόλεως σε εκτάσεις πυκνοδομημένες, αραιοδομημένες και αδόμητες, συνολικής επιφάνειας 4.000 στρεμμάτων και τη δημιουργία δεκαοκτώ (18) πολεοδομικών ενοτήτων. Σε ότι αφορά την πολεοδομική οργάνωση, υπάρχουν ο εξής υποκατηγορίες, ο προσδιορισμός των χρήσεων γης, ο καθορισμός ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών και ο καθορισμός νέων αναπτυξιακών ζωνών.

Η υποκατηγορία που αφορά τον προσδιορισμό των χρήσεων γης, περιλαμβάνει έναν πολύ μεγάλο αριθμό μέτρων, τα οποία αναφέρονται σε διάφορους τομείς, όπως η υγεία, ο αθλητισμός και η εκπαίδευση, οι χώροι πρασίνου, ο πολιτισμός, το εμπόριο και η βιοτεχνία και τέλος το κέντρο της πόλης.

Πιο συγκεκριμένα για το κέντρο της πόλης προτείνονται, α) «οργάνωση των κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων στο σημερινό κέντρο πόλης με παράλληλη τόνωση της περιφέρειας με τη δημιουργία δευτερευόντων κέντρων στις εξής συγκεκριμένες θέσεις i) στο τμήμα της εθνικής οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης μεταξύ των διασταυρώσεών της με την επέκταση της οδού Υψηλάντη και τη νέα σιδηροδρομική γραμμή. Το κέντρο αυτό επεκτείνεται προς δυσμάς στο νότιο τμήμα του χώρου που καταλαμβάνει σήμερα ο επιβατικός και εμπορευματικός σταθμός του ΟΣΕ και προς βορρά στην περιοχή διασταύρωσης της εθνικής οδού με την παλαιά οδό προς



Βόλο, ii) στη θέση Μεζούρλο, στην έκταση που καταλαμβάνει ο νότιος σταθμός διαλογής του ΟΣΕ όπως και δυτικότερα, νότια του στρατοπέδου Σαρίμπεη στην τριγωνική έκταση που παραχωρείται από το ΓΕΕΘΑ στο Δήμο και iii) στους κόμβους επί του εσωτερικού δακτυλίου στις θέσεις διασταυρώσεώς τους με την παραπήναιο.»(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Για τον αθλητισμό και την εκπαίδευση προτείνονται, α) «η δημιουργία τριών (3) ζωνών για την κάλυψη αναγκών επιπέδου πόλης σε κοινωνική υποδομή, εκπαίδευση – αθλητισμό στις παρακάτω θέσεις, i) στα δυτικά της πόλης (περιοχή ΚΑΤΕΕ, Γεωργική Σχολή) κυρίως εκπαίδευση, ii) στα νότια της πόλης κατά μήκος της οδού Καρδίτσης και νότια της παρακαμπτηρίου προς τα Τρίκαλα (εκπαίδευση, το Γενικό Νοσοκομείο – Νομαρχιακό – Αθλητικό Κέντρο επιπέδου πόλης) και iii) στα ανατολικά της πόλης και νότια της βιομηχανικής ζώνης Β (τεχνική εκπαίδευση)» και β) «η χωροθέτηση των Πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων στα δυτικά της πόλης και σχολών πανεπιστημιακού επιπέδου μέσα στον ιστό της πόλης στις έξι συγκεκριμένες θέσεις, i) στα δευτερεύοντα κέντρα Μεζούρλο – ΟΣΕ, ii) στην έκταση του Ινστιτούτου Κτηνοτροφικών φυτών στο νότιο τμήμα της πόλης και iii) σε περιοχή ανατολικά του επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού.»(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Για τον πολιτισμό προτείνονται, α) «η χωροθέτηση Αρχαιολογικού Μουσείου στο μεγάλο πάρκο στα Ν.Δ. της πόλης», β) «η δημιουργία Δημοτικής Πινακοθήκης στο τοπικό κέντρο της συνοικίας Νεάπολης», γ) «η δημιουργία πολιτιστικού κέντρου στο χώρο που σχηματίζεται από την καμπή της παλαιάς κοίτης του Πηνειού κοντά στο σημερινό κέντρο της πόλης», δ) «η αξιοποίηση – ανάδειξη του χώρου Φρουρίου ως περιοχής πολιτιστικών λειτουργιών και αρχαιολογικού χώρου μετά την απομάκρυνση της λαχαναγοράς σε νέα θέση» και ε) «η χωροθέτηση της ετήσιας εμποροπανήγυρης σε περιοχή πράσινου βορείως της πόλης.»(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Για την υγεία προτείνεται μόνο ένα, αλλά πολύ σημαντικό μέτρο, α) «η ανάπτυξη του Νοσοκομείου (επιπέδου περιφέρειας) σε θέση νοτιοδυτικά της πόλης.»(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Για τους χώρους πρασίνου προτείνεται, α) «η δημιουργία χώρων πρασίνου με λειτουργίες αναψυχής τουρισμού κατά μήκος της παλαιάς κοίτης του Πηνειού με την οργανική ένταξη τμημάτων της στην πόλη και τη δημιουργία μεγάλου αστικού πάρκου

στη θέση ΑΛΚΑΖΑΡ» και β) «η δημιουργία μικρών κοινόχρηστων χώρων σε κάθε πολεοδομική ενότητα».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Για το εμπόριο και τη βιοτεχνία προτείνεται, α) «η χωροθέτηση βασικής ζώνης γενικού χονδρεμπορίου κατά μήκος της εθνικής οδού και μέχρι τη βιομηχανική ζώνη Α (περιοχή Ζαχάρεως)», β) «η χωροθέτηση βιομηχανικής ζώνης (Α) στην περιοχή προς βορρά της πόλης (εργοστάσιο ζαχάρεως και χαρτομάζας)» και γ) «η χωροθέτηση βιομηχανικής – βιοτεχνικής ζώνης (Β) στην περιοχή προς ανατολάς της πόλης κατά μήκος της οδού προς Βόλο».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Τέλος υπάρχουν και δύο προτάσεις που αφορούν τους σταθμούς των υπεραστικών λεωφορείων, α) «η μεταφορά του σταθμού ΚΤΕΛ Ιωαννίνων – Τρικάλων επί της παραπηνιού στην περιοχή συμβολής με τον εσωτερικό δακτύλιο» και β) «η παραμονή των δύο άλλων σταθμών ΚΤΕΛ Κοζάνης και Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Βόλου στις παλαιές τους θέσεις».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Σχετικά με το καθορισμό ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών, υπάρχουν διαφορετικές ζώνες για κάθε κατηγορία. Οι ζώνες για οικονομικά και θεσμικά κίνητρα είναι, α) «Ζώνες Κοινωνικού συντελεστή (Ζ.Κ.Σ.)», β) «Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (Ζ.Ε.Ε.)» και γ) «Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (Ζ.Ε.Κ.)», ενώ οι ζώνες για τους πολεοδομικούς μηχανισμούς είναι, α) «Ζώνες Κανονιστικών όρων δόμησης (Ζ.Κ.Ο.)», β) «Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (Ζ.Ε.Π.)», γ) «Ζώνες Αγοράς Συντελεστή (Ζ.Α.Σ.)» και δ) «Ζώνες υπαγωγής στο άρθρο 13 του Ν.1337/83 σε τμήματα περιοχών, του εγκεκριμένου σχεδίου όπου γίνεται χρήση των ανωτέρω μηχανισμών».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Τέλος για τον καθορισμό νέων αναπτυξιακών ζωνών προτείνεται, α) «Ζώνη Βιομηχανίας Β (βιομηχανικό πάρκο) κατά μήκος της παλαιάς οδού προς Βόλο», β) «Ζώνη βιοτεχνίας (βιοτεχνικό πάρκο) προς βορρά», γ) «Ζώνη χονδρεμπορίου – αποθηκών κατά μήκος της εθνικής οδού» και δ) «Ζώνες λιανικού εμπορίου στα κέντρα συνοικιών του νότιου τομέα της πόλης».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

### 2.3.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στο τομέα του περιβάλλοντος, το ΦΕΚ έχει μια κατηγορία για τη διατήρηση και την προστασία του. Αυτή η κατηγορία, έχει στόχο τη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και οι προτάσεις τις χωρίζονται σε σημειακές παρεμβάσεις και σε ζώνες. Σχετικά με τις σημειακές παρεμβάσεις, οι προτάσεις είναι, α) «απομάκρυνση της οχλούσας δραστηριότητας των Δημοτικών Σφαγείων», β) «αντιμετώπιση του προβλήματος διάθεσης των απορριμμάτων με ειδική μελέτη», γ) «προγραμματισμός κοινής εγκατάστασης επεξεργασίας αποβλήτων των υπαρχουσών και νέων μονάδων της βιομηχανικής ζώνης Β», δ) «εξασφάλιση του ελέγχου ποιότητας των αποδεκτών και του περιβάλλοντος από τη βιομηχανική ζώνη Α (ζάχαρη, Θεσσαλική Χαρτοποιία) όπου υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση οχλούσας βιομηχανίας με συνεχή παρακολούθηση» και ε) «απομάκρυνση της οχλούσας χρήσης των στρατοπέδων, Σαρίμπεη, Μπουγά – Όρχου και ΑΤΑ τα οποία έχουν εγκλωβισθεί σήμερα μέσα στον πολεοδομικό ιστό και την οργανική ένταξη των εκτάσεών τους σταδιακά στην πόλη».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Στον τομέα των ζωνών προστασίας, τα πράγματα δεν είναι τόσο ξεκάθαρα, γιατί δεν προτείνονται ακριβής ζώνες, αλλά περιοχές με μεγάλο εμβαδό που πρέπει να προστατευθούν. Βάση αυτών, προτείνονται, α) «αντιπλημμυρική προστασία σ' όλο το μήκος του Πηνειού στην ευρύτερη περιοχή», β) «εξασφάλιση – προστασία του οικοσυστήματος ειδικού ενδιαφέροντος πράσινου κλπ», γ) «ειδική μελέτη για την οργανική ένταξη των παρόχθιων εκτάσεων της παλαιάς κοίτης του Πηνειού στην πόλη και η απόδοσή τους για αναψυχή και πολιτιστικές λειτουργίες» και δ) «προστασία της γης υψηλής παραγωγικότητας του κάμπου της ευρύτερης περιοχής».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

### 2.3.3 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Σε ότι αφορά το οδικό δίκτυο, το ΓΠΣ Λάρισας αποτελείται από τέσσερις κατηγορίες, την οργάνωση του δικτύου εντός του οικισμού, τους άξονες κυκλοφορίας εκτός του οικισμού, το σιδηροδρομικό δίκτυο και το στρατιωτικό αεροδρόμιο. Για την οργάνωση του οδικού δικτύου εντός του οικισμού προτείνεται, α) «η οργάνωση του οδικού δικτύου στοχεύει στον περιορισμό κατ' αρχήν και στην ολοσχερή απάλειψη

τελικά των διερχομένων μετακινήσεων (κύρια φορτηγών οχημάτων) με τη διοχέτευση της κυκλοφορίας έξω από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης με την ιεράρχηση του εσωτερικού οδικού δικτύου και την παράλληλη δημιουργία πλέγματος πεζοδρόμων που συνδέει τους κοινόχρηστους χώρους, τις κεντρικές λειτουργίες και τα ιστορικά σημεία αναφοράς της πόλης», β) «το δίκτυο των αστικών λεωφορειακών γραμμών θα αναμορφώνεται βαθμιαία σε νέα οργανωτική βάση και παράλληλα με τη βελτίωση του οδικού δικτύου και την ανάπτυξη των διαφόρων περιοχών της πόλης» και γ) «πρόταση για εκπόνηση κυκλοφοριακής – διαχειριστικής μελέτης για την κεντρική τουλάχιστον περιοχή της πόλης».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Για τους άξονες κυκλοφορίας εκτός του οικισμού προτείνεται, α) «ανατολική παράκαμψη της Λάρισας με διατομή ταχείας λεωφόρου με δύο (2) λωρίδες κυκλοφορίας κατά κατεύθυνση και ευρεία μεσαία διαχωριστική νησίδα (αποτελεί τμήμα του προβλεπόμενου αυτοκινητόδρομου Αθήνας – Θεσσαλονίκης)», β) «σταδιακή μετατροπή του τμήματος της σημερινής εθνικής οδού που διασχίζει την πόλη σε αστική αρτηρία», γ) «βορειοδυτική παράκαμψη της Λάρισας βόρεια από τον Πηνεϊό που αποτελεί συνέχιση του υφιστάμενου εσωτερικού δακτυλίου και ολοκληρώνει την παράκαμψη του ευρύτερου κέντρου της πόλης. Προτεινόμενη διατομή αρτηρίας με δύο (2) λωρίδες ανά κατεύθυνση», δ) «νέο τμήμα προς βορρά της παλαιάς εθνικής οδού Λάρισας Βόλου που παρακάμπτει τη βιομηχανική ζώνη Β», ε) «νέο τμήμα εθνικής οδού προς Κοζάνη που παρακάμπτει τον οικισμό της Γιάννουλης, στ) νέο τμήμα εθνικής οδού προς Φάρσαλα που παρακάμπτει τον οικισμό της Νίκαιας» και ζ) «οι υπεραστικές γραμμές προσαρμόζονται στο προτεινόμενο οδικό δίκτυο».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Για το σιδηροδρομικό δίκτυο προτείνεται, α) «βασικός στόχος της μελέτης είναι ο υποβιβασμός κατά 6μ. Της στάθμης των γραμμών κυκλοφορίας μέσα στην πόλη, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών του επιβατικού σταθμού και της γραμμής προς Βόλο από τη σημερινή γέφυρα της εθνικής οδού Τρικάλων –Βόλου (χλμ 346,5) έως τη γέφυρα του συλλεκτήρα ΙΙ (χλμ 351)», β) «σε πρώτη φάση το αστικό τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής παραμένει στη σημερινή τροχιά εκτός από το βόρειο τμήμα της που ακολουθεί μια παραλλαγή 2 χιλιομέτρων περίπου εκτός πόλης», γ) «κατασκευή προσωρινών (λυομένων) μεταλλικών ανισόπεδων διαβάσεων των σιδηροδρομικών γραμμών στην οδό Φαρσάλων, κλπ για το διάστημα που οι σιδηροδρομικές γραμμές θα λειτουργούν στη σημερινή τους στάθμη», δ) «προβλέπεται μεταφορά των

εγκαταστάσεων του Σιδ. Σταθμού Μεζούρλου, του μηχανοστασίου και του εμπορικού σταθμού Λάρισας, εκτός της πόλης (στην περιοχή του εργοστασίου ζάχαρης)», ε) «προβλέπεται ο εκσυγχρονισμός της (διπλασιασμός, ηλεκτροδότηση, σηματοδότηση στα πλαίσια του υπό εξέλιξη προγράμματος εκσυγχρονισμού της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης) και προσαρμογή των έργων έτσι ώστε να είναι συμβατά με τους παραπάνω στόχους που θα επιτευχθούν σταδιακά», στ) «προτείνονται οι απαραίτητες ενέργειες (μελέτη – απαλλοτριώσεις)» και ζ) «ο επιβατικός σταθμός του ΟΣΕ παραμένει στη σημερινή του θέση και του κτιρίου επιβατών στη σημερινή στάθμη του».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Τέλος, σχετικά με το στρατιωτικό αεροδρόμιο προτείνεται, α) «παραμονή του στρατιωτικού αεροδρομίου με αλλαγή κατεύθυνσης των διαδρόμων προσγείωσης – απογείωσης με προσανατολισμό ΝΑ-ΒΔ ώστε να απαλλαγεί το βόρειο τμήμα της πόλης από την ιδιαίτερα οχληρή ηχορύπανση».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

#### 2.3.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ



Σε αυτή τη κατηγορία υπάρχουν οι προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής, που πρέπει να γίνουν στη πόλη της Λάρισας. Τα έργα χωρίζονται σε τρεις τομείς, το δίκτυο ύδρευσης, το δίκτυο αποχέτευσης και το ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο. Σχετικά με το δίκτυο ύδρευσης προτείνεται, α) «προβλέπεται η αναγκαία εξασφάλιση ποσοτήτων νερού και για τις μελλοντικές ανάγκες του οικισμού από γεωτρήσεις στην περιοχή «Μάτι» Τυρνάβου», β) «η βελτίωση του υπάρχοντος εσωτερικού δικτύου και επέκτασή του με το διαχωρισμό της πόλης σε τέσσερις (4) ζώνες υδροδότησης που να λειτουργούν ανεξάρτητα» και γ) «προβλέπεται η κατασκευή νέων δεξαμενών νερού στους λόφους «Μεζούρλο» και Β.Δ. του Μοναστηριού της Αγίας Παρασκευής».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Το δίκτυο αποχέτευσης, χωρίζεται σε δύο μέρη, το δίκτυο ομβρίων - αντιπλημμυρική προστασία και το δίκτυο ακαθάρτων. Για το δίκτυο ομβρίων - αντιπλημμυρική προστασία προτείνεται, α) «κατασκευή έργων για τη δημιουργία δικτύου ομβρίων στην κυρίως πόλη», β) «συμπλήρωση δικτύων ομβρίων για την κάλυψη των αναγκών των νοτίων συνοικιών της πόλης με νέα διάταξη των συλλεκτήριων που αποχετεύουν τα βρόχινα νερά των εξωτερικών λεκανών νότια της



πόλης», γ) «κατασκευή ανοιχτής περιφερειακής τάφρου T1 που θα αρχίσει από την περιοχή των φυλακών Λάρισας θα ακολουθεί παράλληλα και προς τα έξω την περιμετρική οδό Αθηνών – Τρικάλων και θα εκβάλλει στην υφιστάμενη τάφρο στη Φιλιππούπολη», δ) «για την αποχέτευση των ομβρίων των λόφων «Μεζούρλο» και «Παλιοχώρα» η κατασκευή της τάφρου T2 παράλληλης της περιμετρικής οδού και εξωτερικά αυτής από το λόφο «Παλιοχώρα» προς τις σιδηροδρομικές γραμμές και την οδό Καρδίτσης η οποία με κλειστό αγωγό συνεχίζεται κατά μήκος της οδού Καρδίτσης και καταλήγει στην υφιστάμενη τάφρο Χατζή – Χαλάρ και μέσω αυτής στον Πηνειό», ε) «συντήρηση των αναχωμάτων των διευθετημένων υδατορεμάτων και αποχετευτικών τάφρων για την προστασία της γύρω περιοχής από πλημμύρες» και στ) «συστηματική συντήρηση και καθορισμό των τάφρων και των εσχάρων των αντλιοστασίων από ανεπιθύμητες αποθέσεις».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Για το δίκτυο ακαθάρτων προτείνεται, α) «κατασκευή πλήρους αποχετευτικού δικτύου για την κάλυψη των εντασσόμενων στο σχέδιο περιοχών» και β) «προτείνεται ως προσωρινά αποδεκτή λύση η διάθεση των βοθρολυμάτων στον Πηνειό σε θέση μετά το χώρο κατασκευής της εγκατάστασης επεξεργασίας των λυμάτων και μέχρι την ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων αυτών».(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

Τέλος για το ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο προτείνεται, α) «ενίσχυση των δύο εκ των τριών υποσταθμών μεταφοράς 150/15 KV που εξυπηρετούν σήμερα την πόλη και την ευρύτερη περιοχή ώστε ο κάθε υποσταθμός να φτάσει την ισχύ των 100 WVA» και β) «η δυνατότητα για μελλοντική κατασκευή τέταρτου υποσταθμού 150/15 KV που δεν θεωρείται αναγκαία για την επόμενη 5ετία το προγράμματος της ΔΕΗ» και α) «πρόταση του ΟΤΕ για χρησιμοποίηση αυτόματων ηλεκτρονικών κέντρων τηλεπικοινωνίας και συστήματος φερεσύχων στα υπάρχοντα καλώδια» και β) «σταδιακή αντικατάσταση των εναέριων δικτύων με καλωδιακές γραμμές», αντίστοιχα.(ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

### 2.3.5 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Στη τελευταία κατηγορία υπάρχουν προτάσεις για την ασφάλεια – προστασία της πόλης και είναι ελάχιστες στον αριθμό. Για την ακρίβεια προτείνονται α) «ο οικισμός παραμένει στα όρια επέμβασης του Πυροσβεστικού Σταθμού Λάρισας που



εδρεύει στη συνοικία Φιλιππούπολη», β) «προτείνεται η ενίσχυση αυτού με την ανάπτυξη τμήματος με ιδιαίτερο τηλεφωνικό αριθμό κλήσεως για επέμβαση στην ευρύτερη περιοχή» και γ) «προτείνονται περιοχές που θα ανταποκρίνονται στην κάλυψη των αναγκών του πληθυσμού σε περίπτωση θεομηνίας». (ΚΟΛΛΑΡΟΣ, Α. (1986))

### 2.3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ

Από τις προτάσεις για το κέντρο της πόλης, βγαίνει το συμπέρασμα, ότι στο χώρο αυτό η δόμηση είναι πολύ πυκνή, άρα υπάρχει ανάγκη για ελεύθερους χώρους. Επιδιώκεται ακόμη, η δημιουργία νέων κέντρων, αυτό δείχνει πως υπάρχει συνωστισμός επιχειρήσεων και υπηρεσιών και ότι η Λάρισα λειτουργεί μονοκεντρικά.

