



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΕ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ. ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

ΜΠΑΛΑΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ

Αθήνα, Μάρτιος 2013



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΕ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ. ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
του
ΜΠΛΑΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Συμβουλευτική Επιτροπή : Α. Σιόλας
Θ. Βλαστός
Ι. Σαγιάς

Εγκρίθηκε από την επταμελή εξεταστική επιτροπή την

Αθήνα, Μάρτιος 2013

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Μπακογιάννη Ευθύμιο για την πολύτιμη καθοδήγηση και βοήθεια που μου παρείχε σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την κατανόηση και την στήριξή τους κατά την διάρκεια των σπουδών μου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του πολεοδομικού σχεδιασμού και ειδικότερα η παρουσίαση και ανάλυση των σχεδίων τύπου master plan που χρησιμοποιούνται σήμερα ως εργαλείο πλαίσιο, για την πολεοδομική οργάνωση των Ευρωπαϊκών πόλεων. Όντας αδύνατο να τοποθετηθούν σε κοινό παρονομαστή, λόγω της ποικιλίας των συστημάτων σχεδιασμού ανά χώρα, αλλά και της διαφοράς μεγέθους και ρόλου μεταξύ των πόλεων, αναλύονται γενικότερα τα σχέδια που χρησιμοποιούνται για να δώσουν τις κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό σε κάποιες Ευρωπαϊκές πόλεις, και οι σύγχρονες τάσεις στις οποίες κατευθύνονται. Στην προσπάθεια σύγκρισης τους με εργαλεία τέτοιου τύπου στην Ελλάδα, γίνεται μία ανάλυση των Ρυθμιστικών σχεδίων και των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων τα οποία χρησιμοποιούνται σήμερα ως κατευθυντήρια εργαλεία σχεδιασμού των ευρύτερων Μητροπολιτικών περιοχών και των δήμων αντίστοιχα. Έτσι, παρουσιάζεται το περιεχόμενό τους και αναλύονται κάποια ισχύοντα Ρυθμιστικά και Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια στις ελληνικές πόλεις, καθώς και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο σχεδιασμός στην Ελλάδα με τις επιπτώσεις τους στην σημερινή πραγματικότητα στις πόλεις. Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάζεται και σχολιάζεται ο σχεδιασμός στην πόλη των Ιωαννίνων, και προτείνεται ενδεικτικά ένα master plan, προσπαθώντας να ενσωματώσει τις νέες αντιλήψεις και κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό στην ευρύτερη περιοχή της πόλης.

ABSTRACT

Aim of present work is the investigation of urban planning, and more specifically the presentation and analysis of masterplan type projects, that used today as frame tool, for the urban organisation of European cities. Being impossible to be put in common denominator, due to the variety of country-specific treatment planning systems and the difference between the size and role of cities, this work generally analyzes the strategic plans that are used in order to give directions for the planning in certain European cities, and the modern tendencies in which they are directed. In an effort of comparison with tools of such type in Greece, this study makes an analysis of the Regulatory Plans and the General Urban Plans which are used today as guiding design tools of wider metropolitan areas and municipalities respectively. Thus, their content is presented, and current Regulating Plans and In general Urban Plans in the Greek cities are analyzed, as well as the problems that the planning system in Greece faces today, with their repercussions in the current reality in the cities. In this frame, the planning in the city of Ioannina is presented, and an indicatively master plan is proposed, trying to incorporate the new perceptions and directions for the planning in the wider region of city.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	12
1. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	13
1.1 Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ- ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	13
1.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ.....	16
1.3 ΤΟ MASTER PLAN ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ..	19
1.4 ΕΦΑΡΜΟΓΗ MASTER PLAN ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ.....	21
1.4.1. ΙΣΠΑΝΙΑ	22
1.4.2. ΙΤΑΛΙΑ.....	26
1.4.3. ΓΑΛΛΙΑ	28
1.4.4. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	31
1.4.5. ΟΛΛΑΝΔΙΑ	33
1.4.6. ΑΛΛΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ	35
2. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	44
2.1 Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ	44
2.2 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ.....	45
2.3 ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	46
2.3.1 ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	48
2.3.2 ΣΤΑΔΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	48
2.3.3. ΤΑ ΝΕΑ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΘΗΝΑΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	49
2.3.4 ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ.....	52
2.3.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΓΠΣ.....	54
2.3.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	56
2.4 ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΝΤΑΙ	66
2.5. Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΥΠΕΚΑ.....	69
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	71
3.1 ΤΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ	71
3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	71
3.3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	72
3.4 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	73
3.5 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	74
3.5.1 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	74
3.5.2 ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ.....	76
3.5.3 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	79
3.5.4 ΤΟ ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΩΝ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	80
4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ...	95
4.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ.....	95
4.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	95
4.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ MASTER PLAN ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	98
4.3.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	101
4.3.2 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΚΤΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ (ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ 1,2,5).....	102
4.3.3 ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ 3,4).....	106
4.3.4 ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	111
4.3.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	120
4.3.6 ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ	121

ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	124
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	126

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Δημιουργία νέων πολεοδομικών κέντρων στην Μαδρίτη (κόκκινο χρώμα) (ΠΗΓΗ: Luis Rodríguez-Avial, XX)	25
Εικόνα 2 Κεντρικές σιδηροδρομικές περιοχές (ΠΗΓΗ: city of munich)	33
Εικόνα 3 Mittlerer Ring action programme (μέρος του master plan) (ΠΗΓΗ: Folda, Machler, Hogeback, 2005).....	33
Εικόνα 4 Το βασικό διάγραμμα του σχεδίου για το Λονδίνο (ΠΗΓΗ: www.london.gov.uk/thelondonplan, 2008)	36
Εικόνα 5 Οι μικροπεριφέρειες του Λονδίνου (ΠΗΓΗ: www.london.gov.uk/thelondonplan, 2008)	37
Εικόνα 6 Η περιοχή ισχύος του ΓΠΣ Ιωαννίνων (ΠΗΓΗ: Παπασπύρου, 2009).....	77
Εικόνα 7 Πολεοδομικές ενότητες ΓΠΣ Ιωαννίνων (ΠΗΓΗ: Παπασπύρου, 2009).....	77
Εικόνα 8 Απόσπασμα από τον χάρτη πολεοδομικής οργάνωσης του πρώτου ΓΠΣ (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 658/Δ/13.9.1988)	78
Εικόνα 9 Σιδηροδρομικό δίκτυο (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).....	91
Εικόνα 10 Μοντέλο κυκλοφορίας στην πόλη (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων, τεύχος Β φάσης, 2009).....	91
Εικόνα 11 Σύστημα μεταφορών (με γαλάζιο χρώμα το τραμ) (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)	92
Εικόνα 12 Η κεντρική πλατεία Πύρρου (ΠΗΓΗ: filiatl.blogspot.com, 2011)	96
Εικόνα 13 Οδός Ανεξαρτησίας (ΠΗΓΗ: http://epirusgate.blogspot.gr, 2011)	97
Εικόνα 14 Οδός Μπότσαρη (ΠΗΓΗ: Παπασπύρου, 2009)	97
Εικόνα 15 Εικόνα που χρησιμοποιήθηκε για την δημιουργία ψηφιακού υποβάθρου (ΠΗΓΗ: google earth).....	99
Εικόνα 16 Νέο πάρκο (Υπόβαθρο: googlemaps) Εικόνα 17 Ξενοδοχείο (Υπόβαθρο: googlemaps).....	103
Εικόνα 18 Πλατεία Χατζή- Ριζάρειος Πολιτεία (Υπόβαθρο: google maps)	104
Εικόνα 19 Γιαννιώτικο Σαλόι (ΠΗΓΗ: photoioannina.blogspot.com)	105
Εικόνα 20 Στρατόπεδο Βελισσαρίου (ΠΗΓΗ: wikimapia.org)	105
Εικόνα 21 Δημιουργία 2 νέων πάρκων και πεζοδρομήσεις οδών (Υπόβαθρο: google maps).....	108
Εικόνα 22 Όρια ιστορικού κέντρου (ΦΕΚ 605/Δ/1989, Υπόβαθρο: google maps)..	109
Εικόνα 23 Προβλεπόμενα έργα : πράσινο: πεζοδρομήσεις, κίτρινο: φωταγώγηση κτηρίων, ροζ: ανάπλαση χώρου (Υπόβαθρο: google maps).....	110
Εικόνα 24 Μείωση για την κυκλοφορία στο κέντρο (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό σχέδιο Ιωαννίνων-Β φάση, 2009).....	112
Εικόνα 25 Προτεινόμενο σύστημα δικτύου (Υπόβαθρο: google earth)	113
Εικόνα 26 Σύστημα δικτύου στο κέντρο	113
Εικόνα 27 Διερεύνηση τραμ (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων-Β φάση,2009)	115
Εικόνα 28 Μεταφορά αφετηρίας από κεντρική πλατεία (κόκκινο) σε Δόμπολη (μπλε) (Υπόβαθρο: Google maps).....	116
Εικόνα 29 Νέοι χώροι στάθμευσης (Υπόβαθρο: google maps)	117
Εικόνα 30 Υπάρχον ποδηλατοδρόμος στα Ιωάννινα (ΠΗΓΗ: www.travelstyle.gr)	118
Εικόνα 31 Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (Υπόβαθρο: google earth)	118
Εικόνα 32 Διατομή οδών Δωδώνης-Παπανδρέου	119
Εικόνα 33 Σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων στα Ιωάννινα (ΠΗΓΗ: www.ioanninabikes.gr)	119

