

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

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ -**  
**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ**



**Φοιτητής: Κοντομάρκος Δημήτρης**

**Επιβλέπων: Δρ. Γοσποδίνη Άσπα**

**Βόλος, Δεκέμβριος 2000**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 613/1  
Ημερ. Εισ.: 06-03-2001  
Δωρεά: Συγγραφέας  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ  
2000  
ΚΟΝ

*Στους γονείς μου*

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ θερμά την καθηγήτριά μου κα. Άσπα Γοσποδίνη για τον χρόνο που μου αφιέρωσε και τις πολύτιμες υποδείξεις της κατά την εκπόνηση της παρούσης διπλωματικής. Επιπλέον, ευχαριστώ τους κ.κ. Κώστα Λαλένη και Αλέξη Δέφνερ για τις συμβουλές τους, την παροχή βιβλιογραφίας και την γενικότερη βοήθειά τους.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω όλους όσους με βοήθησαν στην συλλογή και επεξεργασία του απαραίτητου υλικού για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας και ειδικότερα τους κ.κ. Σεραφείμ Δεμιρτζόγλου, Θανάση Τσακίρη, Μιχάλη και Μαρία Αποστολίδη, Αναστασία Τράμπα, Στέλιο Χουλιάρα, Λία Σεφεριάδου και Στέλλα Δράκου.

Τέλος, ευχαριστώ την οικογένειά μου που με στήριξε και όσους μου συμπαραστάθηκαν τη δύσκολη αυτή περίοδο, ειδικότερα την Ιωάννα Βλειώρα και τον Βασίλη Τσέλιο.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>3</b>
1.1 Αντικείμενο και στόχοι της εργασίας	3
1.2 Δομή της εργασίας	4
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΚΑΒΑΛΑ – Γεωγραφικά, ιστορικά, οικονομικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης</b>	<b>5</b>
2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ	5
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	5
2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	13
2.4 ΒΑΣΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	14
2.4.1 Πολεοδομικός ιστός και ανάγλυφο	14
2.4.2 Χρήσεις γης	15
2.4.3 Οδικό δίκτυο	15
2.4.4 Συντελεστές δόμησης	18
2.4.5 Υπαίθριοι χώροι και χώροι πρασίνου	18
2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	18
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ</b>	<b>21</b>
3.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	21
3.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΙΡΕΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΣΕ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	21
3.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	23
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ</b>	<b>39</b>
4.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	39
4.1.1 Καλαμίτσα	42
4.1.2 Αντισάρα	43
4.1.3 Ιχθυόσκαλα	43
4.1.4 Ραψάνη	44
4.1.5 Ακτή Διοικητηρίου – Λιμάνι	44
4.1.6 Παναγία	45
4.1.7 Καρνάγιο	46
4.1.8 Αγία Βαρβάρα – Πεντακόσια	46
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΠΙΛΟΤΙΚΟΣ ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ</b>	<b>48</b>
5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	48



5.2	ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΗΣ ΙΧΟΥΟΣΚΑΛΑΣ ΓΙΑ ΠΙΛΟΤΙΚΟ ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ	53
5.3	ΤΟΠΟΣΗΜΑ	55
5.4	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	58
5.5	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	63
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ</b>		<b>64</b>
6.1	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	64
6.2	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	65
	<u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u>	<u>66</u>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 Αντικείμενο και στόχοι της εργασίας

Αντικείμενο της διπλωματικής αυτής εργασίας είναι το αστικό θαλάσσιο μέτωπο της πόλης της Καβάλας. Πρόκειται για την ζωτικότερη και την πλέον ποικιλόμορφη (μορφολογικά και λειτουργικά) χωρική ενότητα μιας πόλης η οποία έχει μια ισχυρή παραδοσιακή σχέση με τη θάλασσα, ενώ λόγω του φυσικού ανάγλυφου του εδάφους ο πολεοδομικός ιστός της αναπτύσσεται κατά μήκος της ακτής, συντάσσοντας ένα σχετικά μεγάλου μήκους θαλάσσιο μέτωπο. Το αστικό θαλάσσιο μέτωπο θεωρείται ότι αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα ανάπτυξης (εφόσον αποτελέσει πεδίο πρωτοποριακού αστικού σχεδιασμού) των μικρών παραθαλάσσιων πόλεων στα πλαίσια του ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων της Ευρώπης, που υπάρχουν και αναπτύσσονται πλέον σε ένα ενιαίο ευρωπαϊκό αστικό σύστημα. Επομένως, η επιλογή του αστικού θαλασσίου μετώπου της Καβάλας ως αντικείμενο μελέτης και παρεμβάσεων έχει ως στόχο την ανάδειξη του μετώπου και την αντιμετώπιση των προβλημάτων και δυσλειτουργιών που εμφανίζει, ώστε να αναβαθμισθεί η ποιότητα του συγκεκριμένου χώρου και να αποτελέσει συγκριτικό πλεονέκτημα της πόλης στο πλαίσιο της ανάπτυξης αστικού τουρισμού, πολιτισμικού τουρισμού και προσέλκυσης επενδύσεων στον τριτογενή τομέα. Επιπλέον, επιλέχθηκε ένα επιμέρους τμήμα του μετώπου (συγκεκριμένα η περιοχή "Ιχθυόσκαλα") ως χώρος πιλοτικού σχεδιασμού του θαλασσίου μετώπου. Η Ιχθυόσκαλα χαρακτηρίζεται από χωρικές και λειτουργικές δυσλειτουργίες αποτελώντας θύλακα υποβάθμισης μέσα στον αστικό ιστό της πόλης, ταυτόχρονα όμως η μορφολογία του εδάφους και οι χρήσεις στην περιοχή αυτή είναι τέτοιες ώστε να ευνοούν την ριζική αναδιάρθρωση του χώρου.

## 1.2 Δομή της εργασίας

Η παρούσα εργασία αποτελείται από τρία μέρη. Στο πρώτο μέρος (κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>) επιχειρείται η γενική περιγραφή της πόλης της Καβάλας (γεωγραφική θέση, ιστορικά και οικονομικά στοιχεία, βασικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά) και τα προβλήματα που την χαρακτηρίζουν (πολεοδομικά, αναπτυξιακά κ.ο.κ.). Επίσης γίνεται μια πρώτη γενική αναφορά στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, τα προβλήματα που εμφανίζει αλλά και τις προοπτικές αξιοποίησής του.

Το δεύτερο μέρος πραγματεύεται την περιγραφή – ανάλυση του θαλασσιού μετώπου καθώς και τις προτεινόμενες ρυθμίσεις για την ανάδειξή του (κεφάλαια 3<sup>ο</sup> και 4<sup>ο</sup> αντίστοιχα). Συγκεκριμένα, στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται η περιγραφή των επιμέρους τμημάτων του μετώπου και εξετάζονται τα προβλήματα αλλά και οι δυνατότητες ανάδειξης του κάθε τμήματος. Στο 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο διατυπώνονται οι προτάσεις τόσο για το σύνολο του μετώπου όσο και εξειδικευμένα για κάθε επιμέρους τμήμα του.

Το τρίτο μέρος αποτελεί την πρόταση πιλοτικού επανασχεδιασμού της Ιχθυόσκαλας (5<sup>ο</sup> κεφάλαιο) και της υλοποίησής του (6<sup>ο</sup> κεφάλαιο). Ειδικότερα, στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο περιλαμβάνονται το ιστορικό της περιοχής Ιχθυόσκαλα, οι λόγοι επιλογής του τμήματος αυτού ως πεδίο κατάλληλο για πιλοτικό σχεδιασμό και φυσικά οι προτάσεις σχετικά με τον φυσικό σχεδιασμό του τοπίου και του δομημένου χώρου, καθώς και η επιλογή των χρήσεων και των δραστηριοτήτων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΚΑΒΑΛΑ – Γεωγραφικά, ιστορικά, οικονομικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης**

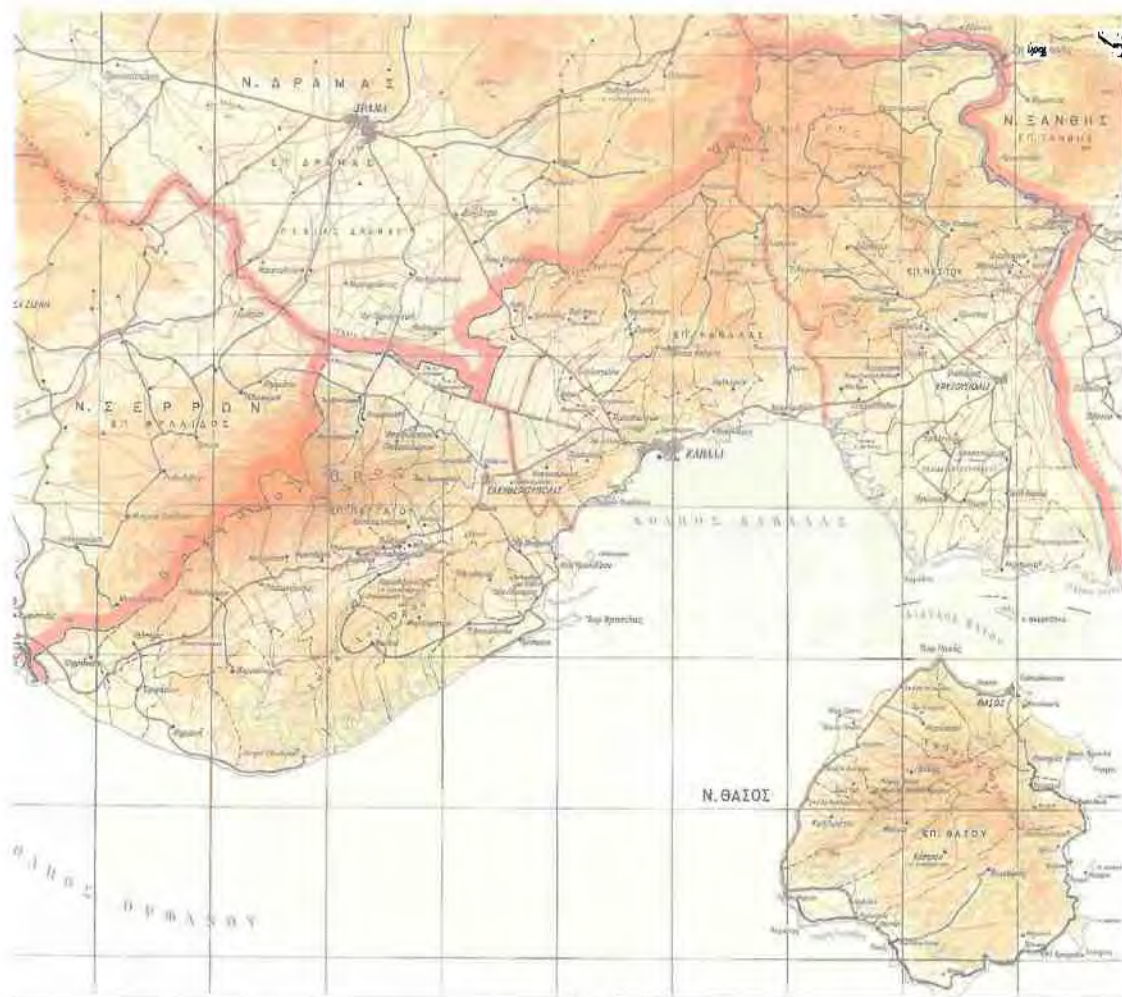
### **2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ**

Η πόλη της Καβάλας, πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού ο οποίος ανήκει στην περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, είναι μια παραθαλάσσια πόλη με πληθυσμό περίπου 60.000 κατοίκων, κτισμένη αμφιθεατρικά στις παρυφές του χαμηλού όρους Σύμβολο που την περιβάλλει από Βορρά, ενώ προς το Νότο απλώνεται ο Κόλπος της Καβάλας με το νησί της Θάσου (βλ. Χάρτη 2.1). Υπήρξε ανέκαθεν σημαντικό λιμάνι της Μεσογείου και πόλη με στρατηγική οχυρωματική θέση λόγω του απότομου ανάγλυφου. Το συγκεκριμένο ανάγλυφο δημιουργεί ευνοϊκό κλίμα εμποδίζοντας (λόγω του όρους) τους βορεινούς ανέμους της χειμερινής περιόδου και μετριάζοντας (λόγω βλάστησης και θάλασσας) τη ζέση του καλοκαιριού.

### **2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Η Καβάλα, όπως οι περισσότερες ελληνικές πόλεις, έχει ιστορία που χάνεται στους αιώνες ενώ θεωρείται κατοικημένη περιοχή από τον 7<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα. Η ιστορία της μπορεί να διαιρεθεί σε τρεις βασικές περιόδους :

1. Στην αρχαία ελληνική εποχή κατά την οποία η πόλη ήταν γνωστή με το όνομα Νεάπολις
2. Στην βυζαντινή εποχή κατά την οποία μετονομάστηκε σε Χριστούπολη
3. Στην νεώτερη εποχή όπου και πήρε το σημερινό της όνομα



Χάρτης 2.1 : Ο νομός Καβάλας (πηγή: Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού)

### 1<sup>η</sup> περίοδος

Την περίοδο αυτή η πόλη αποτελεί ήδη σημαντικής εμβέλειας λιμάνι και διατηρεί εμπορικές σχέσεις με τη νότιο Ελλάδα, τα νησιά και τις πόλεις της Μικράς Ασίας. Τον 5<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα η πόλη γίνεται μέλος της Αθηναϊκής συμμαχίας και διατηρεί αυτή την ιδιότητα καθ' όλη τη διάρκεια του Πελοποννησιακού πολέμου. Ακολουθεί η εμφάνιση του Φιλίππου Β' ο οποίος κτίζει την πόλη των Φιλίππων δίπλα στην Νεάπολη και η μετέπειτα επικράτηση του Μακεδονικού Κράτους μετατρέπει την πόλη σε επίγειο των Φιλίππων (341 π.Χ.). Η πόλη γνωρίζει ανάπτυξη λόγω της ακμής του Μακεδονικού Κράτους επί Μεγάλου Αλεξάνδρου αλλά μετά το θάνατό του και τη διάλυση της αυτοκρατορίας επέρχεται η παρακμή και η άφιξη των



Ρωμαίων. Λίγο αργότερα η Νεάπολις γίνεται η πρώτη πόλη της Ευρώπης που επισκέπτεται ο Απόστολος Παύλος. Ακολουθεί μια περίοδος άγνοιας σχετικά με την ιστορία της πόλης κατά τους πρώτους αιώνες της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Η πόλη διατηρεί παρ' όλα αυτά τη στρατηγική της σημασία, όπως φαίνεται από αναφορές σχετικές με επισκευές στα τείχη της επί Ιουστινιανού (527 – 565 μ.Χ.). Η Νεάπολις διατηρεί το αρχαίο της όνομα ως τα μέσα του 8<sup>ου</sup> μ.Χ. αιώνα.

## 2<sup>η</sup> περίοδος

Ο λόγος και η χρονική στιγμή της αλλαγής της ονομασίας σε Χριστούπολη παραμένει άγνωστος και πολλοί το αποδίδουν στη διέλευση από την πόλη του Αποστόλου Παύλου. Στις αρχές του 9<sup>ου</sup> μ.Χ. αιώνα η πόλη είναι αρκετά γνωστή αφού δεσπόζει στο στενό πέρασμα από το οποίο διέρχονταν η Εγνατία οδός που ένωνε το Δυρράχιο (πολύ σημαντικό λιμάνι) με την Κωνσταντινούπολη. Η Χριστούπολη διατηρούσε βυζαντινά στρατεύματα ενώ το 926 μ.Χ. κτίζονται νέα τείχη υπό την απειλή των Βουλγάρων. Με τη διαίρεση του Βυζαντινού Κράτους σε Θέματα (περιφέρειες) η Χριστούπολη ανήκει στο Θέμα του Στρυμόνα που περιλαμβάνει την περιοχή μεταξύ των ποταμών Στρυμόνα και Νέστου. Η σπουδαιότερη πόλη του Θέματος την περίοδο αυτή ήταν οι Σέρρες αλλά η έλευση των Σλάβων και η κατάκτηση από αυτούς της πεδιάδας των Φιλίππων είχαν ως αποτέλεσμα η Χριστούπολη να απομείνει το μοναδικό οχυρό της περιοχής, στρατηγική θέση και λιμάνι που εξασφάλιζε την επικοινωνία με την πρωτεύουσα Κωνσταντινούπολη και τη μεγαλούπολη Θεσσαλονίκη. Κατά τη διάρκεια των Σταυροφοριών η Χριστούπολη καταστρέφεται από τους Νορμανδούς (1185 μ.Χ.) και η περίοδος της Φραγκοκρατίας φέρνει στην πόλη τους Λομβαρδούς. Το 1242 μ.Χ. η επέμβαση του Ι. Βοτάτζη, αυτοκράτορα της Νίκαιας, ανατρέπει την κατάσταση και αργότερα με την ανάκτηση της Κωνσταντινούπολης η πόλη όπως και όλη η Μακεδονία αποτελεί και πάλι τμήμα του Βυζαντινού Κράτους υπό τον Μ. Παλαιολόγο. Η εμφάνιση των Τούρκων αναγκάζει το Βυζάντιο να καλέσει μισθοφορικά στρατεύματα από την Καταλανία με συνέπεια να αφιχθούν νέες μάζες τυχοδιωκτών από τη Δύση. Η ανεπάρκεια



αποπληρωμής των μισθοφόρων τους οδηγεί σε λεηλασίες εις βάρος του κράτους και προκαλεί την κάθοδο τους προς τη νότια Ελλάδα. Στο διάστημα αυτό ο Ανδρόνικος Β' ο Παλαιολόγος κτίζει ένα μακρό τείχος από τη θάλασσα ως την κορυφή του βουνού στη βορεινή πλευρά της Χριστούπολης, ενωμένο με τον περίβολο του κάστρου, φοβούμενος την επιστροφή των Καταλανών από το Νότο. Η πόλη αποκτά έτσι τον χαρακτηρισμό «Στενά της Χριστουπόλεως». Το αξιόλογο αυτό οχυρωματικό έργο διαδραματίζει στη συνέχεια σημαντικό ρόλο τόσο στην άμυνα της πόλης όσο και του Βυζαντίου γενικότερα, ενώ τμήματα του τείχους σώζονται μέχρι σήμερα, καθώς και ορισμένοι πύργοι που προστάτευαν το τείχισμα. Τον 14<sup>ο</sup> αιώνα κατά την περίοδο των εμφυλίων πολέμων στο Βυζάντιο η Χριστούπολη γίνεται ορμητήριο των στασιαστών Ανδρόνικου του νεώτερου, Κατακουζηνού και Συργιάννη, που στράφηκαν ενάντια στον γηραιό αυτοκράτορα Ανδρόνικο. Η επιλογή της πόλης έγινε για τους ευνόητους λόγους της θέσεώς της ως ισχυρό φρούριο, πόλη – κλειδί στα σύνορα Μακεδονίας και Θράκης και πρόσβαση σε θαλάσσιες επικοινωνίες. Με την μετέπειτα συμφωνία των δύο πλευρών ο Ανδρόνικος ο νεώτερος γίνεται κήτορας του τμήματος από τη Σηλυβρία ως τη Χριστούπολη, οπότε η πόλη βρέθηκε στην οριοθετική γραμμή των κτήσεις των δύο αυτοκρατοριών. Το 1341 μ.Χ. ο Κατακουζηνός αυτοανακηρύσσεται αυτοκράτορας στο Διδυμότειχο και εκστρατεύει εναντίον της Θεσσαλονίκης, αδυνατώντας να καταλάβει την Χριστούπολη λόγω της οχυρωματικής της θέσης, γεγονός που τον αναγκάζει να διασχίσει με μεγάλη δυσκολία το βουνό. Το ίδιο συμβαίνει και στην επιστροφή καθώς στην Χριστούπολη καταφθάνουν πλοία με στρατό ώστε να αποκόψουν τον δρόμο του προς Διδυμότειχο. Φαίνεται για μια ακόμη φορά η οχυρωματική αξία της πόλης, ενώ ακολουθούν αλλητάλληλα γεγονότα που καθορίζουν την τύχη της. Το 1347 μ.Χ. ο Κατακουζηνός (αυτοκράτορας πλέον) στέλνει στρατεύματα αποτελούμενα από Έλληνες και Τούρκους εναντίον των Σέρβων που κατείχαν εδάφη κοντά στη Χριστούπολη. Οι Τούρκοι αρνούνται να υπακούσουν στις εντολές των στρατηγών και λεηλατούν την περιοχή. Το 1387 μ.Χ. αναλαμβάνει τη διοίκηση της πόλης ο άλλοτε Δεσπότης Θεσσαλονίκης, Εμμανουήλ Παλαιολόγος. Τέλος, το 1391 μ.Χ. οι Τούρκοι καταστρέφουν ολοσχερώς τη Χριστούπολη. Ενδεικτικό του εύρους της καταστροφής είναι το γεγονός ότι σε χρονικά του Αγίου Όρους αναφέρεται κατά λέξη ότι «η

Χριστώνυμος πόλις εκυριέφθη υπό των απίστων και κατεδαφίσθη εκ βάθρων. Οι κάτοικοί της διασκορπίσθησαν σε διάφορους τόπους και χώρες...». Πράγματι, η καταστροφή ήταν τόσο μεγάλη ώστε η πόλη να μείνει ακατοίκητη επί 140 χρόνια, μέχρι να εμφανιστεί πλέον με το όνομα Καβάλα.

### 3<sup>η</sup> περίοδος

Το 1470 μ.Χ. γίνεται η πρώτη αναφορά της πόλης με το όνομα Καβάλα σε ημερολόγιο Ενετού αξιωματικού ο οποίος μαζί με άλλους Ενετούς αιχμαλώτους οδηγήθηκε μέσω Καβάλας στην Κωνσταντινούπολη μετά την κυρίευση της Χαλκίδας από τους Τούρκους (Ενετοτουρκικός πόλεμος). Η συγκεκριμένη αναφορά της λέξης Καβάλα δεν προσδιόριζε την πόλη αλλά ήταν το τοπωνύμιο που είχε δοθεί στην πλαγιά του βουνού από τον σημερινό Άγιο Σύλλα μέχρι τη θάλασσα. Στο ίδιο ημερολόγιο γίνεται αναφορά στα οχυρωματικά έργα της Καβάλας και στο φρούριο που είχαν κατασκευάσει οι Τούρκοι στο σημερινό ακρωτήριο της Παναγίας το 1425 μ.Χ., καθώς και στο γεγονός ότι η πόλη ήταν έρημη και ακατοίκητη. Τον 16<sup>ο</sup> αιώνα αρχίζει μια περίοδος ανασυγκρότησης των κατεστραμένων πόλεων και νησιών. Η Καβάλα ήταν από τις πρώτες πόλεις που ανακαινίστηκαν από τους Σουλτάνους. Οι πρώτες αναφορές στην επανίδρυση της πόλης γίνονται σε ημερολόγια ξένων οδοιπόρων, στα οποία αναφέρεται ότι η πόλη κατοικείται από Έλληνες, Τούρκους και Εβραίους, ενώ η νέα πόλη δημιουργήθηκε πάνω στα ερείπια της παλιάς, δηλαδή στο τριγωνικό ύψωμα της χερσονήσου. Η νέα πόλη σημειώνει αλματώδη αύξηση του πληθυσμού της και ο λόγος είναι ευνόητος σε μια εποχή που ολόκληρη η Μεσόγειος μαστίζονταν από την πειρατεία και το δουλεμπόριο, με συνέπεια πόλεις οχυρωμένες όπως η Καβάλα να προσελκύουν κατοίκους που αναζητούσαν προστασία. Την ίδια εποχή, μετά από εντολή του σουλτάνου Σουλεημάν του Μεγαλοπρεπούς, ανεγείρονται στην Καβάλα πολλά σημαντικά κτίρια και επεκτείνεται ο περίβολος του φρουρίου σε όλη σχεδόν την έκταση που περικλείεται σήμερα από τις οδούς Βενιζέλου, Δοϊράνης, Ψαρών και Δαρδανελλίων. Όμως το σημαντικότερο έργο ήταν η κατασκευή του περίφημου Υδραγωγείου που σώζεται μέχρι σήμερα με το όνομα Καμάρες, μια γέφυρα αποτελούμενη από 60 αψίδες μέσω της οποίας υδροδοτήθηκε η πόλη στο σύνολό της και λύθηκε

ένα από τα βασικότερα προβλήματα του πληθυσμού (βλ. φωτογραφία 2.1). Μετά το 1600 μ.Χ. παρατηρείται νέα ένταση της πειρατείας. Ακολουθεί μια επίθεση των Ενετών κατά της Καβάλας στα 1684 μ.Χ. χωρίς αποτέλεσμα, παρά τον σφοδρό βομβαρδισμό. Στα χρόνια που ακολουθούν συντελείται σημαντική εμπορική ανάπτυξη κυρίως λόγω του λιμανιού. Τον 18<sup>ο</sup> αιώνα η Καβάλα ασχολείται με την παραγωγή και εμπορία καπνού και είναι αποθηκευτικό κέντρο διαφόρων προϊόντων τα οποία εξάγονται από το λιμάνι της (κυρίως μαλλί, ρύζι, λάδι και κεριά). Ο κλάδος των καπνών έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο σε όλη τη σύγχρονη ιστορία της πόλης σε οικονομικό και



Φωτογραφία 2.1 : Το παλιό Υδραγωγείο (Καμάρες) (πηγή: Δήμος Καβάλας)

κοινωνικό επίπεδο και διαμόρφωσε τη φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής. Το 1771 μ.Χ. εγκαθίσταται στην πόλη ο πρώτος Γαλλικός εμπορικός οίκος με συνέπεια την ζωντανή εμπορική κίνηση μεταξύ Μασσαλίας και Καβάλας. Μετά το 1800 η εμπορική σημασία της πόλης και του λιμανιού της μεγαλώνει, ενώ οι Έλληνες αρχίζουν να συμμετέχουν στην οικονομική και εμπορική της ζωή.