Από τις προτάσεις για τον αθλητισμό, παρατηρείται, ότι η Λάρισα δεν έχει ελλείψεις σε αυτόν τομέα, αφού οι προτάσεις είναι ελάχιστες. Ομοίως και για την εκπαίδευση σε χαμηλό επίπεδο (πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια). Σε αντίθεση με την τριτοβάθμια όπου υπάρχουν αρκετές προτάσεις. Αυτό δείχνει πως η Λάρισα, επιδιώκει να παίξει ένα σημαντικότερο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή, αφού ο ρόλος του πανεπιστημίου είναι υπερτοπικός.

Η ύπαρξη πολλών προτάσεων που αφορούν τον πολιτισμό, δείχνει πως η Λάρισα έχει τη δυναμική να υποστηρίξει τέτοιες δράσεις, αφενός γιατί υπάρχουν οι απαραίτητοι χώροι (αρχαιολογικός χώρος Φρουρίου), αφετέρου γιατί υπάρχει η θέληση για διατήρηση της κληρονομιάς (εμποροπανήγυρης). Όσον αφορά τους χώρους πρασίνου, παρατηρείται ότι υπάρχει έλλειψη. Αυτό φαίνεται, από τη πρόταση για δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου στο βόρειο τμήμα και την επιδίωξη για εύρεση ελεύθερων χώρων εντός των πολεοδομικών ενότητων.

Το Γ.Π.Σ. Λάρισας, δίνει βαρύτητα στη βιομηχανία και τη βιοτεχνία, όχι μόνο προτείνοντας θέσεις εγκατάστασης τέτοιων επιχειρήσεων, αλλά και με τον ορισμό ζωνών, που διευκολύνουν την διαδικασία και δίνουν κίνητρα στους επιχειρηματίες, στις περιοχές αυτές. Ο λόγος που επιδιώκεται η ανάπτυξη της βιομηχανίας, είναι γιατί την περίοδο που εκπονήθηκε το Γ.Π.Σ., υπήρχε η πεποίθηση ότι η βιομηχανία ήταν ο μόνος τρόπος για οικονομική ανάπτυξη.

Εκτός όμως από τις ζώνες που προτείνονται για τη βιομηχανία – βιοτεχνία, προτείνονται και ζώνες κοινωνικού περιεχομένου, δηλαδή υπάρχει η θέληση για βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και όχι μόνο βελτίωσης του οικονομικού επιπέδου των κατοίκων.

Από τις προτάσεις που αναφέρονται στο περιβάλλον, βγαίνει το συμπέρασμα ότι ήδη υπάρχουν χρήσεις που το υποβαθμίζουν και το ρυπαίνουν, γιατί κατονομάζονται ως οχλούσες. Η προσπάθεια για αλλαγή θέσης είναι θετική, αλλά η μη προσπάθεια για αλλαγή στον τρόπο λειτουργίας των μονάδων αυτών, απλά μεταφέρει το πρόβλημα από μια περιοχή σε άλλη. Επίσης οι προτάσεις για προστασία του ποταμού Πηνειού, ή της γης υψηλής παραγωγικότητας, ή του πρασίνου, είναι αρκετά γενικές και ενώ δείχνουν μια τάση προστασίας του περιβάλλοντος δε δείχνουν τον τρόπο.

Μελετώντας τις προτάσεις για το οδικό δίκτυο, συμπεραίνεται ότι στο κέντρο της πόλης υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία δημιουργείται από τη διέλευση φορτηγών αυτοκινήτων. Για το λόγο αυτό, προτείνονται πολλές νέες οδοί, που θα παρακάμπτουν το κέντρο και θα βελτιώσουν τη κυκλοφορία. Επίσης η πρόταση για βελτίωση στα μέσα μαζικής μεταφοράς, δείχνει πως από τις περιοχές που βρίσκονται στην άκρη της πόλης, οι κάτοικοι πηγαίνουν στο κέντρο με το αυτοκίνητο, κάτι που εντείνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Αυτό το μέτρο, είναι πολύ θετικό, γιατί βοηθά στη μείωση των οχημάτων στο κέντρο και γιατί είναι φιλικό προς το περιβάλλον.

Από το Γ.Π.Σ. δίνεται μεγάλη σημασία στο σιδηροδρομικό δίκτυο και επιδιώκεται η αξιοποίηση του. Οι προτάσεις για μεταφορά του εμπορικού σταθμού δείχνουν ότι η λειτουργία του δημιουργεί προβλήματα στη γύρω περιοχή (πιθανότατα θόρυβος). Η πρόταση για υπογειοποίηση της γραμμής δείχνει ότι, λογικά υπάρχει ασυνέχεια στον αστικό ιστό της πόλης και ότι ίσως υπάρχουν ατυχήματα στις διαβάσεις.

Διαβάζοντας τις προτάσεις για τις απαραίτητες υποδομές, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο μέρος απευθύνεται στο δίκτυο ομβρίων και στην αντιπλημμυρική προστασία της πόλης. Ο λόγος είναι ο ποταμός Πηνειός, ο οποίος διατρέχει τη Λάρισα και λογικά στο παρελθόν όταν υπερχειλίζει θα δημιουργούσε μεγάλο πρόβλημα στη πόλη. Επομένως τα μέτρα που παίρνονται είναι σωστά μελετημένα και πράγματι προσπαθούν να βελτιώσουν την κατάσταση. Επίσης τα μέτρα που αφορούν την ύδρευση και αποχέτευση, δείχνουν σημαντικές ελλείψεις και κάποια από αυτά είναι

επικίνδυνα για το περιβάλλον (ρίψη ακαθάρτων στον Πηνειό). Σε ότι αφορά την ενέργεια και την τηλεπικοινωνία, δεν φαίνεται να υπάρχουν προβλήματα στην πόλη, παρά μόνο αισθητικής και λειτουργικής φύσεως (εναέρια καλώδια).

## 2.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

Το Φ.Ε.Κ. που θεσμοθετεί το Γ.Π.Σ. Τρικάλων, χωρίζεται σε τέσσερις κατηγορίες, οι οποίες επιδιώκουν να λύσουν τα βασικά προβλήματα της πόλης και να βελτιώσουν το επίπεδο ζωής των κατοίκων. Οι κατηγορίες αυτές είναι, η πολεοδομική οργάνωση, η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, οι προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες και οι προτάσεις για την ασφάλεια και προστασία της πόλης από σεισμούς, θεομηνίες, πυρκαγιές.

### 2.4.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Το Γ.Π.Σ. Τρικάλων, επιδιώκει τη πολεοδομική οργάνωση της πόλης, για πληθυσμιακό μέγεθος 50.000 κατοίκων (πληθυσμός 1987) και 78.000 κατοίκων (πληθυσμός σχεδιασμού), κάνοντας επέκταση του σχεδίου πόλης σε πυκνοδομημένες και αραιοδομημένες περιοχές συνολικής επιφάνειας 7.000 στρεμμάτων και τη δημιουργία δέκα τριών πολεοδομικών ενοτήτων. Η πολεοδομική οργάνωση, χωρίζεται σε κάποιες κατηγορίες όπως, ο προσδιορισμός των χρήσεων γης, η ιεράρχηση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου και ο καθορισμός ζωνών.

Στην υποκατηγορία των χρήσεων γης, υπάρχουν δράσεις που αφορούν, τη λειτουργία του κέντρου της πόλης, την υγεία και πρόνοια, τον αθλητισμό, τους ελεύθερους χώρους και τον πολιτισμό και τη βιοτεχνία. Στις χρήσεις γης που αφορούν το κέντρο της πόλης, προτείνονται, α) «δημιουργία κέντρων και χώρων κοινωνικού εξοπλισμού για την καθημερινή εξυπηρέτηση των κατοίκων και την αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής» και β) «καθορισμό γενικής κατοικίας στα κέντρα των πολεοδομικών ενοτήτων και για το σύνολο της περιοχής μέσα στα όρια του Γ.Π.Σ. όπου δεν καθορίζεται άλλη ειδική χρήση».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Για τους ελεύθερους χώρους και τον πολιτισμό, προτείνεται, α) «εξυγίανση, αναβάθμιση και ανάδειξη των ποταμών Ληθαίου και Αγιαμονιώτη, με δημιουργία χώρων πράσινου και αναψυχής, παιδικών χαρών, πεζοδρόμων, εγκαταστάσεων ελεύθερου μαζικού αθλητισμού και λοιπών συναφών χρήσεων», β) «αξιοποίηση, ανάδειξη και εμπλουτισμό με τις παραπάνω χρήσεις των λόφων του Φρουρίου και του

Προφήτη Ηλία καθώς και του πάρκου Ματσόπουλου» και γ) «χωροθέτηση χώρων για πολιτιστικές λειτουργίες στην κεντρική περιοχή της πόλης (Πνευματικό Κέντρο) στην παραδοσιακή περιοχή του Βαρουσίου στο χώρο των φυλακών που πρόκειται ν' απομακρυνθούν και στο Κουρσούμ Τζαμί με δημιουργία Δημοτικού Θεάτρου, Μουσείου και αίθουσας συγκεντρώσεων στο φρούριο με δημιουργία υπαίθριου αμφιθεατρικού χώρου και στο πάρκο Ματσόπουλου».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Για την υγεία και πρόνοια προτείνεται, α) «χωροθέτηση οικοτροφείου κοντά στη Μέση Τεχνική Σχολή καθώς και Κέντρων Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ) ένα ανά δύο πολεοδομικές ενότητες», β) «χωροθέτηση δύο Κέντρων Υγείας νότια της περιοχής των "Σεισμοπλήκτων" και στην Αγία Μονή» και γ) «χωροθέτηση Νοσοκομείου χρόνιων Παθήσεων Παιδιών και Ενηλίκων στην ενότητα Φλαμουλίου και Καρυών».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Για τον αθλητισμό προτείνεται, α) «επέκταση των αθλητικών εγκαταστάσεων του υφιστάμενου Σταδίου και δημιουργία δύο πυρήνων ελεύθερου μαζικού αθλητισμού στη Μπάρα, με γήπεδο, κολυμβητήριο και γυμναστήριο και κατά μήκος του ποταμού Αγαμονιώτη με γήπεδα, κολυμβητήριο, στάδιο και πυρήνα ελεύθερου αθλητισμού και δημιουργία ποδηλατοδρομίου στο Ριζαρειό».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Για τη βιοτεχνία προτείνεται, α) «δημιουργία ζωνών βιοτεχνίας, χονδρεμπορίου και αποθηκών κατά μήκος της οδού Λαρίσης, μετά τον κόμβο εισόδου στην πόλη και των οδών προς Καρδίτσα και Μουζάκη και βιομηχανικής ζώνης στα όρια του νομού Τρικάλων – Καρδίτσας».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Τέλος, υπάρχουν και άλλες σημειακές χρήσεις που προτείνονται, όπως, α) «χωροθέτηση του νέου Δικαστηρίου στο χώρο των στρατώνων μετά την απομάκρυνσή τους», β) «χωροθέτηση του πρακτορείου και του χώρου στάθμευσης φορτηγών στον περιφερειακό δακτύλιο στην οδό Λαρίσης», γ) «πρόβλεψη νέας θέσης Σταθμού ΚΤΕΚ κοντά στο σιδηροδρομικό σταθμό και αμαξοστασίου στην περιοχή ΚΟΜΔΕ, με παράλληλη μετεγκατάσταση του ΚΟΜΔΕ» και δ) «μετεγκατάσταση των υπηρεσιών Αστυνομίας - Τροχαίας - Αγορανομίας στο χώρο της Πυροσβεστικής υπηρεσίας, η οποία θα εγκατασταθεί στην περιοχή Σεισμοπλήκτων».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Σε ότι αφορά την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, το ΓΠΣ, αναφέρεται στις μετακινήσεις οχημάτων και ανθρώπων, στους χώρους στάθμευσης και σε συνδέσεις υπερτοπικού χαρακτήρα. Για τις μετακινήσεις, εντός της πόλης προτείνεται, α) «δημιουργία εσωτερικού δακτυλίου για αποφυγή της διέλευσης οχημάτων από την κεντρική περιοχή», β) «δημιουργία κύριου ακτινικού συστήματος πεζοδρόμων - ποδηλατοδρόμων για διευκόλυνση της κυκλοφορίας πεζών προς το κέντρο», γ) «οργάνωση της κυκλοφορίας σύμφωνα με τις λειτουργίες και πολεοδομικές απαιτήσεις με πρόβλεψη των αρτηριών σε θέσεις που να μη διασπούν τις ενότητες αλλά να τις διασυνδέουν μεταξύ τους», δ) «μετατροπή των χώρων των μετατιθεμένων αρτηριών σε ζώνες κοινωνικού εξοπλισμού, σε συνδυασμό με τα κέντρα συνοικιών», ε) «δημιουργία των απαραίτητων ανισόπεδων ή ισόπεδων κόμβων στις διασταυρώσεις της σιδηροδρομικής γραμμής με τις αρτηρίες καθώς και άνω διαβάσεις για τους πεζούς» και στ) «Σύνδεση του σταθμού των υπεραστικών συγκοινωνιών (ΚΤΕΛ) με πεζόδρομο - ποδηλατόδρομο και με την αστική συγκοινωνία».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Για τις συνδέσεις υπερτοπικού χαρακτήρα προτείνεται, α) «πρόβλεψη ενός επιπλέον κόμβου εισόδου στα Τρίκαλα από τον αυτοκινητόδρομο Ηγουμενίτσας - Βόλου, κοντά στον οικισμό Πηγή» και β) «δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου για την παράκαμψη της πόλης από την υπεραστική κυκλοφορία και τη σύνδεση εκτός πόλης των οδών προς Λάρισα, Καρδίτσα, Μουζάκη, Καλαμπάκα και τους λοιπούς οικισμούς της ευρύτερης περιοχής».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Τέλος, για τους χώρους στάθμευσης προτείνεται, α) «πρόβλεψη χώρου στάθμευσης των φορτηγών έξω από τον κόμβο εισόδου από Λάρισα».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Σχετικά με τον καθορισμό ζωνών, το Γ.Π.Σ. θεσμοθετεί πολλές ζώνες οι οποίες χωρίζονται σε, ζώνες οργανωμένης ανάπτυξης, εξυγίανσης κατοικίας και ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών και σε νέες αναπτυξιακές ζώνες. Οι ζώνες αυτές καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος της πόλης. Πιο συγκεκριμένα οι νέες αναπτυξιακές ζώνες περιλαμβάνουν, α) «αναπτυξιακές ζώνες βιοτεχνίας, χονδρεμπορίου, αποθηκών κατά μήκος της οδού Λαρίσης μετά τον κόμβο εισόδου στην πόλη και στην οδό προς Πύλη», β) «αναπτυξιακή ζώνη βιομηχανίας στα όρια του νομού ανάμεσα στα Τρίκαλα και Καρδίτσα» και γ) «αναπτυξιακή ζώνη Τουρισμού».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))



Οι ζώνες οργανωμένης ανάπτυξης, εξυγίανσης κατοικίας και ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών περιλαμβάνουν, α) «ζώνες προγραμμάτων κατοικίας με απλή οικονομική ενίσχυση, παροχής έτοιμης κατοικίας, συνεταιριστικής κατοικίας, παροχής φθηνού οικοπέδου», β) «ζώνες κοινωνικού συντελεστή (Ζ.Κ.Σ.)», γ) «σε όλα τα κέντρα γειτονιάς ζώνες ειδικών κινήτρων (Ζ.Ε.Κ.) και ζώνες ειδικής ενίσχυσης (Ζ.Ε.Ε.)», δ) «στις περιοχές Σεισμοπλήκτων και Συνοικισμού προσφυγικών ανάπλαση του σχεδίου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 1337/1983», ε) «ζώνες εξυγίανσης και αναβάθμισης στους ποταμούς Ληθαίο και Αγαμονιώτη», στ) «Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (Ζ.Ε.Π.)», ζ) «Ζώνες Αστικού Αναδάσμου (Ζ.Α.Α.) στις δημοτικές εκτάσεις του οικισμού Ριζαριό» και η) «Ζώνες Αγοράς Συντελεστή (Ζ.Α.Σ.)».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

#### 2.4.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στο Γ.Π.Σ. επιδιώκεται η προστασία του περιβάλλοντος, γι' αυτό προτείνονται μέτρα που είτε έχουν τη μορφή ζωνών, είτε σημειακών παρεμβάσεων. Αυτά με τη μορφή ζώνης είναι τα εξής, α) «προστασία υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα από τη διάθεση υγρών αποβλήτων στο έδαφος μέσω βόθρων από τα γεωργικά φάρμακα κτλ. ώστε να αποφευχθεί η μόλυνση των υπογείων νερών που χρησιμοποιούνται για ύδρευση και των αρδευτικών γεωτρήσεων», β) «καθορισμός περιοχών που θα απαγορεύονται οι απορροφητικοί βόθροι και θα επιτρέπονται μόνο οι στεγανοί σπιτικοί», γ) «προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας», δ) «προστασία ιστορικής και παραδοσιακής κληρονομιάς στο Βαρούσι» και ε) «προστασία των βοσκοτόπων και της δασικής έκτασης βόρεια της πόλης, με βελτίωση της δασικής οδοποιίας, αναδάσωση, κατασκευή έργων ορεινής υδρονομίας, διευθέτηση λεκανών απορροής ορεινών χειμάρρων, έλεγχο λειτουργίας υδροτριβείων».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Αυτά με τη μορφή σημειακών παρεμβάσεων είναι τα εξής, α) «βιολογικός καθαρισμός λυμάτων οικιακών και βιομηχανικών αποβλήτων, προ της διάθεσής του, στα εντός πόλεως τμήματα των ποταμών Ληθαίου και Αγαμονιώτη», β) «μετεγκατάσταση των οχλουσών εγκαταστάσεων και ρυπαινοσών βιομηχανιών -

βιοτεχνιών στη βιομηχανική περιοχή Τρικάλων - Καρδίτσας ή στις προτεινόμενες Βιομηχανικές Ζώνες», γ) «εξεύρεση χώρου διάθεσης απορριμμάτων» και δ) «σταδιακή μετεγκατάσταση των φυλακών, του πεδίου βολής, των στρατοπέδων και των νεκροταφείων».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

#### 2.4.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Το κομμάτι που αναφέρεται στις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής, χωρίζεται σε τρία μέρη, το δίκτυο ύδρευσης, τα δίκτυα αποχέτευσης ομβρίων - αντιπλημμυρική προστασία – απορρίμματα και το ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό σύστημα. Στο δίκτυο ύδρευσης προτείνεται, α) «μελέτη συμπλήρωσης του εσωτερικού και εξωτερικού δικτύου ύδρευσης του δήμου Τρικάλων και των συνοικισμών του» και β) «επίβλεψη της κατασκευής των σηπτικών βόθρων και των συστημάτων απορρόφησης ώστε να εξασφαλίζεται η τήρηση των κανονισμών».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Στα δίκτυα αποχέτευσης ομβρίων - αντιπλημμυρική προστασία – απορρίμματα προτείνεται, α) «μελέτη σύνδεσης με το δίκτυο αποχέτευσης των οικισμών της ευρύτερης περιοχής και των προτεινόμενων βιοτεχνικών ζωνών», β) «επανεξέταση του θέματος αντιπλημμυρικής προστασίας της πόλης και της περιοχής της με βάση την προγραμματισμένη εκτροπή του Αχελώου», γ) «κατασκευή των εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού των λυμάτων και επαναχρησιμοποίηση των υγρών αποβλήτων» και δ) «επιβολή μέτρων για τη συλλογή απορριμμάτων πόλης (ειδικοί καλυπτόμενοι χώροι στις κατοικίες, οργάνωση και βελτίωση δημοτικού εξοπλισμού συλλογής απορριμμάτων, έλεγχος οικιακών συσκευών άλεσης απορριμμάτων)».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

Στο ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο προτείνεται, α) «μετατροπή του εναέριου δικτύου μεταφοράς μέσης και χαμηλής τάσης, μέσα στα προτεινόμενα όρια σχεδίου πόλης 1987, σε υπόγειο», β) «εξοικονόμηση ενέργειας με τη θερμομόνωση των κτιρίων, εφαρμογή συστημάτων ηλιακής ενέργειας» και γ) «επέκταση της χωρητικότητας του τηλεφωνικού κέντρου και του δικτύου, με προσαρμογή του προγραμματισμού του ΟΤΕ στις ανάγκες ανάπτυξης της περιοχής».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

#### 2.4.4 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Στη τελευταία κατηγορία υπάρχουν οι προτάσεις για την ασφάλεια και προστασία της πόλης από σεισμούς, θεομηνίες, πυρκαγιές. Το Γ.Π.Σ. προτείνει κυρίως μέρη όπου μπορεί να συγκεντρωθεί ο πληθυσμός και που πρέπει να χρησιμοποιούνται σε τέτοιες καταστάσεις. Αυτά είναι, α) «χώροι πλατειών, πάρκων - παιδικών χαρών, γηπέδων και σχολείων ανά συνοικία, που είναι κατάλληλοι για τη συγκέντρωση πληθυσμού σε περίπτωση σεισμού και περιοχές εξυπηρέτησής τους», β) «χώροι περίθαλψης έκτακτης ανάγκης στο Γενικό Νοσοκομείο, στο Νοσοκομείο Παίδων χρόνιων παθήσεων, στα κέντρα υγείας και στην κεντρική περιοχή», γ) «χώροι εγκαταστάσεων έκτακτης ανάγκης στις σχολικές μονάδες στο λόφο Προφήτη Ηλία», δ) «χώροι πυροσβεστικών σταθμών στα σεισμόπληκτα και στην Αγία Μονή» και ε) «καθορισμός των απαραίτητων σημείων υδροληψίας για πυρόσβεση».(ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985))

#### 2.4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

Οι προτάσεις για το κέντρο των Τρικάλων, δείχνουν πως υπάρχει συνωστισμός επιχειρήσεων και υπηρεσιών, με αποτέλεσμα να υπάρχουν λίγοι ελεύθεροι χώροι και η αποσυμφόρησή του να κρίνεται αναγκαία. Επίσης λόγω του καθορισμού ως χρήση γης τη γενική κατοικία, υπάρχει λογικά σύγκρουση χρήσεων και υποβάθμιση της περιοχής.