Εικόνα 34 Περιοχές του δικτύου "NATURA" και προστασίας της φύσης (ΠΗΓΗ: ΥΠΕΚΑ, http://www.opengov.gr/minenv/wp-content/uploads/downloads/2011/01/pamnotida_map.pdf)	120
Εικόνα 35 Προτεινόμενη θέση πάρκου (ΠΗΓΗ: Σύλλογος προστασίας περιβάλλοντος Ιωαννίνων, http://sppi1976.blogspot.gr/2011/02/2011.html , 2011)	121

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1 Οικιστική ζώνη στην Μαδρίτη (ΠΗΓΗ: Luis Rodríguez-Avial, XX).....	24
Χάρτης 2 Εμπορική δραστηριότητα στη Μαδρίτη (ΠΗΓΗ: Luis Rodríguez-Avial, XX)	24
Χάρτης 3 Γενικός σκοπός του SDRIF (δημοσιεύτηκε το 2012) (ΠΗΓΗ: http://elus-idf.eelv.fr)	29
Χάρτης 4 Στρατηγική του master plan (με μαύρο οι άξονες ανάπτυξης) (ΠΗΓΗ: syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, 2003) ...	30
Χάρτης 5 Γενικός χάρτης της Λυών (Δεκέμβριος 2003) (ΠΗΓΗ: syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, 2003).....	31
Χάρτης 6 Οι χρήσεις γης στο Βερολίνο (2009) (ΠΗΓΗ: Γιαννακού, XX)	32
Χάρτης 7 Χρήσεις γης στην πόλη του Amsterdam (ΠΗΓΗ: Ir. Klaas W. de Boer, 2006)	34
Χάρτης 8 Η δομή του Ρότερνταμ (ΠΗΓΗ: www.debonnen.nl/figuren/kaarten/figuur/kaart15.jpg)	35
Χάρτης 9 Χρήσεις αστικού χώρου στη Λισαβόνα (ΠΗΓΗ: www.cm-lisboa.pt , πρόσβαση: Νοέμβριος 2012)	38
Χάρτης 10 Χρήσεις γης στο Βελιγράδι (ΠΗΓΗ: www.beograd.rs , 2006)	39
Χάρτης 11 Συγκοινωνιακό δίκτυο στο Βελιγράδι (ΠΗΓΗ: www.beograd.rs , 2006).....	40
Χάρτης 12 Ανάπτυξη του ιεραρχικού συστήματος των κέντρων στην Σόφια (ΠΗΓΗ: Terziev, Mihaylovich, 2004).....	41
Χάρτης 13 Προτεραιότητες δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας στην Σόφια (ΠΗΓΗ: Terziev, Mihaylovich, 2004).....	41
Χάρτης 14 Χωροθέτηση των 7 νέων πάρκων στην Σόφια (ΠΗΓΗ: Terziev, Mihaylovich, 2004).....	42
Χάρτης 15 Χρήσεις γης στο Bergen (ΠΗΓΗ: Lisbeth Iversen, 2008)	43
Χάρτης 16 Χωρικές ενότητες (ΠΗΓΗ: Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011)	50
Χάρτης 17 Προστασία και αναβάθμιση περιβάλλοντος (ΠΗΓΗ: Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011)	50
Χάρτης 18 Μέσα σταθερής τροχιάς (ΠΗΓΗ: Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011)	51
Χάρτης 19 Στρατηγικός Χάρτης- όρια Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης (ΠΗΓΗ: ΥΠΕΚΑ-ΟΡΣΘ, 2011).....	52
Χάρτης 20 Δομικό Σχέδιο-περιοχή ισχύς ΓΠΣ Πάτρας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 358.ΑΑΠΔ.2011).....	57
Χάρτης 21 Χρήσεις γης-θεσμικό πλαίσιο ΓΠΣ Πάτρας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 358.ΑΑΠΔ.2011).....	58
Χάρτης 22 Αστικές υποδομές και κυκλοφοριακό δίκτυο ΓΠΣ Πάτρας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 358.ΑΑΠΔ.2011).....	58
Χάρτης 23 Οργάνωση χρήσεων γης-προστασία περιβάλλοντος ΓΠΣ Λαμίας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 346.ΑΑΠ.2012)	60