Φωτογραφία 2.2 : Άποψη της Καβάλας γύρω στα 1885 (πηγή: Λιμενικό Ταμείο Καβάλας)

Γύρω στα 1860 η πόλη έχει πληθυσμό 4 με 5 χιλιάδες κατοίκους. Το 1864 μ.Χ. λόγοι όπως η εξάλειψη της πειρατείας, η καθιέρωση τακτικής ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας με άλλες περιοχές και η περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου οδηγούν σε αύξηση του ελληνικού πληθυσμού με συνέπεια να μην επαρκεί η περιοχή του φρουρίου για κατοίκηση. Οι Έλληνες απαιτούν να κτίσουν κατοικίες και εργαστήρια εκτός των τειχών του φρουρίου, αίτημα που τελικά γίνεται δεκτό και δημιουργείται έτσι η σημερινή συνοικία του Αγίου Ιωάννου (βλ. Χάρτη 2.2). Ξεπερνώντας τα εμπόδια που προκαλούσαν οι Τούρκοι της Καβάλας φοβούμενοι την οικονομική επικράτηση των Ελλήνων, ο ελληνικός πληθυσμός κατορθώνει να επιβάλλει την ανέγερση του ναού του Αγίου Ιωάννου του Προδρόμου στην ομώνυμη συνοικία. Σημαντικό ρόλο σε όλη αυτή την περίοδο διαδραμάτισε η Ορθόδοξη Ελληνική Κοινότητα Καβάλας, στη δράση της οποίας οφείλεται η ανέγερση ναών (Άγιος Αθανάσιος), δημοτικών σχολείων και γυμνασίων, Νοσοκομείου και άλλων κοινωφελών ιδρυμάτων, τα οποία συντηρούσε μέχρι την απελευθέρωση της πόλης.

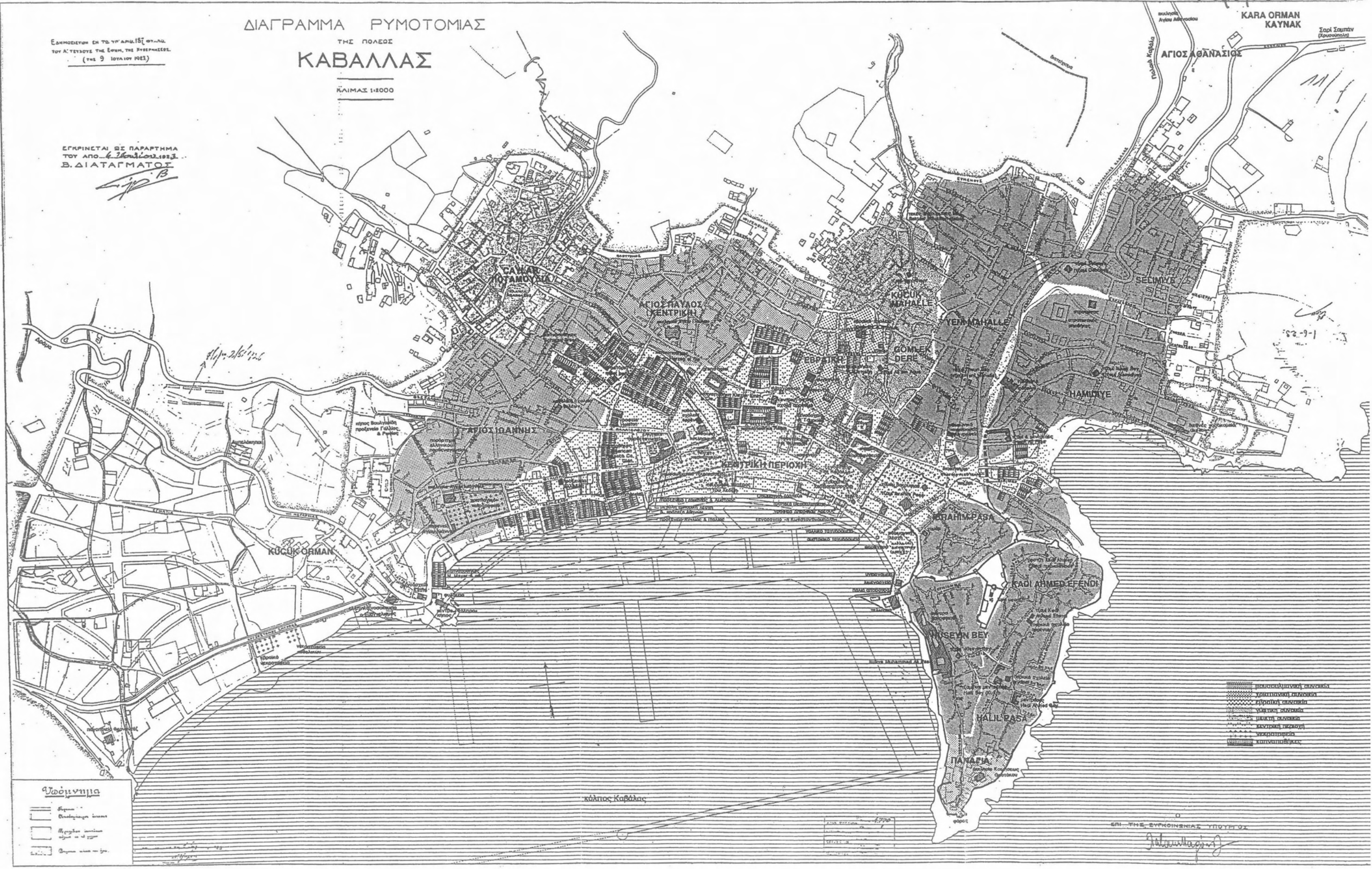


# ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΡΥΜΟΤΟΜΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΚΑΒΑΛΛΑΣ

ΚΑΙΜΑΣ 1:8000

ΕΚΜΟΝΕΥΟΝ ΕΝ ΤΩ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 157 ΣΥΝ. ΛΟΓ.  
ΤΟΥ Α' ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΤΗΣ ΕΣΥΝ. ΤΗΣ ΕΠΙΧΡΕΩΣΕΩΣ.  
(ΤΗΣ 9 ΙΟΥΛΙΟΥ 1923.)

ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ ΩΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ  
ΤΟΥ ΑΠΟ 6/11/23  
Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ



**Υπόμνημα**

- Σιδηρόσκινα
- Οδικολογική ένωση
- Προβλεπόμενα κτίρια
- Οριζόντιο πλάτος οδών

..... μεσοκλιματική περιοχή  
 ..... υπηλοκλιματική περιοχή  
 ..... ηπειρωτική περιοχή  
 ..... κρητική περιοχή  
 ..... κρητική περιοχή  
 ..... κρητική περιοχή  
 ..... κρητική περιοχή  
 ..... κρητική περιοχή

*Α. Μ. Μ. Μ.*



Φωτογραφία 2.3 : Άποψη του λιμανιού στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα (πηγή: Λιμενικό Ταμείο Καβάλας)

Στις αρχές του 20ου αιώνα σημειώνεται νέα τάση προόδου και ανάπτυξης, με τον ελληνικό πληθυσμό της Καβάλας να φτάνει τις 10 χιλιάδες. Όλο σχεδόν το εμπόριο, η ναυτιλία και οι βιοτεχνίες βρίσκονται στα χέρια των Ελλήνων. Τη ίδια εποχή κτίζονται η Μεγάλη Λέσχη και το Γυμναστήριο, καθώς και άλλα σημαντικά κτίρια. Κατά τη διάρκεια του Μακεδονικού Αγώνα (1903 – 1909) η Καβάλα αποτελούσε ένα από τα οργανωτικά κέντρα των Ελλήνων, ενώ στη συνέχεια οι Βαλκανικοί Πόλεμοι του 1912 – 1913 οδηγούν στην απελευθέρωση της πόλης στις 26 Ιουνίου του 1913. Η Καβάλα αποτελεί πλέον αναπόσπαστο τμήμα του Ελληνικού Κράτους και ακολουθεί ο διπλασιασμός του πληθυσμού της την οκταετία 1920 – 1928 λόγω της εγκατάστασης χιλιάδων προσφύγων μετά τη Μικρασιατική καταστροφή του 1922. Νέες κοινωνικές δομές δημιουργούνται με την εγκατάσταση των προσφύγων εφόσον δημιουργούνται η αστική και η εργατική τάξη. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο παρατηρείται κρίση στον κλάδο των καπνών (εξαιτίας της στροφής προς τα καπνά αμερικανικού τύπου) και η μονομερής εξάρτηση της περιοχής από αυτόν τον τομέα οδηγεί την πόλη σε παρακμή, με συνέπεια στις αρχές της δεκαετίας του 1960 η ανεργία να φθάνει το 40% και να παρατηρείται πολύ μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα. Στην επόμενη δεκαετία σημειώθηκε αύξηση του πληθυσμού λόγω της έντονης αστικοποίησης που



παρατηρήθηκε σε όλη την Ελλάδα και η πόλη πήρε την σημερινή της μορφή ως σημαντικό αστικό κέντρο της περιφέρειάς της.

### 2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**Σε εθνικό επίπεδο**, η πόλη και η ευρύτερη περιοχή της κατέχει ρόλο περιφερειακού οικονομικού κέντρου για την περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο και το σπουδαιότερο λιμάνι της Ανατολικής Μακεδονίας, έχοντας δημιουργήσει ισχυρούς οικονομικούς δεσμούς με τις γύρω πόλεις. Σημαντικά πλεονεκτήματά της είναι ότι βρίσκεται σε μικρή σχετικά απόσταση από τη Θεσσαλονίκη που αναπτύσσεται ως μητροπολιτικό κέντρο της Νότιας Βαλκανικής. **Σε Βαλκανικό επίπεδο** η πόλη απέχει μικρή απόσταση από τα δύο σημαντικότερα οικονομικά και πληθυσμιακά κέντρα της Βουλγαρίας με τα οποία υπάρχει ισχυρή διασυνοριακή οικονομική σχέση (Σόφια και Πλόβντιβ). Επίσης, με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων συνδέσεων η Καβάλα θα αποτελεί έξοδο στο Αιγαίο των κάθετων οδικών αξόνων Βουλγαρία – Εξοχή – Δράμα - Καβάλα, Σόφια – Προμαχώνας – Σέρρες – Καβάλα, Πλόβντιβ – Εχίνος – Ξάνθη – Καβάλα, οι οποίοι προοπτικά θα συνδέονται με τους διευρωπαϊκούς οδικούς άξονες Δρέσδη – Σόφια και Ελσίνκι – Ντιμιτρόφγκραντ.

**Σε ευρωπαϊκό επίπεδο** η πόλη της Καβάλας λειτουργεί πλέον μέσα στο ενιαίο αστικό σύστημα των πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο μορφοποιήθηκε με την ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων και την διεθνοποίηση της οικονομίας. Μέσα στην ιεραρχία του ενιαίου αστικού συστήματος (ιεραρχία που διαμορφώνεται ανάλογα με τις οικονομικές, κοινωνικές και χωρικές ιδιότητες των πόλεων) **η Καβάλα ανήκει στην υπο-ομάδα μικρών πόλεων που βρίσκονται στην περιφέρεια (οικονομική ή/και γεωγραφική) της Ευρώπης** (βλ. CEC, 1992 και Σημαιοφορίδης Γ. , 1998). Η συγκεκριμένη ομάδα πόλεων θεωρείται ευάλωτη στο νέο ανταγωνιστικό αστικό σύστημα, καθώς οι πόλεις αυτές εμφανίζουν σημαντικές αδυναμίες τόσο σε υποδομές όσο και στην διάρθρωση της παραγωγής. Οι αδυναμίες αυτές σε συνδυασμό με την έλλειψη ενδογενών πόρων ανάπτυξης (πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής

κληρονομιάς, φυσικού περιβάλλοντος ιδιαίτερου κάλλους κ.α.) αποτρέπουν την ανάπτυξη του τουρισμού, των υπηρεσιών και της βιομηχανίας, δημιουργώντας δυσμενείς αναπτυξιακές προοπτικές.

Σημαντικά για την ανάπτυξη της Καβάλας είναι τα μεγάλα έργα υποδομής που κατασκευάζονται στην περιοχή της : η **Εγνατία Οδός** (με την παράκαμψη της Καβάλας) και οι κάθετοι άξονες σε αυτήν, το **νέο μείζον λιμάνι** διεθνών δυνατοτήτων στην Ν. Καβάλη, οι βελτιώσεις του αεροδρομίου στην Χρυσούπολη, οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με το νέο λιμάνι, διάφορα έργα που αφορούν την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες κ.ο.κ. Τα έργα αυτά θα προσδώσουν στην πόλη νέο χαρακτήρα καθιστώντας την ελκυστική για τους τομείς του εμπορίου και της βιομηχανίας (επενδύσεις), του τουρισμού, των μεταφορών και γενικότερα των υπηρεσιών.

## **2.4 ΒΑΣΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

### **2.4.1 Πολεοδομικός ιστός και ανάγλυφο**

Το σχήμα του ιστού είναι επίμηκες με διεύθυνση παράλληλη της ακτογραμμής εξαιτίας του ορεινού όγκου και των έντονων εδαφικών κλίσεων που καθιστούν αδύνατη την προς Βορρά επέκταση του δομημένου χώρου. Έτσι ο ιστός αναπτύσσεται γραμμικά σε κεκλιμένο επίπεδο και το σύνολο σχεδόν των περιοχών της Καβάλας βρίσκεται σε σχετική γειτνίαση με τη θάλασσα, γεγονός που αυτομάτως δημιουργεί μεγάλου μήκους θαλάσσιο μέτωπο για την πόλη. Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί έναν εξαιρετικά πολύτιμο χώρο καθώς πέραν της αισθητικής και περιβαλλοντικής του αξίας συγκεντρώνει λειτουργίες και δραστηριότητες που δεν είναι δυνατό να χωροθετηθούν αλλού (θαλάσσια αναψυχή και τουρισμός, αλιευτικές εκμεταλλεύσεις, λιμενικοί χώροι, ναυπηγεία, θαλάσσια σπορ κτλ).

Η άναρχη δόμηση που συντελέστηκε με την εγκατάσταση των προσφύγων του 1922 σε περιορισμένο χώρο (εξαιτίας του ανάγλυφου) είχε ως αποτέλεσμα τον κορεσμό του ιστού όσον αφορά στην πυκνότητα δόμησης και πληθυσμού, κάτι που αναφέρεται και στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Καβάλας του 1987, στο οποίο η εντός σχεδίου πόλεως περιοχή χαρακτηρίζεται “υπερκορεσμένη” σε πληθυσμό και δόμηση. Στην άναρχη δόμηση οφείλεται και η πολυμορφία των οικοδομικών τετραγώνων του ιστού, ο οποίος εμφανίζει χαρακτηριστικά “ιπποδάμειου ιστού” μόνο στην περιοχή της ακτής του Διοικητηρίου (βλ. Χάρτη 2.3). Το τμήμα αυτό της ακτής δημιουργήθηκε με επιχωματώσεις προς τη θάλασσα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '50 και όντας μια τεχνητή επίπεδη έκταση αποτέλεσε κατάλληλο χώρο για σχεδιασμό σε ιπποδάμειο σύστημα. Στο υπόλοιπο τμήμα του ιστού παρατηρούνται οικοδομικά τετράγωνα κάθε μορφής, μεγέθους και προσανατολισμού, με αποτέλεσμα και το οδικό δίκτυο να είναι δαιδαλώδες (βλ. 2.4.3).

Στο ΓΠΣ γίνεται λόγος για ανάγκη επέκτασης του αστικού χώρου στις περιοχές της Καλαμίτσας και του Περιγιαλίου, τις μοναδικές δηλαδή περιοχές όπου είναι δυνατή η επέκταση του ιστού καθώς αυτές βρίσκονται στο δυτικό και ανατολικό αντίστοιχα άκρο του ιστού, με αποτέλεσμα η δόμηση να μην επηρεάζεται έντονα από το ανάγλυφο.

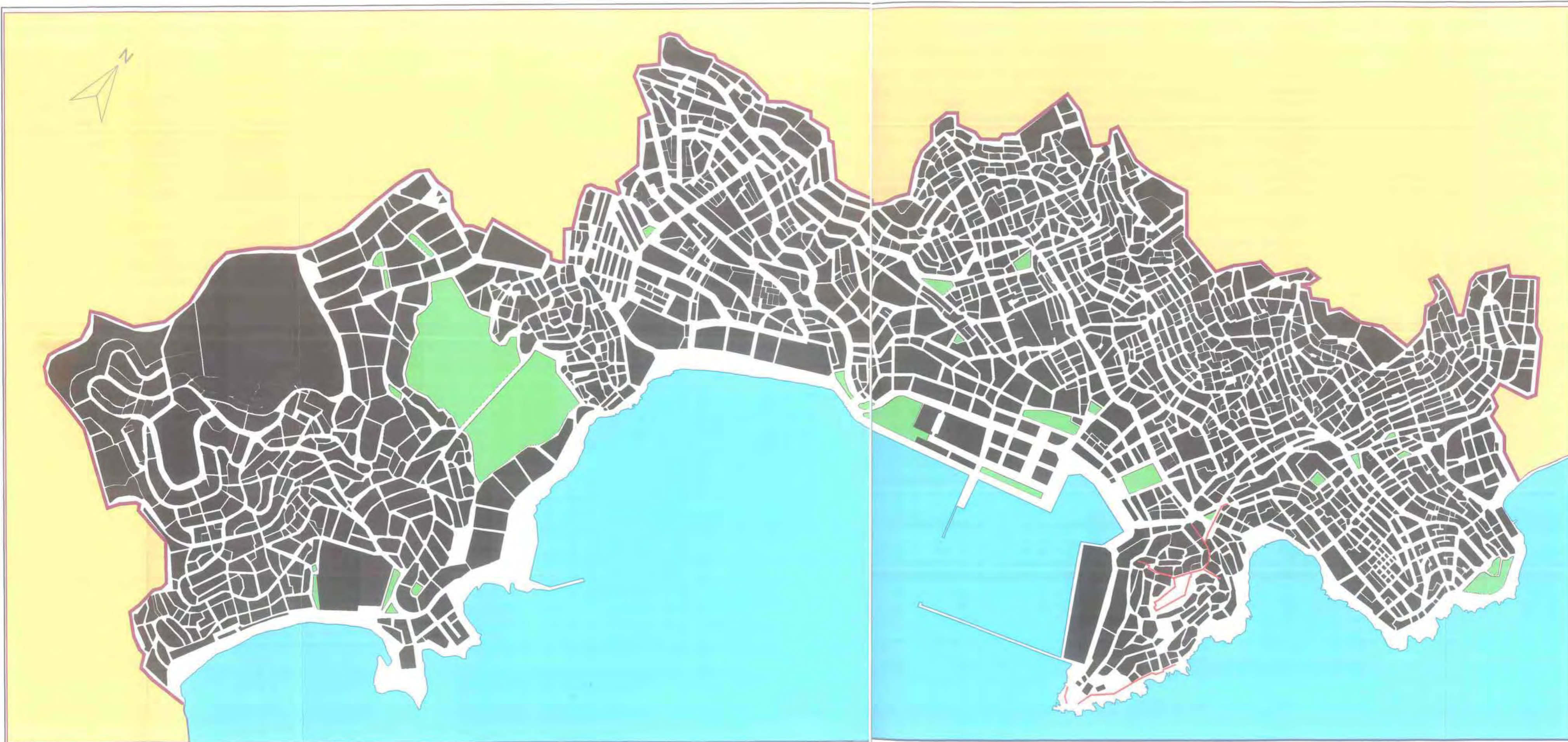
#### **2.4.2 Χρήσεις γης**

Οι κυρίαρχες χρήσεις γης αποτυπώνονται στον Χάρτη 2.4, όπου φαίνεται ότι σε μεγάλο ποσοστό του αστικού ιστού κυριαρχεί η γενική κατοικία. Επισημαίνεται ότι η διάκριση των περιοχών έγινε με βάση τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους.