Για τον πολιτισμό, τον αθλητισμό και τους ελεύθερους χώρους, οι προτάσεις δείχνουν μια τάση για αξιοποίηση, ήδη υπάρχοντων χώρων που βρίσκονται είτε κοντά στο κέντρο, είτε μέσα σε αυτό. Αλλαγή χρήσης κτιρίων ή καλύτερη αξιοποίηση των χώρων που υπάρχουν δηλώνει πως δεν υπάρχει έλλειψη, αλλά κακή διαχείριση των χώρων.

Σχετικά με τις προτάσεις που αφορούν την υγεία παρατηρείται ότι η πόλη δεν έχει σημαντικές ελλείψεις, γιατί οι προτάσεις τις αφορούν συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού, σχετικά ευαίσθητες.

Οι προτάσεις που σχετίζονται με το οδικό δίκτυο, έχουν τη λογική αποσυμφόρησης του κέντρου από αυτοκίνητα και πρόσβαση σε αυτό κυρίως με τα πόδια ή με ποδήλατο. Κίνηση πολύ σημαντική γιατί δημιουργεί πολλούς κοινόχρηστους χώρους. Επίσης οι εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και η προσπάθεια ενοποίησης των γειτονιών μεταξύ τους, δείχνουν ότι υπάρχει επιθυμία για εσωτερική συνοχή, η οποία λογικά είναι περιορισμένη. Επιδιώκεται ακόμη και η παράκαμψη της πόλης από διερχόμενα οχήματα (κυρίως μεγάλου όγκου), γιατί εντείνουν το κυκλοφοριακό της πόλης.

Στο Γ.Π.Σ. Τρικάλων, προτείνονται πολλές ζώνες, είτε ανάπτυξης, είτε κοινωνικού περιεχομένου. Οι ζώνες ανάπτυξης ορίζονται σε περιοχές που έχει προταθεί εγκατάσταση βιοτεχνιών – βιομηχανιών, ώστε να υπάρχουν επιπλέον κίνητρα για μεταφορά στη περιοχή αυτή. Οι ζώνες με κοινωνικό περιεχόμενο, δείχνουν πως στα Τρίκαλα υπάρχουν υποβαθμισμένες περιοχές και πως το δομημένο περιβάλλον χρειάζεται εξυγίανση.

Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, επιδιώκεται με πολύ συγκεκριμένα μέτρα, κάτι που είναι πολύ σημαντικό γιατί δείχνει πως υπάρχει γνώση των προβλημάτων και θέληση για αποφυγή τέτοιων καταστάσεων στο μέλλον. Τόσο οι σημειακές παρεμβάσεις, όσο και οι ζώνες προστασίας, χρησιμοποιούνται με τέτοιο τρόπο, ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα περιβαλλοντικά προβλήματα που υπάρχουν από την ύπαρξη και λειτουργία ρυπογόνων εγκαταστάσεων (βιοτεχνίες, βόθροι, χωματερές).

Οι προτάσεις που αναφέρονται στις απαραίτητες υποδομές, δείχνουν πως στην πόλη των Τρικάλων υπάρχει πρόβλημα στο θέμα της αποχέτευσης, γι' αυτό προτείνονται και τα περισσότερα μέτρα σε αυτό το θέμα. Το θετικό είναι, ότι οι προτάσεις, παρουσιάζουν καινοτομία (εναλλακτικούς τρόπους ενέργειας, επαναχρησιμοποίηση υγρών αποβλήτων), κάτι που είναι πολύ σημαντικό αν αναλογιστεί κανείς την περίοδο εκπόνησης του Γ.Π.Σ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

## 3.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ

Από τη Β2 φάση του ΓΠΣ Καβάλας παρουσιάζονται οι προτάσεις που αφορούν την πολεοδομική οργάνωση, το περιβάλλον και τις υποδομές. Αυτές έχουν σκοπό τη βελτίωση της ζωής των κατοίκων και την ενίσχυση της δυναμικής της πόλης στο σύγχρονο περιβάλλον. Από αυτές τις τρεις κατηγορίες, η συντριπτική πλειοψηφία των προτάσεων αφορά την πολεοδομική οργάνωση.

## 3.1.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Το κομμάτι που αφορά την πολεοδομική οργάνωση, χωρίζεται σε τέσσερις υποκατηγορίες, στις χρήσεις γης, στα μεταφορικά δίκτυα, στις ζώνες και στις αναπλάσεις.

Οι προτάσεις που σχετίζονται με τις χρήσεις γης καταλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα χρήσεων, όπως η κατοικία, η διοίκηση, οι ελεύθεροι χώροι – πράσινο και άλλες ειδικές σημειακές χρήσεις. Σε ότι αφορά την κατοικία προτείνονται, α) «ο χώρος των εγκαταστάσεων τσιμεντοβιομηχανίας της ΑΓΕΤ και της Ιχθυόσκαλας στην Κηπούπολη αλλάζουν χρήση και χαρακτηρίζονται σαν Χώρος Πρασίνου και σαν Γενική Κατοικία» και β) «ο χώρος των εγκαταστάσεων της Δ.Ε.Η. στο Περιγιάλι προβλέπεται να αλλάξει χρήση σε Γενική Κατοικία».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Για τους ελεύθερους χώρους – πράσινο προτείνεται, α) «ο χώρος Ροδόπης, Λαζαριστών και ο χώρος στην Βενιζέλου, απέναντι από το Δημοτικό Σχολείο Αγίου Ιωάννου, χαρακτηρίζεται Ελεύθερος Χώρος – Πράσινο, με υπόγειο χώρο στάθμευσης κάτω από αυτόν», β) «χώρος των υφιστάμενων νεκροταφείων χαρακτηρίζεται σαν χώρος πρασίνου ενώ νέος χώρος νεκροταφείων χωροθετείται εκτός πόλης» και γ) «ο χώρος διαμορφωμένης πλατείας πίσω από το Εργατικό Κέντρο προτείνεται για αλλαγή χρήσης. Από χώρο σχολικών κτιρίων που προέβλεπε το προηγούμενο Γ.Π.Σ. σε Κοινόχρηστο Χώρο – Πλατεία».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Για τη διοίκηση προτείνεται, α) «επανάχρηση των (κάτω) κτιρίων του Νοσοκομείου Καβάλας με χρήσεις τουρισμού και διοίκησης» και β) «ο χώρος Διοικητηρίου αλλάζει από ειδική χρήση (Διοικητήριο) και εντάσσεται στην γενική χρήση Κεντρικών Λειτουργιών η οποία προβλέπει και κτίρια διοίκησης».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Υπάρχουν και ορισμένες σημειακές χρήσεις που δε κατηγοριοποιούνται όπως, α) «παράπλευρα των σημερινών νεκροταφείων χωροθετείται χώρος τερματικών σταθμών υπεραστικού και αστικού ΚΤΕΛ», β) «οι χώροι των υφιστάμενων στρατοπέδων χαρακτηρίζονται σαν χώροι εφαρμογής Ειδικής Πολεοδομικής Μελέτης του Νόμου 2745/1999 (ΦΕΚ Α-224), δηλαδή, προβλέπεται η απομάκρυνση στρατοπέδων εκτός οικιστικού ιστού» και γ) «ο χώρος κάτω από το νέο Νοσοκομείο που αποχαρακτηρίστηκε από δασική έκταση, χαρακτηρίζεται σαν χώρος κοινωνικών λειτουργιών».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Στον τομέα των μεταφορικών δικτύων, υπάρχουν προτάσεις που αφορούν το οδικό δίκτυο, τη στάθμευση, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τους πεζοδρόμους και τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

Για το οδικό δίκτυο προτείνεται, α) «η ολοκλήρωση της περιμετρικής αρτηρίας της πόλης. Η περιμετρική οδός αποτελεί βασικό παράγοντα για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στη πόλη και ιδιαίτερα στο κέντρο της», β) «η βελτίωση του οδικού δικτύου εντός των ορίων της πόλης αλλά και στο Παλιό είναι έργο διαρκές ειδικά σε περιοχές με πολλά αδιάνοικτα σημεία», γ) «ιεράρχηση οδικού δικτύου προτείνονται δηλαδή, αρτηρίες και συλλεκτήριοι οδοί» και δ) «δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, προτείνονται όσοι δρόμοι στο κέντρο δεν ιεραρχούνται ως αρτηρίες ή συλλεκτήριες και δεν είναι πεζόδρομοι».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Για τη στάθμευση προτείνεται, α) «το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης θα πρέπει να επεκταθεί στο σύνολο των δρόμων του κέντρου και θα πρέπει να είναι ενιαίο και όχι ξεχωριστό για την παραλιακή ζώνη», β) «σε σχέση με την κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης προτείνεται η κατασκευή τριών νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης στο κέντρο σε αντικατάσταση υφιστάμενων ώστε να αποδοθούν οι κοινόχρηστοι χώροι στο σύνολο των κατοίκων της πόλης» και γ) «προτείνεται επίσης η αναζήτηση χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης στις συνοικίες. Ο σχεδιασμός πρέπει να αφορά



τη δημιουργία χώρων στάθμευσης μεσαίου μεγέθους προκειμένου να εξυπηρετούνται τα τοπικά κέντρα των συνοικιών».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Για τα μέσα μαζικής μεταφοράς προτείνεται, α) «το δίκτυο των λεωφορείων θα πρέπει να ενισχυθεί, οι γραμμές και τα δρομολόγια θα πρέπει να πυκνώσουν και σε συνδυασμό με τον περιορισμό της κυκλοφορίας ΙΧ αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης να αυξηθεί το ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων που γίνονται με τη χρήση των αστικών συγκοινωνιών» και β) «προτείνεται η συνεργασία Δήμου και Υπεραστικού ΚΤΕΛ (ανώνυμη εταιρία) για την κατασκευή ενός σύγχρονου τερματικού σταθμού με αναβαθμισμένη λειτουργία αλλά και αισθητική εικόνα».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Για τους πεζοδρόμους προτείνεται, α) «ειδικά στο θέμα των πεζοδρόμων θα πρέπει οπωσδήποτε να επεκταθεί το δίκτυο πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης με λογική ενοποίησης τους», β) «ειδικότερα θα πρέπει άμεσα να προχωρήσει η πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού» και γ) «θα πρέπει επίσης να ολοκληρωθεί το δίκτυο των πεζοδρόμων στην συνοικία του Αγ. Νικολάου και το δίκτυο πεζοδρόμων και ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή του Αγ. Γεωργίου».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Για τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης προτείνεται, α) «πρωταρχικό μέτρο είναι η δημιουργία παραλιακού ποδηλατόδρομου κατά μήκος της πόλης και σχεδιασμός δικτύου αρχικά στις συνοικίες που ευνοούν την κίνηση με ποδήλατο» και β) «θα πρέπει επίσης να συνεχιστεί η πολιτική αναζήτησης νέων μορφών αστικών συγκοινωνιών που μπορούν να εγκατασταθούν στην πόλη όπως το τραμ ή άλλα εναλλακτικά μη ρυπογόνα συστήματα».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Σε ότι αφορά τις ζώνες που προτείνονται κάθε μια έχει διαφορετικό περιεχόμενο και χωρίζονται σε αστικές και εξωαστικές. Οι ζώνες που αφορούν τον αστικό ιστό είναι, α) «Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης. Αυτές προτείνονται στις εξής περιοχές, i) περιοχή Ιχθυόσκαλας. Η ζώνη δυτικά του Δικαστικού Μεγάρου χαρακτηρίζεται ZEE, για κτίρια με χρήση στάθμευση αυτοκινήτων, ii) καπναποθήκες, ορίζονται ZEE οι συνοικίες Αγίου Νικολάου, Αγίου Παύλου και Αγίου Ιωάννη, για κτίρια καπναποθηκών στα οποία γίνεται παρέμβαση αναστήλωσης / ανακαίνισης για την επανάχρησή τους, iii) περιοχές Προσφυγικών κατοικιών Χιλίων και Πεντακοσίων, ορίζονται ZEE οι συνοικίες Προσφυγικών κατοικιών Χιλίων και Πεντακοσίων για κτίρια προσφυγικής κατοικίας στα οποία γίνεται παρέμβαση αναστήλωσης / ανακαίνισης τους, εφόσον με αυτήν διατηρείται ο εξωτερικός φλοιός τους με τις ελάχιστες δυνατές παρεμβάσεις, και

εφόσον οι χρήσεις τους περιλαμβάνονται στην κατηγορία γενικών χρήσεων αμιγούς κατοικίας και iv) κίνητρα για κατασκευές «φιλικές» προς το περιβάλλον. Για κατασκευές που σχεδιάζονται σύμφωνα με τις αρχές της βιοκλιματικής και της εξοικονόμησης ενέργειας, και που χρησιμοποιούν συστήματα παραγωγής ενέργειας εναλλακτικών μορφών», β) «Ζώνη Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣ). Η λειτουργία του πολεοδομικού εργαλείου της μεταφοράς συντελεστή δόμησης είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την πόλη της Καβάλας που έχει σημαντικό αριθμό διατηρητέων κτισμάτων και επίσης πολλά απαλλοτριωτέα κτίσματα λόγω κοινωφελών χρήσεων» και γ) «δικαίωμα προτίμησης ορίζεται για τον Δήμο Καβάλας στις συνοικίες του κέντρου της πόλης, όπου οι κτιριακές πυκνότητες είναι πολύ υψηλές και υπάρχει μεγάλη έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και εκεί ευρίσκεται το μεγαλύτερο μέρος των διατηρητέων καπναποθηκών και άλλων διατηρητέων κτισμάτων».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Οι ζώνες που αναφέρονται στον περιαστικό κα ύπαιθρο χώρο είναι, α) «Ζώνη Ανάπτυξης Αγροτικών Δραστηριοτήτων, όπου περιλαμβάνονται πεδινές κυρίως περιοχές, ενώ μεγάλο μέρος των εκτάσεων αυτών ήταν χαρακτηρισμένες ως ΖΟΕ», β) «Ζώνη Ανάπτυξης Μη Οχλουσών Δραστηριοτήτων Δευτερογενούς Τομέα (Βιοτεχνικών και Μεταποιητικών). Περιλαμβάνει τις εκτάσεις μεταξύ του Χαλκερού και της Εγνατίας Οδού και εκτάσεις ανατολικά της Νέας Καρβάλης (στις υφιστάμενες μονάδες επεξεργασίας και αποθήκευσης πετρελαιοειδών). Οι εκτάσεις αυτές ήταν χαρακτηρισμένες ως ΖΟΕ (περιορισμένης βιομηχανικής ή οικιστικής εγκατάστασης, οπότε διατηρεί τον ίδιο χαρακτήρα)», γ) «Ζώνη Ανάπτυξης Τουριστικών Δραστηριοτήτων. Περιλαμβάνει εκτάσεις στην περιοχή Τόσκα (ανατολικά του Παλιού). Οι εκτάσεις αυτές ήταν χαρακτηρισμένες ως ΖΟΕ (περιορισμένης τουριστικής ανάπτυξης, διατηρώντας έτσι τον χαρακτήρα της)», δ) «Ζώνη Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών. Περιλαμβάνει εκτάσεις δυτικά και βόρεια της Νέας Καρβάλης, για την ανάπτυξη του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού Νέας Καρβάλης (Καβάλας), τον νέο ανατολικό Λιμένα και τις σχετικές ζώνες (containers, ελεύθερη κ.ά.) και την οδική – σιδηροδρομική σύνδεση των δύο περιοχών. Οι εκτάσεις αυτές ήταν χαρακτηρισμένες ως ΖΟΕ (ζώνη μελλοντικής ανάπτυξης έργων υποδομών)» και ε) «Ζώνη Ανάπτυξης Ειδικών Χρήσεων. Περιλαμβάνει μια έκταση νοτιοδυτικά του Χαλκερού για το νέο ενιαίο Δημοτικό Κοιμητήριο Καβάλας και δύο μικρότερες εκτάσεις στα υφιστάμενα

κοιμητήρια Χαλκερού και Νέας Καρβάλης. Οι εκτάσεις αυτές ήταν χαρακτηρισμένες ως ΖΟΕ (ζώνη μελλοντικής ανάπτυξης έργων υποδομών)». (ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Για την Καβάλα προτείνονται αρκετές αναπλάσεις με σκοπό τη βελτίωση της εικόνας της πόλης. Αυτές είναι, α) «η ευρύτερη περιοχή Παναγίας, Αγίου Νικολάου, Καμάρες, Καρνάγιο. Η περιοχή αποτελεί τον πυρήνα του ιστορικού τομέα της Καβάλας και συνδυάζει την κηρυγμένη παραδοσιακή συνοικία της Παναγίας, την περιοχή Αγίου Νικολάου που συγκεντρώνει εμπορικές κυρίως χρήσεις. Σαν κατευθύνσεις για την ανάπλαση ορίζονται η ενοποίηση του ιστορικού κέντρου (Παναγία – Αγ. Νικόλαος) με διερεύνηση της δυνατότητας υπογείωσης της κυκλοφορίας αυτοκινήτων στην οδό Κουντουριώτου και μετατροπή της επιφάνειάς της σε πεζόδρομο, ποδηλατόδρομο και για χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς», β) «η περιοχή Ιχθυόσκαλας, η οποία έχει έντονα τα στοιχεία των συγκρούσεων γης, με την συνύπαρξη βιομηχανικών εγκαταστάσεων, ιδιόμορφου τύπου χονδρεμπορίου, σχεδόν ερειπωμένων εγκαταστάσεων εργαστηρίων, βιοτεχνιών με το νέο Δικαστικό Μέγαρο, το νέο κτίριο γραφείων της ΔΕΗ, εμπορικές δραστηριότητες, και δραστηριότητες αναψυχής», γ) «οι περιοχές Προσφυγικών κατοικιών Χιλίων και Πεντακοσίων. Οι περιοχές αυτές βρίσκονται ανατολικά και δυτικά από το κέντρο της πόλης και διατηρούν μεγάλο μέρος από τις κατοικίες που κατασκευάστηκαν μαζικά την δεκαετία του 1930 για να στεγάσουν πρόσφυγες μετά την Μικρασιατική καταστροφή» και δ) «η περιοχή Καπναποθηκών γύρω από το Εργατικό Κέντρο. Οι καπναποθήκες της Καβάλας αποτελούν το σημαντικότερο στοιχείο αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης και ένα από τα πιο πρόσφορα για ανάπλαση, με ιδιαίτερη αναπτυξιακή δυναμική. Η επανάχρηση του κτιριακού αυτού αποθέματος θα αναβαθμίσει την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Απαραίτητος θεωρείται ο χαρακτηρισμός και διαμόρφωση του ελεύθερου χώρου πίσω από το εργατικό κέντρο ως κοινόχρηστος χώρος- χώρος πλατείας με άμεση πρόσβαση στην οδό Ρωμανού». (ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

### 3.1.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στο ΓΠΣ Καβάλας, η προστασία του περιβάλλοντος επιδιώκεται μέσω της θεσμοθέτησης ζωνών προστασίας και μέσω των προτάσεων για ειδικές μελέτες που σχετίζονται με αυτό.