Χάρτης 24 Πολεοδομική Οργάνωση ΓΠΣ Λαμίας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 346.ΑΑΠ.2012) ...	60
Χάρτης 25 Δομικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης ΓΠΣ Πρέβεζας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 465/ΑΑΠ/2007)	61
Χάρτης 26 Χρήσεις γης και προστασία περιβάλλοντος ΓΠΣ Πρέβεζας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 465/ΑΑΠ/2007)	62
Χάρτης 27 Οργάνωση πολεοδομικών ενοτήτων ΓΠΣ Πρέβεζας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 465/ΑΑΠ/2007)	63

Χάρτης 28 Πολεοδομικές ενότητες- χρήσεις γης ΓΠΣ Κομοτηνής (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 52/ΑΑΠ/2012)	64
Χάρτης 29 Επεκτάσεις, συντελεστές δόμησης, οδικό δίκτυο ΓΠΣ Κομοτηνής (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 52/ΑΑΠ/2012)	64
Χάρτης 30 Οργάνωση Χρήσεων γης-προστασία περιβάλλοντος ΓΠΣ Θήβας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 247/ΑΑΠ/2012)	65
Χάρτης 31 Πολεοδομική Οργάνωση της Θήβας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 247/ΑΑΠ/2012)	66
Χάρτης 32 Διακρατική θέση Ιωαννίνων (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).....	82
Χάρτης 33 Συνθετική απεικόνιση πρότασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).....	85
Χάρτης 34 Χωρική δομή (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)	86
Χάρτης 35 Αναβάθμιση κέντρου πόλης (με κόκκινο ορίζεται το νέο Μητροπολιτικό κέντρο, με πορτοκαλί το ιστορικό) (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)	88
Χάρτης 36 Πόλοι παραγωγικών υποδομών (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).....	90
Χάρτης 37 Πόλοι τουρισμού και αναψυχής (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).....	90
Χάρτης 38 Ολοκληρωμένος χάρτης μεταφορών του Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).....	92
Χάρτης 39 Οικολογικοί και πολιτιστικοί χώροι (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).....	93
Χάρτης 40 Συνθετική πρόταση (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).....	94
Χάρτης 41 Δομή-Χωρικές Ενότητες στην περιοχή μελέτης (Υπόβαθρο: google earth)	100
Χάρτης 42 Υπάρχουσες χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης (Υπόβαθρο: google earth)	101
Χάρτης 43 Προτεινόμενο σύστημα κέντρων (Υπόβαθρο: google earth)	102
Χάρτης 44 Οι νέες χρήσεις γης στην χωρική ενότητα 1.....	103
Χάρτης 45 Οι νέες χρήσεις γης στην χωρική ενότητα 2.....	104
Χάρτης 46 Οι νέες χρήσεις γης στην χωρική ενότητα 5.....	106
Χάρτης 47 Δημιουργία πράσινου δικτύου.....	108
Χάρτης 48 Σύστημα οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης	114
Χάρτης 49 Νέες χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης (Υπόβαθρο: google earth).....	122