#### **2.4.3 Οδικό δίκτυο**

Το ποσοστό οδικού δικτύου στην περιοχή του συμπαγούς οικιστικού αγγίζει το 40% (ποσοστό πολύ υψηλότερο του μέσου όρου των ελληνικών πόλεων με πληθυσμό άνω των 20.000 κατοίκων), γεγονός που οφείλεται τόσο στις μικρού μεγέθους ιδιοκτησίες όσο και στην μορφολογία του εδάφους στις έντονες εδαφικές κλίσεις και την αμφιθεατρική διάταξη του ιστού σε σχέση με το κέντρο, που επιβάλλουν πυκνή διάταξη παράλληλων δρόμων στην





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- Όριο σχεδίου πόλεως
- Ακτογραμμή
- Όριο οικοδομικού τετραγώνου
- Φρούριο - Παλαιά τείχη
  
- Αστικό πράσινο και πλατείες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 2.3

**Πολοδομικός ιστός**

ΚΛΙΜΑΚΑ :

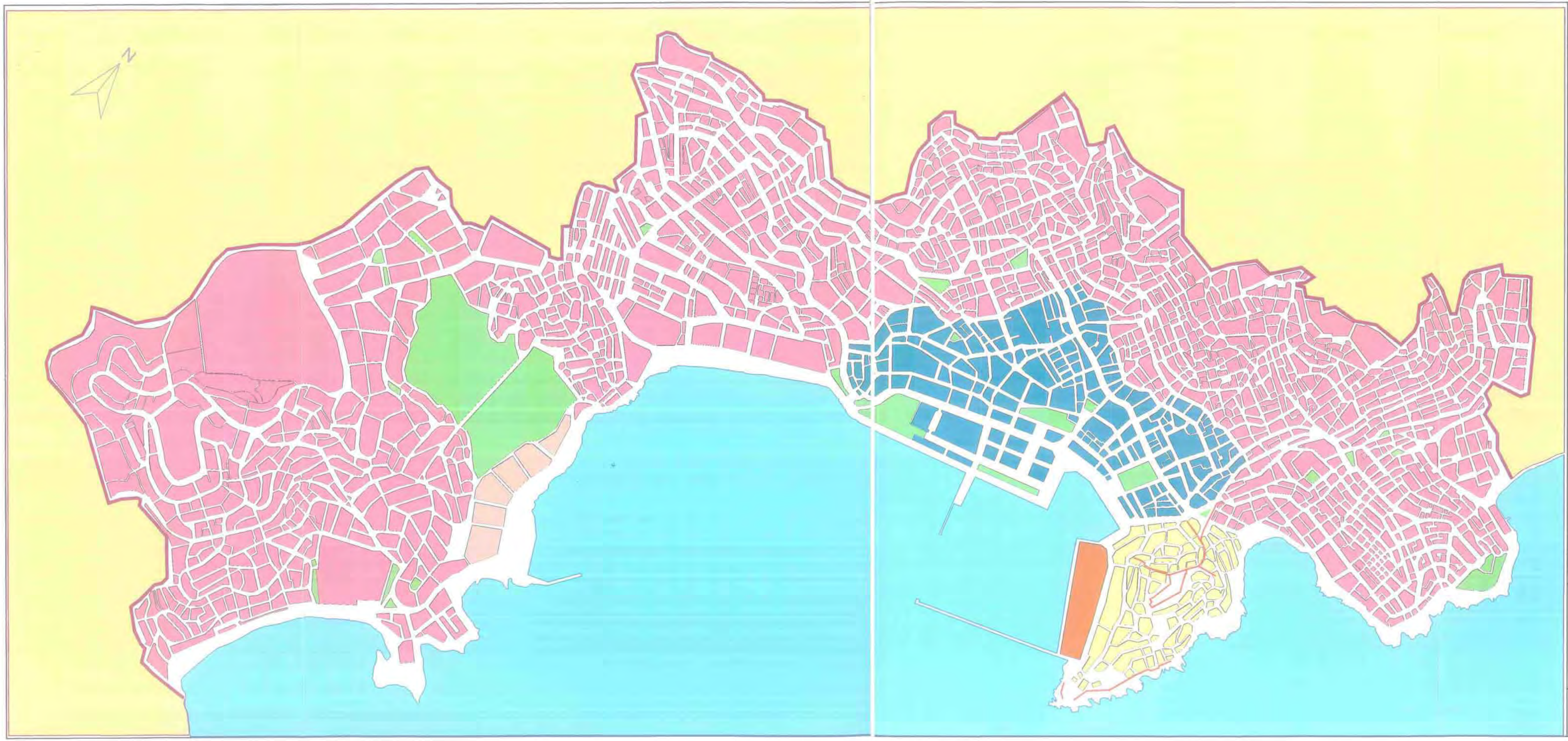
**1 : 10000**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
"ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ"

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- Όριο σχεδίου πόλεως
- Ακτογραμμή
- Όριο οικοδομικού τετραγώνου
- Φρούριο - Παλαιά τείχη
- Ιστορικός πυρήνας πόλης
- Πολεοδομικό κέντρο
- Γενική κατοικία
- Βιοτεχνία - Χονδρεμπόριο
- Λιμενικές εγκαταστάσεις
- Αστικό πράσινο και πλατείες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 2.4 Χρήσεις γης

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 10000

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
"ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ"  
ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000



κατεύθυνση των υψομετρικών ισοϋψών. Ωστόσο, το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Καβάλας αποδεικνύει ότι το υψηλό ποσοστό οδικού δικτύου δεν αντιστοιχεί πάντα σε καλή οδική εξυπηρέτηση της πόλης. Αντίθετα, στη συγκεκριμένη περίπτωση το κυκλοφοριακό πρόβλημα παρουσιάζει ένταση δυσανάλογη με το μέγεθος της πόλης και εμφανίζεται έντονη κυκλοφοριακή δυσλειτουργία σε όλα τα επίπεδα :

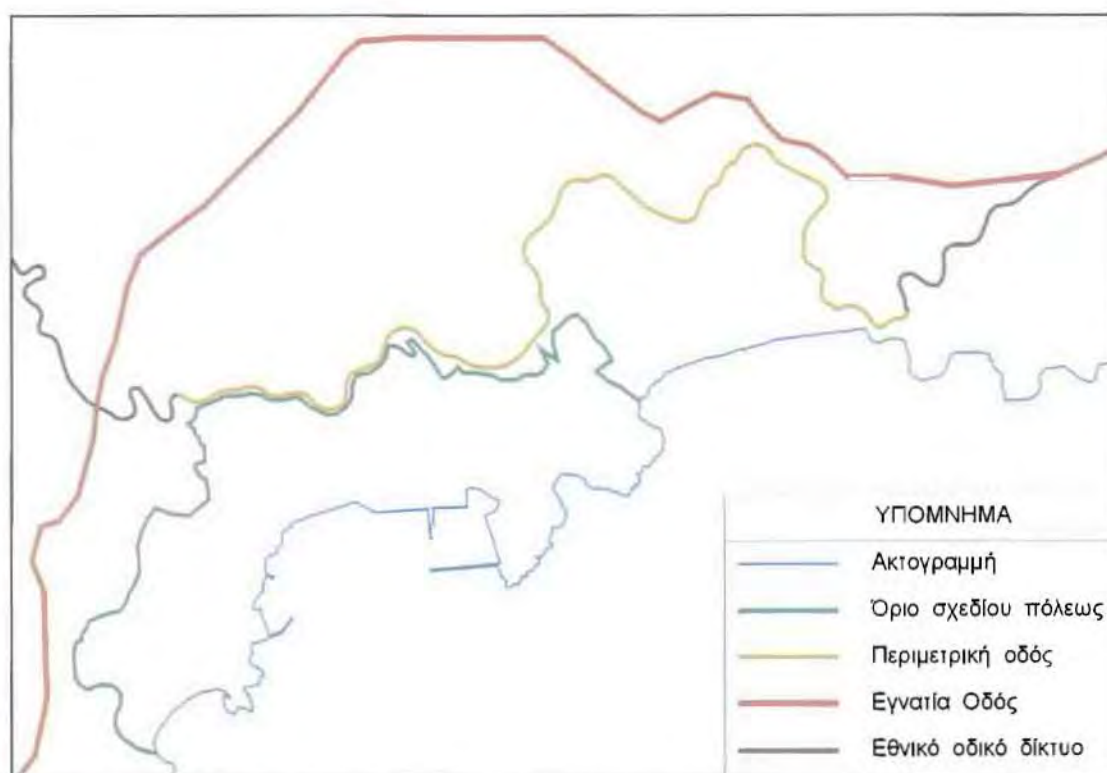
- Η υπερτοπική κίνηση του άξονα Θεσσαλονίκη – Θράκη – Τουρκία διέρχεται μέσα από το κέντρο της πόλης δημιουργώντας προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, λειτουργίας, όχλησης και αισθητικής υποβάθμισης.
- Η διάρθρωση του δικτύου των κύριων οδικών αρτηριών καθιστά σχεδόν υποχρεωτική τη διέλευση από το κέντρο οποιασδήποτε μετακίνησης. Ουσιαστικά, οι κύριες οδικές αρτηρίες που διοχετεύουν την κίνηση κάθετα από και προς την κεντρική περιοχή είναι μόνο πέντε (2<sup>ης</sup> Μεραρχίας, Ρούσβελτ, Ομονοίας, Γαλλικής Δημοκρατίας, Ελληνικής Δημοκρατίας), με αποτέλεσμα η διασύνδεση όλων των περιφερειακών συνοικιών να γίνεται μέσω του κέντρου και της παραλιακής αρτηρίας (βλ. Χάρτη 2.5).
- Υπάρχει μονοδιάστατη δυνατότητα μετακίνησης σε κάθε υψομετρική στάθμη και προβληματική προσπέλαση των συνοικιών της “άνω πόλης”. Οι μικρότεροι συνοικιακοί δρόμοι εξασφαλίζουν οριακά την προσπέλαση με αυτοκίνητο στις γειτονιές, ενώ πολλές από τις κάθετες συνδέσεις είναι σκάλες – ουσιαστικά πεζόδρομοι.

Γενικά οι δρόμοι στην πλειοψηφία τους εμφανίζουν αρνητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά όπως εξαιρετικά έντονες κλίσεις (έως και 45°), πολύ μικρό πλάτος και ακτίνες καμπυλότητας (βλ. ΓΠΣ Καβάλας, 1987). Συνεπώς το πρόβλημα του οδικού δικτύου είναι ποιοτικό. Συμπεραίνεται ότι η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας νοείται μόνο έπειτα από την απομάκρυνση της υπερτοπικής κυκλοφορίας, την βελτίωση της προσπέλασης στο ορεινό τμήμα της πόλης και την ανακούφιση του κέντρου και της





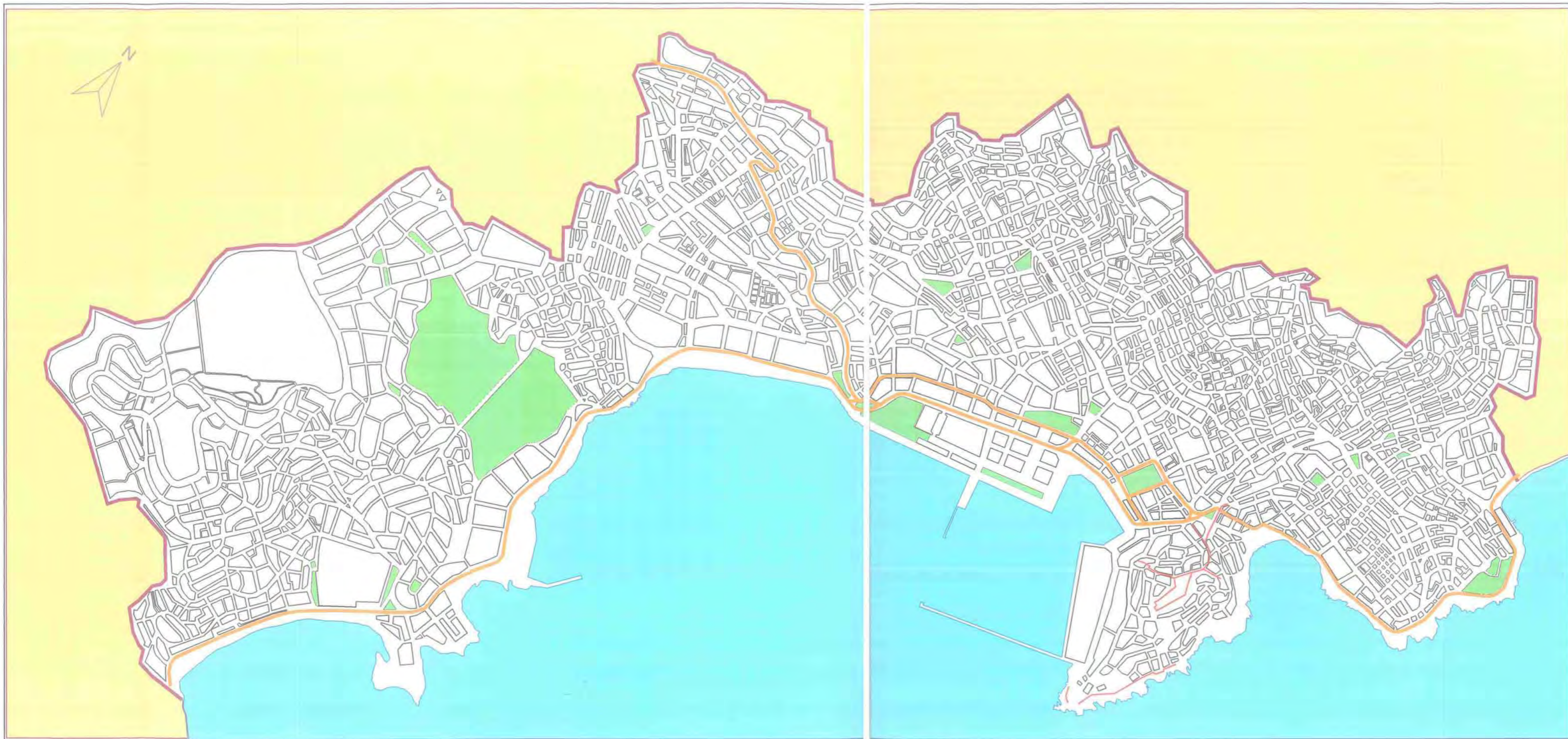
παραλιακής αρτηρίας από τοπικές μετακινήσεις μεγάλου μήκους. Ουσιαστική λύση στα προβλήματα που αφορούν την υπερτοπική κίνηση και την αποσυμφόρηση της παραλιακής αρτηρίας αναμένεται να δοθεί με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και της Περιμετρικής Οδού της Καβάλας, η χάραξη των οποίων φαίνεται στο Σχήμα 2.1. Ειδικότερα η εύρυθμη λειτουργία του Περιμετρικού θα προσφέρει άμεση διασυνοικιακή σύνδεση απορροφώντας τις τοπικές μετακινήσεις μεγάλου μήκους. Ως προς τα έργα βελτίωσης του οδικού δικτύου μέσα στην πόλη, αυτά περιορίζονται σε σημειακές διανοίξεις και διαπλατύνσεις, εξομαλύνσεις κλίσεων κτλ.



Σχήμα 2.1 : Η Εγνατία και η Περιμετρική οδός (πηγή: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Καβάλας)

Εξίσου οξύ με το κυκλοφοριακό είναι το πρόβλημα της στάθμευσης, το οποίο είναι περισσότερο έντονο - λόγω της υπέρμετρης συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων - στο κέντρο της πόλης (βλ. Λαλένης Κ. – Τυρολόγος Κ., 2000). Οι ανάγκες για χώρους στάθμευσης είναι τόσο μεγάλες ώστε να διαπιστώνεται αδυναμία κάλυψής τους.





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- Όριο σχεδίου πόλεως
- Ακτογραμμή
- Όριο οικοδομικού τετραγώνου
- Φρούριο - Παλαιά τείχη
- Υφιστάμενο βασικό οδικό δίκτυο
- Αστικό πράσινο και πλατείες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**ΧΑΡΤΗΣ 2.5 Υφιστάμενο βασικό οδικό δίκτυο**

**ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 10000**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
"ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ"

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000



#### **2.4.4 Συντελεστές δόμησης**

Οι θεσμοθετημένοι συντελεστές δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως (ΓΠΣ Καβάλας 1987 και μετέπειτα αναθεωρήσεις) φαίνονται στον Χάρτη 2.6.

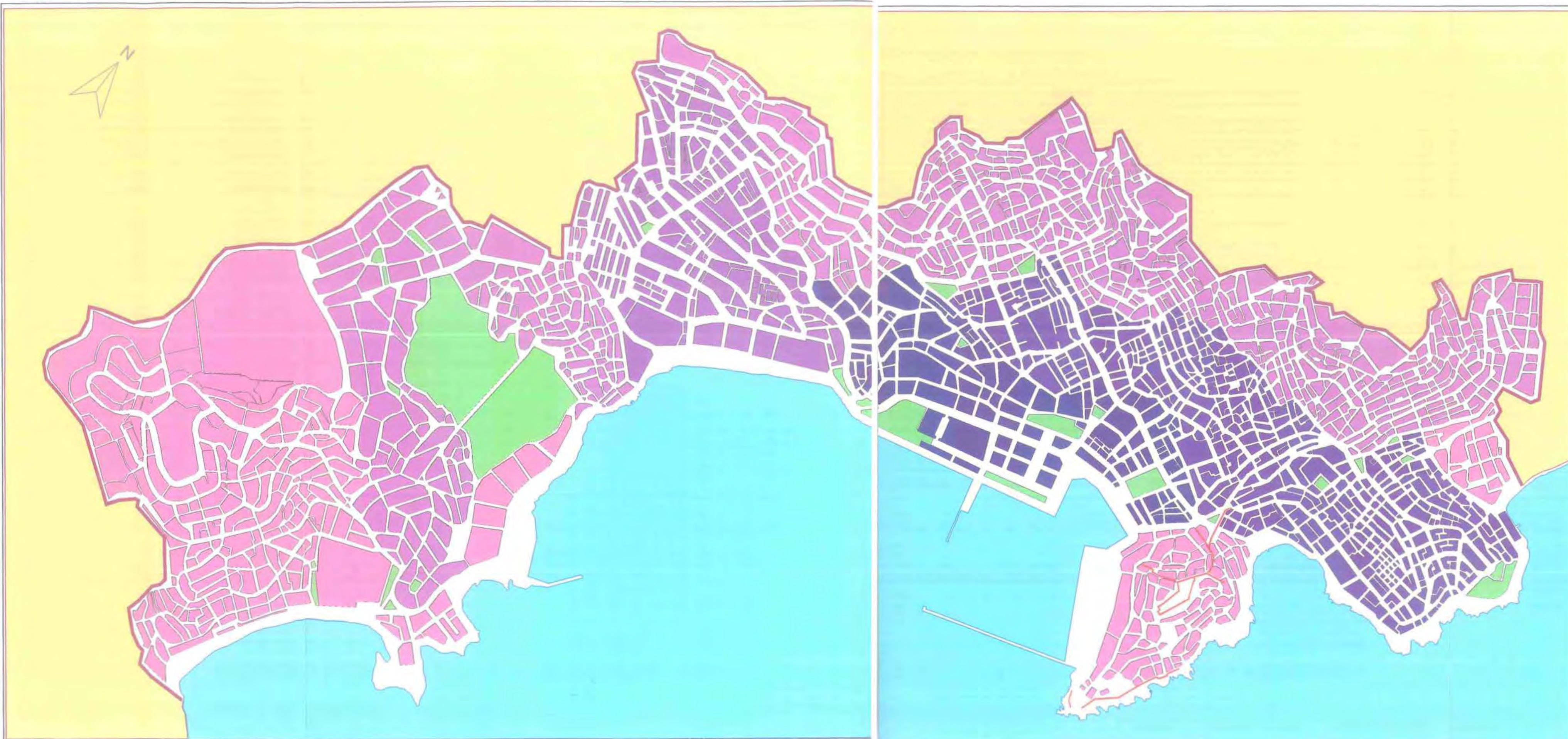
#### **2.4.5 Υπαίθριοι χώροι και χώροι πρασίνου**

Παρά το στεγαστικό πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας της ΔΕΠΟΣ στην Καλαμίτσα, η εξαιρετικά πυκνή δόμηση στην κεντρική περιοχή είχε ως αποτέλεσμα την εξαφάνιση σχεδόν των υπαίθριων χώρων. Συνυπολογίζοντας τον άναρχο τρόπο δόμησης και το σχήμα του αστικού ιστού (βλ. 2.4.1) θεωρείται εξαιρετικά απίθανο να εξασφαλιστούν σημαντικής έκτασης κοινόχρηστοι χώροι και χώροι για κοινωνική υποδομή μέσα στον ιστό του δομημένου χώρου. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις η ανάγκη για ελεύθερους χώρους μπορεί να καλυφθεί μόνο μέσω της διαμόρφωσης όλης της παραλιακής ζώνης από Καλαμίτσα μέχρι Περιγιάλι, δηλαδή του μεγάλου μήκους αστικού θαλασσίου μετώπου, το οποίο αντιπροσωπεύει μια ζώνη δημόσιου υπαίθριου χώρου σημαντικού εμβαδού που μπορεί να αυξηθεί ακόμη περισσότερο με σημειακές προβολές και επεκτάσεις μέσα στο υδάτινο στοιχείο. Σε αντίθεση με την έλλειψη και τη διασπορά των υπαίθριων δημόσιων χώρων, το θαλάσσιο μέτωπο παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας συνεχή δημόσιου υπαίθριου χώρου ο οποίος είναι αξιοποιήσιμος για μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακές παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού.

### **2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Στην περίπτωση της Καβάλας η αξιοποίηση του θαλασσίου μετώπου φαίνεται να αποτελεί την ουσιαστική αφετηρία για την επίλυση των σημαντικότερων προβλημάτων της. Συγκεκριμένα, όσον αφορά σε προβλήματα της αναπτυξιακής δυναμικής της πόλης, η εφαρμογή μεγάλης κλίμακας σχεδιαστικών παρεμβάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο θεωρείται





ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	Όριο σχεδίου πόλεως
	Ακτογραμμή
	Όριο οικοδομικού τετραγώνου
	Φρούριο - Παλαιά τείχη
	Συντελεστής δόμησης 0,8
	Συντελεστής δόμησης 1,2
	Συντελεστής δόμησης 1,6
	Συντελεστής δόμησης 1,8
	Συντελεστής δόμησης 2,8 έως 3,2
	Αστικό πράσινο και πλατείες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 2.6      Συντελεστές δόμησης

ΚΛΙΜΑΚΑ :      1 : 10000

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
"ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ"  
ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000



καταλύτης στην προσπάθεια ανάπτυξης αστικού τουρισμού και κατ' επέκταση στη δημιουργία των κατάλληλων αναπτυξιακών προϋποθέσεων ώστε η πόλη να ανταποκριθεί στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον του ενιαίου ευρωπαϊκού αστικού συστήματος.

Ο αστικός σχεδιασμός θεωρείται ένας κρίσιμος παράγοντας ανάκαμψης, άρσης της περιθωριοποίησης και διεύρυνσης της αναπτυξιακής προοπτικής για πόλεις όπως η Καβάλα, και ο ρόλος του ανάγεται στην ριζική αναβάθμιση και βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και της συνολικής εικόνας της πόλης, έτσι ώστε ο ίδιος ο δομημένος αστικός χώρος να μετατραπεί (μέσω παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακού φυσικού σχεδιασμού του χώρου) σε ενδογενή πόρο ανάπτυξης κυρίως στην κατεύθυνση του **αστικού τουρισμού**.<sup>1</sup>

Άλλωστε από τη σκοπιά της ανάπτυξης αστικού τουρισμού το αστικό θαλάσσιο μέτωπο θεωρείται χώρος υψηλής αξιοποίησης λόγω της φύσης του ως ενδιάμεσο στοιχείο μεταξύ του φυσικού υδάτινου περιβάλλοντος και του δομημένου αστικού περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να εμφανίζει συγκεκριμένες ιδιότητες που είναι τουριστικά αξιοποιήσιμες: α) η υψηλή προσεγγισιμότητα του χώρου από τους επισκέπτες μέσω ξηράς και θάλασσας, κάτι που μπορεί να αξιοποιηθεί τουριστικά με την ανάπτυξη ειδικών μεταφορικών μέσων που προσφέρουν στους επισκέπτες ταυτόχρονα μεταφορά και ψυχαγωγία (π.χ ειδικά ανοικτά λεωφορεία και μικρά κρουαζιερόπλοια για περιήγηση σε αξιοθέατα), β) η περιβαλλοντική ιδιαιτερότητα και το ευχάριστο του χώρου ("environmental amenity") που προκύπτει από την επαφή πόλης και νερού και μπορεί να αξιοποιηθεί τουριστικά με τη δημιουργία διαδρομών περιπάτου, υπαιθρίων χώρων στάσης σε σημεία με ιδιαίτερη θέα, χώρων για ειδικές δραστηριότητες (ψυχαγωγικές, αθλητικές, κα.) κατά μήκος της παραλίας, δίπλα ή μέσα στο νερό (Tunbridge J., and Ashworth G., 1992).

Όσον αφορά σε προβλήματα που σχετίζονται με την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, η ανάδειξη του μετώπου και οι ρυθμίσεις που

---

<sup>1</sup> Για τον νέο ρόλο του αστικού σχεδιασμού στην αναπτυξιακή δυναμική των ευρωπαϊκών και ελληνικών πόλεων βλ. Γοσποδίνη Α., 2000, "Ο ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες "χρήσεις" του αστικού σχεδιασμού : Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις", στο "17 κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη", Συλλογή κειμένων, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας).

προτείνονται (βλ. κεφάλαιο 4) αναμένεται να αμβλύνουν προβλήματα όπως το κυκλοφοριακό, η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και ο μικρός βαθμός ενσωμάτωσης τμημάτων του μετώπου μέσα στο συνολικό ιστό της πόλης. Ιδιαίτερα μετά την προγραμματισμένη μεταφορά του εμπορικού σκέλους του λιμανιού στις νέες λιμενικές εγκαταστάσεις της Καρβάλης και τον χαρακτηρισμό της περιοχής Ιχθυόσκαλα ως ζώνη ανάπτυξης αναμένεται να “ελευθερωθούν” προς επανασχεδιασμό μεγάλα τμήματα του θαλασσιού μετώπου.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ**

### **3.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ**

Η έννοια του αστικού θαλασσίου μετώπου περιλαμβάνει : α) την ζώνη αδόμητου χώρου κατά μήκος της ακτογραμμής, β) την πρώτη σειρά των οικοδομικών τετραγώνων και γ) μια μικρή ζώνη οικοδομικών τετραγώνων πίσω από την πρώτη σειρά, εφόσον όμως αυτή συντάσσει μαζί με την πρώτη σειρά έναν μορφολογικά και λειτουργικά ενιαίο χώρο.