Οι ζώνες προστασίας και το περιεχόμενο τους είναι οι ακόλουθες, α) «Π.Ε.Π. δασών και δασικών εκτάσεων, οι δασικές εκτάσεις της περιοχής μελέτης καλύπτουν σημαντική έκταση της επιφάνειας του δήμου. Ουσιαστικά πρόκειται μια ενιαία δασική ζώνη 88.200 στρεμμάτων, η οποία εκτείνεται στο βόρειο τμήμα του Δήμου, κατά μήκος του βόρειου και ανατολικού ορίου και σε υψώματα κοντά στο παραλιακό μέτωπο», β) «λατομικές ζώνες, σε αυτές προτείνεται η εκπόνηση μελέτης διαχείρισης της ζώνης ορεινού όγκου με οριοθέτηση λατομικών ζωνών σε περιοχές βόρεια του Περιγαλιού, βορειοδυτικά του Χαλκερού, ανατολικά και νότια του Χαλκερού και ανατολικά της Κάτω Λεύκης. Αποκλείστηκαν λατομικές ζώνες που βρίσκονται σε εκτάσεις πυκνών δασών και σε επαφή με τους προς εκμετάλλευση εγκαταλειμμένους ορεινούς οικισμούς», γ) «φωτοβολταϊκά πάρκα, όπου προτείνονται κατ' αρχάς δύο πιθανές θέσεις για ανάπτυξη φωτοβολταϊκών πάρκων, νοτιοδυτικά του Χαλκερού και νοτιοανατολικά της Κάτω Λεύκης», δ) «Π.Ε.Π. ρεμάτων, ειδικά για την διαφύλαξη και προστασία των ρεμάτων (κοίτης, όχθης, παρόχθιας ζώνης) προτείνεται η δημιουργία Ζώνης Άμεσης Προστασίας, τα όρια της οποίας επεκτείνονται εκατέρωθεν των ρεμάτων 25μ από την άνω όχθη. Στη ζώνη αυτή απαγορεύεται κατ' αρχήν η δόμηση» και ε) «Π.Ε.Π. Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων και στ) Π.Ε.Π. Natura 2000».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Οι ειδικές μελέτες για το περιβάλλον που προτείνονται είναι, α) «ειδική μελέτη διαχείρισης της ορεινής περιοχής Χαλκερού – Λεύκης, η οποία θα προτείνει με ακρίβεια τις ενέργειες αναβάθμισης του ρόλου του ορεινού όγκου, στον τομέα του τουρισμού, της ισόρροπης οικιστικής ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος εν γένει», β) «η ένταξη της ορεινής περιοχής του Δήμου σε προγράμματα εναλλακτικού τουρισμού είναι επιτακτική», γ) «προτείνεται η εκμετάλλευση των ερειπωμένων οικισμών στον ορεινό όγκο του Δήμου και η δημιουργία ενός δικτύου σε σχήμα δακτυλίου, πρότυπων οικισμών για ποικίλες χρήσεις (π.χ. αγροτουρισμού, ένταξης κτηνοτροφικών επαγγελμάτων, ειδικού μουσειακού χαρακτήρα, δασικά χωριά κ.ά.)», δ) «προτείνεται συνοδευτικό δίκτυο πεζοπορίας και ποδηλασίας βουνού μεταξύ των οικισμών αυτών, μέσα από το υπάρχον δίκτυο μονοπατιών ή παράπλευρα στο υπάρχον οδικό δίκτυο», ε) «οι διάσπαρτες κτηνοτροφικές μονάδες της περιοχής, χαρακτηρίζονται για τον μικρό αριθμό ζώων (κυρίως βοοειδών) και την έλλειψη υποδομών. Προτείνεται η οργάνωση των υποδομών τους, η στήριξη της παραγωγής και η χωροθέτησή τους εντός του ορεινού όγκου» και στ) «προτείνεται η αποκατάσταση

των εγκαταλειμμένων λατομείων για χρήσεις πρασίνου, πολιτισμού (δημιουργία θεάτρων κ.ά.), πρότυπων πάρκων και εν γένει κοινόχρηστων χώρων».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

### 3.1.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Στη τελευταία κατηγορία, τις υποδομές, το ΓΠΣ αναφέρεται στα απαραίτητα έργα που πρέπει να γίνουν στους τομείς της ύδρευσης, της αποχέτευσης και της ενέργειας. Σε ότι αφορά την ενέργεια προτείνεται, α) «λειτουργία ευρέος συστήματος ανακύκλωσης και για παραγωγή ενέργειας», β) «δόμηση κτιρίων με αρχές βιοκλιματικής και εξοικονόμησης ενέργειας», γ) «κίνητρα για την χρήση συστημάτων εναλλακτικών μορφών ενέργειας», δ) «σύνδεση με φωτοβολταϊκά πάρκα», ε) «επέκταση δικτύου φυσικού αερίου στους οικισμούς του Δήμου, στ) υπογειοποίηση των γραμμών υψηλής τάσης της Δ.Ε.Η.» και ζ) «μελέτη και εφαρμογές τηλεθέρμανσης».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Για την ύδρευση προτείνεται, α) «ενιαίος και συνολικός τρόπος διαχείρισης του δικτύου σε ολόκληρο το δήμο καθώς και σταδιακή αντικατάσταση στο μέλλον του παλαιού τμήματος του δικτύου», β) «βασικότερη άμεση παρέμβαση είναι η βελτίωση του δικτύου διανομής και η σύνταξη ειδικής μελέτης ώστε να περιοριστούν οι απώλειες, και να επιτευχθεί αποτελεσματικότερη διαχείριση του συστήματος ύδρευσης και άρδευσης» και γ) «εξυπηρέτηση των νέων περιοχών που οριοθετούνται με το Γ.Π.Σ. με τη κατασκευή αγωγών μεταφοράς και δεξαμενών αποθήκευσης».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))

Τέλος για την αποχέτευση προτείνεται, α) «η ενοποίηση των δικτύων αποχέτευσης Παλιού και Καβάλας για διανομή του φόρτου και αντιμετώπιση βλαβών στις δύο μονάδες βιολογικού καθαρισμού» και β) «η ένταξη των λοιπών οικισμών του Δήμου στο κεντρικό δίκτυο αποχέτευσης».(ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007))



### 3.1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ

Από τις προτάσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Καβάλας, παρατηρείται ότι η πόλη αντιμετώπιζε προβλήματα χωροθέτησης διοικητικών κτιρίων και ότι προσπάθησε να τα επιλύσει με την κατασκευή ενός διοικητηρίου. Όμως η πρόταση για αλλαγή χρήσης από διοικητήριο σε κεντρικές λειτουργίες δείχνει πως το κτίριο δεν κατασκευάστηκε ποτέ και πως λογικά δεν υπάρχουν οι απαραίτητοι πόροι για ένα έργο σαν και αυτό.

Ένα άλλο που συμπεραίνεται από τις προτάσεις, είναι ότι ενώ υπάρχουν περιοχές επέκτασης του σχεδίου πόλεως, ώστε απορροφηθεί ο επιπλέον πληθυσμός, αυτές μοιάζουν να μην επαρκούν, γιατί προτείνεται να αλλάξουν χρήση κάποιες περιοχές σε γενική κατοικία. Από τη μια πλευρά αυτές οι αλλαγές στη χρήση είναι θετικές, γιατί αποτελούν οχλούσες δραστηριότητες (τσιμεντοβιομηχανία, εγκαταστάσεις ΔΕΗ), όμως δείχνει και τη δυσκολία εύρεσης χώρων επέκτασης καθώς και το συνωστισμό που επικρατεί στην πόλη.

Για τους ελεύθερους χώρους – πράσινο, οι προτάσεις είναι λίγες και αφορούν την εύρεση χώρων εντός του αστικού ιστού. Αυτή η προσπάθεια για εύρεση χώρων πρασίνου εντός της πόλης δείχνει, πως υπάρχουν ελάχιστοι, όμως το γεγονός πως οι προτάσεις για το πράσινο συνολικά είναι λίγες στον αριθμό, δείχνει πως ο χώρος εκτόνωσης του πληθυσμού αποτελεί το παραλιακό μέτωπο.

Οι σημειακές χρήσεις που προτείνονται (σταθμός ΚΤΕΛ, μετακίνηση στρατοπέδου), δείχνουν πως υπάρχει διασπορά των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, με αποτέλεσμα να εντείνεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα και πως η ύπαρξη του στρατοπέδου δημιουργεί προβλήματα ασυνέχεια στον αστικό ιστό.

Από τις προτάσεις για το οδικό δίκτυο και τους χώρους στάθμευσης, παρατηρείται ότι η πόλη αντιμετωπίζει προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Πιο συγκεκριμένα, η πρόταση για κατασκευή περιφερειακής οδού, δείχνει πως τους δρόμους της πόλης τους χρησιμοποιούν φορτηγά οχήματα, τα οποία εντείνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Δηλαδή η πόλη δεν παρακάμπτεται για μη αστικές μετακινήσεις. Ομοίως, η πρόταση για ιεράρχηση του οδικού δικτύου και δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας, δείχνει πως στην Καβάλα δεν έχουν αποσαφηνιστεί οι ρόλοι



των οδών, δηλαδή εν δυνάμει όλοι μπορούν να παίξουν τον ίδιο ρόλο (όρια ταχύτητας, κυκλοφοριακό φόρτο, κλπ), κάτι που δυσκολεύει τη κίνηση των οχημάτων. Βέβαια η πρόταση για οδούς ήπιας κυκλοφορίας, είναι πολύ θετική, γιατί βελτιώνει τη ζωή των κατοίκων, δίνοντας τους περισσότερο χώρο να κινηθούν με τα πόδια ή με ποδήλατο.

Όσον αφορά τους χώρους στάθμευσης, από τις προτάσεις βγαίνει το συμπέρασμα πως η Καβάλα αντιμετωπίζει πρόβλημα, όχι μόνο στο κέντρο αλλά και στις συνοικίες της πόλης. Η θέληση για κατασκευή νέων χώρων, τόσο στο κέντρο όσο και εντός των πολεοδομικών ενοτήτων που έχουν ως βασική χρήση την κατοικία, δείχνει πως οι υπάρχοντες δεν επαρκούν και ότι οι οδηγοί καταφεύγουν στη λύση της παράνομης στάθμευσης. Αυτό φαίνεται και από την πρόταση για επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης, από την παραλία στο κέντρο. Δηλαδή υπάρχει η επιθυμία για έλεγχο της παράνομης στάθμευσης, μιας και είναι πολύ βασικός λόγος για την ένταση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Από τις προτάσεις για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, παρατηρείται πως η Καβάλα δεν αντιμετωπίζει έλλειψη σε υποδομές τέτοιου είδους. Αντίθετα επιδιώκει να αυξήσει τον αριθμό των ατόμων που τα χρησιμοποιούν, μέσω της πύκνωσης των γραμμών. Δύο άλλα πολύ θετικά μέτρα που προτείνονται, είναι μετατροπή, όπου είναι εφικτό, δρόμων σε πεζόδρομους – ποδηλατόδρομους, ώστε να υπάρχει ευκολότερη μετακίνηση των κατοίκων εντός της πόλης και η επιθυμία για εύρεση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν κάπως το αυτοκίνητο και θα μειώσουν τους ρύπους που εκπέμπονται από τις καθημερινές μετακινήσεις των οχημάτων.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο προτείνει πολλές ζώνες τόσο για τον αστικό χώρο όσο και για τον περιαστικό. Οι ζώνες που αναφέρονται στον αστικό ιστό, έχουν σκοπό να βοηθήσουν το δήμο και τους κατοίκους να βελτιώσουν την εικόνα των κτισμάτων, πράγμα που σημαίνει πως υπάρχουν κτίρια αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, τα οποία αξίζει να αξιοποιηθούν. Αυτά τα κτίρια όμως, είναι κτίρια μιας άλλης εποχής (σχετικά μικρά, παλιά) κατασκευασμένα με διαφορετικά υλικά από τα σημερινά, με άλλα λόγια κτίρια που δύσκολα κατοικεί μια σύγχρονη οικογένεια. Αυτό το πιθανό πρόβλημα, αντιμετωπίζεται με τη πρόταση για ΖΥΣ, όπου οι ιδιοκτήτες μπορούν να μεταφέρουν τον συντελεστή δόμησης που δε μπορούν χρησιμοποιήσουν σε μια άλλη περιοχή, αυξάνοντας τον υπάρχον. Αυτές οι δύο ζώνες λειτουργούν συμπληρωματικά και δημιουργούν ένα πλαίσιο ώστε να ικανοποιηθούν όλες οι πλευρές, τόσο οι κάτοικοι

που δε θα χάσουν αξία από τη γη τους, όσο και η πόλη που θα βελτιώσει την εικόνα της.

Οι ζώνες που προτείνονται για τον εξωαστικό χώρο, επιδιώκουν να προστατεύσουν τη γεωργική γη, να χωροθετήσουν τη βιομηχανία και τις απαραίτητες υποδομές. Από αυτές τις ζώνες βγαίνει το συμπέρασμα, πως υπάρχει σύγκρουση χρήσεων γης, κυρίως εις βάρος της γεωργίας, και διασπορά των βιομηχανικών – βιοτεχνικών μονάδων. Αυτή η προσπάθεια για αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων γης είναι πολύ σημαντική, γιατί προστατεύει το περιβάλλον.

Οι πολλές αναπλάσεις που προτείνονται, οδηγούν στο συμπέρασμα, πως η Καβάλα έχει πολλές περιοχές με ιστορική σημασία, οι οποίες αξίζει να αναμορφωθούν ώστε να βελτιώσουν το δομημένο περιβάλλον. Τα αποτελέσματα είναι, αφενός βελτίωση των συνθηκών ζωής των κατοίκων, αφετέρου μια αύξηση στον τουρισμό, όπου θα τονώσει την τοπική οικονομία.

Οι προτάσεις που αφορούν το περιβάλλον, είναι πολλές στον αριθμό, και δείχνουν ότι γίνεται μια προσπάθεια προστασίας του. Πιο συγκεκριμένα οι προτάσεις για τις λατομικές ζώνες, τις δασικές εκτάσεις, τα ρέματα, τους αρχαιολογικούς χώρους και γενικότερα το ευρύτερο οικοσύστημα, αρχικά οδηγούν στο συμπέρασμα ότι αυτές οι περιοχές είναι σχετικά εγκαταλελειμμένες, με συνέπεια την υποβάθμιση τους. Ειδικότερα η πρόταση για δημιουργία λατομικής ζώνης, δείχνει πως υπάρχουν διάσπαρτα λατομεία, κάτι που είναι αισθητικά και περιβαλλοντικά ενοχλητικό.

Πέραν όμως των ζωνών, προτείνονται και διάφορες μελέτες για την καλύτερη αξιοποίηση του περιβάλλοντος. Το περιεχόμενο των μελετών, έχει στόχο την εκμετάλλευση του ορεινού όγκου της περιοχής κατά τρόπο τουριστικό. Ως πρόταση είναι πολύ θετική γιατί, εκτός από τον αστικό και θαλάσσιο τουρισμό που υπάρχει στη Καβάλα, με την κίνηση αυτή της δυνατότητα να μετατραπεί σε ολοκληρωμένο τουριστικά μέρος, το οποίο θα αυξήσει τον αριθμό των επισκεπτών και κατά συνέπεια θα ενισχύσει την τοπική οικονομία.

Τέλος, τα συμπεράσματα που εξάγονται από τις προτάσεις για τις υποδομές στην Καβάλα, είναι πως η πόλη δεν υστερεί σε κάποιο επίπεδο. Οι προτάσεις αφορούν κυρίως τις περιοχές επέκτασης και όχι το υπάρχον πολεοδομικό συγκρότημα. Επίσης είναι πολύ σημαντικό ότι πολλές προτάσεις αφορούν τη κατασκευή σύγχρονων

υποδομών (τηλεθέρμανση, βιοκλιματικές κατασκευές) και αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, οι οποίες δείχνουν πως επιδιώκεται η εξάλειψη μελλοντικών ενεργειακών προβλημάτων.

### 3.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΜΙΑΣ

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λαμίας, έχει προτάσεις που σχετίζονται με την πολεοδομική οργάνωση, το περιβάλλον και τις υποδομές. Με τις προτάσεις αυτών των τομέων, επιδιώκεται η ανάπτυξη της πόλης, η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και η προστασία του περιβάλλοντος.

#### 3.2.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης, έχει τρεις υποκατηγορίες, τις χρήσεις γης, τα μεταφορικά δίκτυα και τις ζώνες.

Οι χρήσεις γης που προτείνονται από τη Β2 Φάση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, αφορούν, το κέντρο της πόλης και τη διοίκηση, την εκπαίδευση και τον αθλητισμό, τον πολιτισμό και τους ελεύθερους χώρους – πράσινο καθώς και άλλες σημειακές χρήσεις.

Για το κέντρο της πόλης και τη διοίκηση προτείνεται, α) «λόγω του ότι το κέντρο της πόλης ταυτίζεται με το «ιστορικό κέντρο πόλης» στο μεγαλύτερο του κομμάτι του προτείνεται να κηρυχθεί ως «παραδοσιακό σύνολο», β) «στο αναβαθμιζόμενο έτσι κέντρο γίνονται από το νέο ΓΠΣ οι εξής παρεμβάσεις, i) περιορίζονται οι χρήσεις Διοίκησης, ii) εντείνεται η λειτουργία του ως πολιτιστικού κέντρου, iii) επεκτείνονται οι ελεύθεροι χώροι με την ένταξη σ' αυτούς του χώρου της Παλαιάς Δημοτικής Αγοράς και επέκταση των πεζοδρομήσεων και iv) επεκτείνεται η προστασία του αποθέματος της ιστορικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και του παραδοσιακού πολεοδομικού ιστού της πόλης», γ) «από το ισχύον Γ.Π.Σ. και τις εγκεκριμένες πολεοδομικές μελέτες προβλέπεται η χωροθέτηση και έχει ήδη δρομολογηθεί η κατασκευή μεγάλου πόλου «υπερτοπικής Διοίκησης» που περιλαμβάνει Διοικητήριο (Γ.Γ. Περιφέρειας και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση) και Δικαστικό Μέγαρο στο Πάρκο Πόλης «Τσαλτάκη» και δ) «το παλαιό Νοσοκομείο προτείνεται να αναπτυχθεί ως δημοτικός «πολυχώρος» ενταγμένος μέσα στον μεγάλο πόλο πρασίνου (>25 στρέμ.) των ενοποιημένων λόφων Γαβριήλ και Μιχαήλ μετά την απομάκρυνση του Γηπέδου. Στον πολυχώρο αυτό μπορούν να στεγαστούν υπηρεσίες

του Δήμου συνδεδεμένες κυρίως με την Πρόνοια και την Υγεία όπως επίσης Δημοτικά Ιατρεία, ΚΑΠΗ και Παιδικοί Σταθμοί».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Για την εκπαίδευση και τον αθλητισμό προτείνεται, α) «η νέα Πανεπιστημιούπολη Λαμίας που θα περιλαμβάνει τόσο τους χώρους του Πανεπιστημίου όσο και τη Φοιτητική Στέγη, χωροθετείται στην ευρύτερη περιοχή του Νοσοκομείου Λαμίας σε δημόσια έκταση δυτικά του χώρου που καταλαμβάνει το Τ.Ε.Ι. Λαμίας», β) «διατηρούνται οι μεγάλοι θεσμοθετημένοι αθλητικοί πόλοι του Κολυμβητηρίου, του νέου σταδίου και του σταδίου στην πολεοδομική ενότητα «Καλύβια – Ρεβένια»» και γ) «μετατρέπεται σε πράσινο και δεν διατηρείται το παλαιό στάδιο στους λόφους «Αρχ. Γαβριήλ – Μιχαήλ»».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Για τον πολιτισμό και τους ελεύθερους χώρους – πράσινο προτείνεται, α) «οι λειτουργούντες χώροι με αμιγείς πολιτιστικές λειτουργίες συμπληρώνονται με τους χώρους του διατηρητέου κτιρίου του Παλαιού Δικαστικού Μεγάρου και των Μύλων Μουζέλη που προτείνεται να αναστηλωθούν για πολιτιστικές χρήσεις αφού κηρυχθούν ως διατηρητέα μνημεία», β) «δημιουργία νέου μεγάλου πόλου πρασίνου στη γειτονιά του Τ.Ε.Ι. Λαμίας σε συνδυασμό με το νέο στάδιο», γ) «δημιουργία νέου μεγάλου πόλου πρασίνου μεταξύ Καλυβίων – Σταυρού», δ) «ενοποίηση / αναβάθμιση του πόλου «Λόφων Γαβριήλ και Μιχαήλ» σε σημαντικό Πράσινο Πάρκο στην καρδιά της πυκνοδομημένης παλιάς πόλης», ε) «γραμμικό περιαστικό πράσινο Ξηριά με δυνατότητα ανάπτυξης Γραμμικών Πάρκων ή ανοιχτών αθλητικών εγκαταστάσεων σε πολλαπλές θέσεις» και στ) «ενίσχυση του Δικτύου των Ελεύθερων Κοινόχρηστων Χώρων (4 ιστορικές πλατείες) του Ιστορικού και ζωντανού Κέντρου της πόλης με το χώρο της πρώην Δημοτικής Αγοράς, που προτείνεται ως «πράσινος χώρος»».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Υπάρχουν και κάποιες σημειακές χρήσεις που προτείνονται, όπως α) «ο σταθμός του ΟΣΕ χωροθετείται στη σημερινή του θέση» και β) «στη σημερινή του θέση χωροθετείται και ο σταθμός του ΚΤΕΛ».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Οι προτάσεις για το μεταφορικό δίκτυο, χωρίζονται σε προτάσεις που αφορούν το οδικό δίκτυο, το σιδηροδρομικό δίκτυο, τους χώρους στάθμευσης, τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τους νέους χώρους που απαιτούνται για τη καλύτερη αξιοποίηση των δικτύων.