Εξετάζοντας το θαλάσσιο μέτωπο της Καβάλας προκύπτει ότι κύριο χαρακτηριστικό του είναι η ποικιλομορφία του ως προς τα μορφολογικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του χώρου. Συγκεκριμένα, εμφανίζεται ποικιλομορφία ως προς :

1. **Τα φυσικά χαρακτηριστικά της ακτής** (βραχώδεις και αμμώδεις ακτές, τεχνητές ακτές με ογκόλιθους προστασίας και κρηπιδώσεις, απότομες ή επίπεδες ακτές)
2. **Τη μορφολογία του ιστού** (δομημένοι ή αδόμητοι χώροι, κτιριακοί όγκοι και ύψη, προσπελασιμότητα)
3. **Τις χρήσεις γης και τις λειτουργίες** (κοινόχρηστοι ή ιδιωτικοί χώροι, χρήσεις του δομημένου χώρου)

### **3.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΔΙΑΙΡΕΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΣΕ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ**

Η διαίρεση του μετώπου σε αυτοτελείς ενότητες επιχειρήθηκε βάσει των κριτηρίων που ακολουθούν :

1. Φυσική διαμόρφωση της ακτογραμμής
2. Χρήση του παράκτιου χώρου
3. Χρήσεις γης της πρώτης (ή περισσότερων) σειράς οικοδομικών τετραγώνων
4. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά του δομημένου χώρου (Συντελεστές Δόμησης, πυκνότητες κτλ)

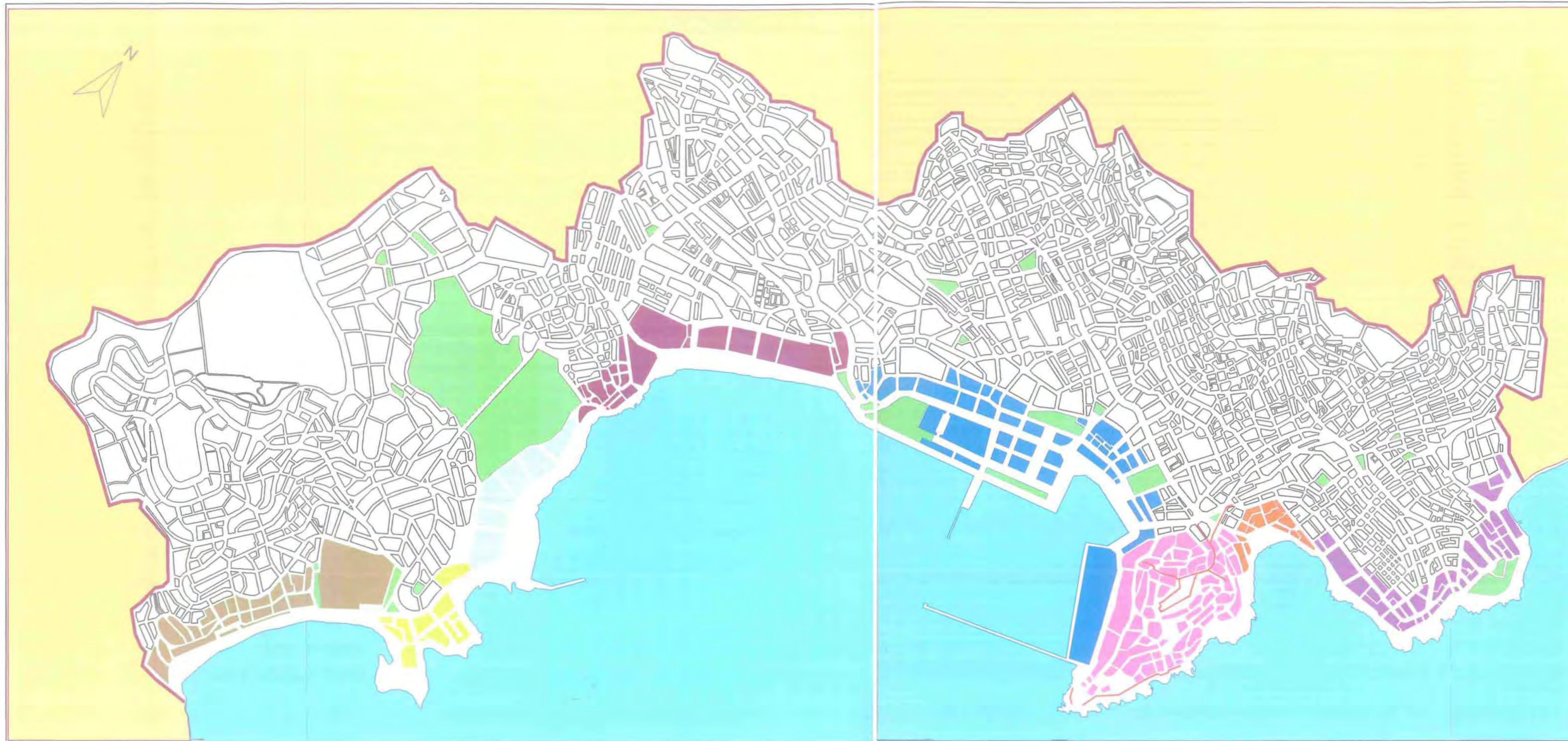
Με βάση τα παραπάνω κριτήρια, μια πρώτη διαίρεση χωρίζει την παράκτια ζώνη σε τρία ευρύτερα τμήματα :

1. Δυτική περιοχή ακτών
2. Περιοχή κέντρου
3. Ανατολική περιοχή ακτών

Κάθε μία από αυτές τις τρεις περιοχές περιλαμβάνει μικρότερες επιμέρους ενότητες. Αναλυτικότερα, η δυτική περιοχή περιλαμβάνει τρεις ενότητες (Καλαμίτσα, Αντισάρα, Ιχθυόσκαλα), η κεντρική περιοχή δύο ενότητες (Ραψάνη, ακτή Διοικητηρίου – Λιμάνι) και η ανατολική περιοχή τρεις ενότητες (χερσόνησος Παναγίας, Καρνάγιο, Αγία Βαρβάρα – Πεντακόσια). Επομένως το αστικό θαλάσσιο μέτωπο της πόλης αποτελείται συνολικά από οκτώ επιμέρους ενότητες που φαίνονται στον Χάρτη 3.1 και περιγράφονται παρακάτω (βλ. 3.3) :

1. Καλαμίτσα
2. Αντισάρα
3. Ιχθυόσκαλα
4. Ραψάνη
5. Ακτή Διοικητηρίου – Λιμάνι
6. Παναγία
7. Καρνάγιο
8. Αγία Βαρβάρα – Πεντακόσια





### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Όριο σχεδίου πόλεως
-  Ακτογραμμή
-  Όριο οικοδομικού τετραγώνου
-  Φρούριο - Παλαιά τείχη
-  Αστικό πράσινο και πλατείες
-  Καλαμίτσα
-  Αντισάρα
-  Ιχθυόσκαλα
-  Ραψάνη
-  Ακτή Διοικητηρίου - Λιμάνι
-  Παναγία
-  Καρνάγιο
-  Αγ. Βαρβάρα - Πεντακόσια

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 3.1 Ενότητες θαλασσιού μετώπου

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 10000

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
"ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ"

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000



### **3.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΟΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ**

#### **3.3.1 Καλαμίτσα**

**Αμμώδης ακτή με βραχώδεις απολήξεις εκατέρωθεν,** προσβάλλεται από τους νότιους και νοτιοανατολικούς ανέμους (βλ. φωτογραφίες 3.1.α και 3.1.β). Λειτουργεί ως δημοτική πλαζ μετά από παραχώρηση του Ε.Ο.Τ. Στον Δήμο Καβάλας ανήκει και το μεγαλύτερο τμήμα της χερσαίας έκτασης που περιβάλλει την ακτή και περιλαμβάνει κυρίως αθλητικές εγκαταστάσεις (Γυμναστήριο, ανοικτά γήπεδα κλπ). Η ακτή της Καλαμίτσας διασχίζεται από την επαρχιακή οδό προς Παληό και Νέα Πέραμο, η χάραξη της οποίας - παράλληλα και ακριβώς δίπλα στην ακτογραμμή - μειώνει την λειτουργικότητα της ακτής. Το ίδιο αποτέλεσμα έχει και η ανέγερση κάποιων κτισμάτων μέσα στον χώρο της πλαζ πολύ κοντά στη θάλασσα (αναψυκτήρια, μικρά κέντρα διασκέδασης), ενώ αρνητική μπορεί να θεωρηθεί η ηχορύπανση που προκαλείται από τα κέντρα διασκέδασης. Γενικά, η γενικότερη δόμηση της περιοχής μειώνει ως ένα βαθμό το φυσικό κάλλος της παραλίας. Οι εγκατεστημένες χρήσεις της ακτής και του πλησίον της χερσαίου χώρου (πλαζ και αθλητικές εγκαταστάσεις) είναι συμβατές με τις αντίστοιχες προτάσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Ο συντελεστής δόμησης της περιοχής είναι 0,8 με μέγιστο επιτρεπτό ύψος από 7,5 έως 10 μέτρα. Στο ΓΠΣ ως επιτρεπόμενες χρήσεις αναφέρονται: η κατοικία, τουρισμός και αναψυχή (εκτός από υπαίθρια οχλούσα κέντρα διασκέδασης), εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες της περιοχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, γραφεία.

**Συνεπώς, τυχόν μελλοντικές επεμβάσεις στη θέση της Καλαμίτσας θα πρέπει να έχουν στόχο τη διατήρηση και βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της πλαζ, την μορφολογική και λειτουργική ενοποίηση του χώρου και την ανάπτυξη συμβατών ως προς την κατοικία χρήσεων γης.**





**Φωτογραφία 3.1.α :** Πανοραμική άποψη της ακτής Καλαμίτσα. Διακρίνεται η άμεση γειτνίαση του κύριου οδικού άξονα με τον χώρο της πλαζ.



**Φωτογραφία 3.1.β :** Η ακτή της Καλαμίτσας

### **3.3.2 Αντισάρα**

Πρόκειται για το **βραχώδες ακρωτήριο** που αρχίζει από το ανατολικό άκρο της ακτογραμμής της Καλαμίτσας και τελειώνει στη νότια ακτή του ορμίσκου Αγίου Γεωργίου (βλ. φωτογραφίες 3.2.α και 3.2.β). Η ακτή διατηρεί σε κάποια σημεία την αρχική βραχώδη μορφή της ενώ σε άλλα έχει υποστεί επεκτάσεις με επιχωματώσεις, και ογκόλιθους, εμφανίζοντας ένα πολύπλοκο σύνολο ακτογραμμής με πολλές και αλληπάλληλες εσοχές και εξοχές. Ο χερσαίος χώρος είναι βραχώδης με μεγάλες και απότομες κλίσεις εδάφους, πυκνοδομημένος με κτίρια κατοικίας κυρίως τριών ή τεσσάρων ορόφων. Στη δυτική πλευρά του ακρωτηρίου τη μεγαλύτερη έκταση καταλαμβάνει το ξενοδοχείο “Lucy” μπροστά από το οποίο έχουν γίνει και οι περισσότερες επιχωματώσεις. Ο θεσμοθετημένος συντελεστής δόμησης είναι 0,8 κατά ΓΟΚ '73.



Φωτογραφία 3.2.α : Οι ακτές της Αντισάρας





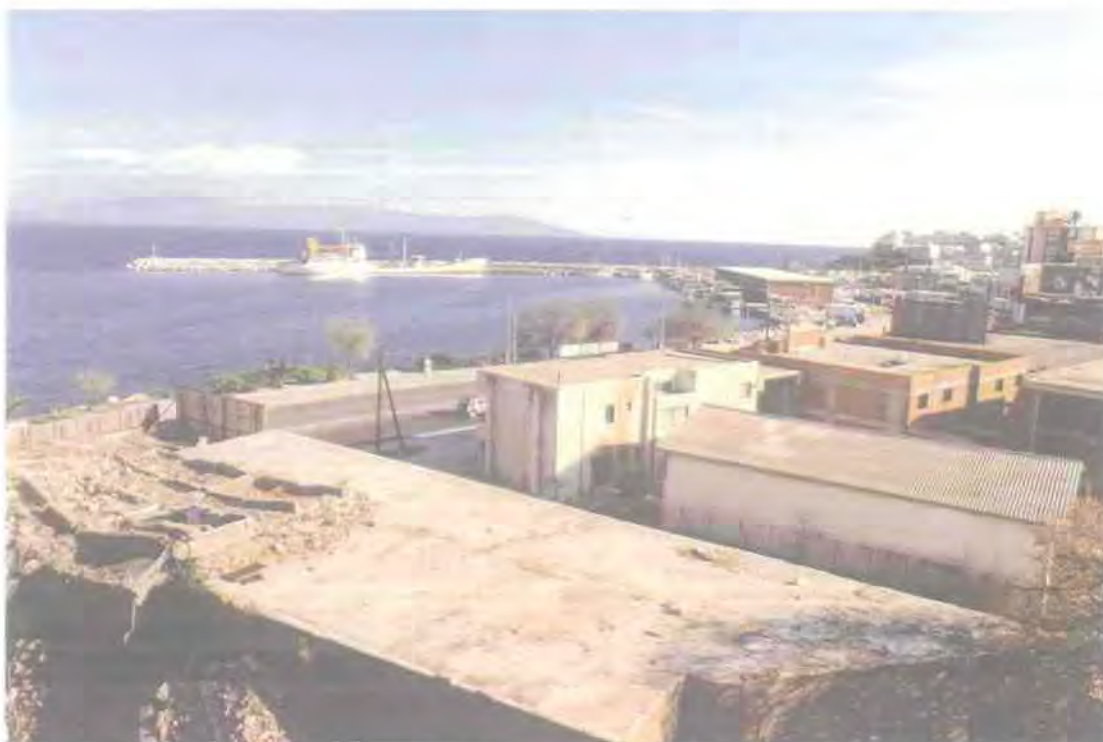
Φωτογραφία 3.2.β: Το ακρωτήριο της Αντισάρας όπως φαίνεται από την περιοχή της Ιχθυόσκαλας.

Η φυσική διαμόρφωση της ακτογραμμής αλλά κυρίως η πυκνή δόμηση δίπλα στη θάλασσα σχεδόν αποκλείουν τη δυνατότητα περιμετρικής διέλευσης για τους πεζούς. Οι χρήσεις του χώρου (περιοχή αμιγούς κατοικίας και ξενοδοχείο) είναι συμβατές με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και τα δεδομένα της περιοχής αλλά διαπιστώνεται έλλειψη ελεύθερων χώρων και δυσχέρεια προσπέλασης και χρήσης των ακτών, ενώ κάποιες επιχωματώσεις αλλοίωσαν τη μορφή και τον αισθητικό χαρακτήρα της ακτής με αποτελέσματα που κρίνονται αμφίβολα και δυσμενή. Την κατάσταση δυσχεραίνει και η ανέλκυση σκαφών αναψυχής σε χώρο μπροστά από το ξενοδοχείο (για επισκευή ή φύλαξη), με αποτέλεσμα να γίνεται σχεδόν αδύνατη κάθε προσπάθεια περιπάτου κατά μήκος της ακτής.

**Μελλοντικές επεμβάσεις θα πρέπει να έχουν ως στόχο: α) την προσαρμογή του δομημένου χώρου στην τοπογραφία του εδάφους, β) την ευχέρεια προσπέλασης της ακτής.**

### 3.3.3 Ιχθυόσκαλα

Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τον μικρό όρμο του Αγίου Γεωργίου, το λιμανάκι της Ιχθυόσκαλας και την ακτή στην περιοχή των μύλων «Νικολετόπουλου» μέχρι την αρχή της παραλίας της Ραψάνης (βλ. φωτογραφίες 3.3.α, 3.3.β και 3.3.γ). Εκτός από ένα μικρού μήκους τμήμα στο νότιο άκρο της, η ακτή αυτή είναι **τεχνητή**. Στη θέση της ιχθυόσκαλας υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις και η υπόλοιπη ακτογραμμή αποτελείται από επιχωματώσεις και φυσικούς ογκόλιθους προστασίας. Ο χερσαίος χώρος είναι επίπεδος και οριοθετείται ανατολικά από την ακτογραμμή και δυτικά από τα βραχώδη πρηνή του πευκώδους άλσους της Παναγούδας. Η ακτή προσβάλλεται από τους νότιους και νοτιοανατολικούς ανέμους. Το λιμάνι της ιχθυόσκαλας προστατεύεται με μώλο από φυσικούς ογκόλιθους και η χερσαία ζώνη των εγκαταστάσεων της είναι καθορισμένη λιμενική ζώνη.



Φωτογραφία 3.3.α : Το λιμάνι και οι εγκαταστάσεις της ιχθυόσκαλας.





Φωτογραφία 3.3.β : Η Ιχθυόσκαλα όπως φαίνεται από την άκρη του μώλου της. Διακρίνεται το άλσος της Παναγούδας και ο όγκος των μύλων (σιλό) Νικολετόπουλου (δεξιά).

Η ακτή κυριαρχείται από τη διέλευση της βασικής οδικής αρτηρίας που οδηγεί στη δυτική έξοδο της πόλης προς την Καλαμίτσα. Ο δρόμος αυτός στο βορειότερο τμήμα της περιοχής διέρχεται ακριβώς δίπλα από τη θάλασσα. Το μεγαλύτερο τμήμα του χερσαίου χώρου που γεινιάζει με την ιχθυόσκαλα καλύπτεται από δραστηριότητες βιοτεχνικού χαρακτήρα (βιοτεχνίες αλιπάστων, διακίνηση τσιμέντων – εγκαταστάσεις “Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής”, συνεργεία αυτοκινήτων, αποθήκες και μάντρες). Αναλυτικότερα οι χρήσεις παρουσιάζονται στον Χάρτη 5.2 (κεφάλαιο 5). Τα κτίσματα είναι στην πλειοψηφία τους παλαιά, εκτός από ελάχιστα καινούρια ή υπό ανέγερση (βλ. Χάρτη 5.3 στο κεφάλαιο 5). Η περιοχή χαρακτηρίζεται υποβαθμισμένη και έχει συντελεστή δόμησης 0,8 κατά ΓΟΚ.

Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο η παράκτια και χερσαία έκταση της περιοχής της Ιχθυόσκαλας χαρακτηρίζεται Ζώνη Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ) και προβλέπεται να αποτελεί ένα από τα δύο νέα κέντρα της πόλης στα οποία θα εγκατασταθούν κεντρικές λειτουργίες (Δικαστήρια, κέντρο υγείας, διοικητικές υπηρεσίες και οργανισμοί) αποσυμφορίζοντας το κεντρικό τμήμα

της Καβάλας. Η περιοχή προβλέπεται επίσης για χρήσεις τουρισμού και αναψυχής.



Φωτογραφία 3.3.γ : Η περιοχή της Ιχθυόσκαλας όπως φαίνεται από τον υπερκείμενο λόφο. Διακρίνονται οι δυσανάλογα ογκώδεις εγκαταστάσεις της Α.Γ.Ε.Τ. – Ηρακλής (δεξιά) καθώς και οι μύλοι Νικολετόπουλου στο βάθος (βόρειο άκρο της περιοχής).

**Οι μελλοντικές παρεμβάσεις στην περιοχή θα πρέπει να στοχεύουν στην μορφολογική και λειτουργική επανένταξη της Ιχθυόσκαλας στον υπόλοιπο ιστό της πόλης, κάτι που είναι εφικτό μόνο με την απομάκρυνση των υφιστάμενων χρήσεων.**

#### **3.3.4 Ραιώνη**

Αποτελεί τη μοναδική φυσική αμμώδη ακτή που βρίσκεται στο γεωγραφικό κέντρο της πόλης (οι άλλες δύο Καλαμίτσα και Περιγιάλι βρίσκονται στις παρυφές της). Πρόκειται για χώρο επιμήκη και εξαιρετικά στενό (φωτογραφία 3.4). Η ακτή στο μεγαλύτερο τμήμα της είναι αμμουδιά ενώ στο δυτικό άκρο της είναι τεχνητή (περίπου το 1/3 του συνολικού της



μήκους). Η παραλία λειτουργεί ως δημοτική πλαζ μετά την έναρξη λειτουργίας των εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού των αστικών λυμάτων που παλαιότερα μόλυναν τα νερά της ακτής. Παράλληλα προς την ακτογραμμή διέρχεται η οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης που είναι η βασική αστική αρτηρία προς τη δυτική έξοδο της πόλης. Μεταξύ του δρόμου και της παραλίας υπάρχουν το κτίσμα του Ε.Ο.Τ., της Δ.Ε.Τ.Α.Κ. (Δημοτική Επιχείρηση Τουρισμού και Ανάπτυξης Καβάλας), καθώς και δύο εστιατόρια, τα οποία αποκόπτουν την οπτική συνέχεια της παραλίας. Ο χερσαίος χώρος βόρεια της οδού είναι πυκνοδομημένος με υψηλά κτίρια και κυρίαρχες χρήσεις είναι η κατοικία και το εμπόριο. Η περιοχή έχει συντελεστή δόμησης 1,6 κατά ΓΟΚ. Στο ΓΠΣ ο χώρος της ακτής της Ραψάνης χαρακτηρίζεται ελεύθερος χώρος και αστικό πράσινο εκτός από μια μικρή λωρίδα στη βορειοδυτική του πλευρά που χαρακτηρίζεται τουρισμός – αναψυχή.



Φωτογραφία 3.4: Η ακτή της Ραψάνης όπως φαίνεται από την περιοχή της Ιχθυόσκαλας.

**Μελλοντικές επεμβάσεις θα πρέπει να έχουν ως στόχο μόνο την αντιμετώπιση των προβλημάτων οργάνωσης και διαμόρφωσης της παραλίας.**

### 3.3.5 Ακτή Διοικητηρίου - Λιμάνι

Αποτελεί το **κεντρικότερο τμήμα της παραλιακής ζώνης** που γειτνιάζει με το εμπορικό, διοικητικό και επιχειρηματικό κέντρο της πόλης (βλ. φωτογραφίες 3.5.α και 3.5.β). Η ακτή του Διοικητηρίου είναι ευθύγραμμη και **τεχνητή**, καθώς αποτελεί επίπεδη έκταση που δημιουργήθηκε κατά την περίοδο των δεκαετιών '50 και '60 με πρόσχωση προς τη θάλασσα. Στο χώρο αυτό βρίσκεται το πάρκο του Φαλήρου. Η ακτή οριοθετείται στο βόρειο τμήμα της από την κεντρική οδική αρτηρία της πόλης, την οδό Ερυθρού Σταυρού, ενώ η ακτογραμμή κυριαρχείται από θωράκιση τεχνητών ογκόλιθων (πυραμίδες σκυροδέματος) καθώς η ακτή δέχεται μετωπικά τους νότιους ανέμους. Στο χώρο της ακτής εναλλάσσονται ελεύθεροι και δομημένοι χώροι με κοινωνικές λειτουργίες (πράσινο, άθληση, μουσείο, πάρκινγκ, Διοικητήριο) ενώ κυριαρχεί μορφολογικά και οπτικά ο δυσανάλογα μεγάλος ως προς τον χώρο κτιριακός όγκος του Διοικητηρίου, στον οποίο στεγάζονται νομαρχιακές και άλλες διοικητικές υπηρεσίες.



Φωτογραφία 3.5.α: Το δυτικό τμήμα της ακτής Διοικητηρίου με το δημοτικό πάρκο (αριστερά) και το κτίριο του Διοικητηρίου (δεξιά).





Φωτογραφία 3.5.β : Το ανατολικό τμήμα της ακτής Διοικητηρίου

Η περιοχή έχει συντελεστή δόμησης 3,2 κατά ΓΟΚ. Το ΓΠΣ διατηρεί τις λειτουργίες που εμφανίζονται και σήμερα στην ακτή, και απομακρύνει τον σταθμό ΚΤΕΥΛ (πιθανές νέες θέσεις στο Περιγιάλι ή στον χερσαίο χώρο του σημερινού λιμανιού όταν το τελευταίο θα έχει μεταφερθεί στην Ν. Καρβάλη). Η ακτή Διοικητηρίου προτείνεται από το ΓΠΣ να εξωραϊστεί και να διατηρηθεί και μελλοντικά ως ελεύθερος χώρος.