Για το οδικό δίκτυο προτείνονται, α) «η δημιουργία περιφερειακού του πολεοδομικού συγκροτήματος με συστηματική χρήση ανισόπεδων κυκλικών κόμβων», β) «προτείνεται η κατασκευή ενός περιφερειακού οδικού δικτύου – δακτυλίου χρησιμοποιώντας το υπάρχον δίκτυο όπου είναι δυνατό, ενώ ως αρτηρία παραμένει και η εθνική οδός από το σημερινό κόμβο ΠΑΘΕ προς Δομοκό. Για την ταχεία κυκλοφορία σ' αυτόν τον άξονα και στον περιφερειακό, προτείνεται συστηματικά η δημιουργία παραπλεύρων οδών όπου χρειάζεται», γ) «το δίκτυο των αρτηριών σχηματίζεται από το υπάρχον δίκτυο μεγάλου πλάτους κεντρικών λεωφόρων της πόλης με επιπλέον τις δύο σχεδιασμένες ήδη παρακάμψεις» και δ) «στο κέντρο της πόλης, προτείνεται να γίνει νέα κυκλοφοριακή μελέτη με στόχο την αυστηρή μείωση της κυκλοφορίας των Ι.Χ.». (ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Για το σιδηροδρομικό δίκτυο προτείνεται μόνο, α) «να γίνει συνεργασία ανάμεσα στον ΟΣΕ και τους Δήμους Λαμίων και Στυλίδας για τη χρήση της γραμμής ως αστικής συγκοινωνίας με τακτικές, συχνές διαδρομές (τύπου TRAM Α.Ε. στην Αθήνα)». (ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Για τους χώρους στάθμευσης προτείνεται, α) «η κατασκευή τριών (3) αποκεντρωμένων μεγάλων χώρων στάθμευσης (ένας λειτουργεί στο Τσαλτάκη) με παράλληλη μείωση της κυκλοφορίας Ι.Χ. και χρήση mini-bus στο κέντρο». (ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Για τα μέσα μαζικής μεταφοράς προτείνεται, α) «η γενίκευση των μετακινήσεων με τη χρήση Μικρών Λεωφορείων mini-bus που θα διασχίζουν συχνά τη ζώνη αυτή από τις 3 προτεινόμενες μεγάλες θέσεις στάθμευσης (παλαιό Νοσοκομείο, Στρατόπεδο Τσαλτάκη, Στρατόπεδο Τσάκαλου)». (ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Υπάρχουν και κάποιες προτάσεις που είναι συμπληρωματικές των δικτύων μεταφοράς, όπως α) «για τη δημιουργία του συστήματος τράμ μεταξύ Λαμίας – Στυλίδας, θα χρειαστεί κατασκευή νέων σταθμών» και β) «εύρεση χώρου για κατασκευή εμπορευματικού κέντρου, σε θέση με άμεση πρόσβαση από τα κάθε δίκτυο μεταφοράς, λόγω σημαντικής θέσης της πόλης στον ελλαδικό χώρο». (ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Οι ζώνες που προτείνονται στη Β2 φάση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου είναι, α) «Βιομηχανική Περιοχή Λαμίας (ΒΙΠΕΛ) τύπου ΒΕΠΕ / ΒΙΠΕ. Η περιοχή της



ΒΙΠΕΛ συνολικής έκτασης 1.593 στρεμμάτων, στα ανατολικά της πόλης της Λαμίας και παρά τον διευρωπαϊκό οδικό άξονα ΠΑΘΕ επεκτείνεται κατά 1455 στρέμματα στην άμεση περίμετρό της ώστε να απορροφήσει τις τάσεις διασποράς εκτός αυτής και να αναβαθμίσει τον περιβάλλοντα χώρο της», β) «περιοχή Βιοτεχνίας χαμηλής όχλησης. Η οριζόμενη περιοχή, έκτασης 563 στρεμμάτων, είναι σε άμεση γειτνίαση με το σιδηροδρομικό σταθμό του Σταυρού νότια της Λεωφόρου «Λαμίας – Καρπενησίου»», γ) «περιοχή ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, μια περιοχή, έκτασης 542 στρεμμάτων, που αφορά την ήδη αναπτυγμένη άναρχα περιοχή στην είσοδο της πόλης. Η περιοχή αυτή περικλείει αριθμό κατοικιών «εκτός σχεδίου»», δ) «περιοχή Χονδρεμπορίου τύπου Επιχειρηματικού Πάρκου. Η περιοχή αυτή οριοθετείται ένθεν και ένθεν του Άξονα «Λαμία – Δομοκός» στην είσοδο της πόλης στον κόμβο «Ροδίτσας» επί του ΠΑΘΕ. Στην περιοχή αυτή ήδη αναπτύσσονται «επιχειρηματικές εμπορικές χρήσεις» είτε σπάνιου ευγενούς χονδρεμπορίου ή μεγάλων εμπορικών επιφανειών. Η πρόταση αυτή μέσω της πολεοδομημένης ανάπτυξης της περιοχής επιδιώκει την αναβάθμιση σε «αστική λεωφόρο» του ως άνω άξονα», ε) «περιοχή Τεχνόπολης. Η περιοχή αυτή προτείνεται για την ανάπτυξη κυρίως Τεχνολογικού Πάρκου της Πανελληνίας Έκθεσης Λαμίας και την αξιοποίηση των δημοσίων κτημάτων, στ) προστασία ιστορικού κέντρου Λαμίας. Προτείνεται η προστασία του ιστορικού κέντρου της πόλης της Λαμίας με κήρυξη ως παραδοσιακού συνόλου της περιοχής», ζ) «Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης. Προτείνεται να λειτουργήσουν ως ΖΥΣ οι νέες επεκτάσεις του ΓΠΣ, που έχουν χαμηλό μέσο συντελεστή δόμησης (0,4)» και η) «η περιοχή Αφανού, που ορίζεται από την περίμετρο παρέμβασης του Δήμου Λαμιέων, προτείνεται να εφαρμοστεί η διαδικασία της Ζώνης Ειδικής Ενίσχυσης σύμφωνα με το Νόμο 2508/97».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

### 3.2.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι προτάσεις που αφορούν το περιβάλλον, αναφέρονται όλες στον εξωαστικό χώρο και απευθύνονται στο φυσικό περιβάλλον, στο πολιτιστικό περιβάλλον και στην αγροτική γη.

Για το φυσικό περιβάλλον προτείνεται, α) «Περιοχή Ειδικής Προστασίας Νόμου 1650 «ΔΙΚΤΥΟ ΦΥΣΗ 2000» στις εξής περιοχές, ι) κοιλάδα και εκβολές του

Σπερχειού – Μαλιακού κόλπου, συνολικού εμβαδού 473.000 στρεμμάτων που ανήκει στο «Δίκτυο ΦΥΣΗ 2000» και ii) Εθνικός Δρυμός Οίτης, με έκταση 12.050 στρεμ. δασών, δασικών εκτάσεων και βοσκοτόπων της περιοχής των Δ.Δ. Κωσταλέξη και Φραντζή», β) «Περιοχή Ειδικής Προστασίας Ορεινών Χώρων και Τοπίων. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει τα ορεινά και ημιορεινά του Δήμου με εξαίρεση τα περιαστικά, ενώ περιλαμβάνεται και το καταφύγιο άγριας ζωής της περιοχής «Αφράτη». Ο χώρος αναφοράς της οριζόμενης έτσι περιοχής αποτελεί το σκηνικό ανάγλυφο που πλαισιώνει το «εξαιρετικής σημασίας» πεδινό Τοπίο της κοιλάδας του Σπερχειού, ενώ παράλληλα αποτελεί χώρο παραδοσιακών δραστηριοτήτων, παρουσίας ιστορικών πυρήνων οικισμών, ορεινής φύσης, δασών και δασικών εκτάσεων. Η έκτασή της είναι 200.642 στρέμματα», γ) «Περιοχή Ειδικής Προστασίας περιαστικών δασών και διαδρόμων πρασίνου. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει τα ορεινά και ημιορεινά του Δήμου σε επαφή με το αστικό κέντρο της πόλης της Λαμίας και περιλαμβάνεται σε αυτή το καταφύγιο άγριας ζωής της περιοχής «Προφήτης Ηλίας». Η έκτασή της είναι 16.049 στρέμματα», δ) «Περιοχές ρεμάτων που αφορούν την οριοθετημένη ή διαμορφωμένη ζώνη των ρεμάτων στις περιοχές «εκτός σχεδίου» καθώς και περιοχές πλάτους 50 μέτρων από τις όχθες τους εντός των οποίων επιτρέπεται μόνο διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου ή πεζοπορίας» και ε) «περιοχές πρώην λατομείων για αποκατάσταση. Στα παλιά λατομεία επιβάλλεται η αποκατάσταση του τοπίου και τη φύτευσή τους, ενώ μετά μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους δήμους ως χώροι με ήπιες δραστηριότητες».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Για το πολιτιστικό περιβάλλον προτείνεται, α) «Περιοχή Ειδικής Προστασίας Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία διαφόρων εποχών, που είτε έχουν κηρυχθεί ως μνημεία ή αρχαιολογικοί χώροι, είτε είναι σε διαδικασία κήρυξής τους από το ΥΠΠΟ» και β) «Περιοχή Ειδικής Προστασίας Αρχαιολογικού – Τουριστικού Πάρκου Θερμοπυλών. Η περιοχή αυτή, 526 στρέμ., οριοθετείται προσωρινά μέχρι εξειδίκευσης του προγράμματος ανάπτυξής του από το ΥΠΠΟ».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Για τη γεωργική γη προτείνεται, α) «Περιοχή γεωργικής γης πρώτης προτεραιότητας. Στην περιοχή αυτή οι επιτρεπόμενες δραστηριότητες αφορούν γεωργικές και κτηνοτροφικές δραστηριότητες σύμφωνα με το Νόμο 2945/2001 δηλαδή δραστηριότητες στο πλαίσιο λειτουργίας γεωργικών εκμεταλλεύσεων που αποβλέπουν

στην πρωτογενή παραγωγή και την πρώτη μεταποίηση αγροτικών προϊόντων» και β) «Περιοχή λοιπής γεωργικής γης».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

### 3.2.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Οι απαραίτητες υποδομές που προτείνονται στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, έχουν σχέση με την ύδρευση και την αποχέτευση – βιολογικός καθαρισμός, τις γραμμές ΔΕΗ υψηλής τάσης και τον υποσταθμό ΔΕΗ Λαμίας και το φυσικό αέριο.

Για την αποχέτευση – βιολογικό καθαρισμό προτείνεται, α) «συμπλήρωση του δικτύου ακαθάρτων προς το Βιολογικό Καθαρισμό μεταξύ Ροδίτσας και Ανθήλης», β) «σύνδεση του οικισμού «Κόμμα» για τον αγωγό που προβλέπεται για τον οικισμό «Μοσχοχώρι»», γ) «νέο μικρό (compact) Βιολογικό Καθαρισμό που να εξυπηρετεί τους οικισμούς Φραντζή, Κωσταλέξη και υδρόμυλο», δ) «νέο μικρό (compact) Βιολογικό Καθαρισμό που να εξυπηρετεί τους οικισμούς Λυγαριά και Αγριλιά», ε) «νέο μικρό (compact) Βιολογικό Καθαρισμό που να εξυπηρετεί τον οικισμό Καλαμάκι» και στ) «επέκταση και πύκνωση του δικτύου ύδρευσης στις περιοχές επέκτασης του Π.Σ. Λαμίας».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Για τις γραμμές υψηλής τάσης και τον υποσταθμό ΔΕΗ προτείνεται, α) «η μεταφορά του υποσταθμού της ΔΕΗ, που σήμερα βρίσκεται εντός των κατοικημένων περιοχών του οικισμού Ταράτσα και σε άμεση γειτνίαση με το Νοσοκομείο καθώς και το χώρο του Πανεπιστημίου Ρούμελης» και β) «μεταφορά των γραμμών υψηλής τάσης που διασχίζουν τα εγκεκριμένα σχέδια πόλεως των περιοχών Ευρυτάνων και Γαλανείκων».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

Τέλος για το φυσικό αέριο προτείνεται, α) «η ενημέρωση της Δ.Ε.Π.Α. για την προστασία του κεντρικού αγωγού φυσικού αερίου που διασχίζει το Δήμο μετά από τις προτεινόμενες επεκτάσεις δίπλα από τον Ξηριά».(ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007))

### 3.2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΜΙΑΣ

Οι προτάσεις που αφορούν το κέντρο της πόλης και τη διοίκηση, δείχνουν πώς πολλές δημόσιες υπηρεσίες είναι συγκεντρωμένες σε αυτό το χώρο και για αυτό επιδιώκεται να στεγαστούν κτίρια τέτοιων χρήσεων είτε σε νεόδμητα (διοικητήριο), είτε σε εγκαταλελειμμένα με μεγάλο εμβαδό (παλιό νοσοκομείο), τα οποία βρίσκονται εκτός κέντρου. Επίσης για το κέντρο οι προτάσεις για ανάδειξης της πολιτιστικής του πλευράς, δείχνει πως υπάρχουν σημεία με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και μέσω της προβολής τους θα μπορούσαν να προσελκύσουν τουρίστες, τονώνοντας την τοπική οικονομία.

Όσον αφορά την εκπαίδευση, η πρόταση περί πανεπιστημιούπολης, δείχνει πως σε όλη την πόλη είναι διασκορπισμένες υπηρεσίες που σχετίζονται με το πανεπιστήμιο και το ΤΕΙ (τμήματα, λέσχη, εστία). Η πρόταση για την κατεδάφιση του σημερινού σταδίου και μετατροπή του σε χώρο πρασίνου, είναι λογική και δείχνει πως, εφόσον έχει δρομολογηθεί η κατασκευή νέου δεν υπάρχει λόγος να υπάρχει και δεύτερο μέσα στην πόλη.

Από τις προτάσεις για τους ελεύθερους χώρους – πράσινο, παρατηρείται, πως η Λαμία, έχει έλλειψη. Οι θέσεις που προτείνονται για χωροθέτηση πάρκων, έχουν τη λογική να εξυπηρετούν ολόκληρη την πόλη, δηλαδή στις πολεοδομικές ενότητες που βρίσκονται στην άκρη της πόλης και στο κέντρο αυτής.

Οι προτάσεις που αναφέρονται στο οδικό δίκτυο, δηλώνουν πως η πόλη αντιμετωπίζει κυκλοφοριακό πρόβλημα, αν και οι προτάσεις δεν είναι αρκετές, αλλά είναι σημαντικές. Πιο συγκεκριμένα, η πρόταση για κατασκευή περιφερειακής οδού, δείχνει πως τους αστικούς δρόμους τους χρησιμοποιούν και διερχόμενα οχήματα μεταφοράς προϊόντων, τα οποία επιβαρύνουν την κυκλοφορία. Επίσης, η πρόταση για μείωση της κυκλοφορίας στο κέντρο, δείχνει πως εκεί υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία οφείλεται στους στενούς δρόμους σε συνδυασμό με την παράνομη στάθμευση. Βέβαια το μέτρο αυτό, μπορεί να έχει το ρόλο της προετοιμασίας των κατοίκων για τις εκτεταμένες πεζοδρομήσεις που προωθούνται στο κέντρο της πόλης.

Σε ότι αφορά τις προτάσεις για μέσα μαζικής μεταφοράς, παρατηρείται μια προσπάθεια για χρήση μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ) και νέου τύπου λεωφορεία (mini bus). Η επιδίωξη για κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς, δείχνει πως υπάρχει η

θέληση για αξιοποίηση της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής η οποία είναι ανενεργή και δημιουργεί προβλήματα ασυνέχειας του αστικού ιστού. Με αυτόν τον τρόπο, θα ενταχθεί στο αστικό περιβάλλον και θα μειώσει τις μετακινήσεις με το αυτοκίνητο. Η χρήση των μικρών αυτών λεωφορείων, δείχνει πως υπάρχουν στενοί δρόμοι, οι οποίοι δυσκολεύουν την κυκλοφορία των κλασικών αστικών λεωφορείων. Η πρόταση για πύκνωση των δρομολογίων, οφείλεται στο ότι αυτά τα λεωφορεία θα μεταφέρουν λιγότερους επιβάτες, άρα θα χρειαστούν περισσότερα δρομολόγια για να ικανοποιηθεί ο τοπικός πληθυσμός. Επίσης η πρόταση για κατασκευή χώρων στάθμευσης, στην άκρη της πόλης και δίπλα σε στάσεις του δρομολογίου του αστικού λεωφορείου, δείχνει πως στην πόλη υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης, ειδικά στο κέντρο και ότι συρρέουν καθημερινά αρκετά αυτοκίνητα στο χώρο αυτό, εντείνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Οι προτάσεις που σχετίζονται με τις ζώνες, έχουν στόχο την επίλυση ή την μείωση των προβλημάτων που παρουσιάζονται στις περιοχές όπου απευθύνονται. Το βασικότερο πρόβλημα, είναι η διασπορά βιομηχανικών μονάδων έξω από της περιοχές όπου επιτρέπεται η εγκατάστασή τους. Αυτή η διασπορά υποβαθμίζει το περιβάλλον, τόσο το φυσικό όσο και το δομημένο. Επίσης, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, με τις προτάσεις αυτές, ίσως να επιδιώκει να συμβαδίσει με την πρόταση του ειδικού χωροταξικού της βιομηχανίας για τόνωση της βιομηχανίας στη περιοχή της Λαμίας. Γιατί, η επέκταση που προτείνεται στη ΒΠΠΕΑ, είναι σχεδόν όση και η σημερινή της έκταση, δηλαδή διπλασιάζει το μέγεθός της.

Εντός του οικισμού, η πρόταση για κήρυξη του κέντρου της Λαμίας ως ιστορικό σύνολο, δείχνει πως στο χώρο αυτό υπάρχουν κτίρια με αρχιτεκτονική αξία. Η πρόταση αυτή σε συνδυασμό με την πρόταση για ΖΥΣ στις περιοχές επέκτασης, δηλώνει, πως υπάρχει η επιθυμία για αποκέντρωση της κατοικίας από το κέντρο (τουλάχιστον με τη μορφή των πολυκατοικιών) και προσπάθεια να πληγούν τα οικονομικά συμφέροντα των ιδιοκτητών.