Η συνέχεια της ακτής του Διοικητηρίου είναι το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας (βλ. φωτογραφία 3.5.γ). Η λιμενική αξία της συγκεκριμένης θέσης σε συνδυασμό με τη φυσική οχύρωση της υπερκείμενης χερσονήσου είναι ιστορικά, όπως ήδη προαναφέρθηκε, η ουσιαστική αιτία ύπαρξης της πόλης. Ο χερσαίος χώρος που περιβάλλει το λιμάνι και που ανατολικά οριοθετείται από το τείχος της χερσονήσου αποτελεί νομικά και ουσιαστικά τη χερσαία ζώνη του λιμένα (βλ. φωτογραφία 3.5.δ). Οι προβλέψεις του ΓΠΣ τόσο στο θαλάσσιο όσο και στο χερσαίο χώρο του λιμανιού τείνουν να ξεπεραστούν.



Φωτογραφία 3.5.γ : Το λιμάνι της Καβάλας



Φωτογραφία 3.5.δ : Ο χερσαίος χώρος του λιμένα Καβάλας, με το τελωνείο και τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις, στις παρυφές του βραχώδους ακρωτηρίου της Παναγίας. Διακρίνεται το παλαιό φρούριο στην κορυφή του λόφου.

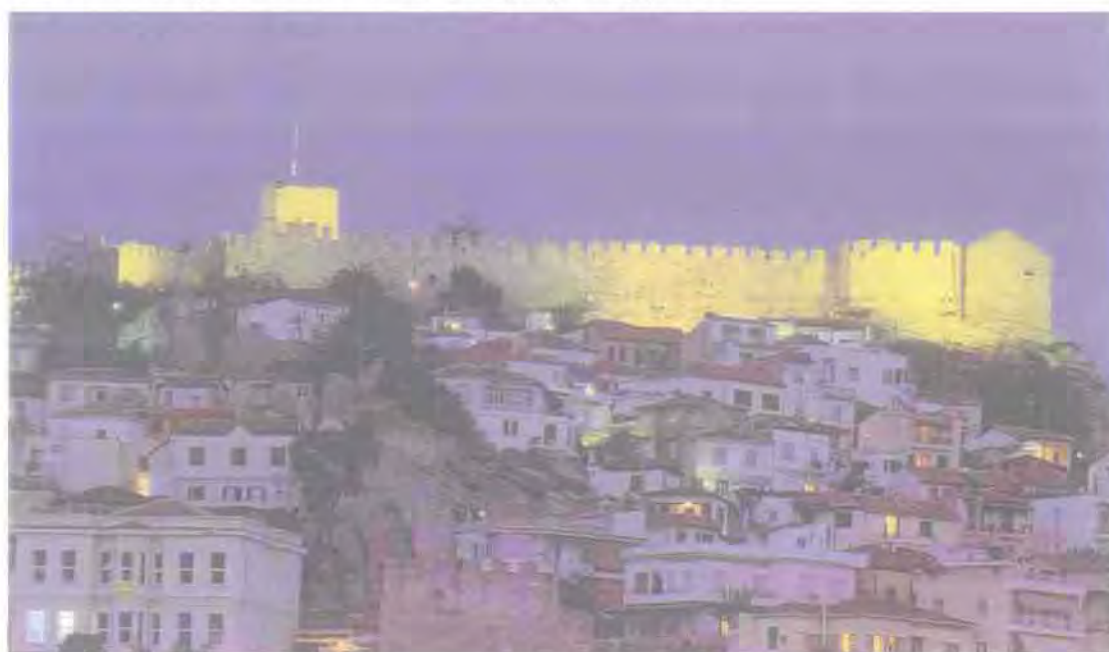
Τα δεδομένα και οι προοπτικές του λιμανιού σήμερα οδηγούν σε σταδιακή μετεξέλιξη του σε αμιγώς επιβατικό λιμάνι μετά την ολοκλήρωση των έργων κατασκευής του Νέου Μείζονος Λιμένα Καβάλας στη περιοχή της Νέας Καρβάλης (σε απόσταση 8 km από την Καβάλα). **Συνεπώς, ο μελλοντικός**



βραχυπρόθεσμος ρόλος του λιμανιού θα πρέπει να είναι η διατήρηση και ανάπτυξη όλων εκείνων των λειτουργιών που ο χαρακτήρας τους θα είναι συμβατός με τη νέα “ήπια” μορφή του λιμανιού και που θα παραμείνουν στη θέση τους και μετά τη μεταφορά της εμπορικής λειτουργίας στο νέο λιμάνι (Ελλιμενισμός και εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών γραμμών, κρουαζιερόπλοιων και σκαφών αναψυχής, αλιευτικών και βοηθητικών σκαφών).

### **3.3.6 Παναγία**

Πρόκειται για τις βραχώδεις ακτές με έντονες κλίσεις που περιβάλλουν την συνοικία “Παναγία” με το φρούριο και τα τείχη της παλιάς πόλης, δηλαδή τον ιστορικό πυρήνα της Καβάλας (βλ. φωτογραφίες 3.6.α, 3.6.β και 3.6.γ). Στο χώρο που η συνοικία της Παναγίας εφάπτεται με τον υπόλοιπο ιστό της πόλης βρίσκεται το παλιό Υδραγωγείο (Καμάρες), κτίσμα με μεγάλη ιστορική αξία. Πολλά από τα κτίρια της περιοχής αντικατοπτρίζουν τις παλαιότερες ιστορικές περιόδους με χαρακτηριστικότερα το πατρικό σπίτι του Μεχμέτ Αλή (μετέπειτα σουλτάνου της Αιγύπτου), το Ιμαρέτ (χώρος που στέγαζε τα λουτρά) και άλλα παρόμοια που μαρτυρούν την περίοδο της Τουρκοκρατίας. Η περιοχή έχει συντελεστή δόμησης 0,8 κατά ΓΟΚ εκτός από αποκλίσεις (Σ.Δ. 1, 1,2 και 1,6) σε κάποια οικόπεδα μικρού εμβαδού.



Φωτογραφία 3.6.α : Το φρούριο και η παραδοσιακή συνοικία της Παναγίας



Φωτογραφία 3.6.β : Οι ανατολικές ακτές της Παναγίας

Λόγω της μεγάλης ιστορικής αξίας της περιοχής, οι παρεμβάσεις στη συγκεκριμένη ενότητα του θαλασσίου μετώπου θα πρέπει να στοχεύουν: α) στην ανάδειξη του πολεοδομικού ιστού και της ιστορικής φυσιογνωμίας της συνοικίας, β) βελτίωσης της προσπελασιμότητας από και προς τη θάλασσα.



Φωτογραφία 3.6.γ : Το παλαιό Υδραγωγείο (Καμάρες)



### 3.3.7 Καρνάγιο

Στο ανατολικό άκρο των ακτών της Παναγίας, πίσω από τις Καμάρες (στο εσωτερικό του κολπίσκου που σχηματίζουν οι βραχώδεις ακτές της Παναγίας και της Αγ. Βαρβάρας) υπάρχει μια μικρή φυσική αμμώδης ακτή που αποτελεί το παραδοσιακό ναυπηγείο αλιευτικών σκαφών της Καβάλας (Καρνάγιο) και είναι τμήμα της χερσαίας ζώνης του λιμένα Καβάλας, μαζί με τον ελαφρά επικλινή εσωτερικό χώρο έκτασης λίγων στρεμμάτων που έχει όριο την αστική αρτηρία της οδού Αμερικανικού Ερυθρού Σταυρού (βλ. φωτογραφία 3.7). Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Καρνάγιο χρησιμοποιούνται μοναδικές ναυπηγικές τεχνικές που διατηρήθηκαν επί αιώνες. Η περιοχή έχει συντελεστή δόμησης 1,8 κατά ΓΟΚ '73. Το ΓΠΣ χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη έκταση ως "Αναπτυξιακή Ζώνη Επαγγελματικής Εγκατάστασης" και επιτρέπει χρήσεις γενικής κατοικίας, πολεοδομικού κέντρου και επαγγελματικής στέγης.

Είναι γεγονός ότι η περιοχή εμφανίζει ιδιομορφία καθώς είναι υποβαθμισμένη λόγω της δραστηριότητας που συντελείται εκεί και ταυτόχρονα ελκυστική λόγω της ίδιας δραστηριότητας που είναι παραδοσιακή και αποτελεί τμήμα του ιδιαίτερου χαρακτήρα της πόλης. Πάντως η έκταση αυτή δεν παρουσιάζει επάρκεια για τη σημερινή χρήση της και επομένως δεν τίθεται καν θέμα μεγέθυνσης τόσο της ακτής όσο και των χρήσεων που συγκεντρώνει. Κυριαρχεί μια τάση για εξεύρεση άλλης θέσης, κατά προτίμηση εκτός πόλεως, για μεταφορά της δραστηριότητας του ναυπηγείου αλλά χωρίς να εξαλειφθεί η δραστηριότητα αυτή που συντελείται παραδοσιακά σε αυτόν τον χώρο επί αιώνες.

**Στόχος των μελλοντικών επεμβάσεων θα πρέπει να είναι η διατήρηση της συγκεκριμένης παραδοσιακής δραστηριότητας στον ίδιο χώρο και όχι η απομάκρυνσή της, καθώς η μοναδικότητα και ιστορική αξία του ναυπηγείου μπορεί να αποτελέσει τουριστικό πόλο έλξης και έναν από τους ιστορικούς χώρους της πόλης. Εξίσου σημαντική για την πόλη είναι και η κοινωνική παράμετρος της δραστηριότητας, λόγω των θέσεων εργασίας που προσφέρει κυρίως σε άτομα χαμηλόμισθων τάξεων.**



Φωτογραφία 3.7 : Το παραδοσιακό ναυπηγείο (Καρνάγιο). Πίσω του διακρίνεται το παλαιό Υδραγωγείο (Καμάρες).

### **3.3.8 Αγία Βαρβάρα – Πεντακόσια**

Πρόκειται για **ακτή απότομη και βραχώδη** που διασχίζεται στο μήκος της από τη βασική οδική αρτηρία προς την ανατολική έξοδο της πόλης (βλ. φωτογραφία 3.8). Στο στενό τμήμα μεταξύ του δρόμου και της θάλασσας καθώς και βόρεια του δρόμου κυριαρχεί η άναρχη δόμηση, ενώ το τμήμα νότια του δρόμου είναι τόσο απόκρημνο ώστε να είναι αδύνατη η δόμησή του. Πρόσφατα πραγματοποιήθηκε διαπλάτυνση του δρόμου στο δυτικό άκρο της ακτής με γεφυρωτή κατασκευή που βρίσκεται σχεδόν πάνω από τη θάλασσα. Η μορφολογία της ακτής είναι λοιπόν ανάλογη των ακτών της Παναγίας με τη διαφορά ότι η δομημένη περιοχή δεν έχει ιστορική αξία. Η περιοχή έχει συντελεστή δόμησης 1,8 κατά ΓΟΚ. Το ΓΠΣ διατηρεί την οδό ως βασική αρτηρία εξόδου από την πόλη προς τα ανατολικά, ενώ όσον αφορά στις επιτρεπόμενες χρήσεις γης της περιοχής προτείνει τις ακόλουθες: γενικής κατοικίας, πολεοδομικού κέντρου (εξαιρούνται πρατήρια βενζίνης και εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών), επαγγελματικής στέγης, τουρισμού και αναψυχής. Γενικότερα δεν διαπιστώνονται προθέσεις για επεμβάσεις στην περιοχή αυτή, εκτός από κάποιες ιδέες μετατροπής της οδικής αρτηρίας σε μορφή δύο καταστρωμάτων, κάτι που σήμερα υφίσταται μόνο στο δυτικό



τμήμα της οδού. Όμως η εφαρμογή της προσκρούει τόσο στο μεγάλο κόστος όσο και στο θέμα της άναρχης δόμησης.

**Μελλοντικές επεμβάσεις θα πρέπει να έχουν στόχο την κατά το δυνατό ένταξη του δομημένου χώρου στο ανάγλυφο, την αποτροπή περαιτέρω δόμησης υψηλής πυκνότητας και την προσπελασιμότητα της ακτής.**



Φωτογραφία 3.8 : Οι απόκρημνες ακτές της Αγ. Βαρβάρας. Διακρίνεται το κτίριο του Νοσοκομείου (κέντρο) και η υπερυψωμένη οδική αρτηρία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

### 4.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Οι προτάσεις για την ανάδειξη του θαλασσίου μετώπου αφορούν σε δύο επίπεδα – κλίμακες παρεμβάσεων :

1. **Μεγάλη κλίμακα** : ρυθμιστικό σχέδιο παρεμβάσεων για το σύνολο του θαλασσίου μετώπου και εξειδίκευση των παρεμβάσεων αυτών για κάθε επιμέρους τμήμα του μετώπου.
2. **Μικρή κλίμακα** : Φυσικός επανασχεδιασμός ενός από τα επιμέρους τμήματα του μετώπου (συγκεκριμένα της Ιχθυόσκαλας) ως πιλοτική μελέτη ανάπλασης (βλ. κεφάλαιο 5).

Οι στρατηγικές ρυθμίσεις της μεγάλης κλίμακας συνοψίζονται ως εξής :

A) **Απομάκρυνση κατά περίπτωση των μη συμβατών χρήσεων γης<sup>2</sup>** και ανάπτυξη του μετώπου με βασικές κατευθύνσεις την αναψυχή, τον τουρισμό, τις πολιτιστικές δραστηριότητες, την ψυχαγωγία, τον αθλητισμό και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

B) **Διαμόρφωση πεζοδρόμου – περιπάτου κατά μήκος της ακτογραμμής** ώστε να ενοποιηθούν τα επιμέρους τμήματα του μετώπου σε

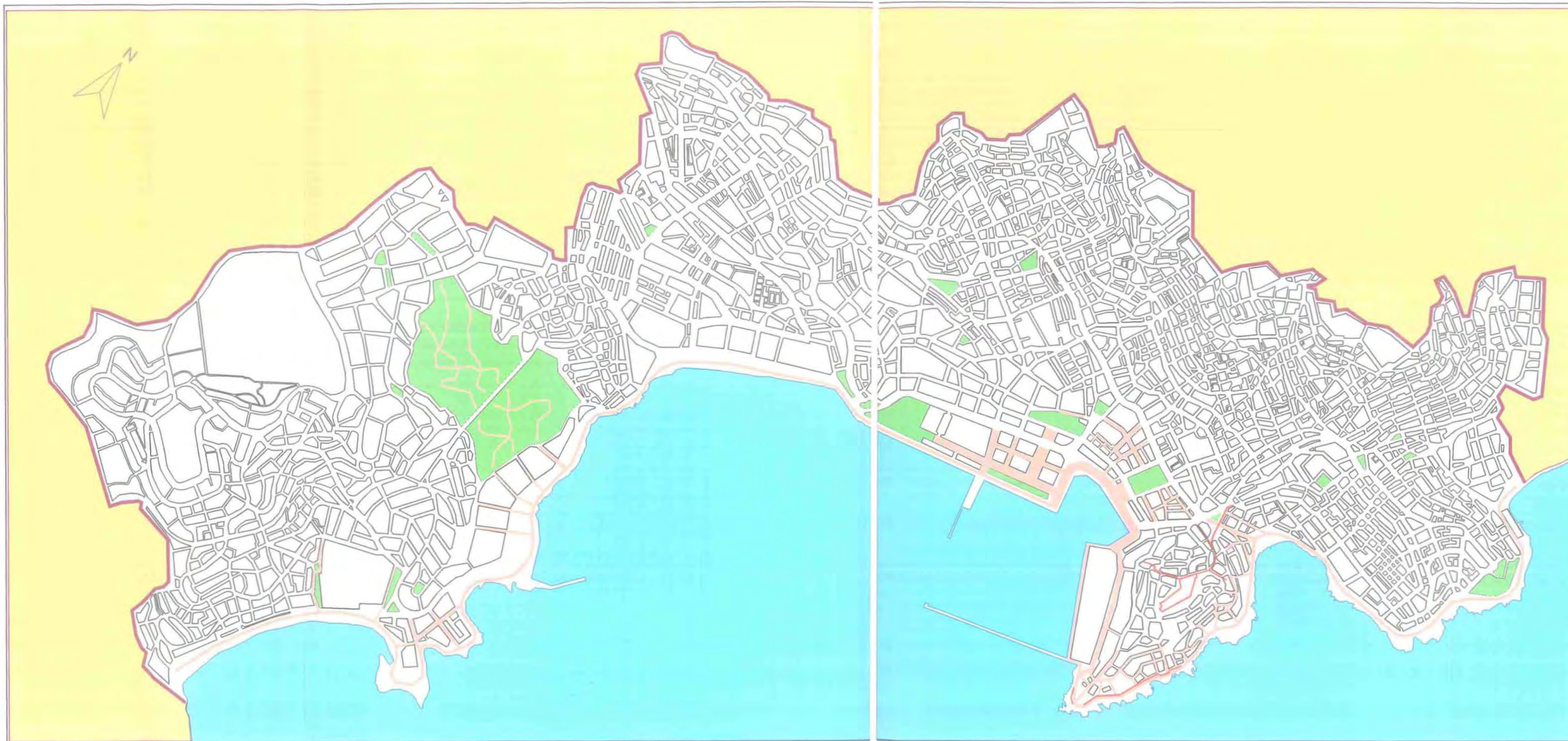
<sup>2</sup> Παράδειγμα ανεπιθύμητων δραστηριοτήτων αποτελεί το τμήμα της Ιχθυόσκαλας που συγκεντρώνει χρήσεις οι οποίες υποβαθμίζουν την περιοχή και οι χώροι του εμπορικού λιμανιού που υποβαθμίζουν αισθητικά τόσο το γραφικό λιμάνι όσο και την παραδοσιακή συνοικία της Παναγίας.



ένα αδιαίρετο δημόσιο υπαίθριο χώρο. Η πεζοδρομημένη διαδρομή θα αποτελεί ελκυστικό χώρο περιπάτου και αναψυχής για τους πολίτες λόγω της άμεσης γεινιάσής με τη θάλασσα και τη δυνατότητα μετάβασης πεζή σε όλα τα παραλιακά τμήματα της πόλης. Ο πεζόδρομος θα έχει αφετηρία το δυτικότερο τμήμα της ακτογραμμής στην Καλαμίτσα και θα καταλήγει στο ανατολικό άκρο της πόλης (βλ. Χάρτη 4.1). Επιπλέον, ο παραλιακός πεζόδρομος πρέπει να αποτελεί τη “σπονδυλική στήλη” ενός ευρύτερου δικτύου πεζοδρόμων ανεξάρτητου από την κυκλοφορία των οχημάτων που θα διεισδύει στο σύνολο του αστικού ιστού ώστε να αυξηθεί το ποσοστό χώρων για πεζούς, με δεδομένο ότι οι χώροι πρασίνου μέσα στην πόλη είναι ελάχιστοι και οι διαδρομές των πεζών περιορίζονται κυρίως στα πεζοδρόμια. Προτείνεται η ανάδειξη των κύριων διαδρομών των πεζών (π.χ. με δενδροφυτεύσεις) οι οποίοι σε συνδυασμό με τους σημαντικότερους χώρους πρασίνου θα αποτελούν ένα δίκτυο αστικού πρασίνου, που θα αναπτύσσεται κάθετα από τον παραλιακό περίπατο προς τις συνοικίες.

**Γ) Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας από τον παραλιακό οδικό άξονα** σε όσο το δυνατόν περισσότερα τμήματα του μετώπου, ώστε να μειωθούν προβλήματα όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ηχορύπανση, και να εξασφαλιστεί υψηλότερος βαθμός ενσωμάτωσης του μετώπου με τον υπόλοιπο πολεοδομικό ιστό (βλ. Χάρτη 4.2). Για το σκοπό αυτό προτείνονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όπως η αναβάθμιση της λειτουργίας του Περιμετρικού δρόμου της Καβάλας μέσω της βελτίωσης ή/και κατασκευής εγκάρσιων τροφοδοτικών αρτηριών που θα συνδέουν την Περιμετρική αρτηρία με το αστικό οδικό δίκτυο, καθώς και υποβάθμιση της λειτουργικότητας του παραλιακού οδικού άξονα όσον αφορά στις διαμπερείς μετακινήσεις (μέσω επεμβάσεων κατά μήκος της παραλιακής οδού όπως η αύξηση του αριθμού των διαβάσεων και η συχνότερη επιβράδυνση της κυκλοφορίας με φωτεινούς σηματοδότες). Εξυπακούεται ότι οι παραπάνω αλληλένδετες ρυθμίσεις θα πρέπει να συνοδεύονται από βελτιώσεις στο σύνολο του (ούτως ή άλλως) προβληματικού αστικού οδικού δικτύου (βλ. 2.4.3).





### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο σχεδίου πόλεως
- Ακτογραμμή
- Όριο οικοδομικού τετραγώνου
- Φρούριο - Παλαιά τείχη
- Δίκτυο πεζοδρομημένων διαδρομών
- Αστικό πράσινο και πλατείες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 4.1 **Δίκτυο πεζοδρομημένων διαδρομών**

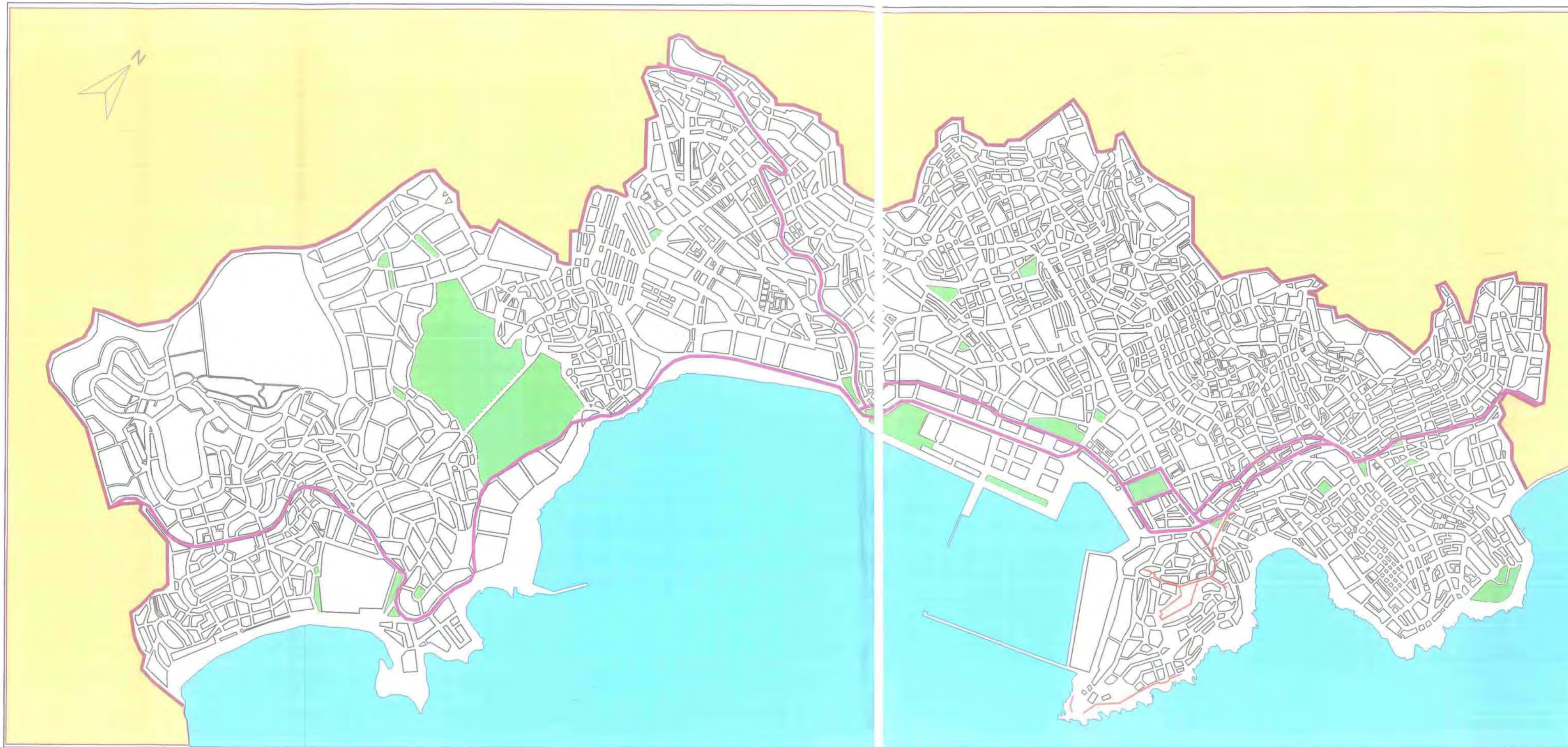
ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 10000

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
"ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ"

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- Όριο σχεδίου πόλεως
- Ακτογραμμή
- Όριο οικοδομικού τετραγώνου
- Φρούριο - Παλαιά τείχη
- Ρύθμιση διαμπερούς οδικής κυκλοφορίας
- Αστικό πράσινο και πλατείες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 4.2 **Ρύθμιση διαμπερούς οδικής κυκλοφορίας**

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 10000

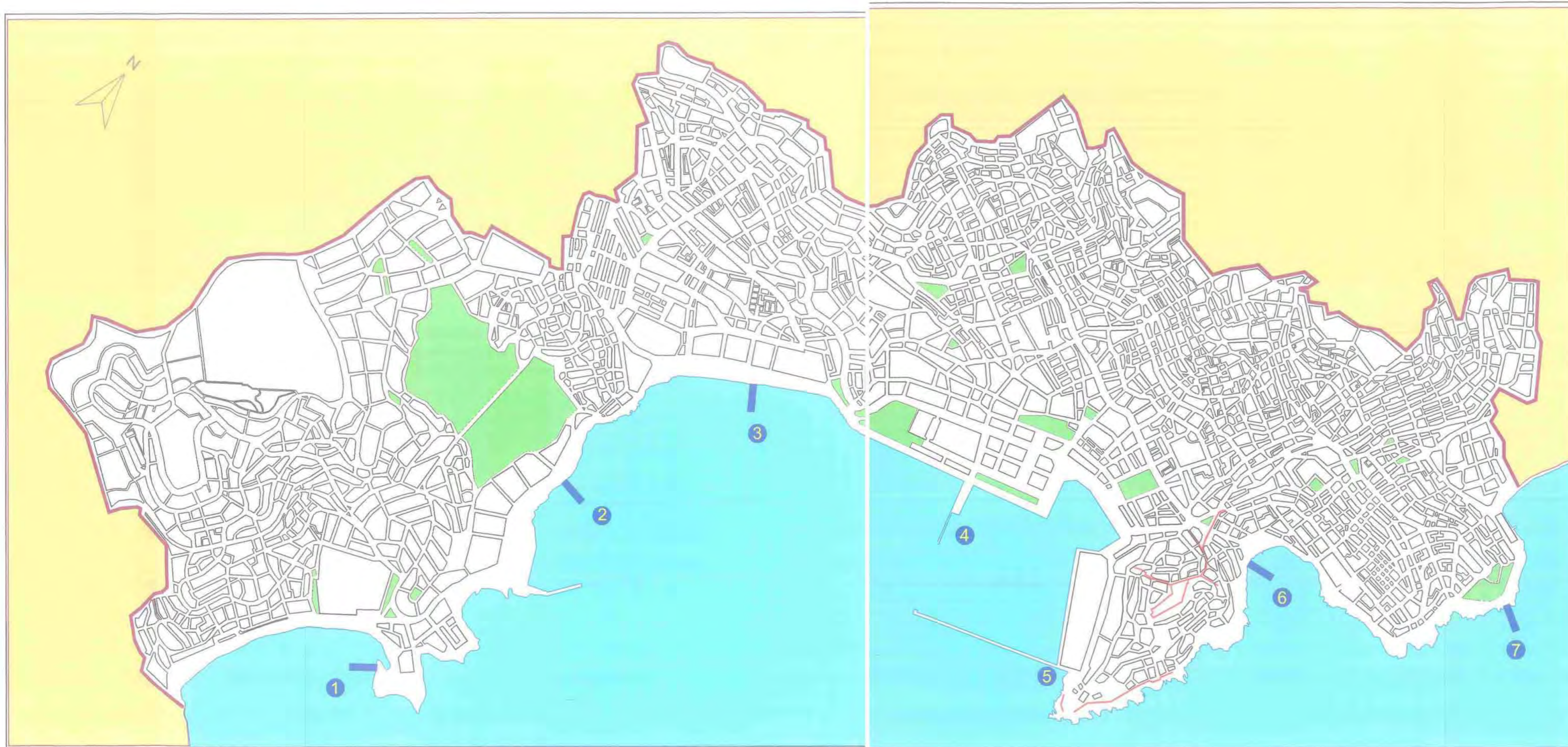
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
"ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΙΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ"  
ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000



Δ) **Δημιουργία αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας** με μικρά σκάφη κατά μήκος της ακτογραμμής, ώστε να χρησιμοποιείται τόσο για την ενδογενή μετακίνηση πολιτών από τα άκρα της πόλης προς το κέντρο (όντας ελκυστικότερο από τα αστικά λεωφορεία κατά την καλοκαιρινή περίοδο) όσο και για την ολοκληρωμένη και σφαιρική οπτική θεώρηση της πόλης από τους τουρίστες, προσφέροντας θέα που δεν προσφέρει κάποιο από τα χερσαία τμήματα της πόλης. Το επίμηκες σχήμα του αστικού ιστού και η συγκέντρωση (λόγω του φυσικού ανάγλυφου) του συνόλου των κεντρικών λειτουργιών της πόλης σε μια σχετικά στενή λωρίδα γης ευνοούν την εφαρμογή παραθαλάσσιας συγκοινωνίας η οποία ίσως να είναι ταχύτερη σε σύγκριση με το αστικό λεωφορείο καθώς αποφεύγεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση του οδικού δικτύου επιτρέποντας έτσι την ανάπτυξη μεγαλύτερης ταχύτητας ενώ ταυτόχρονα υπάρχει η δυνατότητα της κίνησης του μέσου μεταφοράς σε ευθεία γραμμή με αποτέλεσμα να μειώνεται η χρόνο-απόσταση μεταξύ δύο τμημάτων του μετώπου. Κάποια πιθανά σημεία στα οποία θα υπάρχουν μικροί προβλήτες-στάσεις για τα σκάφη της συγκοινωνίας φαίνονται στον Χάρτη 4.3. Προτείνεται ο σχεδιασμός των προβλητών να αποτελέσει αντικείμενο διεθνών και εγχώριων αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, ώστε κάθε προβλήτας να σχεδιαστεί διαφορετικός από τους άλλους, αποτελώντας ξεχωριστό θεματικό χώρο, με θέμα αντίστοιχο του ιδιαίτερου χαρακτήρα του επιμέρους τμήματος του μετώπου (παραδείγμα οι διαγωνισμοί του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης "Θεσσαλονίκη 1997" για τους προβλήτες της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης). Επίσης προτείνεται να σχεδιαστούν μικρά κτίσματα (περίπτερα) πάνω ή δίπλα στους προβλήτες (ή ακόμη και υπαίθριοι χώροι) που θα αποτελούν μικρούς πολιτιστικούς ή μουσειακούς χώρους οι οποίοι θα έχουν θέμα ανάλογο με τον προβλήτα. Ενδεικτικά, ο προβλήτας 5 – στον ευρύτερο χώρο του οποίου θα συγκεντρώνονται πολιτιστικές δραστηριότητες (βλ. 4.1.5) – θα έχει θέμα πολιτιστικού χαρακτήρα (για παράδειγμα, μικρό θερινό σινεμά), ενώ πάνω στον προβλήτα 4 προτείνεται να υπάρχει περίπτερο που θα στεγάζει φωτογραφικές εκθέσεις με θέμα την ιστορία του Δήμου Καβάλας. Αντίστοιχα, το περίπτερο του προβλήτα 6 μπορεί να αποτελέσει εκθεσιακό κέντρο των παραδοσιακών τεχνικών ναυπηγικής που χρησιμοποιούνται στο καρνάγιο, το





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- Όριο σχεδίου πόλεως
- Ακτογραμμή
- Όριο οικοδομικού τετραγώνου
- Φρούριο - Παλαιά τείχη
- Προβλήτες θαλάσσιας συγκοινωνίας
- Αστικό πράσινο και πλατείες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 4.3 **Θαλάσσια αστική συγκοινωνία**

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 10000

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
"ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ"

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000



θέμα του προβλήτα 2 θα είναι ανάλογο του συνολικού σχεδιασμού της Ιχθυόσκαλας (βλ. κεφάλαιο 5), κ.ο.κ.

Οι παραπάνω τέσσερις βασικές κατευθύνσεις παρεμβάσεων εξειδικεύονται για τις επιμέρους ενότητες του μετώπου (όπως αυτές ορίστηκαν στην 3.2) ως εξής :

#### **4.1.1 Καλαμίτσα**

Η διέλευση του κύριου οδικού άξονα ακριβώς δίπλα από την δημοτική παραλία λουόμενων αποτελεί το κρίσιμο πρόβλημα του πρώτου τμήματος του μετώπου. Προτείνεται η **απομάκρυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων και η μετατροπή του σε πεζόδρομο** και κοινόχρηστο υπαίθριο χώρο πρασίνου ώστε να συνδυαστεί η αμμουδιά με χώρους αναψυχής και περιπάτου, ενώ θα αποτελεί ενιαίο χώρο με τις υφιστάμενες αθλητικές εγκαταστάσεις. Η εκτροπή της κίνησης των οχημάτων είναι εφικτή μέσω των οδών Σ. Βενιζέλου, Κ Ουράνη και Μικράς Ασίας (διέλευση πίσω από το αθλητικό κέντρο). Στη συνέχεια ο δρόμος θα συνδέεται με την υφιστάμενη οδό που διέρχεται περιμετρικά της ΔΕΠΟΣ ή ακόμη και την νέα Εγνατία Οδό. Επιπλέον, η εκτροπή της παραλιακής οδικής κυκλοφορίας θα διευκολυνθεί από τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού ως περιφερειακή αρτηρία για την πρόσβαση σε παραθεριστικούς οικισμούς νοτιοδυτικά της Καβάλας (Παλή, Μπάτης, Ν. Ηρακλίτσα κοκ), καθώς θα μειωθούν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι της παραλιακής αρτηρίας.

Επίσης, απαραίτητη είναι η **προστασία της ακτής και του θαλάσσιου χώρου** από κάθε εστία ρύπανσης (ενδεικτικά αναφέρεται η απομάκρυνση των εστιών ηχορύπανσης) και μόλυνσης, καθώς η παραλία της Καλαμίτσας είναι η μοναδική παραλία λουόμενων που βρίσκεται τόσο κοντά στο αστικό κέντρο. Τέλος, οι χρήσεις που προβλέπονται είναι οι θεσμοθετημένες χρήσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (βλ. ΓΠΣ Καβάλας, 1987).



#### 4.1.2 Αντισάρα

Στόχος για το συγκεκριμένο τμήμα του μετώπου είναι η **σταδιακή ένταξη του δομημένου χώρου στο φυσικό ανάγλυφο του εδάφους**, μέσω θέσπισης ιδιαίτερα χαμηλού συντελεστή δόμησης και μέγιστου ύψους (προτείνεται 0,6 και 7,5 αντίστοιχα). Επιπλέον, η κατασκευή του παραλιακού πεζοδρόμου θα δημιουργήσει στο εν λόγω τμήμα του μετώπου χώρους στάσεις, αναψυχής και περιπάτου που θα είναι πολύτιμοι για τους κατοίκους της περιοχής λόγω της υφιστάμενης έλλειψης κοινόχρηστων χώρων (βλ. 3.3.2) και θα καθιστούν την ακτή προσπελάσιμη.

#### 4.1.3 Ιχθυόσκαλα

Η ανάπτυξη που προτείνεται είναι ριζική και απομακρύνει όλα τα υφιστάμενα στοιχεία : κτίσματα, οδικό δίκτυο, χρήσεις κ.ο.κ. **Ο σχεδιασμός ξεκινά εκ του μηδενός και στοχεύει στην πιλοτική διαμόρφωση του συγκεκριμένου παράκτιου χώρου**, οπωσδήποτε όμως μέσα στα πλαίσια των στρατηγικών ρυθμίσεων για το σύνολο του θαλασσίου μετώπου. Οι επιμέρους στόχοι είναι: **α) δημιουργία επιχειρηματικού κέντρου** με πρωτοποριακό σχεδιασμό τόσο του τοπίου όσο και του δομημένου χώρου, στα πλαίσια της δημιουργίας ιδιαίτερου αστικού τοπίου που θα λειτουργήσει μακροπρόθεσμα ως καταλύτης στην προσέλκυση επενδύσεων κι την ανάπτυξη αστικού τουρισμού, **β) δημιουργία μεγάλων κοινόχρηστων υπαίθριων χώρων στάσης, αναψυχής και περιπάτου** (πεζοδρόμων, χώρων πρασίνου) και **γ) απομάκρυνση του οδικού άξονα από την ακτή και διέλευσή του πλησίον της βάσης του γκρεμού του άλσους της Παναγούδας**. Οι χρήσεις που προτείνονται αφορούν κυρίως στον τριτογενή τομέα, την αναψυχή και την ψυχαγωγία : μικρό επιχειρηματικό κέντρο στο εσωτερικό της περιοχής, κέντρο νέας τεχνολογίας (εκθεσιακό – συνεδριακό), εστιατόρια, *caffe'*, bars, ενυδρείο, ξενοδοχείο.

#### **4.1.4 Ραψάνη**

Προτείνεται η τεχνητή διαμόρφωση της παραλίας, η οποία θα βρίσκεται σε συνέχεια με την διαμόρφωση της ακτής της Ιχθυόσκαλας, για την εγκατάσταση των ναυαθλητικών δραστηριοτήτων της πόλης (Ναυτικός Όμιλος, σύλλογοι ναυτικών αθλημάτων). Επίσης, στο τμήμα αυτό του μετώπου προτείνονται κατ' εξαίρεση δραστηριότητες ψυχαγωγίας και αναψυχής (εστιατόρια, *caffe'* κτλ) με ειδικούς όμως όρους δόμησης (προτείνεται συντελεστής δόμησης 0,4 και μέγιστο ύψος 7,5 μέτρα). Κρίνεται απαραίτητη η απομάκρυνση όσων κτισμάτων (μεταξύ του δρόμου και της παραλίας) δυσχεραίνουν την προσπέλαση της ακτής και την ενοποίηση των χώρων της.

#### **4.1.5 Ακτή Διοικητηρίου – Λιμάνι**

Προτείνεται να πεζοδρομηθεί ο δρόμος που διασχίζει την ακτή του Διοικητηρίου (οδός Εθνικής Αντίστασης) ώστε η ακτή να αποτελέσει χώρο αναψυχής και περιπάτου αποκλειστικά για πεζούς. Επιπλέον να κατασκευαστεί υπόγειο πάρκινγκ κάτω από το οικοδομικό τετράγωνο που φιλοξενεί σήμερα το "πάρκινγκ της Ροδόπης" (μπροστά από το πάρκο του Δημαρχείου) και ο χώρος που θα ελευθερωθεί να διαμορφωθεί σε αστικό πάρκο - προέκταση του πάρκου του Δημαρχείου. Επιπλέον να καταργηθεί ο χώρος στάθμευσης στο τμήμα της παραλίας μπροστά από τον Ναυτικό Όμιλο Καβάλας (στην προέκταση της οδού Δαγκλή) και να πεζοδρομηθούν δρόμοι κάθετοι προς την παραλιακή (ιδιαίτερα ο δρόμος που συνδέει την παραλία με τη Λέσχη Αξιωματικών, το Ι.Κ.Α. και το ΚΤΕΥΛ). Επίσης να απομακρυνθεί το ΚΤΕΥΛ διατηρώντας στη σημερινή του θέση μόνο τις διοικητικές και λογιστικές υπηρεσίες του (γραφεία, έκδοση εισιτηρίων, γραφείο τουρισμού του κλπ).

Μετά τη μεταφορά του εμπορικού σκέλους του λιμανιού και των εγκαταστάσεών του στο Νέο Μείζον Λιμάνι της Καρβάλης αναμένεται να απελευθερωθεί σημαντικός χώρος, ο οποίος προτείνεται να αξιοποιηθεί ως χώρος πολιτιστικών δραστηριοτήτων και ψυχαγωγίας, με στόχο την



δημιουργία ενός **υπερτοπικού κέντρου πολιτιστικών δραστηριοτήτων** που θα προσελκύει επισκέπτες από την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας. Προτείνεται να δημιουργηθεί Ναυτικό Μουσείο, Μέγαρο Μουσικής, Κέντρο εικαστικών τεχνών και άλλα παρόμοια (μουσειακού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα) κτίρια. Βραχυπρόθεσμα στον συγκεκριμένο χώρο θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν λειτουργίες όπως η εξυπηρέτηση των επιβατών των επιβατικών πλοίων και των ferry boats, (γραφεία υπηρεσιών του λιμανιού, έκδοση εισιτηρίων, αίθουσες αναμονής κλπ.

Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία εγκαταστάσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής (μαρίνα) στο χώρο του λιμανιού, ενώ απαραίτητη είναι και η δημιουργία μονοπατιών για πεζούς που θα συνδέουν τον χώρο του λιμανιού με το υπερκείμενο ιστορικό κέντρο της πόλης, την συνοικία της Παναγίας. Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, θα πρέπει να πεζοδρομηθεί ο δρόμος μπροστά από το λιμανάκι (τμήμα της οδού Ερυθρού Σταυρού). Η πεζοδρόμηση του τελευταίου θα συνδέσει περισσότερο (χωρικά και οπτικά) το λιμανάκι με την κεντρική πλατεία Ελευθερίας δημιουργώντας μια οπτική προβολή όλης της πόλης προς το λιμάνι, ενώ θα αναστρέψει την υφιστάμενη υποβάθμιση αποτρέποντας την κυκλοφορία και τους ρύπους. Ίσως να ήταν απαραίτητη η απομάκρυνση των γραφείων μεταφορών από την πλατεία Καραολή και κάποιες ειδικότερες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε αυτό το τμήμα της πόλης σχετικά με την πρόσβαση τροχοφόρων και την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση στην παραδοσιακή συνοικία της Παναγίας. Ακόμη, να συντηρηθούν και να αναδειχθούν τα παλιά "ψαράδικα" (ίσως και ως τουριστικός χώρος) ώστε να διατηρηθεί αυτό το ιστορικό για την πόλη τμήμα του ιστού της το οποίο αποτελεί μαρτυρία της στενής σχέσης της πόλης με τη θάλασσα.

#### **4.1.6 Παναγία**

Οι προτάσεις για την παραδοσιακή συνοικία της Παναγίας δεν θα μπορούσαν παρά να στοχεύουν στην **απόλυτη προστασία του ιστορικού αυτού πυρήνα της πόλης**, με τη σταδιακή αποκατάσταση όλων των ιστορικά αξιολογών κτιρίων και την ανάδειξη των ελεύθερων χώρων (π.χ. η πλατεία μπροστά από το σπίτι του Μεχμέτ Αλί), θέσπιση ειδικών όρων δόμησης και απαγόρευση οποιασδήποτε οικοδομικής δραστηριότητας προσβάλλει

αισθητικά τον χώρο. Οι σημερινές χρήσεις (κατοικία, αναψυχή, εστιατόρια) διατηρούνται ενώ επιθυμητές κρίνονται και οι πολιτιστικές δραστηριότητες, σε κάποια παραδοσιακά κτίρια. Επίσης προτείνεται να διαμορφωθεί ο χώρος μπροστά και πίσω από τις Καμάρες (μετά από απαλλοτριώσεις ή αγορές) σε ελεύθερο χώρο πρασίνου, ώστε να αναβαθμιστεί η περιοχή και να αναδειχθεί το μνημείο (Καμάρες), αναβαθμίζοντας και την συνοικία της Παναγίας.

Η Παναγία είναι ίσως το δυσκολότερο τμήμα του μετώπου όσον αφορά στο σχεδιασμό της πεζοδρομημένης περιμετρικής διαδρομής, λόγω του βραχύδους εδάφους και των έντονων κλίσεων. Ωστόσο αυτό είναι εφικτό και προτείνεται να συνδεθεί ο περίπατος με το κέντρο του ιστού της συνοικίας μέσω μικρότερων κάθετων πεζοδρόμων, ώστε να ενοποιηθούν οι χώροι περιπάτου στο σύνολο της παραδοσιακής συνοικίας και να επιτευχθεί η άνετη προσπέλαση των ακτών της Παναγίας.

#### **4.1.7 Καρνάγιο**

Προτείνεται να διαμορφωθεί ο χώρος μπροστά και πίσω από τις Καμάρες (μετά από απαλλοτριώσεις ή αγορές) σε ελεύθερο χώρο πρασίνου, ώστε να αναβαθμιστεί η περιοχή και να αναδειχθεί το μνημείο (Καμάρες), αναβαθμίζοντας ταυτόχρονα και την συνοικία της Παναγίας με την οποία γεινιάζει άμεσα. Στον χώρο αυτό δίπλα στο Καρνάγιο βρίσκεται μια διατηρητέα καπναποθήκη η οποία μπορεί να αξιοποιηθεί πολιτιστικά (σε συνδυασμό με τον προβλήτα της θαλάσσιας συγκοινωνίας) αναδεικνύοντας και το ίδιο το παραδοσιακό ναυπηγείο το οποίο θα παραμείνει καθώς αποτελεί έναν από τους ιστορικούς χώρους της πόλης.

#### **4.1.8 Αγία Βαρβάρα – Πεντακόσια**

Πρόκειται για το έβδομο και τελευταίο τμήμα του θαλασσίου μετώπου της Καβάλας και όπως αναλύθηκε παραπάνω, η πυκνή δόμηση και η διέλευση του δρόμου μπροστά στη θάλασσα (κύρια οδική αρτηρία – έξοδος προς Θράκη) αποτελούν τα σημαντικότερα μειονεκτήματά του. Προτείνεται η μείωση του συντελεστή δόμησης σε 1,2 ώστε να αποτραπεί η περαιτέρω πυκνή δόμηση και να επιτευχθεί η κατά το δυνατό ένταξη του δομημένου



χώρου στο ανάγλυφο. Ιδιαίτερα θετική θα ήταν η μεταφορά του ήδη πεπαλαιωμένου Νοσοκομείου σε άλλη περιοχή, καταλληλότερη από τη συγκεκριμένη, καθώς και η δημιουργία περισσότερων υπαίθριων πρασίνου και αναψυχής, οι οποίοι είναι πολύ λίγοι σε αυτή την πυκνοδομημένη περιοχή. Απαραίτητη κρίνεται η **υποβάθμιση** (όσον αφορά στην κυκλοφορία των οχημάτων) της **σημασίας του παραλιακού οδικού άξονα** - ή και η μακροπρόθεσμη πεζοδρόμησή του, εφόσον αποδώσουν οι προτεινόμενες νέες χαράξεις. Πιθανή μελλοντική πεζοδρόμηση σε μεγάλη κλίμακα του σημερινού οδικού άξονα θα δημιουργήσει επάρκεια υπαίθριου χώρου προς σχεδιασμό και ανάκτηση του μετώπου ενώ ευκολότερη θα γίνει και η κατασκευή του περιπάτου (σήμερα θα χρειαζόταν κατασκευές που θα παρέκαμπταν το βραχώδες ανάγλυφο).

Συγκεκριμένα, προτείνεται η **εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων** (π.χ. μεγάλος αριθμός φωτεινών σηματοδοτών, μονοδρόμηση του άξονα) τέτοιων ώστε να αποτρέπουν την χρήση του υφιστάμενου παραλιακού δρόμου. Η εναλλακτική πορεία της διαμπερούς κίνησης προς την έξοδο της πόλης είναι από τις οδούς Ελληνικής Δημοκρατίας και Σαππαίων, με αποτέλεσμα η έξοδος στην περιμετρική και την Εγνατία να αποτελέσουν ελκυστικότερη επιλογή για τους οδηγούς. Όσον αφορά στην κίνηση στο εσωτερικό της περιοχής, οι οδοί Κολοκοτρώνη και Καραϊσκάκη αποτελούν καλή λύση ώστε να είναι δυνατή και η πρόσβαση στο Νοσοκομείο (εφόσον αυτό παραμείνει).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΠΙΛΟΤΙΚΟΣ ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΟΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ

### 5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η ανάπτυξη της Ιχθυόσκαλας άρχισε ουσιαστικά μετά το 1924. Μέχρι τότε στην περιοχή υπήρχαν διάφορες καπναποθήκες και παράγκες κατά μήκος ενός χωματόδρομου παράλληλου προς την ακτογραμμή. Το 1924 η περιοχή μετατράπηκε σε λατομείο και η εξόρυξη πέτρας από τον λόφο τροφοδότησε με ογκόλιθους τις εργασίες κατασκευής του λιμανιού της Καβάλας. Στην θέση της Ιχθυόσκαλας και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930 όταν σταμάτησε η εξόρυξη είχε δημιουργηθεί μια επίπεδη έκταση, η οποία προσέλκυσε το 1938 έναν επιχειρηματία (Νικολετόπουλος), ο οποίος έχτισε τους ομώνυμους μύλους (σιλό) εισάγοντας τεχνολογία από τη Γερμανία (βλ. φωτογραφία 5.1). Η επιχείρηση του Νικολετόπουλου έδωσε εργασία σε περίπου 400 ανθρώπους σε μια εποχή οικονομικών δυσκολιών για πολλούς από τους κατοίκους. Αργότερα, το 1968 και ενώ η εταιρεία είχε σταδιακά παρακμάσει, το σύμπλεγμα των μύλων πέρασε στην ιδιοκτησία της Εθνικής Τράπεζας.