Οι προτάσεις που αφορούν το περιβάλλον, είναι πολλές στον αριθμό, και δείχνουν ότι γίνεται μια προσπάθεια προστασίας του. Πιο συγκεκριμένα οι προτάσεις για τις λατομικές ζώνες, τις δασικές εκτάσεις, τα ρέματα και γενικότερα το ευρύτερο οικοσύστημα, αρχικά οδηγούν στο συμπέρασμα ότι αυτές οι περιοχές είναι σχετικά εγκαταλελειμμένες, με συνέπεια την υποβάθμισή τους. Ειδικότερα η πρόταση για

δενδροφύτευση των λατομείων και προσφορά τους στο κοινό, δείχνει πως υπάρχουν αρκετά εγκαταλελειμμένα σε άμεση γειτνίαση με την πόλη, κάτι που είναι αισθητικά και περιβαλλοντικά ενοχλητικό, αλλά με κατάλληλη παρέμβαση μπορούν να αξιοποιηθούν.

Από τις προτάσεις για το πολιτιστικό περιβάλλον συμπεραίνεται, πως υπάρχουν πολλές περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, οι οποίες χρήζουν προστασίας. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, προστατεύει αυτές τις περιοχές, γιατί με κατάλληλη αξιοποίηση μπορούν χρησιμοποιηθούν και ως σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος.

Τέλος, τα συμπεράσματα που εξάγονται από τις προτάσεις για τις υποδομές στη Λαμία, είναι πως η πόλη δεν υστερεί σε κάποιο επίπεδο. Οι προτάσεις αφορούν κυρίως τις περιοχές επέκτασης και όχι το υπάρχον πολεοδομικό συγκρότημα.



### 3.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ

Όπως και στα προηγούμενα, έτσι και στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λάρισας, από τη Β2 Φάση παρουσιάζονται οι προτάσεις που αφορούν την πολεοδομική οργάνωση, το περιβάλλον και τις υποδομές. Οι προτάσεις σε αυτούς τους τομείς, αποσκοπούν στην εύρυθμη λειτουργία της πόλης σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος.

#### 3.3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Η πρώτη κατηγορία που είναι η πολεοδομική οργάνωση, ασχολείται με θέματα που αφορούν τις χρήσεις γης, τα μεταφορικά δίκτυα και τις ζώνες.

Στον τομέα των χρήσεων γης, οι προτάσεις αφορούν τη δημιουργία ενός νέου κέντρου και την καλύτερη αξιοποίηση των περιοχών που υπάρχει συγκέντρωση εμπορικών χρήσεων. Πιο συγκεκριμένα, α) «προτείνεται η δημιουργία ενός νέου κέντρου, υψηλού - υπερτοπικού επιπέδου λειτουργιών στα νοτιοδυτικά της πόλης. Λαμβάνοντας υπόψη, τις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις – λειτουργίες στην περιοχή Μεζούρλο, την ύπαρξη Δημοτικών – Δημοσίων εκτάσεων, τις προβλέψεις του ισχύοντος ΓΠΣ/86 και της μελέτης Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου και την ανάγκη συσχέτισής του με τις περιοχές επέκτασης για κατοικία, είναι λογικό να προταθεί σε εκείνο το σημείο η χωροθέτησή του» και β) «οι περιοχές που ήδη αναπτύσσονται παραγωγικές δραστηριότητες (χονδρεμπόριο) στις εισόδους της πόλης προτείνεται να πολεοδομηθούν».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

Οι προτάσεις που σχετίζονται με τα μεταφορικά δίκτυα, έχουν διαφορετικό περιεχόμενο, ανάλογα με το αν απευθύνονται, στο σιδηροδρομικό δίκτυο, στο οδικό δίκτυο, στους χώρους στάθμευσης, στους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, είτε σε άλλες σημειακές χρήσεις.

Για το σιδηροδρομικό δίκτυο υπάρχουν δύο εναλλακτικές προτάσεις, α) «μετακίνηση του εμπορευματικού σταθμού, των σταθμών διαλογής και του μηχανοστασίου βόρεια και έξω από την πόλη κοντά στον Α.Κ. Γυρτώνης, στην περιοχή διασταύρωσης με τον ΠΑΘΕ. Στον επιβατικό σταθμό οι σιδηροδρομικές γραμμές

υπογειοποιούνται. Ο επιβατικός σταθμός του ΟΣΕ και το κτίριο επιβατών παραμένουν στην σημερινή τους θέση», ή β) «μετακίνηση και του επιβατικού σταθμού και του κτιρίου επιβατών έξω από την πόλη, στην προέκταση της οδού Βόλου ή στην περιοχή Μεζούρλου. Σύμφωνα με την εναλλακτική αυτή, το σύνολο των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων μετακινείται εκτός πόλεως».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

Για το οδικό δίκτυο υπάρχουν οι εξής προτάσεις, α) «κατασκευή του οδικού τμήματος από την οδό Καλλιθέας προς την οδό Ιωαννίνων, δίπλα στον Πηνειό, που θα διέρχεται από τον ανισόπεδο κόμβο Λαγού», β) «κατασκευή των ανισόπεδων κόμβων Λαγού, Φαρσάλων – Ηρώων Πολυτεχνείου και Γεωργιάδου – Ηρώων Πολυτεχνείου», γ) «κατασκευή της ανισόπεδης διάβασης της οδού Εχεκρατίδος στην διασταύρωση με τις σιδηροδρομικές γραμμές στο Μεζούρλο», δ) «προγραμματίστηκε η κατασκευή τεσσάρων κάτω διαβάσεων στη συμβολή με την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, των οδών Βόλου, Υψηλάντου, Καραγάτση, και Αγιάς, ώστε να μην διασταυρώνονται οι οδικοί άξονες με τις σιδηροδρομικές γραμμές στο ίδιο επίπεδο», ε) «η παλιά εθνική οδός Λάρισας – Αθηνών, η οποία, μετά την κατασκευή του ΠΑΘΕ, δεν λειτουργεί πια σαν η κύρια Εθνική οδός Λάρισας – Αθήνας, θα πρέπει να μετατραπεί σε οδό αστικού και εμπορευματικού χαρακτήρα», στ) «η οδός Βόλου, θα πρέπει να μετατραπεί σε οδό αστικού και εμπορευματικού χαρακτήρα, μιας και από τις δύο πλευρές της οποίας υπάρχει ισχυρή τάση συγκέντρωσης εμπορικών δραστηριοτήτων», ζ) «η οδός Ιωαννίνων, που μετά την λειτουργία του νέου οδικού τμήματος από την οδό Καλλιθέας προς την οδό Ιωαννίνων, δια του ανισόπεδου κόμβου Λαγού, θα πάψει επίσης να λειτουργεί σαν η κύρια οδική σύνδεση της Λάρισας με τα Τρίκαλα και τα Ιωάννινα και θα πρέπει να μετατραπεί σε αστική οδό» και η) «η οδός Τρικάλων που μετά την ενδεχόμενη λειτουργία τη ευρύτερης παράκαμψης Λάρισας από νότια και νοτιοδυτικά και την επίσης ενδεχόμενη επέκταση του σχεδίου πόλης και νότια από αυτήν, θα πρέπει επίσης να μετατραπεί σε οδό αστικών χρήσεων».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

Για τους χώρους στάθμευσης προτείνεται, α) «να δημιουργηθούν δύο ακόμη χώροι στάθμευσης: στο πρανές του φρουρίου (περίπου 200 θέσεις) και στην οδό Ολύμπου προς Γαριβάλδη» και β) «υπάρχει η δυνατότητα να δημιουργηθεί ακόμη ένας χώρος στάθμευσης στην συμβολή οδών Ηρώων Πολυτεχνείου και Αεροδρομίου, σε συνδυασμό με κεντρικές λειτουργίες στην περιοχή».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

Για τους εναλλακτικούς τρόπου μετακίνησης προτείνεται. α) «σε περιοχές κατοικίας όπου υπάρχουν πεζόδρομοι, ιδιαίτερα χρήσιμη κρίνεται η εξέταση της μετατροπής των πεζοδρόμων (αμιγούς χρήσης) σε δρόμους ελεγχόμενης/ήπιας κυκλοφορίας για να υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας χώρων στάθμευσης στις κατοικίες», β) «προτείνεται να δημιουργηθούν ποδηλατόδρομοι σε τμήματα οδών που από ταχείας κυκλοφορίας μετατρέπονται σε οδούς με εντονότερα αστικά χαρακτηριστικά και έχουν επάρκεια πλάτους» και γ) «το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λάρισας αναφέρει τις τρεις προτάσεις που έχουν γίνει για την δημιουργία τραμ, αυτές είναι, i) δύο γραμμές τραμ, μία γραμμή που θα ενώνει το ΤΕΙ με το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας, και μία που θα ενώνει το Αλκαζάρ με το Σιδηροδρομικό Σταθμό, ενώ και οι δύο γραμμές θα διέρχονται από το κέντρο, ii) το τραμ εξυπηρετεί κυρίως το κέντρο με πυκνό δίκτυο και χρησιμοποιώντας και τους πεζοδρόμους και iii) το τραμ εξυπηρετεί τις εκτός κέντρου μετακινήσεις καλύπτοντας μεγάλες αποστάσεις και συνδέοντας τον υφιστάμενο αστικό ιστό με νέες περιοχές ανάπτυξης. Το κέντρο πρέπει να εξυπηρετείται με σύστημα mini bus με κίνηση από εναλλακτικές πηγές ενέργειας».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

Πολύ σημαντική είναι και η πρόταση για τη χωροθέτηση ενός –αν είναι εφικτό– κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων, με κύρια χαρακτηριστικά τα εξής, γεινίαση με οδικές αρτηρίες ικανοποιητικής χωρητικότητας, επάρκεια ελεύθερου χώρου, κοντινή απόσταση από τον σταθμό ΟΣΕ και δυνατότητα καλής εξυπηρέτησης από μέσα μαζικής μεταφοράς.

Σε ότι αφορά τις ζώνες προτείνεται, α) «εξακολουθούν να ισχύουν οι ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων που προτάθηκαν στο ΓΠΣ που εκπονήθηκε με τον 1337/83», β) «προτείνεται ο χαρακτηρισμός της περιοχής του Φρουρίου ως «περιοχής ανάπτυξης»» και γ) «Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης, i) το νότιο τμήμα του Δήμου είναι καταλληλότερο από κάθε άποψη για την χωροθέτηση λειτουργιών σχετικών με τον ρόλο της Λάρισας ως περιφερειακού πόλου ανάπτυξης και πιθανόν μελλοντικά επεκτάσεων του αστικού ιστού. Προκύπτει επομένως η ανάγκη να αποτραπεί η χωροθέτηση χρήσεων που θα δημιουργούσε μελλοντικά συγκρούσεις και παράλληλα η όποια μορφή δόμησης να μην καθιστά προβληματική κάθε προσπάθεια μελλοντικής πολεοδόμησης και ii) το βόρειο τμήμα του Δήμου δεδομένου ότι δεν προβλέπεται η επέκταση του αστικού ιστού στο εν λόγω τμήμα του Δήμου, προτείνεται

να διατηρηθεί ο σημερινός αγροτικός χαρακτήρας της περιοχής με παράλληλη χωροθέτηση συμβατών χρήσεων».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

### 3.3.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Για το περιβάλλον η Β2 Φάση, προτείνει δύο Περιοχές Ειδικής Προστασίας της Φύσης και του Τοπίου, α) «την ορεινή περιοχή στο βόρειο-ανατολικό άκρο του Δήμου» και β) «τη Ζώνη Προστασίας Πηνειού Ποταμού».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

### 3.3.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Οι υποδομές που αναφέρονται από τη Β2 Φάση ότι πρέπει να κατασκευαστούν, αφορούν την ύδρευση – αποχέτευση και την ηλεκτροδότηση – τηλεπικοινωνίες.

Για την ύδρευση – αποχέτευση προτείνεται, α) «οι περιοχές των προτεινόμενων επεκτάσεων θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον προγραμματισμό της ΔΕΥΑΛ. Κατά προτεραιότητα θα πρέπει να αντιμετωπισθούν οι ανάγκες αποχέτευσης της πολεοδομικής ενότητας 20, λόγω των προβλημάτων κατάκλισης που έχουν διαγνωστεί στην περιοχή και της περιοχής χονδρεμπορίου στην Ε.Ο. Ιωαννίνων, εφ' όσον η έκταση είναι όμορη της ζώνης προστασίας του Πηνειού».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

Για την ηλεκτροδότηση – τηλεπικοινωνίες προτείνεται, α) «η χωροθέτηση των επεκτάσεων γίνεται σε συνέχεια του οικιστικού ιστού και σε επαφή με βασικούς οδικούς άξονες, όπου διέρχονται οι κεντρικές γραμμές των δικτύων ηλεκτροδότησης και επικοινωνιών. Εξασφαλίζεται επομένως η ομαλή εξυπηρέτηση των περιοχών».(ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007))

### 3.3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ

Οι προτάσεις που αφορούν τις χρήσεις γης στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λάρισας, είναι ελάχιστες, το οποίο σημαίνει πως η πόλη δεν αντιμετωπίζει φαινόμενα συγκρούσεων χρήσεων γης. Από την πρόταση για δημιουργία νέου κέντρου, το οποίο

θα έχει και διοικητικό περιεχόμενο, συμπεραίνεται πως η Λάρισα πλέον αποτελεί σημαντικό πόλο ανάπτυξης στη κεντρική Ελλάδα. Δηλαδή, υπάρχει ζήτηση χώρου για εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων. Επίσης συμπεραίνεται πως υπάρχουν διασκορπισμένες δημόσιες υπηρεσίες στην πόλη, οι οποίες καλό θα είναι να συγκεντρωθούν σε ένα χώρο, προς όφελος των πολιτών.

Το ότι υπάρχουν δύο εναλλακτικές προτάσεις για το σιδηρόδρομο, δείχνει πως είναι ένα θέμα ζωτικής σημασίας για την πόλη. Ο τρόπος που αντιμετωπίζεται από τις προτάσεις το θέμα αυτό (υπογειοποίηση γραμμών, ολοκληρωτική μετακίνηση εκτός πόλης) δείχνει πως δημιουργεί προβλήματα ασυνέχειας αστικού ιστού και πιθανώς ατυχήματα στις διαβάσεις.

Οι προτάσεις για το οδικό δίκτυο, αφορούν κυρίως την αλλαγή στην ιεράρχηση των οδών. Δηλαδή κάποιες οδοί που αποτελούσαν δρόμους υπερτοπικής σύνδεσης στο παρελθόν, σήμερα έχουν ενταχθεί στον αστικό ιστό, λόγω της επέκτασης της πόλης, και επομένως είναι απαραίτητος ο επαναχαρακτηρισμός τους.

Από τις προτάσεις για τους χώρους στάθμευσης, βγαίνει το συμπέρασμα πως η πόλη δεν αντιμετωπίζει σημαντικό πρόβλημα στο σύνολό της. Απλά ίσως υπάρχουν προβλήματα στο κέντρο, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής.

Οι προτάσεις για μετακινήσεις με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, δείχνουν προσπάθεια για μείωση των οχημάτων στην πόλη και προστασία του περιβάλλοντος. Οι ποδηλατόδρομοι που προτείνονται, είναι ένα μέτρο προς τη σωστή κατεύθυνση, γιατί η Λάρισα λόγω της μορφολογίας τους ευνοεί. Όσον αφορά το τραμ, οι τρεις εναλλακτικές προτάσεις, δείχνουν πως είναι απαραίτητο στην πόλη, πιθανότατα λόγω του μεγέθους της.

Η κατασκευή ενός σταθμού ΚΤΕΛ, δείχνει πως υπάρχει διασπορά των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, με αποτέλεσμα να εντείνεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Οι ζώνες που προτείνονται, έχουν το ίδιο περιεχόμενο με τις ΖΟΕ που είχαν προταθεί, κάτι που σημαίνει πως δεν αναπτύχθηκαν νέα προβλήματα. Η πρόταση για ανάπλαση της περιοχής του Φρουρίου, σημαίνει πως η το κομμάτι της πόλης αυτό έχει ιστορική και αρχιτεκτονική αξία και αξίζει να προστατευθεί. Επίσης η πρόταση για δημιουργία περιοχών ελέγχου και περιορισμού της δόμησης, είναι πολύ θετική, γιατί δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ελαχιστοποίηση της άναρχης δόμησης.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, προτείνει ελάχιστα για το περιβάλλον, τόσο για το φυσικό, όσο και για το αστικό. Παρόλο που μοιάζει να αδιαφορεί για το περιβάλλον, κάτι τέτοιο δεν ισχύει και αυτό γιατί, ο χώρος στον οποίο βρίσκεται η Λάρισα είναι αγροτική γη και αυτή προστατεύεται από τις διάφορες ζώνες, ενώ οποιοδήποτε άλλο κομμάτι του δήμου δεν είναι γεωργική γη (Πηνειός, ορεινό τμήμα), προστατεύεται από τις περιοχές ειδικής προστασίας. Άρα υπάρχει καθολική προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Τέλος, τα συμπεράσματα που εξάγονται από τις προτάσεις για τις υποδομές στη Λάρισα, είναι πως η πόλη δεν υστερεί σε κάποιο επίπεδο. Οι προτάσεις αφορούν κυρίως τις περιοχές επέκτασης και όχι το υπάρχον πολεοδομικό συγκρότημα.



### 3.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Τρικάλων, περιλαμβάνει προτάσεις που αναφέρονται στην πολεοδομική οργάνωση, στο περιβάλλον και στις υποδομές. Με αυτές τις προτάσεις επιδιώκει, όπως και κάθε γενικό πολεοδομικό σχέδιο, την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, την ανάπτυξη της πόλης και τη προστασία του περιβάλλοντος.

#### 3.4.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης των Τρικάλων, επιτυγχάνεται μέσω των προτάσεων που αφορούν τις χρήσεις γης, τα μεταφορικά δίκτυα και τις ζώνες.

Στην υποκατηγορία των χρήσεων γης οι προτάσεις αναφέρονται στο κέντρο της πόλης και τον πολιτισμό, την υγεία και την πρόνοια και τον αθλητισμό και τους ελεύθερους χώρους – πράσινο.

Σε ότι αφορά το κέντρο της πόλης και τον πολιτισμό προτείνεται, α) «δημιουργία δύο νέων κέντρων επιπέδου πόλης (δευτερεύον διοικητικό – πολιτιστικό κέντρο, ειδικό επιχειρηματικό κέντρο)», β) «διεύρυνση των ορίων του παραδοσιακού κέντρου επιπέδου πόλης των Τρικάλων, όπου έχει διαπιστωθεί εκτατική διεύρυνση κεντρικών λειτουργιών στους γύρω δρόμους, ή εντοπίζονται σημαντικοί πολιτιστικοί πόλοι, ή άλλες κεντρικές λειτουργίες», γ) «επανασχεδιασμός και διεύρυνση κατά περίπτωση των τοπικών κέντρων γειτονιάς, με βάση τις τάσεις ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών τοπικής σημασίας» και δ) «σημειώνεται ότι είναι αναγκαίος ο εμπλουτισμός της πολιτιστικής υποδομής του πολεοδομικού συγκροτήματος Τρικάλων, με μοναδιαίες πολιτιστικού χαρακτήρα υποδομές, όπως π.χ. αίθουσες συνεδρίων, μεγάλα πολιτιστικά κέντρα, αίθουσες συναυλιών, μεγάλα υπαίθρια θέατρα, μουσείο παλαιού αυτοκινήτου – αντίκας, μουσείο σύγχρονης τέχνης, προκειμένου να διευρυνθεί ο ρόλος της πόλης».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Για την υγεία και την πρόνοια προτείνεται, α) «με δεδομένο ότι η νοσοκομειακή περίθαλψη είναι επαρκής στο χρονικό ορίζοντα του νέου ΓΠΣ του Δήμου Τρικκαίων, για μια ολοκληρωμένη κάλυψη των αναγκών σε επίπεδο συνοικίας – γειτονιάς, κρίνεται

αναγκαίο να προβλεφθούν δύο αστικά κέντρα υγείας, τα οποία θα μπορούσαν να χωροθετηθούν από ένα στις πολεοδομικές ενότητες εκατέρωθεν του ποταμού Ληθαίου» και β) «λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες μονάδες πρόνοιας που λειτουργούν στο δήμο, προτείνονται επιπλέον 10 δημοτικοί παιδικοί σταθμοί, καθώς επίσης και 11 επιπλέον ΚΑΠΗ για την κάλυψη των αναγκών των πολεοδομικών ενότητων». (ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Για τον αθλητισμό και τους ελεύθερους χώρους – πράσινο προτείνεται, α) «για τον προγραμματικό πληθυσμό του πολεοδομικού συγκροτήματος Τρικάλων, οικιστικού κέντρου 2ου επιπέδου, θεωρούνται αναγκαίοι δύο πυρήνες Β οι οποίοι αναλογούν στα οικιστικά κέντρα 3ου επιπέδου και άνω και χωροθετούνται δε, ανά 30.000 κατοίκους, άρα απαιτούνται κατ' αρχήν δύο αθλητικοί πυρήνες τύπου Β», β) «επιπλέον ανά συνοικία, με πληθυσμό της τάξης των 5.000 κατοίκων (εκτός από εκείνες που διαθέτουν πυρήνες τύπου Β), απαιτούνται από ένας πυρήνας τύπου Α, δηλαδή απαιτούνται 12 αθλητικοί πυρήνες τύπου Α» και γ) «η δημιουργία τριών πρόσθετων πάρκων επιπέδου πόλης στα εξής σημεία, στα ανατολικά στην παραποτάμια περιοχή και δίπλα στον εσωτερικό οδικό δακτύλιο, επιτρέποντας μεγάλη προσβασιμότητα από όλη την πόλη, το δεύτερο στα νότια της πόλης στη θέση του φυτωρίου του δήμου και το τρίτο στα δυτικά, στη παραποτάμια περιοχή του Αγιαμονιώτη». (ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Σχετικά με τα μεταφορικά δίκτυα οι προτάσεις, επικεντρώνονται στο οδικό δίκτυο, στο σιδηροδρομικό δίκτυο, στους χώρους στάθμευσης, στα μέσα μαζικής μεταφοράς και στους πεζοδρόμους.