Φωτογραφία 5.1 : Η Ιχθυόσκαλα την δεκαετία του '50. Διακρίνονται οι μύλοι (σιλό).  
(πηγή: Λιμενικό Ταμείο Καβάλας)

Στο διάστημα μεταξύ 1940 – 1951 η δραστηριότητα στην περιοχή σχεδόν απουσίαζε εξαιτίας φυσικά του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, της



Βουλγαρικής κατοχής και του Εμφυλίου. Στη συνέχεια εγκαταστάθηκαν στην περιοχή όλες οι λειτουργίες που σχετίζονταν με την αλιεία (ιχθυόσκαλα, βιοτεχνίες επεξεργασίας και συσκευασίας των αλιευμάτων, αλίπαστα κλπ). Η περιοχή πήρε το χαρακτήρα βιομηχανικής ζώνης με κυρίαρχη χρήση την αλιεία, αφού σταδιακά επικράτησαν οι αλιευτικές δραστηριότητες εκτοπίζοντας τις αντίστοιχες της αποθήκευσης και επεξεργασίας καπνού.

Στην αρχή της δεκαετίας του 1960 άρχισαν τα πρώτα σχέδια για τη δημιουργία κατάλληλων λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων στην Ιχθυόσκαλα, ώστε να διευκολυνθεί η ανάπτυξη της δραστηριότητας (βλ. φωτογραφίες 5.2 και 5.3).



Φωτογραφία 5.2 : Η Ιχθυόσκαλα το 1956. Τα πρώτα λιμενικά έργα (πηγή: Λιμενικό Ταμείο Καβάλας)

Μετά από τις απαραίτητες επιχωματώσεις που αύξησαν το μέγεθος του χερσαίου χώρου, κτίζεται το 1969 το επίμηκες κτίριο των εγκαταστάσεων της Ιχθυόσκαλας και κατασκευάζεται ο μώλος του μικρού λιμανιού που θα εξυπηρετούσε τις εγκαταστάσεις. Την ευθύνη της κατασκευής και διαχείρισης των εγκαταστάσεων έχει από τότε η ΕΤΑΝΑΛ. Οι εγκαταστάσεις της Ιχθυόσκαλας αποτελούν μία από τις οκτώ παρόμοιες εγκαταστάσεις που υπάρχουν σε όλη την Ελλάδα, όλες κατασκευασμένες με πρωτοβουλία του

κράτους. Η ιχθυόσκαλα Καβάλας αποφέρει κέρδη από την πώληση πάγου, του ποσοστού που δικαιούται επί των πωλήσεων των αλιευμάτων και από την ενοικίαση των θέσεων στις εγκαταστάσεις και τον μώλο. Το έργο διαθέτει και αποθηκευτικούς χώρους ψύξης (βλ. φωτογραφία 5.4).



Φωτογραφία 5.3 : Η ιχθυόσκαλα το 1962. Διακρίνεται ο μώλος και η επιχωμάτωση (πηγή: Λιμενικό Ταμείο Καβάλας)

Το τελευταίο κτίσμα σημαντικών διαστάσεων κατασκευάστηκε στην περιοχή το 1970 και είναι οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης / συσκευασίας τσιμέντου της εταιρείας ΑΓΕΤ Ηρακλής, στο νότιο άκρο της θέσης. Η κατασκευή αυτή και η λειτουργία της μετέτρεψε ακόμη περισσότερο την περιοχή σε ζώνη βιομηχανικών / βιοτεχνικών δραστηριοτήτων. Το τσιμέντο μεταφέρουν μέχρι και σήμερα πλοία της εταιρείας στην άκρη του μώλου και το διοχετεύουν στις εγκαταστάσεις μέσω ενός μεγάλου αγωγού, και για το λόγο αυτό δημιουργήθηκε εναέρια μεταλλική κατασκευή – γέφυρα πάνω από το δρόμο, η οποία στηρίζει τον αγωγό (βλ. φωτογραφία 5.4).

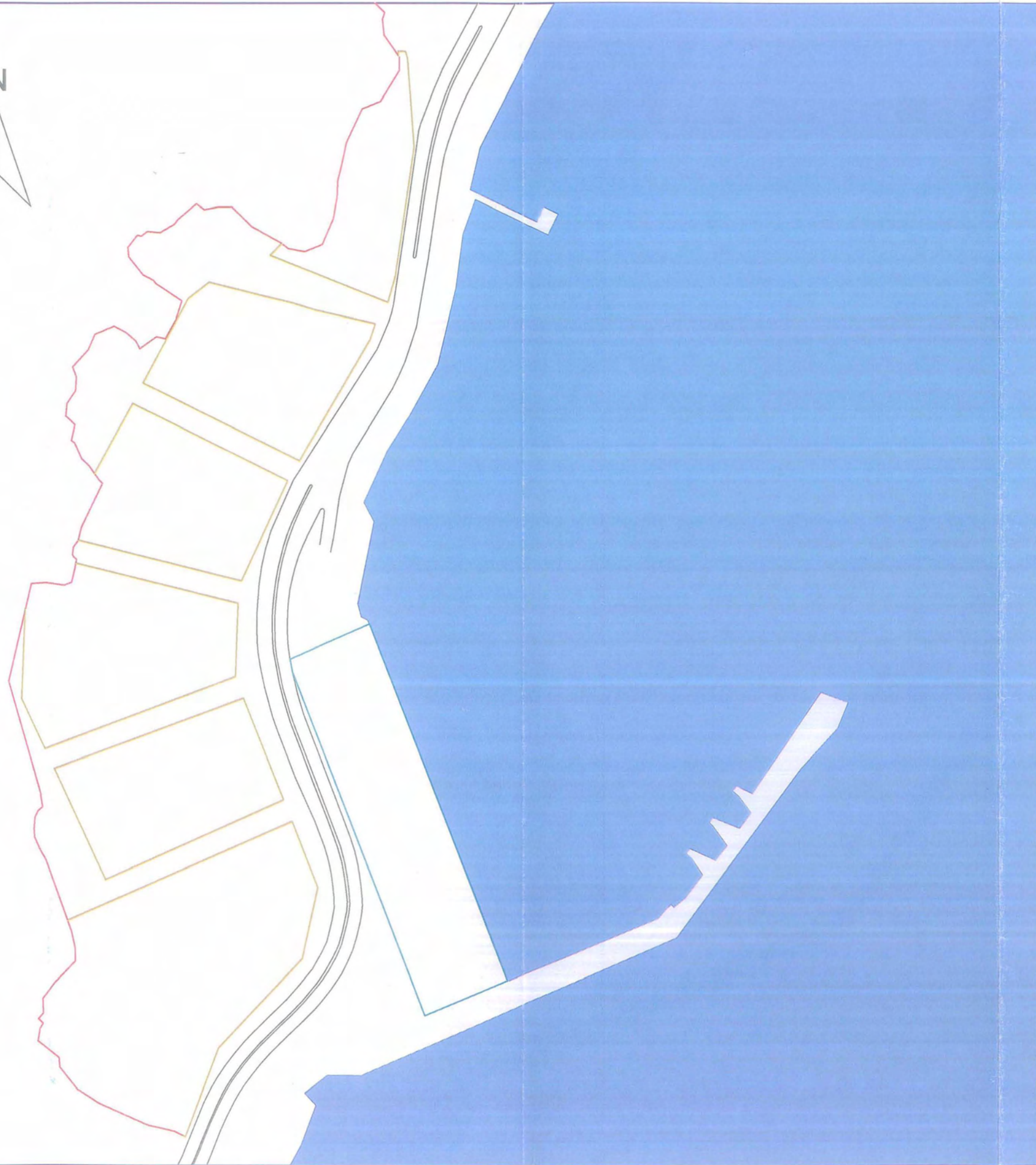









Φωτογραφία 5.4 : Οι εγκαταστάσεις της ΑΓΕΤ-Ηρακλής και πλοίο της εταιρείας τη στιγμή της εκφόρτωσης τσιμέντου. Διακρίνεται ο αγωγός και η αντιαισθητική γεφυρωτή κατασκευή πάνω από το δρόμο.

Λίγο αργότερα, στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η ΕΤΒΑ οριοθετεί βιομηχανική περιοχή (ΒΙΠΕ) μεταξύ των χωριών Ποντολίβαδο και Πετροπηγή, 18 km ανατολικά της Καβάλας, ώστε να κατευθύνει εκτός Καβάλας τις βιομηχανικές δραστηριότητες, αρκετές από τις οποίες είχαν αρχίσει να χωροθετούνται άναρχα κατά μήκος της ακτής ανατολικά της Καβάλας. Στη διάρκεια της ίδιας δεκαετίας, πολλές από τις βιοτεχνίες που σχετίζονταν με την μεταποίηση των αλιευτικών προϊόντων εγκατέλειψαν την περιοχή της Ιχθυόσκαλας και μετεγκαταστάθηκαν στη ΒΙΠΕ, ελευθερώνοντας χώρους στον ιστό της Ιχθυόσκαλας, οι οποίοι γρήγορα και χωρίς προγραμματισμό καλύφθηκαν από δραστηριότητες όπως συνεργεία αυτοκινήτων, αποθήκες τροφίμων και άλλων προϊόντων και άλλες παρεμφερείς δραστηριότητες (βλ. φωτογραφίες 5.5 και 5.6). Η εφήμερη αυτή εγκατάσταση μετατράπηκε με την πάροδο των ετών σε μονιμότητα επιφέροντας μια μίξη χρήσεων γης που λειτούργησε και λειτουργεί αρνητικά για την περιοχή και σταδιακά την μετέτρεψε σε υποβαθμισμένο τμήμα του ιστού της πόλης.





### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Ακτογραμμή
-  Βασική οδική αρτηρία
-  Όριο περιοχής μελέτης
-  Όριο οικοδομικού τετραγώνου
-  Όριο εγκαταστάσεων ιχθυόσκαλας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 5.1

Οριοθέτηση της περιοχής μελέτης

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 2500

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
" ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ "

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000





Φωτογραφία 5.5 : Βιοτεχνίες και συνεργεία στην Ιχθυόσκαλα

Σε όλα τα παραπάνω ήρθε να προστεθεί και η δραματική αύξηση του πληθυσμού της Καβάλας την περίοδο 1965 – 1980, λόγω της έντονης αστικοποίησης που παρατηρήθηκε σε όλη τη χώρα και στη συγκεκριμένη περίπτωση προσέλκυσε το ανθρώπινο δυναμικό της ενδοχώρας της Καβάλας μετατρέποντας την πόλη σε μεγάλο αστικό κέντρο. Το αποτέλεσμα ήταν να επεκταθεί σταδιακά ο ιστός της πόλης (ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες στέγασης των νέων κατοίκων) ακολουθώντας το ανάγλυφο του εδάφους προς τα ανατολικά παράλια και κυρίως προς τις περιοχές δυτικά και νότια του κέντρου της πόλης, δηλαδή προς την κατεύθυνση της Ιχθυόσκαλας. Έτσι οι περιοχές περιμετρικά της Ιχθυόσκαλας, με δεδομένο ότι η ίδια απωθούσε για τους ευνόητους λόγους της υποβάθμισης των εγκατάσταση κατοικιών, μετατράπηκαν σε πυκνοκατοικημένες περιοχές κατοικίας μετατρέποντας την Ιχθυόσκαλα από περιοχή στα όρια της πόλης σε περιοχή σχετικά κεντρική. Ασφαλώς η κεντρικότητα της Ιχθυόσκαλας θα αυξάνεται με την πάροδο των ετών καθώς το ανάγλυφο οδηγεί τις μελλοντικές πολεοδομήσεις στα νότια της περιοχής μελέτης, με αποτέλεσμα σε λίγα χρόνια η συγκεκριμένη θέση να βρεθεί στην καρδιά του πολεοδομικού ιστού της Καβάλας. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τον υποβαθμισμένο χαρακτήρα της περιοχής δείχνει την

αναγκαιότητα πολεοδομικής παρέμβασης με στόχο την ενσωμάτωση του συγκεκριμένου θύλακα υποβάθμισης στον υπόλοιπο υγιή ιστό της πόλης, ώστε να μην αποτελεί η Ιχθυόσκαλα διαχωριστική γραμμή μεταξύ του κέντρου και των περιοχών νότια αυτής αλλά να συνδεθούν όλες οι περιοχές σε μία ενιαία ενότητα λειτουργικών και βιώσιμων κελυφών.



Φωτογραφία 5.6 : Αποθήκες επί της οδού Τενέδου

## **5.2 ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΗΣ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ ΓΙΑ ΠΙΛΟΤΙΚΟ ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ**

Η περιοχή της Ιχθυόσκαλας εμφανίζει πολλά σημαντικά προβλήματα, λειτουργικά και διαρθρωτικά, τα οποία μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο βασικές κατηγορίες:

1. Προβλήματα που σχετίζονται με τις γειτονικές περιοχές
2. Προβλήματα που σχετίζονται με την πόλη ως σύνολο

### **Προβλήματα που σχετίζονται με τις γειτονικές περιοχές**

Η περιοχή της Ιχθυόσκαλας επιδρά αρνητικά στις περιοχές που την περιβάλλουν (Καλαμίτσα, Κηπούπολη και Αγία Παρασκευή) και οι οποίες αποτελούν περιοχές κατοικίας μεσαίων και υψηλών εισοδηματικών τάξεων



καθώς και τουριστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής. Είναι προφανές ότι οι δραστηριότητες και η εικόνα της Ιχθυόσκαλας (βλ. χάρτες 5.2 και 5.3) έρχεται σε πλήρη αντίθεση με όλα τα παραπάνω και την καθιστούν ανεπιθύμητη τόσο για διαμονή όσο και για διέλευση. Το πρόβλημα απομόνωσης της Ιχθυόσκαλας εντείνεται από την έλλειψη συνδέσεων με αυτές τις περιοχές λόγω του σχήματος και του ανάγλυφου της, καθώς και από τους ρύπους και τις οσμές που συγκεντρώνονται σε αυτήν.

### **Προβλήματα που σχετίζονται με την πόλη ως σύνολο**

Το σημαντικότερο πρόβλημα της Ιχθυόσκαλας για το σύνολο της πόλης είναι η γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής, πρόβλημα που θεωρείται πρωταρχικό εξαιτίας της θέσεως της περιοχής, η οποία είναι ορατή από το μεγαλύτερο τμήμα της πόλης και διασχίζεται από την οδό Τενέδου (βλ. φωτογραφία 5.7), οδική αρτηρία με ιδιαίτερα πυκνή διερχόμενη κίνηση. Ουσιαστικά πρόκειται για έναν θύλακα υποβάθμισης ο οποίος περιτριγυρίζεται από την υπόλοιπη πόλη. Επιπλέον, η συγκεκριμένη περιοχή χαρακτηρίζεται αναξιοποίητη εφόσον τα φυσικά της χαρακτηριστικά την καθιστούν ιδανική για ποικίλες παρεμβάσεις. Τα πλεονεκτήματά της είναι η παραθαλάσσια θέση της που την μετατρέπει σε δευτερεύουσα παραλία της πόλης, η μεγάλη προσπελασιμότητά της και η θέα που προσφέρει προς το κέντρο της πόλης και ιδιαίτερα προς το λιμάνι και την γραφική συνοικία στο ακρωτήριο της Παναγίας. Οι συνθήκες αυτές δημιουργούν πρόσφορο έδαφος για πολεοδομικές παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να ικανοποιήσουν μερικώς διάφορα προβλήματα της πόλης, ιδιαίτερα σε τομείς όπως η στάθμευση, η κατοικία, ο τουρισμός και η ψυχαγωγία. Αν στα παραπάνω προστεθεί και το δεδομένο που θέλει την εν λόγω περιοχή να είναι από τις λίγες μέσα στον πολεοδομικό ιστό της Καβάλας που προσφέρεται για παρεμβάσεις σημαντικού μεγέθους, γίνεται κατανοητή η αξία της περιοχής για το σύνολο της πόλης και το μέγεθος των οφελών που θα προκύψουν από την ανάπλασή της. Τέλος, η περιοχή μακροπρόθεσμα θα αποτελέσει τμήμα του καθ' αυτού κέντρου της Καβάλας εφόσον συνεχιστεί η επέκταση της πόλης με κατεύθυνση νότια και δυτικά.





## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	Ακτογραμμή
	Βασική οδική αρτηρία
	Όριο περιοχής μελέτης
	Κατοικία
	Εμπόριο
	Αποθήκες - Χονδρεμπόριο
	Βιοτεχνία
	Δημόσια υπηρεσία
	Συνεργείο
	Πρατήριο καυσίμων
	Εστιατόρια - Αναψυκτήρια
	Κέντρα διασκέδασης
	Ερείπια
	Κτίρια υπό ανέγερση
	Μύλοι (Σιλό)
	Εγκαταστάσεις "ΑΓΕΤ -Ηρακλής"
	Εγκαταστάσεις Ιχθυόσκαλας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 5.2

Χρήσεις γης

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 2500

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
" ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΓΙΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ "








ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

-  Ακτογραμμή
-  Βασική οδική αρτηρία
-  Όριο περιοχής μελέτης
-  Κτίρια σε καλή κατάσταση
-  Κτίρια σε μέτρια κατάσταση
-  Κτίρια σε κακή κατάσταση
-  Κτίρια υπό ανέγερση

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**ΧΑΡΤΗΣ 5.3**    Κατάσταση κτιριακού δυναμικού

ΚΛΙΜΑΚΑ :    1 : 2500

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
" ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ "

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000





Φωτογραφία 5.7 : Η οδός Τενέδου (το ανισόπεδο τμήμα στο νότιο άκρο της περιοχής)

### 5.3 ΤΟΠΟΣΗΜΑ








Υπάρχουν τρία τοπόσημα που διακρίνονται ιδιαίτερα έντονα ανάμεσα στα χαμηλά κτίρια ενός ή δύο ορόφων που αποτελούν την συντριπτική πλειοψηφία των κτιρίων της περιοχής (βλ. Χάρτη 5.4), και είναι το πολύ ψηλό σύμπλεγμα μύλων Νικολετόπουλου (σιλό) στην βόρεια άκρη της περιοχής, οι εγκαταστάσεις της ιχθυόσκαλας στην ακτή και η βιομηχανία συσκευασίας τσιμέντου της ΑΓΕΤ – Ηρακλής στο νότιο άκρο.

Ο κύριος λόγος που οι μύλοι αποτελούν σημείο αναφοράς της περιοχής είναι το δυσανάλογα μεγάλο ύψος τους σε σύγκριση με το ύψος των υπόλοιπων κτιρίων (βλ. φωτογραφία 5.8). Ο τσιμεντένιος όγκος τους είναι άμεσα ορατός από το κέντρο της Καβάλας και τις περιοχές γύρω από την Ιχθυόσκαλα. Το σύμπλεγμα των μύλων στο παρελθόν αποτελούνταν από ένα κτίσμα έξι ορόφων και τα σιλό ύψους εννέα ορόφων. Σήμερα το εξαόροφο κτίριο έχει ήδη γκρεμισθεί εφόσον έχει εγκριθεί η χωροθέτηση του Δικαστικού Μεγάρου στο εν λόγω οικόπεδο και σύντομα θα αρχίσουν οι εργασίες





## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	Ακτογραμμή
	Βασική οδική αρτηρία
	Όριο περιοχής μελέτης
	1 όροφος
	2 όροφοι
	3 όροφοι
	4 και άνω όροφοι

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 5.4

Αριθμός ορόφων

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 : 2500

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
" ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΑΝΑΠΛΑΣΗ  
ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ "

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΝΤΟΜΑΡΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000



ανέγερσης του νέου κτιρίου. Το συγκεκριμένο οικοδομικό τετράγωνο διέπεται πλέον από ειδικούς όρους δόμησης.



Φωτογραφία 5.8 : Οι μύλοι (στο βάθος) και τα σιλό της ΑΓΕΤ-Ηρακλής (δεξιά)

Οι εγκαταστάσεις της ιχθυόσκαλας είναι ένα επίμηκες τσιμεντένιο κτίριο δύο ορόφων, με τη στέγη να αποτελείται από αετώματα, δίνοντας έτσι στο κτίσμα μια χαρακτηριστική εικόνα (βλ. φωτογραφία 5.9). Το συγκεκριμένο κτίριο μαζί με τον λιμενίσκο του αποτελεί βασικό τμήμα της τοπικής αλιείας και γίνεται εστία συγκέντρωσης πολλών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την αλιεία με αποτέλεσμα να παρατηρείται συνεχής κίνηση ανθρώπων, φορτηγών και αλιευτικών σκαφών.

Οι εγκαταστάσεις της τσιμεντοβιομηχανίας ΑΓΕΤ είναι το δεύτερο σε ύψος κτίσμα της περιοχής μετά τους μύλους Νικολετόπουλου και προσομοιάζουν σε αυτούς όσον αφορά τη μορφή και την κατασκευή. Η θέση τους βρίσκεται στο νότιο άκρο της εν λόγω περιοχής καθιστώντας τους το πρώτο από τα τρία αυτά τοπόσημα που διακρίνει κάποιος που εισέρχεται στην πόλη της Καβάλας από το νότο. Η ανάγκη άμεσης διοχέτευσης του τσιμέντου - που ξεφορτώνουν τα πλοία της εταιρείας στην άκρη του μώλου - μέσα στις εγκαταστάσεις επέβαλε την δημιουργία μιας μεταλλικής κατασκευής



που αποτελεί το στήριγμα του αγωγού διοχέτευσης του τσιμέντου και η οποία υπερίπταται του δρόμου δημιουργώντας ένα ιδιότυπο είδος καμάρας, επιτείνοντας έτσι το χαρακτήρα τους ως αξιοπρόσεκτο κτίσμα. Είναι προφανές ότι η εικόνα που παρουσιάζουν αυτές οι εγκαταστάσεις είναι αντιαισθητική και παραπέμπει σε βιομηχανική περιοχή. Πέρα από αυτό, η λειτουργία της μονάδας επιβαρύνει την περιοχή με τσιμεντόσκονη και άλλους ρύπους.