Για το οδικό δίκτυο προτείνεται, α) «ο ενιαίος σχεδιασμός αστικών και υπεραστικών μεταφορών, με ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών, ιεράρχηση και ρύθμιση της κυκλοφορίας και μέτρα περιορισμού της χρήσης Ι.Χ. στις κεντρικές περιοχές» και β) «η προσαρμογή της ιεραρχίας του οδικού δικτύου στη νέα πολυκεντρική δομή της πόλης, με μετατροπή του ακτινωτού συστήματος σε ακτινωτό – δακτυλιακό». (ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Για τους χώρους στάθμευσης προτείνεται, α) «η δημιουργία χώρων στάθμευσης σε άμεση συσχέτιση με τους οδικούς δακτυλίους και τους σταθμούς του δικτύου μαζικών μεταφορών» και β) «για την αντιμετώπιση των αναγκών στάθμευσης, προτείνεται ειδικότερα ο χαρακτηρισμός οικοδομικών τετραγώνων για τη δημιουργία

οργανωμένων χώρων και η πρόβλεψη επαρκών χώρων στάθμευσης για τις νέες περιοχές επεκτάσεων».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Για τα μέσα μαζικής μεταφοράς προτείνεται, α) «η αύξηση των δρομολογίων των αστικών μέσων μεταφοράς με μικρά οικολογικά οχήματα» και β) «η καθιέρωση εσωτερικών λεωφορειακών γραμμών με «καθαρά» mini – bus με τουριστικό – πολιτιστικό περιεχόμενο».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Για το σιδηροδρομικό δίκτυο προτείνεται, α) «όσον αφορά τις γραμμές του τρένου που λειτουργούν σήμερα σαν διαχωριστικός φραγμός στην πόλη, προτείνεται η κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων για τους πεζούς και τα οχήματα».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Τέλος για τους πεζοδρόμους προτείνεται, α) «η πεζοδρόμηση του σημερινού κέντρου πόλης και η απομάκρυνση του Ι.Χ. με επιβολή περιοριστικών μέτρων στην κυκλοφορία και δημιουργία χώρων στάθμευσης κυρίως περιμετρικά του κέντρου, καθώς και γενικότερα ο σχεδιασμός – υλοποίηση δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων στο σύνολο της έκτασης της πόλης».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Οι ζώνες που προτείνονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, για το ολόκληρο το δήμο Τρικαίων είναι οι εξής, α) «Ζώνη εμπορικών και γενικών αστικών χρήσεων – Επιχειρηματικό πάρκο, στην άμεση περιαστική ζώνη του νέου ειδικού επιχειρηματικού κέντρου Τρικάλων, παρά την εθνική οδό Τρικάλων – Καρδίτσας, καθώς και σε ζώνη όμορη προς τα ανατολικά της οδού Τρικάλων – Καλαμπάκας, στα ΒΔ της πόλης», β) «Ζώνη βιοτεχνικών χρήσεων χαμηλής και μέσης όχλησης, παρά την εθνική οδό Τρικάλων – Καρδίτσας στα διοικητικά όρια του δήμου», γ) «Ζώνη οικοανάπτυξης, προβολής – ανάδειξης – ερμηνείας του φυσικού περιβάλλοντος, προαγωγής της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, οικότουρισμού και ήπιας αναψυχής, με προστασία του φυσικού τοπίου, ανάμεσα στους ποταμούς Πηνειό και Κουμέρκη, στα νότια της πόλης», δ) «ζώνη λειτουργικής προστασίας του αγροτικού τοπίου, ανάπτυξης πολιτιστικών και κοινωφελών λειτουργιών και λειτουργιών ήπιας αναψυχής, στα νότια και σε επαφή με τον οικιστικό ιστό της πόλης και στα βόρεια του οικισμού Σωτήρα, όπου επιπλέον επιτρέπεται η χωροθέτηση στεγαστικών προγραμμάτων κοινωνικής κατοικίας», ε) «Ζώνη προστασίας φυσικής ομορφιάς, προβολής – ανάδειξης – ερμηνείας του φυσικού περιβάλλοντος, προαγωγής της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, πολιτισμού, ήπιας αναψυχής και φυσικής αγωγής στην περιοχή που εκτείνεται από τα

βόρεια όρια του οικιστικού ιστού μέχρι τη βόρεια ζώνη οικοανάπτυξης. Ταυτίζεται με την ισχύουσα ΖΟΕ», στ) «Ζώνη προστασίας της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας στο σύνολο της υπόλοιπης εκτός σχεδίου περιοχής του δήμου, έως τα διοικητικά όρια του ΟΤΑ. Ταυτίζεται με την ισχύουσα ΖΟΕ», ζ) «Ζώνη χονδρεμπορίου – Εμπορευματικό πάρκο, όπου χωροθετείται στην είσοδο της πόλης από την εθνική οδό Λάρισας – Τρικάλων, σε επαφή με τον εξωτερικό δακτύλιο και σε μικρή απόσταση τον Ε65» και η) «Ζώνη βιοτεχνίας, η οποία χωροθετείται σε συνέχεια της Ζώνης χονδρεμπορίου, μετά τη διασταύρωσή της με τον εξωτερικό οδικό δακτύλιο».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

### 3.4.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Σε ότι αφορά το περιβάλλον, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο προτείνει δύο Περιοχές Ειδικής Προστασίας. Αυτές είναι, α) «προστασία δασών – δασικών εκτάσεων – Λόφος Προφήτη Ηλία. Αφορά το λόφο του Προφήτη Ηλία ο οποίος βρίσκεται στα βόρεια του οικιστικού ιστού της πόλης των Τρικάλων και είναι περιβαλλόμενος από περιοχές κατοικίας» και β) «ζώνη προστασίας υδάτινων οικοσυστημάτων ποταμών – ρεμάτων και παραποτάμιων – παραρεμάτιων περιοχών. Η κατηγορία αυτή αφορά τους ποταμούς που διασχίζουν την περιοχή μελέτης, συγκεκριμένα δε τον ποταμό Πηνειό και τους παραπόταμους Αγαμονιώτη, Ληθαίο και Κουμέρη και τις παράχθιες ζώνες τους, όπου η ζώνη προστασίας εκτείνεται σε πλάτος 100 μέτρα εκατέρωθεν της κοίτης».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

### 3.4.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Για τις απαραίτητες υποδομές που πρέπει να κατασκευαστούν στο Δήμο Τρικκαίων, υπάρχει ο διαχωρισμός για αυτές που αφορούν την ύδρευση και την αποχέτευση και τα δίκτυα ενέργειας και τηλεπικοινωνιών.

Για την ύδρευση και αποχέτευση προτείνεται, α) «το κεντρικό αντλιοστάσιο της πόλης, κατασκευάστηκε το 1962 με διαστάσεις και εξοπλισμό που κάλυπταν τις ανάγκες εκείνης της εποχής. Έκτοτε έχουν γίνει δύο επεκτάσεις που οι οποίες δεν

επαρκούν για την εγκατάσταση των απαιτούμενων αντλιών σύμφωνα με τις σημερινές ανάγκες και έτσι είναι υπό κατασκευή νέο αντλιοστάσιο πλησίον του παλαιού, το οποίο διαθέτει τα απαραίτητα συστήματα τηλεελέγχου και τηλεχειρισμού. Επομένως δεν υπάρχουν ελλείψεις στο θέμα της ύδρευσης» και β) «από τα διαθέσιμα στοιχεία, προκύπτει ότι το υπάρχον δίκτυο αποχέτευσης ακαθάρτων υδάτων καλύπτει τις ανάγκες του πληθυσμού εντός των ορίων του πολεοδομικού ιστού της πόλης».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

Για τα δίκτυα ενέργειας και τηλεπικοινωνιών προτείνεται, α) «όσον αφορά την ηλεκτροδότηση της πόλης των Τρικάλων, δεν αναφέρθηκαν προβλήματα ή ελλείψεις», β) «επίσης προτείνεται να παραχθεί ενέργεια μέσω ανανεώσιμων πηγών και μέσω του φυσικού αερίου», γ) «η δικτύωση της περιοχής με τους κεντρικούς αγωγούς παροχής αερίου είναι ήδη προγραμματισμένη και το έργο βρίσκεται υπό κατασκευή» και δ) «αναφορικά με το δίκτυο τηλεπικοινωνιών, όλη η περιοχή εξυπηρετείται από το σταθερό δίκτυο του ΟΤΕ, αλλά και από δίκτυο κινητής τηλεφωνίας ιδιωτικών εταιριών. Οι ανάγκες για τις προς ένταξη περιοχές θα καλυφθούν χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες από τον ΟΤΕ».(ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007))

### 3.4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

Οι προτάσεις που αφορούν το κέντρο της πόλης, δείχνουν πως τα Τρίκαλα αντιμετωπίζουν πρόβλημα συγκέντρωσης δημόσιων υπηρεσιών και επιχειρήσεων στο χώρο αυτό. Δηλαδή, το κέντρο της πόλης είναι χώρος όπου υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων και οχημάτων ειδικότερα κατά τις ώρες εργασίας των υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό προτείνονται δύο νέα κέντρα (επιχειρηματικό, διοικητικό) για να αποσυμφορηθεί το σημερινό. Επίσης στο κέντρο της πόλης υπάρχει και συγκέντρωση πολιτιστικών λειτουργιών, οι οποίες όμως δεν επαρκούν, κατά συνέπεια προτείνεται η κατασκευή κτιρίων με αυτό το περιεχόμενο διάσπαρτα σε όλη την πόλη.

Τόσο για θέματα υγείας όσο και για θέματα πρόνοιας, από τις προτάσεις συμπεραίνεται, πως η πόλη δεν αντιμετωπίζει προβλήματα και απλά επιδιώκει την ενίσχυση της σε αυτόν τον τομέα ώστε να βελτιώσει τη ζωή των κατοίκων.



Σε ότι αφορά τον αθλητισμό και τους ελεύθερους χώρους, τα Τρίκαλα έχουν σημαντικές ελλείψεις. Η φιλόδοξη πρόταση για κατασκευή αθλητικών κέντρων σχεδόν σε κάθε πολεοδομική ενότητα δείχνει αφενός την ανυπαρξία τέτοιων χώρων, αφετέρου ότι εντός των ενοτήτων υπάρχουν κενοί χώροι που μπορούν να υποστηρίξουν αυτές τις εγκαταστάσεις. Ομοίως και για τους ελεύθερους χώρους – πράσινο, όπου προτείνεται η χωροθέτηση μεγάλων πάρκων σε διάφορα σημεία της πόλης, κάτι που δείχνει πως, οι πολίτες δεν έχουν χώρους εκτόνωσης και δραστηριοτήτων.

Η πρόταση για ιεράρχηση του οδικού δικτύου, δείχνει πως στα Τρίκαλα δεν έχουν αποσαφηνιστεί οι ρόλοι των οδών, δηλαδή εν δυνάμει όλοι μπορούν να παίξουν τον ίδιο ρόλο (όρια ταχύτητας, κυκλοφοριακό φόρτο, κλπ), κάτι που δυσκολεύει τη κίνηση των οχημάτων.

Η πρόταση για χρήση μικρών λεωφορείων, δείχνει πως υπάρχουν στενοί δρόμοι, οι οποίοι δυσκολεύουν την κυκλοφορία των κλασικών αστικών λεωφορείων. Παράλληλα, η πρόταση για πύκνωση των δρομολογίων, οφείλεται στο ότι αυτά τα λεωφορεία θα μεταφέρουν λιγότερους επιβάτες, άρα θα χρειαστούν περισσότερα δρομολόγια για να ικανοποιηθεί ο τοπικός πληθυσμός. Επίσης η πρόταση για κατασκευή χώρων στάθμευσης, σε συμβολές οδών, με σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο, και δίπλα σε στάσεις του δρομολογίου του αστικού λεωφορείου, δείχνει πως στην πόλη υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης, ειδικά στο κέντρο και ότι συρρέουν καθημερινά αρκετά αυτοκίνητα στο χώρο αυτό, εντείνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Οι πρόταση για κατασκευή ανισόπεδων κόμβων, σε σημεία που η σιδηροδρομική γραμμή συναντά οδικούς άξονες, δείχνει πως υπάρχουν ατυχήματα και προβλήματα συνοχής στις πολεοδομικές ενότητες που διατρέχουν οι γραμμές του τρένου. Με τη κατασκευή των διαβάσεων αυτών όμως, δεν εντάσσεται στην πόλη το σιδηροδρομικό δίκτυο, απλά αγνοείται η χρησιμότητά του.

Ένα άλλο πολύ θετικό μέτρο που προτείνεται, είναι μετατροπή, στο κέντρο της πόλης, των δρόμων σε πεζόδρομους – ποδηλατόδρομους, ώστε να υπάρχει ευκολότερη μετακίνηση με τα πόδια, των κατοίκων εντός της πόλης. Επίσης δείχνει την επιθυμία για εύρεση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν κάπως το αυτοκίνητο και θα μειώσουν τους ρύπους που εκπέμπονται από τις καθημερινές μετακινήσεις των οχημάτων.



Οι ζώνες που προτείνονται για τον εξωαστικό χώρο, επιδιώκουν να προστατεύσουν τη γεωργική γη, να χωροθετήσουν τη βιομηχανία και τις απαραίτητες υποδομές. Από αυτές τις ζώνες βγαίνει το συμπέρασμα, πως υπάρχει σύγκρουση χρήσεων γης, κυρίως εις βάρος της γεωργίας, και διασπορά των βιομηχανικών – βιοτεχνικών μονάδων. Αυτή η προσπάθεια για αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων γης είναι πολύ σημαντική, γιατί προστατεύει το περιβάλλον. Επίσης κάποιες ζώνες ταυτίζονται με τις ΖΟΕ που είχαν προταθεί, στον ίδιο χώρο, κάτι που είναι σημαντικό, γιατί δείχνει πως δεν αναπτύχθηκαν νέα προβλήματα στην πόλη.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, προτείνει ελάχιστα για το περιβάλλον, τόσο για το φυσικό, όσο και για το αστικό. Παρόλο που μοιάζει να αδιαφορεί για το περιβάλλον, κάτι τέτοιο δεν ισχύει και αυτό γιατί, ο χώρος στον οποίο βρίσκεται η πόλη, προστατεύεται από τις διάφορες ζώνες. Οποιοδήποτε άλλο κομμάτι του δήμου δεν ανήκει σε μία από τις ζώνες, προστατεύεται από τις περιοχές ειδικής προστασίας. Άρα υπάρχει καθολική προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Τέλος, τα συμπεράσματα που εξάγονται από τις προτάσεις για τις υποδομές στα Τρίκαλα, είναι πως η πόλη δεν υστερεί σε κάποιο επίπεδο. Οι προτάσεις αφορούν κυρίως τις περιοχές επέκτασης και όχι το υπάρχον πολεοδομικό συγκρότημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

## 4.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέχρι στιγμής, τα συμπεράσματα που έχουν παρουσιαστεί, στα προηγούμενα κεφάλαια, είχαν σκοπό να ερμηνεύσουν τη λογική πίσω από τις προτάσεις των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και να παρουσιάσουν την κατάσταση που επικρατούσε στις πόλεις τη δεκαετία του 1980, και την κατάσταση σήμερα. Μελετώντας όμως αυτά τα σχέδια που εκπονήθηκαν με τον Ν.1337/83 και με τον Ν.2508/97, εξάγονται και ορισμένα συμπεράσματα τα οποία είναι γενικότερα από αυτά που έχουν ήδη παρουσιαστεί.

Αυτά τα συμπεράσματα, σχετίζονται με τη δομή των σχεδίων, δηλαδή των αριθμό των κεφαλαίων, τη σειρά που παρουσιάζονται και τη βαρύτητα του καθενός. Επίσης σχετίζονται με το περιεχόμενο των κεφαλαίων, δηλαδή με τη γενική λογική των προτάσεων και τέλος σχετίζονται, με τις ομοιότητες και διαφορές που έχουν τα ίδια τα σχέδια, δηλαδή τη μεθοδολογία εκπόνησής τους. Αυτές οι διαφορές οφείλονται κυρίως στην αλλαγή της νομοθεσίας και των οδηγιών εκπόνησης και όχι στη γνώση που αποκτήθηκε κατά την περίοδο εφαρμογής των προηγούμενων σχεδίων.

Ξεκινώντας από τη δομή των σχεδίων, αυτό που παρατηρείται, είναι πως αυτά που έχουν εκπονηθεί με τον Ν.2508/97, είναι πιο αναλυτικά και έχουν περισσότερα κεφάλαια από αυτά που εκπονήθηκαν με τον Ν.1337/83. Δηλαδή στα σύγχρονα σχέδια, υπάρχει ο χώρος να αναπτυχθούν καλύτερα οι ιδέες και οι προτάσεις, ενώ στα παλιότερα, τα κεφάλαια ήταν πιο συμπυκμένα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι το μεταφορικό δίκτυο, όπου στον Ν.1337/83 αντιμετωπίζεται ως μια οντότητα, ενώ στον 2508/97, αντιμετωπίζεται κάθε μέσο χωριστά, βάση των ιδιαιτεροτήτων του. Δηλαδή διαφορετικό κεφάλαιο για το οδικό, το σιδηροδρομικό ή όποιο άλλο δίκτυο, ανάλογα την πόλη.

Επίσης, στα σύγχρονα σχέδια παρουσιάζονται προτάσεις και κατευθύνσεις από τα υπερκείμενα επίπεδα, οι οποίες αφορούν την πόλη. Επίσης, έχουν και αναπτυξιακό χαρακτήρα και όχι μόνο χωρικό. Κάτι τέτοιο δεν ισχύει για τα σχέδια του Ν.1337/83, γιατί αφενός δεν υπήρχαν εκείνη την περίοδο υπερκείμενα επίπεδα, αφετέρου, οι πόλεις

αντιμετώπιζαν χωρικά προβλήματα, λόγω της αστικοποίησης, με αποτέλεσμα να επικεντρώνονται σε αυτούς τους τομείς.

Στον τομέα του περιεχομένου των σχεδίων, παρατηρείται πως τα σχέδια που έχουν εκπονηθεί με τον Ν.2508/97, έχουν πολύ πιο σύνθετες προτάσεις από τα αντίστοιχα του Ν.1337/83. Δηλαδή, οι προτάσεις είναι πιο ολοκληρωμένες, έχουν μεγαλύτερο εύρος και είναι πιο συνδυαστικές. Παράδειγμα, μια πρόταση που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, μπορεί να εμπεριέχει και τρόπους για ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή αυτή καθώς και προτάσεις για αξιοποίηση της ως περιοχής αθλητισμού ή ως περιοχή πρασίνου. Κάτι τέτοιο δεν εμφανίζεται στις προτάσεις των παλιότερων σχεδίων και αυτό γιατί υπήρχε η λογική πως κάθε κομμάτι γης, είχε ένα συγκεκριμένο ρόλο. Αυτό βέβαια είχε ως συνέπεια μονοδιάστατες προτάσεις, οι οποίες ήταν δύσκολο να εφαρμοστούν ορισμένες φορές.

Επίσης, για το περιεχόμενο συμπεραίνεται πως οι προτάσεις των σύγχρονων σχεδίων είναι πολύ πιο προοδευτικές και πρωτοποριακές σε σχέση με αυτές των παλιότερων οι οποίες ήταν πιο συντηρητικές. Αυτό οφείλεται στο ότι η σημερινή κοινωνία αλλάζει πολύ γρηγορότερα σε σχέση με το παρελθόν και επομένως οι προτάσεις θα πρέπει να είναι επίκαιρες και μετά από κάποια χρόνια, κάτι που δε μπορούσε να προβλεφθεί από τις προτάσεις των παλιότερων σχεδίων. Επιπλέον, οι προτάσεις των σχεδίων που εκπονήθηκαν με τον Ν.2508/97 έχουν πολύ φιλικό προς το περιβάλλον χαρακτήρα, είτε φυσικό, είτε ανθρωπογενές. Ενώ στα σχέδια που εκπονήθηκαν με τον Ν.1337/83 χωροθετούσαν αλόγιστα περιοχές με βιομηχανικές χρήσεις στα όρια της πόλης και η μόνη προστασία του περιβάλλοντος αποτελούσε η προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και των περιστατικών δασών.

Σε ότι αφορά τη σχέση που έχουν μεταξύ τους τα σχέδια, αυτά που έχουν εκπονηθεί με τον Ν.1337/83, είναι παρόμοια και έχουν πολλά κοινά στοιχεία, σε αντίθεση με αυτά που εκπονήθηκαν σύμφωνα με τον Ν.2508/97, όπου έχουν διαφορές ανάλογα με το μελετητή. Αυτό ίσως έχει να κάνει με τις προδιαγραφές εκπόνησης, όπου στον Ν.1337/83 να ήταν πιο δεσμευτικές ή να μη μπορούσε ο μελετητής να τις ερμηνεύσει κατά το δοκούν, κάτι που υπάρχει στα σύγχρονα σχέδια. Βέβαια δίνει ελευθερία στους μελετητές από τη μια πλευρά, αλλά δε υπάρχουν οι απαραίτητες δεσμεύσεις απέναντι στον νόμο από την άλλη. Αυτό είναι ίσως το μόνο σημείο που τα παλιότερα σχέδια υπερτερούν των σύγχρονων.

#### 4.2 ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ Ν.1337/83 ΜΕ Ν.2508/97

Συγκρίνοντας τα γενικά πολεοδομικά σχέδια που αναφέρονται στην Καβάλα και αφορούν την πολεοδομική οργάνωση, παρατηρείται ότι το σημερινό όπως και το παλιότερο σχέδιο προτείνουν τα ίδια περίπου πράγματα για το κέντρο της πόλης, τους χώρους στάθμευσης, το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτό σημαίνει πως οι προτάσεις του προηγούμενου σχεδίου δεν εφαρμόστηκαν και πως τα προβλήματα διατηρήθηκαν και σε ορισμένες περιπτώσεις εντάθηκαν με την πάροδο του χρόνου. Επίσης υπάρχουν προτάσεις σε ορισμένους τομείς στο τελευταίο σχέδιο, όπου δεν υπάρχει αντιστοιχία στο προηγούμενο. Για παράδειγμα, οι ελεύθεροι χώροι, οι αναπλάσεις, οι πεζοδρομήσεις και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το συμπέρασμα που βγαίνει είναι πως με τη πάροδο του χρόνου εντάθηκαν τα προβλήματα της πόλης και πως χρειάζονται επιπλέον μέτρα για να επιλυθούν. Ο λόγος που διογκώθηκαν τα προβλήματα είναι η αύξηση του πληθυσμού πέρα από τις προβλέψεις. Επομένως, ενώ κάποτε οι ελεύθεροι χώροι, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, οι επεκτάσεις και γενικά ότι σχετίζεται άμεσα με τους κατοίκους και την πόλη επαρκούσαν, σήμερα χρειάζονται επιπλέον προτάσεις.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, αυτό που παρατηρείται είναι πως το γενικό πολεοδομικό σχέδιο σήμερα, έχει πολλές προτάσεις σε σχέση με το προηγούμενο. Στο προηγούμενο σχέδιο, το περιβάλλον αντιμετωπιζόταν μονοδιάστατα, ως φυσικό περιβάλλον, σε αντίθεση με το σύγχρονο κείμενο, όπου αντιμετωπίζεται πιο ολοκληρωμένα δηλαδή και ως φυσικό και ως ανθρωπογενές. Αυτό έχει ως συνέπεια περισσότερες προτάσεις, σε διαφορετικά πεδία και όχι μόνο προτάσεις που να αφορούν τη γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας και γενικότερα την αγροτική γη, όπως γινόταν στο παρελθόν. Επίσης οι πολλές προτάσεις έχουν και άλλη εξήγηση, ότι το περιβάλλον υποβαθμίστηκε με την πάροδο του χρόνου κάτι που θα είχε αποφευχθεί αν είχαν εφαρμοστεί οι προτάσεις του προηγούμενου σχεδίου.

Το προηγούμενο γενικό πολεοδομικό σχέδιο, έβρισκε πολλές ελλείψεις στις υποδομές της πόλης και για αυτό υπήρχαν πολλές προτάσεις για κατασκευές δικτύων. Στο πρόσφατο σχέδιο, οι προτάσεις είναι μηδαμινές, το οποίο σημαίνει, πως σχεδόν όλα όσα είχαν προταθεί, έχουν υλοποιηθεί.

Μελετώντας τα γενικά πολεοδομικά σχέδια που αναφέρονται στη Λαμία και αφορούν την πολεοδομική οργάνωση, παρατηρείται ότι το σημερινό όπως και το παλιότερο σχέδιο προτείνουν ακριβώς τα ίδια πράγματα για το κέντρο της πόλης, τους χώρους στάθμευσης, το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, τους χώρους πρασίνου και τη βιομηχανία - βιοτεχνία. Η μόνη διαφορά, είναι πως σε ορισμένες περιπτώσεις, αλλάζει η χωροθέτηση κάποιων λειτουργιών, πράγμα λογικό αφού έχουν αλλάξει και οι διαστάσεις της πόλης. Δηλαδή το σημερινό σχέδιο, είναι απλά μια μεταφορά του παλιού σχεδίου με τις σημερινές προδιαγραφές εκπόνησης. Επίσης συμπεραίνεται πως οι προτάσεις του προηγούμενου σχεδίου δεν εφαρμόστηκαν και πως τα προβλήματα διατηρήθηκαν και σε ορισμένες περιπτώσεις εντάθηκαν με την πάροδο του χρόνου. Επιπλέον υπάρχουν προτάσεις σε ορισμένους τομείς στο τελευταίο σχέδιο, όπου δεν υπάρχει αντιστοιχία στο προηγούμενο. Για παράδειγμα, οι αναπλάσεις και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το συμπέρασμα που βγαίνει είναι πως με τη πάροδο του χρόνου εντάθηκαν τα προβλήματα της πόλης και πως χρειάζονται επιπλέον μέτρα για να επιλυθούν. Ο λόγος που διογκώθηκαν τα προβλήματα είναι η αύξηση του πληθυσμού πέρα από τις προβλέψεις. Επομένως, ενώ κάποτε, τα μέσα μαζικής μεταφοράς και οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι επαρκούσαν για τους πολίτες, σήμερα χρειάζονται αύξηση.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, αυτό που παρατηρείται είναι πως το γενικό πολεοδομικό σχέδιο σήμερα, έχει πολλές προτάσεις σε σχέση με το προηγούμενο. Στο προηγούμενο σχέδιο, το περιβάλλον αντιμετωπιζόταν μονοδιάστατα, ως φυσικό περιβάλλον, σε αντίθεση με το σύγχρονο κείμενο, όπου αντιμετωπίζεται πιο ολοκληρωμένα δηλαδή και ως φυσικό και ως ανθρωπογενές. Βέβαια οι προτάσεις που αφορούν το φυσικό περιβάλλον είναι σχεδόν ίδιες και στα δύο σχέδια, με μια προσθήκη για λατομική ζώνη στο σύγχρονο σχέδιο, κατά τα άλλα, οι προτάσεις αφορούν τη γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας και γενικότερα την αγροτική γη, όπως γινόταν και στο παρελθόν. Επίσης οι πολλές προτάσεις έχουν και άλλη εξήγηση, ότι το περιβάλλον υποβαθμίστηκε με την πάροδο του χρόνου κάτι που θα είχε αποφευχθεί αν είχαν εφαρμοστεί οι προτάσεις του προηγούμενου σχεδίου.

Το προηγούμενο γενικό πολεοδομικό σχέδιο, έβρισκε πολλές ελλείψεις στις υποδομές της πόλης και για αυτό υπήρχαν πολλές προτάσεις για κατασκευές δικτύων. Στο πρόσφατο σχέδιο, οι προτάσεις είναι μηδαμινές, το οποίο σημαίνει, πως σχεδόν όλα όσα είχαν προταθεί, έχουν υλοποιηθεί.



Από τη μελέτη των γενικών πολεοδομικών σχεδίων που αναφέρονται στη Λάρισα και αφορούν την πολεοδομική οργάνωση, παρατηρείται ότι το σημερινό όπως και το παλιότερο σχέδιο, έχουν κάποιες διαφοροποιήσεις στις προτάσεις τους. Για το κέντρο της πόλης και το σιδηροδρομικό δίκτυο όμως, οι προτάσεις είναι παρόμοιες. Αυτό σημαίνει πως σε αυτούς τους τομείς, οι προτάσεις του προηγούμενου σχεδίου δεν εφαρμόστηκαν και πως τα προβλήματα διατηρήθηκαν και σε ορισμένες περιπτώσεις εντάθηκαν με την πάροδο του χρόνου, ενώ στους υπόλοιπους τομείς υλοποιήθηκαν και οι μελετητές οδηγήθηκαν σε νέες προτάσεις. Επίσης υπάρχουν προτάσεις σε ορισμένους τομείς στο τελευταίο σχέδιο, όπου δεν υπάρχει αντιστοιχία στο προηγούμενο. Για παράδειγμα, οι αναπλάσεις, οι πεζοδρομήσεις και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το συμπέρασμα που βγαίνει είναι πως με τη πάροδο του χρόνου εντάθηκαν τα προβλήματα της πόλης και πως χρειάζονται επιπλέον μέτρα για να επιλυθούν. Ο λόγος που διογκώθηκαν τα προβλήματα είναι η αύξηση του πληθυσμού πέρα από τις προβλέψεις. Πράγματι, η Λάρισα διογκώθηκε πληθυσμιακά και πλέον αποτελεί μια σημαντική πόλη στον ελλαδικό χώρο με υπερτοπική σημασία. Επομένως, εκτός από τους κατοίκους της που θα πρέπει να ικανοποιούνται από τις συνθήκες ζωής και η ίδια η πόλη θα πρέπει να βελτιώσει την εικόνα της και να αποκτήσει ένα νέο χαρακτήρα, και αυτό επιτυγχάνεται με καινοτόμες προτάσεις του σύγχρονου σχεδίου.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, αυτό που παρατηρείται είναι πως το γενικό πολεοδομικό σχέδιο σήμερα, έχει περισσότερες προτάσεις σε σχέση με το προηγούμενο, αλλά δεν υπάρχει τεράστια διαφορά. Στο προηγούμενο σχέδιο, το περιβάλλον αντιμετωπιζόταν μονοδιάστατα, ως φυσικό περιβάλλον, σε αντίθεση με το σύγχρονο κείμενο, όπου αντιμετωπίζεται πιο ολοκληρωμένα δηλαδή και ως φυσικό και ως ανθρωπογενές. Στο φυσικό περιβάλλον, οι προτάσεις αφορούν τη γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας και γενικότερα την αγροτική γη, όπως γινόταν και στο παρελθόν. Αυτό οφείλεται στο ότι η Λάρισα βρίσκεται στο θεσσαλικό κάμπο και περιβάλλεται από γεωργικές εκτάσεις υψηλής παραγωγικότητας, με αποτέλεσμα η προστασία αυτής της περιοχής, να ταυτίζεται και με τη προστασία του περιβάλλοντος.

Το προηγούμενο γενικό πολεοδομικό σχέδιο, έβρισκε πολλές ελλείψεις στις υποδομές της πόλης και για αυτό υπήρχαν πολλές προτάσεις για κατασκευές δικτύων. Στο πρόσφατο σχέδιο, οι προτάσεις είναι μηδαμινές, το οποίο σημαίνει, πως σχεδόν όλα όσα είχαν προταθεί, έχουν υλοποιηθεί.



Κάνοντας σύγκριση μεταξύ των γενικών πολεοδομικών σχεδίων που αναφέρονται στα Τρίκαλα και αφορούν την πολεοδομική οργάνωση, παρατηρείται ότι το σημερινό όπως και το παλιότερο σχέδιο προτείνουν τα ίδια περίπου πράγματα για το κέντρο της πόλης, τους πεζοδρόμους και το οδικό δίκτυο. Αυτό σημαίνει πως οι προτάσεις του προηγούμενου σχεδίου δεν εφαρμόστηκαν και πως τα προβλήματα διατηρήθηκαν και σε ορισμένες περιπτώσεις εντάθηκαν με την πάροδο του χρόνου. Ένα παράδοξο που παρατηρείται είναι πως ενώ στο προηγούμενο σχέδιο τα Τρίκαλα δεν αντιμετώπιζαν προβλήματα στο θέμα των ελεύθερων χώρων και του αθλητισμού, το αντίθετο μάλιστα, στο σημερινό σχέδιο αντιμετωπίζουν σημαντικές ελλείψεις. Ο λόγος που εμφανίζονται τα προβλήματα αυτά, είναι αφενός η αύξηση του πληθυσμού πέρα από τις προβλέψεις και αφετέρου ο μελετητής ή ο δήμος εκείνη την περίοδο δεν θεώρησε πως έπρεπε να δοθεί βάσεις σε δράσεις τέτοιου περιεχομένου. Επομένως, ο συνδυασμός αυτών των δύο μετέτρεψε σε πρόβλημα κάτι που θα μπορούσε αν είχε αποφευχθεί σχετικά απλά με μια πρόταση η οποία τότε μπορεί να έμοιαζε περιττή.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, αυτό που παρατηρείται είναι πως το γενικό πολεοδομικό σχέδιο σήμερα έχει περίπου τις ίδιες προτάσεις σε σχέση με το προηγούμενο. Στο προηγούμενο σχέδιο, το περιβάλλον αντιμετωπιζόταν μονοδιάστατα, ως φυσικό περιβάλλον, σε αντίθεση με το σύγχρονο κείμενο, όπου αντιμετωπίζεται πιο ολοκληρωμένα δηλαδή και ως φυσικό και ως ανθρωπογενές. Βέβαια σε ότι αφορά το φυσικό περιβάλλον οι προτάσεις και οι ζώνες διατηρούνται σχεδόν αυτούσιες, κάτι που σημαίνει πως δεν δημιουργήθηκαν νέα προβλήματα.

Το προηγούμενο γενικό πολεοδομικό σχέδιο, έβρισκε πολλές ελλείψεις στις υποδομές της πόλης και για αυτό υπήρχαν πολλές προτάσεις για κατασκευές δικτύων. Στο πρόσφατο σχέδιο, οι προτάσεις είναι μηδαμινές, το οποίο σημαίνει, πως σχεδόν όλα όσα είχαν προταθεί, έχουν υλοποιηθεί.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Κάνοντας έναν απολογισμό για τα θέματα με τα οποία ασχολήθηκε η διπλωματική εργασία, τόσο με τις πόλεις και την εξέλιξή τους όσο και με τους νόμους που δημιουργούν το πλαίσιο σχεδιασμού, μπορεί να ειπωθεί πως με την πάροδο του χρόνου όλα τα βήματα που έγιναν ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση.

Πιο συγκεκριμένα, ο Ν.1337/83 είχε ως σκοπό τον κατευνασμό των πνευμάτων που δημιούργησε ο προηγούμενος νόμος, ο Ν.947/79, ο οποίος θεωρήθηκε αντιλαϊκός. Δηλαδή ήταν ένας νόμος που προσπάθησε να φτιάξει ένα πλαίσιο σχεδιασμού στη χώρα, με γνώμονα τις ιδιαιτερότητες των Ελλήνων πολιτών (μικροϊδιοκτησία, αντιπαροχή) και όχι τις ανάγκες των πόλεων. Αυτό είχε ως συνέπεια, από τη μια πλευρά να μη βγουν χαμένοι οικονομικά οι πολίτες, αλλά να βγουν χαμένες οι πόλεις σε θέματα που αφορούν την εικόνα τους, τους ελεύθερους χώρους και την ανάπτυξή τους. Σε αντίθεση ο Ν.2508/97 προσπαθεί να εξισορροπήσει την κατάσταση μεταξύ ιδιοκτητών και πόλεων, δίνοντας μεγαλύτερη βαρύτητα στις πόλεις. Ο νέος αυτός νόμος προτείνει και τρόπους ανάπτυξης των πόλεων κάτι που είναι πολύ θετικό, γιατί με αυτόν τρόπο δημιουργούνται θέσεις εργασίας και ειδικότερα οι μικρές πόλεις μπορούν να διατηρήσουν τον πληθυσμό τους. Επομένως ο νέος νόμος είναι καλύτερος σε όλα τα επίπεδα από τον προηγούμενο και μένει να αποδειχθεί ότι κατά την εφαρμογή του θα δημιουργήσει θετικότερα αποτελέσματα.

Στο θέμα των γενικών πολεοδομικών σχεδίων αυτό που μπορεί να ειπωθεί, είναι πως αυτά που εκπονήθηκαν με τον Ν.1337/83 εφαρμόστηκαν σε πολύ μικρό βαθμό και κυρίως οι προτάσεις που σχετίζονταν με τις υποδομές, τις επεκτάσεις και όχι αυτές που αφορούσαν την εικόνα της πόλης. Ενώ αυτά που εκπονούνται με τον Ν.2508/97, λόγω του ότι στον τομέα των υποδομών οι πόλεις είναι καλυμμένες, ρίχνουν το βάρος στη βελτίωση του περιβάλλοντος, στις αναπλάσεις και στην ανάπτυξη.

Όλα αυτά συντελούν στο να ειπωθεί, ότι τα σύγχρονα κείμενα (νόμος, γενικά πολεοδομικά σχέδια) είναι ποιοτικότερα των προηγούμενων και ότι καθώς θα εφαρμόζονται θα κάνουν τις πόλεις στο μέλλον να αποτελούν ένα ευχάριστο περιβάλλον για τους κατοίκους τους.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΝΤΑΧΟΠΟΥΛΟΣ, Χ. (1986) ‘Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Λαμίας (Ν. Φθιώτιδας)’, Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως, 955.

ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. (1985) ‘Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (Γ.Π.Σ.) της πόλης των Τρικάλων (οικισμοί Τρίκαλα, Καρυές, Κηπάκι, Πυργετός, Ριζαρείο, Φλαμούλι) Ν. Τρικάλων.’, Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως, 470.

ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ, Ε. (2007) ‘Β2 Φάση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Τρικάλων’, Τρίκαλα: Δήμος Τρικκαίων.

ΚΟΛΑΑΡΟΣ, Α. (1986) ‘Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του οικισμού Λάρισας του Δήμου Λάρισας (Ν. Λάρισας)’, Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως, 1042.

ΚΟΥΤΡΕΤΣΗ, Π. (1987) ‘Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Καβάλας (Ν. Καβάλας)’, Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως, 221.

ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ. (2007) ‘Β2 Φάση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Καβάλας’, Καβάλα: Δήμος Καβάλας.

ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (2007) ‘Β2 Φάση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Λάρισας’, Λάρισα: Δήμος Λάρισας.

ΥΠΕΧΩΔΕ (1983): Νόμος 1337/83 (ΦΕΚ Α 33/14-3-83) Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις, Αθήνα.

ΥΠΕΧΩΔΕ (1997): Νόμος 2508/97 (ΦΕΚ Α 124/13-6-1997) Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις, Αθήνα.

ΧΟΥΣΙΑΝΑΚΟΥ, Μ. (2007) ‘Β2 Φάση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Λαμίας’, Λαμία: Δήμος Λαμιέων.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000097988