Φωτογραφία 5.9 : Οι εγκαταστάσεις της ιχθυόσκαλας σήμερα

#### 5.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η σχεδιαστική πρόταση για επανασχεδιασμό του χώρου στην περιοχή της Ιχθυόσκαλας βασίζεται στην ιδέα της δημιουργίας ενός μικρού αλλά ταυτόχρονα υπερτοπικού επιχειρηματικού κέντρου (συγκροτήματα γραφείων) το οποίο θα προσελκύσει επιχειρήσεις από το διοικητικό κέντρο της πόλης (αποφορτίζοντας την κεντρική περιοχή) αλλά και από την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο τον χαρακτήρα της Καβάλας ως πόλο επιχειρηματικής ανάπτυξης και προσέλκυσης επενδύσεων. Η επιτυχία του εγχειρήματος στηρίζεται στον πρωτοποριακό αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του δομημένου και αδόμητου χώρου και στην επιλογή των κατάλληλων δραστηριοτήτων ώστε το συγκεκριμένο τμήμα του θαλασσίου μετώπου να αποτελεί μελλοντικά έναν ιδιαίτερο χώρο με διττό χαρακτήρα: **α) επιχειρηματικό κέντρο (συγκροτήματα γραφείων)** ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής το οποίο θα αποτυπώνει τις αναπτυξιακές προοπτικές της πόλης στον τριτογενή τομέα και τις επιχειρήσεις, και **β) χώρος ψυχαγωγίας και αναψυχής** στο πλαίσιο ενσωμάτωσης της Ιχθυόσκαλας στο σύνολο του μετώπου όπως αυτό θα διαμορφωθεί μελλοντικά με στόχο την ανάπτυξη αστικού τουρισμού (βλ. κεφάλαιο 4). Επισημαίνεται ότι οι προτάσεις που αφορούν στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό των κτιρίων και του υπαίθριου χώρου είναι ενδεικτικές, στόχο έχουν την κατανόηση της γενικής ιδέας για σχεδιασμό της περιοχής και οπωσδήποτε αποτελούν αντικείμενο άλλων μελετών και ειδικότερα αρχιτεκτονικών διαγωνισμών που θα προκηρυχθούν από τον φορέα ανάπτυξης. Αναλυτικά, η πρόταση προβλέπει τις ακόλουθες ρυθμίσεις (Χάρτης 5.5) :

**Α) Απομάκρυνση όλων των υφιστάμενων δραστηριοτήτων και κτισμάτων ώστε ο σχεδιασμός του χώρου να γίνει εκ του μηδενός,** με στόχο την απόλυτη ελευθερία σχεδιασμού. Προτείνεται η απομάκρυνση της κύριας οδικής αρτηρίας (οδός Τενέδου) από τη σημερινή της θέση και νέα χάραξη της στο όριο του πρανούς του υπερκείμενου λόφου, στο πλαίσιο της απομάκρυνσης της παραλιακής οδικής αρτηρίας από όσο το δυνατόν περισσότερα τμήματα του μετώπου (βλ. 4.1). Επίσης προβλέπεται επέκταση



του χερσαίου χώρου με επιχωματώσεις προς την πλευρά της θάλασσας όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο ώστε να αυξηθούν οι δυνατότητες σχεδιασμού.

**Β) Δημιουργία πέντε (5) οικοδομικών τετραγώνων, κάθετα στον άξονα της οδικής αρτηρίας, στα οποία θα αναπτυχθεί το επιχειρηματικό κέντρο.** Συγκεκριμένα, προτείνεται η κατασκευή τεσσάρων (4) κτιρίων που θα στεγάζουν γραφεία επιχειρήσεων ενώ για το κεντρικό οικοδομικό τετράγωνο προβλέπεται η ανέγερση ξενοδοχείου το οποίο θα εξυπηρετεί (εκτός των άλλων) και τα στελέχη επιχειρήσεων άλλων περιοχών που θα επισκέπτονται το επιχειρηματικό κέντρο στα πλαίσια της εργασίας τους. Η διάταξη των κτιρίων κάθετα στον άξονα του δρόμου επιτρέπει την δημιουργία πεζοδρομημένων αξόνων που θα συνδέουν την οδική αρτηρία με τον αδόμητο παράκτιο χώρο. Προτείνεται η δενδροφύτευση των αξόνων ώστε να τονίζεται ο χαρακτήρας τους ως διαδρομές αναψυχής (boulevards). Επιπλέον, θα συνδέονται με τους πεζόδρομους του υπερκείμενου άλσους της Παναγούδας συντάσσοντας τμήματα του δικτύου αστικού πρασίνου που προτείνεται για το σύνολο της πόλης (βλ. 4.1), συνεισφέροντας έτσι στην ενσωμάτωση της Ιχθυόσκαλας στον υπόλοιπο αστικό ιστό.

Όπως προαναφέρθηκε, η αρχιτεκτονική του συγκροτήματος θα είναι τέτοια ώστε να τονίζει τον επιχειρηματικό χαρακτήρα της περιοχής, και οπωσδήποτε θα αποτελέσει αντικείμενο αρχιτεκτονικών διαγωνισμών. Τα κτίρια των γραφείων θα αποτελούνται από τέσσερα (4) επιμέρους τμήματα διαφορετικού ύψους που θα ενώνονται σχηματίζοντας μια ενιαία κατασκευή, με το ύψος να μειώνεται κλιμακωτά από τους πέντε ορόφους (στο όριο της οδικής αρτηρίας) έως τους δύο ορόφους, ώστε να εξασφαλίζεται η θέα προς τη θάλασσα. Κάθε κτίριο θα διαθέτει υποχρεωτικά υπόγειο χώρο στάθμευσης. Το ξενοδοχείο θα αποτελείται κι αυτό από δύο ανισοϋψή τμήματα τεσσάρων και δύο ορόφων, με το υψηλότερο πλησιέστερα στην οδό Τενέδου, ενώ στα δύο επίπεδα της οροφής του προτείνεται η δημιουργία roof garden. Το τμήμα μεταξύ του ξενοδοχείου και της οδικής αρτηρίας προβλέπεται ως ιδιόκτητος χώρος του ξενοδοχείου.

**Γ) Δημιουργία δύο κτισμάτων που θα στεγάζουν εστιατόρια, *caffe'*, bars, αναψυκτήρια και άλλες ανάλογες δραστηριότητες, τονίζοντας το**

δεύτερο χαρακτηριστικό της περιοχής που θα είναι η αναψυχή. Η διάταξη των κτισμάτων αυτών θα είναι παράλληλη προς την ακτογραμμή, συνεπώς κάθετη προς τους άξονες που δημιουργεί η διάταξη του συγκροτήματος των γραφείων, ενώ δημιουργείται ένας πεζοδρομημένος διάδρομος επικοινωνίας ανάμεσα σε αυτά τα κτίσματα και τα γραφεία. Το σχήμα τους θα είναι επίμηκες και το ύψος τους αυστηρά ένας όροφος. Επιπλέον, αφήνεται ελεύθερος ο χώρος μπροστά από το ξενοδοχείο και ανάμεσα από τα δύο αυτά κτίσματα ώστε να προκύψει πλατεία που θα εκτείνεται μέχρι τη θάλασσα.

**Δ) Κατασκευή ενός Κέντρου Νέων Τεχνολογιών** – πρωτοποριακής αρχιτεκτονικής και μεγάλων διαστάσεων – στο βόρειο άκρο της περιοχής, μπροστά από τον χώρο όπου σήμερα βρίσκονται οι μύλοι Νικολετόπουλου. Το Κέντρο θα αποτελεί **θεματικό πάρκο** (ελεύθερο για το κοινό) **αφιερωμένο στην τεχνολογική ανάπτυξη** κυρίως στους τομείς της πληροφορικής, των τηλεπικοινωνιών, της ηλεκτρονικής και γενικότερα σε κλάδους του δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Το εσωτερικό του Κέντρου θα αποτελείται από εκθεσιακούς χώρους όπου θα παρουσιάζονται τα νέα τεχνολογικά επιτεύγματα, αίθουσα συνεδρίων, μουσειακό χώρο αφιερωμένο στην τεχνολογική εξέλιξη της ανθρωπότητας ανά τους αιώνες, αίθουσες δημιουργικής εκμάθησης, υπηρεσίες ενημέρωσης για επαγγελματίες και αίθριο με χώρους ξεκούρασης (αναψυκτήριο, μικρό εστιατόριο κ.τ.λ.). Στόχος είναι το Κέντρο να εμφανίζει – εκτός του εκθεσιακού και συνεδριακού του ρόλου – το χαρακτήρα μικρού “θεματικού πάρκου” φιλοξενώντας εκδρομές εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (σχολείων, πανεπιστημίων κ.ο.κ.) και παρέχοντας στις μικρές ηλικίες τη δυνατότητα δημιουργικής εκμάθησης και εξοικείωσης με τις νέες τεχνολογίες.

Εξωτερικά το Κέντρο θα είναι διαμορφωμένο έτσι ώστε να περιβάλλεται από το υδάτινο στοιχείο, τονίζοντας με αυτόν τον τρόπο τη “διαλεκτική” σχέση της περιοχής αλλά και ολόκληρης της πόλης με τη θάλασσα. Η σύνδεση του Κέντρου με τον περιβάλλοντα χώρο θα γίνεται μέσω τριών μικρών γεφυρών. Η σχεδίαση του κτιρίου βασίζεται στην ιδέα της ύπαρξης ενός κεντρικού κτιρίου τεσσάρων ορόφων και άλλων μικρότερων (τριών, δύο και ενός ορόφου αντίστοιχα) τα οποία θα είναι “σφηνωμένα” το ένα μέσα στο άλλο και στις δύο πλευρές του κεντρικού κτιρίου, δημιουργώντας έτσι μια ασύμμετρη



κατασκευή που σε συνδυασμό με την αρχιτεκτονική της διαμόρφωση (προτείνεται ως υλικό επένδυσης το μέταλλο και το γυαλί) θα παραπέμπει σε εξάρτημα ρομποτικής. Προτείνεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης μεταξύ του Κέντρου και του δρόμου (ή και ανάντι του δρόμου) που θα εξυπηρετεί τις αυξημένες ανάγκες στάθμευσης που θα προκαλέσει η λειτουργία του.

**Ε) Δημιουργία μικρού τεχνητού νησιού** στον θαλάσσιο χώρο που δημιουργεί το λιμανάκι και ο μώλος της Ιχθυόσκαλας, και το οποίο θα αποτελείται από τρία επίπεδα μικρής υψομετρικής διαφοράς (π.χ. ενός μέτρου) και σχήματος παραλληλογράμμου. Τα τρία επίπεδα, η διάταξη των οποίων θα είναι σχετικά κάθετη στον κεντρικό άξονα που δημιουργεί η πλατεία, θα αποτελούν χώρους στάσης και ξεκούρασης, έχοντας θέα στο σύνολο της Ιχθυόσκαλας (δυτικά) αλλά και την υπόλοιπη πόλη (ανατολικά). **Το πρώτο επίπεδο** θα βρίσκεται στο ίδιο ύψος με τον υπόλοιπο χερσαίο χώρο, με τον οποίο θα συνδέεται με μικρή γέφυρα, και **θα αποτελεί την είσοδο στο Ενυδρείο** το οποίο θα βρίσκεται κάτω από το επίπεδο της θάλασσας. Συγκεκριμένα, στον χώρο του πρώτου επιπέδου θα υπάρχουν δύο μικρά κτίσματα – περίπτερα εκ των οποίων το ένα θα αποτελεί την είσοδο (κάθοδο) στους υποθαλάσσιους χώρους του ενυδρείου και το άλλο την έξοδο (άνοδο) από αυτό. **Το δεύτερο επίπεδο θα διαμορφωθεί σε χώρο στάσης** (μικρή πλατεία), θα συνδέεται μέσω κεκλιμένου διαδρόμου (ράμπας) με το βόρειο (Κέντρο Νέων Τεχνολογιών) και νότιο άκρο της Ιχθυόσκαλας και ουσιαστικά θα αποτελεί τμήμα του παραλιακού πεζόδρομου που θα καλύπτει όλο το μήκος του θαλασσιού μετώπου της πόλης (βλ. 4.1). Το τμήμα του παραλιακού πεζόδρομου που βρίσκεται στην περιοχή της Ιχθυόσκαλας παρουσιάζει δύο παράλληλες διαδρομές: μία κατά μήκος της ακτογραμμής μπροστά από την πλατεία και τα κτίρια και δεύτερη πάνω από το νερό και μέσω του τεχνητού νησιού. Όσον αφορά στο **τρίτο επίπεδο**, θα είναι μικρότερο σε εμβαδόν και **θα αποτελεί χώρο πρασίνου** στον οποίο θα διοργανώνονται - ίσως και σε συνεργασία με το Κέντρο Νέων Τεχνολογιών - ανοικτές εκθέσεις καλών τεχνών (ιδιαίτερα όσες συνδυάζουν το εικαστικό στοιχείο με την τεχνολογία και τα υλικά που την αντιπροσωπεύουν: μέταλλο κ.τ.λ.). Εξυπακούεται ότι η διαμόρφωσή των τριών επιπέδων αποτελεί αντικείμενο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού.

**ΣΤ) Ο υπόλοιπος χερσαίος υπαίθριος χώρος** θα αποτελείται από τον παραλιακό πεζόδρομο (ξεκινάει από το νότιο άκρο και καταλήγει στο βόρειο "αγκαλιάζοντας" το Κέντρο Νέων Τεχνολογιών), την κεντρική πλατεία και τις πεζοδρομημένες διαδρομές ανάμεσα στα κτίρια. Η πλατεία και ο χώρος μπροστά από τα εστιατόρια και τα *caffe'* (απαιτείται μικρή επέκταση) θα διαμορφωθεί έτσι ώστε το υδάτινο στοιχείο να διεισδύει στον χερσαίο χώρο και το αντίστροφο. Δημιουργείται έτσι μια εναλλαγή χερσαίου και θαλάσσιου χώρου (σε συνδυασμό με τον περιβάλλοντα υδάτινο χώρο του Κέντρου και με το τεχνητό νησί) και ένα δίκτυο ξεχωριστών διαδρομών περιπάτου μέσα από μικρές γέφυρες και κανάλια νερού, γύρω από το κανάλι που διεισδύει στην πλατεία και κατά μήκος των διαδρόμων που ορίζει η διάταξη των κτιρίων μπροστά και πίσω από τα κτίσματα αναψυχής. Με τον τρόπο αυτό ο παραλιακός πεζόδρομος φαίνεται να αιωρείται πάνω από το νερό και η διαδρομή του γίνεται περισσότερο ελκυστική. Διαδρομή περιπάτου αποτελεί και ο μώλος.

**Ζ) Κατασκευή του προβλήτα Νο. 3 της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας** (βλ. 4.1) ακριβώς μπροστά στο Κέντρο Νέων Τεχνολογιών, ώστε αυτό να αποτελεί το θεματικό χαρακτηριστικό του συγκεκριμένου προβλήτα. Η θέση κρίνεται ιδανική με δεδομένο ότι η θαλάσσια συγκοινωνία θα έχει και ρόλο τουριστικής διαδρομής, συνεπώς η στάση - αποβίβαση μπροστά στο εντυπωσιακής αρχιτεκτονικής Κέντρο θα αναδεικνύει ακόμη πιο έντονα τον μνημειακό χαρακτήρα που προσδίδει σε όλη την περιοχή της Ιχθυόσκαλας.



## 5.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, η σχεδιαστική πρόταση ανάπλασης της Ιχθυόσκαλας στοχεύει στην συγκέντρωση λειτουργιών συμβατών μεταξύ τους αλλά κυρίως συμβατών με το νέο χαρακτήρα της περιοχής και τις στρατηγικές ρυθμίσεις που προτείνονται για το σύνολο του θαλασσίου μετώπου της Καβάλας. Ο συνδυασμός του επιχειρηματικού κέντρου με το Κέντρο Νέων Τεχνολογιών και τους χώρους αναψυχής μετατρέπει την περιοχή από αυστηρή ζώνη επιχειρηματικής δραστηριότητας σε ενδιαφέρον χώρο πολλαπλών δραστηριοτήτων: εργασίας (γραφεία), μάθησης και ενημέρωσης (Κέντρο Νέων Τεχνολογιών), αναψυχής και περιπάτου (Ενυδρείο, *caffè*, bars, πεζόδρομοι, πλατεία). Τα κτίρια εργασίας ενσωματώνονται σε ένα περιβάλλον περισσότερο ευχάριστο και ελκυστικό, με το πλεονέκτημα της άμεσης πρόσβασης στους χώρους αναψυχής κατά τη διάρκεια διαλειμμάτων της εργασίας ή μετά το τέλος της. Η παρουσία του ξενοδοχείου, των χώρων αναψυχής και των πεζοδρομημένων διαδρομών, αλλά και ο χαρακτήρας των γύρω περιοχών (περιοχές κατοικίας) εξασφαλίζουν την εξάλειψη πιθανής απομόνωσης (γκετοποίησης) που συχνά παρατηρείται σε χώρους εργασίας μετά τις απογευματινές ώρες. Η πρωτοποριακή αρχιτεκτονική των κτιρίων αλλά και η ιδιαίτερη διαμόρφωση του υπαίθριου χώρου (που τονίζει την σχέση με το υδάτινο στοιχείο) καθιστούν την περιοχή ελκυστική στους επισκέπτες, στο πλαίσιο της ανάπτυξης αστικού τουρισμού. Σημαντικότερο όλων όμως είναι το γεγονός ότι η Ιχθυόσκαλα μετατρέπεται από ανεπιθύμητο απομονωμένο θύλακα υποβάθμισης, που είναι σήμερα, σε υγιές κέλυφος του ιστού της πόλης, πλήρως ενσωματωμένο σε αυτήν, συνέχεια της παραλίας των κεντρικών περιοχών προς τα νοτιοδυτικά και επιπλέον ελκυστικός χώρος τόσο στους κατοίκους της πόλης όσο και στους επισκέπτες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

### 6.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στο ΓΠΣ της Καβάλας η περιοχή της Ιχθυόσκαλας προτείνεται για ανάπτυξη και χαρακτηρίζεται ως Ζώνη Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ) και Ζώνη Κοινωνικού Συντελεστή (ΖΚΣ).

Σύμφωνα με τον ορισμό της ΖΑΑ στον σχετικό νόμο (ν. 947/79, αρ. 35-50), "αναδασμός είναι το σύνολο των διαδικασιών οι οποίες αποσκοπούν στην πολεοδομική ενεργοποίηση μιας περιοχής, με συνένωση όλων των ιδιοκτησιών για τη διαμόρφωση των οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων, με βάση τις επιτρεπόμενες / προβλεπόμενες χρήσεις γης, παραχωρώντας στους σχετικούς ιδιοκτήτες οικόπεδα κατά το δυνατόν ίσης αξίας με αυτά που συνεισέφεραν, αφαιρούμενης της υποχρεωτικής εισφοράς σε γη". Αστικός Αναδασμός μπορεί να γίνει είτε απευθείας από το Δημόσιο, τους Δημοσious Οργανισμούς ή την Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στεγασεως (ΔΕΠΟΣ), είτε από αναγκαστικό οικοδομικό συνεταιρισμό που αποτελείται από τους ιδιοκτήτες της ΖΑΑ. Ο ν. 2508/97 επεκτείνει τις δυνατότητες εφαρμογής μιας ΖΑΑ πέρα από την ανάπτυξη ή αναμόρφωση και στην ανάπτυξη μιας περιοχής (άρθρο 23, παρ. 1-4), ενώ μέχρι σήμερα θεωρούνταν ότι γινόταν κυρίως σε αδόμητες περιοχές. Επίσης οι φορείς προγραμμάτων Αστικού Αναδασμού μπορούν να οριστούν και ως φορείς ανάπτυξης (άρθρο 10, παρ. 3) για έργα αναπλάσεων που αφορούν ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής (περίπτωση Ιχθυόσκαλας).

Ο Αστικός Αναδασμός μπορεί να πραγματοποιηθεί πιο εύκολα σε περιοχές με μικρή πυκνότητα καθώς εκεί οι δεσμεύσεις από κτίρια και άλλες δαπανηρές εγκαταστάσεις είναι λιγότερες. Ακόμη, όταν η οικοδομική εκμετάλλευση που έχει γίνει στα οικόπεδα της περιοχής υπολείπεται σημαντικά της επιτρεπόμενης.



## 6.2 ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του ν. 2508/97 ως φορέας ανάπτυξης ορίζεται ο οικείος δήμος ή κοινότητα. Ως φορέας ανάπτυξης μπορεί επίσης να ορισθεί υφιστάμενη ή νεοϊδρυόμενη δημοτική επιχείρηση ή οικοδομικός συνεταιρισμός( π. δ/γμα 323/1989). Στην περίπτωση της Ιχθυόσκαλας προτείνεται η σύσταση φορέα ο οποίος θα παρέχει τη δυνατότητα συλλογικής και συντονισμένης δράσης σε διαρκή βάση, και στον οποίο θα συμμετέχουν ο Δήμος Καβάλας, οι ιδιοκτήτες των ιδιοκτησιών της περιοχής, το Λιμενικό Ταμείο και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Σκοπός του φορέα θα είναι η εφαρμογή του Αστικού Αναδασμού, η εκπόνηση όλων των αναγκαίων μελετών, η προώθηση των σχετικών διαδικασιών και η εκτέλεση των έργων, η εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων (χρηματοδότηση), ο συντονισμός, η διαχείριση και οργάνωση του προγράμματος υλοποίησης. Ουσιαστικά θα πρόκειται για ανώνυμη εταιρεία ιδιωτικού δικαίου που θα τελεί υπό την εποπτεία της δημοτικής αρχής. Μεγάλο μέρος του έργου θα βασίζεται στην αυτοχρηματοδότηση (ιδιοκτήτες των ιδιοκτησιών της περιοχής και νέοι επενδυτικοί φορείς), κυρίως όσον αφορά στην δημιουργία των γραφείων και των κτιρίων και χώρων αναψυχής, τμήμα του έργου θα χρηματοδοτηθεί από επιχορηγήσεις και δανειοδότηση από φορείς του δημοσίου ενώ η κεντρική κυβέρνηση θα χρηματοδοτήσει και την κατασκευή του Κέντρου Νέων Τεχνολογιών. Η προσέλκυση επενδύσεων και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα αποτελεί βασική προτεραιότητα του φορέα διαχείρισης. Στους επενδυτές θα δοθεί η επικαρπία του έργου για κάποιο χρονικό διάστημα. Στους σημερινούς ιδιοκτήτες θα παραχωρηθεί η κυριότητα τμήματος των κτιρίων ίσης αξίας με τις ιδιοκτησίες τους, αφού αφαιρεθεί η υποχρεωτική συνεισφορά σε γη, ή ιδιοκτησίες σε άλλες περιοχές.

Ο φορέας διαχείρισης θα εξακολουθήσει να υφίσταται και μετά την ολοκλήρωση των έργων, καθώς θα έχει την λειτουργική εποπτεία της περιοχής και θα αναλάβει τη συντήρηση των εγκαταστάσεων.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ**

**Breen, A. and Rigby, D.** (1996): *The New Waterfront, A worldwide urban success story*. London: Thames and Hudson

**CEC** (1992): *Urbanisation and the function of cities in the European Community, Regional Development Studies 4*. Brussels: Commission of the European Communities

**Craig – Smith, S.J. and Fagence, M.** (1995): *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment, An International Survey*. Westport: Praeger

**Hall, P.** (1991): *Waterfronts, A New Urban Frontier*. University of California, Berkeley

**Hall, P.** (1996): *Cities of tomorrow*. Oxford: Plackwell Publishers

**Hoyle, B.S. and Pinder D.A.** (1992): *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven Press

**Malone, P.** (1996): *City, Capital and Water*. London and New York: Routledge

**University of Cincinnati** (1987): *Urban development of the Ichthioskala district of Kavala*. Ohio: School of planning



## ΕΛΛΗΝΙΚΗ

**Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καβάλας (1987)**

**ΛΑΛΕΝΗΣ Κ., Τυρολόγος Κ.** (2000): *Μελέτη στάθμευσης οχημάτων στο κέντρο της Καβάλας – Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.* Καβάλα: Δήμος Καβάλας

**Ο.Π.Π.Ε. Θεσσαλονίκη '97** (1998): *Θεσσαλονίκη 2000: Στο χάρτη των Ευρωπαϊκών μητροπόλεων, έκθεση έργων, μελετών και αρχιτεκτονικών διαγωνισμών στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας '97.* Θεσσαλονίκη: Ο.Π.Π.Ε. '97

**ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, Ε.** (1984): *Ιστορία του νομού Καβάλας*

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΗΡΑΚΛΗΣ,** (1998): *Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης – Διεθνές συνέδριο, (επιμ.) Infussi, F., Σημαιοφορίδης, Γ.* Αθήνα: Linora Γραφικές Τέχνες

**Τ.Ε.Ε. – Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας** (1998): *Κωδικοποίηση των όρων δόμησης του πολεοδομικού συγκροτήματος Δήμου Καβάλας, ειδική έκδοση.* Καβάλα: Τ.Ε.Ε. - Α.Μ.

**Τ.Ε.Ε. – Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας** (1998): *Διερεύνηση κέντρου πόλης Καβάλας – Κυκλοφοριακό – Ελεύθεροι χώροι – Αξιόλογα κτίρια, Ενημερωτικό δελτίο Τμήματος Ανατολικής Μακεδονίας (τεύχος 27).* Καβάλα: Τ.Ε.Ε. – Α.Μ.

**ΡΩΜΑΝΙΑΣ, Σ.** (1972): *Η Καβάλα άλλοτε και τώρα*