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Πληθυσμιακή εξέλιξη Ιωαννίνων (ΠΗΓΗ: http://el.wikipedia.org/wiki/Ιωάννινα).....	73
Πίνακας 2 ΠΟΡΕΙΑ ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (Πηγή: http://www.apdhp-dm.gov.gr/)	76

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι εξελίξεις των τελευταίων χρόνων και ειδικότερα του αιώνα που μας πέρασε, έχουν φέρει τις πόλεις σε μια κρίσιμη καμπή της ιστορίας τους, καθώς παρατηρείται μία σημαντική μεγέθυνση στο μέγεθος και τον πληθυσμό τους. Η εποχή μας είναι μία εποχή ραγδαίας αστικοποίησης. Στα νέα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης καθώς και στις προκλήσεις και τα προβλήματα που εμφανίζονται, ο πολεοδομικός σχεδιασμός καλείται να επαναπροσδιορίσει τον αστικό χώρο έτσι ώστε να ανταποκριθεί στην νέα πραγματικότητα, με σκοπό να προσφέρει τα επιθυμητά επίπεδα στην ποιότητα της ζωής των πολιτών.

Στην παρούσα εργασία, διερευνώνται τα σχέδια που κατευθύνουν τον πολεοδομικό σχεδιασμό στις σημερινές πόλεις, που τείνουν να καθιερωθούν με τον όρο master plan. Ειδικότερα γίνεται μια προσπάθεια εντοπισμού των νέων ιδεών και αντιλήψεων που εφαρμόζονται στον πολεοδομικό σχεδιασμό στις Ευρωπαϊκές πόλεις, μέσω παραδειγμάτων σχεδιασμού πόλεων την τελευταία εικοσαετία. Παρουσιάζεται επίσης η ελληνική πραγματικότητα, με τα χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων αλλά και τα σχέδια τα οποία χρησιμοποιούνται σήμερα για τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Στο πλαίσιο αυτό γίνεται μία πλήρης καταγραφή και σχολιασμός των υφιστάμενων και υπό εκπόνηση σχεδίων για την πόλη των Ιωαννίνων, και προτείνονται κάποιες πολεοδομικές προτάσεις για την αναβάθμιση της εικόνας της πόλης αλλά και την βελτιστοποίηση της λειτουργικότητάς της.

Ειδικότερα, το πρώτο κεφάλαιο αφορά την πολεοδόμηση στον Ευρωπαϊκό χώρο. Γίνεται ανάλυση των συστημάτων σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκές χώρες και παρουσιάζονται κάποια σχέδια που χρησιμοποιούνται σήμερα σε Ευρωπαϊκές πόλεις. Το δεύτερο κεφάλαιο αφορά τον σχεδιασμό στην Ελλάδα, μέσω πρόσφατων παραδειγμάτων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και Ρυθμιστικών Σχεδίων σε Ελληνικές πόλεις, καθώς επίσης και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο σχεδιασμός. Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στον σχεδιασμό της πόλης των Ιωαννίνων, παρουσιάζοντας παράλληλα το νέο υπό θεσμοθέτηση Ρυθμιστικό Σχέδιο. Τέλος, στο τελευταίο κεφάλαιο σχολιάζεται ο σχεδιασμός στην πόλη και προτείνονται πολεοδομικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της εικόνας της και την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι χάρτες των προτάσεων δημιουργήθηκαν σε υπόβαθρο το οποίο κατασκευάστηκε μέσω ψηφιοποίησης εικόνας παρμένης από το google earth.

1. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

1.1 Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ-ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Ευρωπαϊκός χώρος έχει υποστεί πολλές μεταβολές με το πέρασμα των χρόνων. Οι πόλεις υπόκεινται σε συνεχές αλλαγές στην μορφή και στον τύπο τους, σαν αποτέλεσμα κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών επιδράσεων. Από την αρχαιότητα, ο ευρωπαϊκός χώρος είχε ξεκινήσει να παίρνει μία αστική μορφή που καθορίστηκε σε μεγάλο βαθμό από τους Έλληνες και τους Ρωμαίους. Το μοντέλο της πόλης κράτους δημιουργήθηκε, μιας συμπαγούς αστικής περιοχής στην ουσία, κηδεμονευόμενης από ένα περιτειχισμένο κέντρο (Σιόλας, 2005). Σχηματίστηκαν πόλεις ανάκτορα που αναπτύχθηκαν γύρω από τις ακροπόλεις τους, όπως για παράδειγμα η αρχαία Αθήνα και η Θήβα, έχοντας ως κέντρα τους τις αγορές. Οι πόλεις ήταν τόποι συγκέντρωσης αγροτικών πλεονασμάτων και λειτουργούσαν ως αυτόνομες διοικητικές οντότητες, έχοντας τον ρόλο του αμυντικού καταφυγίου. Η μεγάλη όμως δημογραφική αύξηση, παρατηρήθηκε κατά τον Μεσαίωνα και διήρκησε έως τα μέσα του 14^{ου} αιώνα, εποχή στην οποία άρχισε να μορφοποιείται ο Ευρωπαϊκός χώρος. Κατά την διάρκεια του Μεσαίωνα, η πόλη ήταν τόσο μια πολιτική οντότητα, όσο και μια συλλογή από αποκεντρωμένα οικιστικά δίκτυα, τα οποία ήταν μικρά εξειδικευμένα κέντρα δευτερευουσών δραστηριοτήτων (Σιόλας, 2005). Τότε, ξεπεράστηκε η αντίθεση πόλης-υπαίθρου των αρχαίων χρόνων, αναπτύχθηκαν σχέσεις συνεργασίας και οι πόλεις ήταν αφοσιωμένες στην γεωργία. Το τέλος της εποχής αυτής σηματοδεύτηκε από την καταστροφή μεγάλων πόλεων, και την άνθηση νέων, εμπορικών πόλεων. Οι νέες ανακαλύψεις και οι ανάγκες για επέκταση οδήγησαν στην μετατόπιση του ενδιαφέροντος για τις δραστηριότητες από την γεωργία στο εμπόριο. Μέχρι τα τέλη του 17^{ου} αιώνα, η οικονομία βασιζόταν στο εμπόριο και οι πόλεις που είχαν ανεπτυγμένη ναυτιλία ευδοκίμουν στον Ευρωπαϊκό χώρο, με κύριο παράδειγμα τις Ιταλικές πόλεις Βενετία και Φλωρεντία. Η βιομηχανική επανάσταση τον 18^ο αιώνα επέφερε ταχεία αύξηση στις πόλεις και εισροές πληθυσμών στα μεγάλα αστικά κέντρα. Δημιουργήθηκαν βιομηχανικές πόλεις όπως το Μάντσεστερ, οι οποίες είχαν ως αποκλειστικό στόχο την ανάπτυξη της βιομηχανικής δραστηριότητας, με χαρακτηριστικά την υψηλή συγκέντρωση πληθυσμού και τον κοινωνικό διαχωρισμό των περιοχών μέσα στην πόλη. Η ραγδαία αύξηση της τεχνολογίας και η παγκοσμιοποίηση τον τελευταίο αιώνα οδήγησαν με την σειρά τους στην επέκταση των πόλεων, επιφέροντας παράλληλα μεγάλες αλλαγές στην μορφή και το μέγεθός τους. Κατά την διάρκεια των παραπάνω ιστορικών εξελίξεων δημιουργήθηκαν και οι πρώτες μεγάλες πόλεις στον Ευρωπαϊκό χώρο:

Η ΡΩΜΗ: Η Ρώμη είναι μία από τις ιστορικότερες πόλεις της Ευρώπης, καθώς εκτείνεται στον Ευρωπαϊκό χώρο για πάνω από δύομιση χιλιάδες χρόνια. Χρονολογείται από το 753 π.Χ, ήταν η πρωτεύουσα της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και θεωρείται ως μία από τις γενέτειρες του Δυτικού πολιτισμού. Ήταν η κυρίαρχη δύναμη στην Ευρώπη και απαριθμούσε 1,500,000 κατοίκους μέχρι τον 1^ο αιώνα μ.Χ. Η καταστροφή της το 410 μ.Χ μείωσε δραστικά τον πληθυσμό της και στον μεσαίωνα είχε χάσει την αίγλη της. Η Ρώμη έγινε ξανά μεγάλο κέντρο μετά τον 15^ο αιώνα καθώς μεταφέρθηκαν οι κύριες εμπορικές δραστηριότητες από την Φλωρεντία σε αυτήν. Το 1861 κρίθηκε πρωτεύουσα της Ιταλίας. Η ιστορία της και τα μνημεία της έχουν αφήσει πίσω τους μια μεγάλη κληρονομιά. Κληρονομιά που έχει διασωθεί έως και σήμερα και

αποτυπώνεται στο κέντρο της παλαιάς πόλης. Σήμερα η Ρώμη απαριθμεί περίπου 3,000,000 κατοίκους και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ιστορικά, πολιτιστικά κέντρα στην Ευρώπη (Wikipedia, en.Wikipedia.org/wiki/rome, 2012).

ΤΟ ΠΑΡΙΣΙ: Μία άλλη σημαντική πόλη για πάνω από δύο χιλιετίες, το Παρίσι είναι ένα από τα κύρια κέντρα της Ευρώπης. Η μεγάλη ανάπτυξη του έγινε τον 12^ο αιώνα, και το κατέστησε ως πόλη της εκπαίδευσης και της τέχνης. Το Παρίσι ήταν η μεγαλύτερη πόλη της Ευρώπης έως και τον 18^ο αιώνα. Η αύξηση του έγινε σταδιακά από τον 10^ο αιώνα που απαριθμούσε μόνο 20,000 κατοίκους έως και τον 18^ο που έφτασε τις 546,000. Σήμερα το Παρίσι είναι μία από τις κορυφαίες πόλεις παγκοσμίως, ένα πολιτιστικό κέντρο, και η επιρροή του στην πολιτική, τις τέχνες, τις επιστήμες και την εκπαίδευση συμβάλλει στην θέση της ως μία από τις μεγαλύτερες παγκόσμιες πόλεις. Απαριθμεί σήμερα περίπου 2,200,000 κατοίκους (en.Wikipedia.org/wiki/Paris, 2012).

ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ: Το Λονδίνο είναι σήμερα μία παγκόσμια πόλη, η οποία όμως γιγαντώθηκε τα τελευταία χρόνια. Έως και το 15^ο αιώνα το Λονδίνο απαριθμούσε λιγιστούς κατοίκους, που δεν ξεπερνούσαν τους 50,000. Από την στιγμή όμως που το εμπόριο έγινε η κύρια μορφή δραστηριότητας στον Ευρωπαϊκό χώρο, το Λονδίνο άρχισε να επεκτείνεται, λόγω της γεωγραφικής του θέσης. Χαρακτηριστικό είναι ότι πληθυσμός του αυξήθηκε από 50,000 σε 225,000 κατοίκους στην μικρή περίοδο 1530-1605. Η πυρκαγιά το 1666 έδωσε την ευκαιρία να κτιστεί μια μεγάλη πόλη με μοντέρνο σχέδιο. Αυτό επετεύχθη, καθώς το Λονδίνο ανασχεδιάστηκε με νέες υποδομές, νέα δίκτυα, με την βιομηχανική επανάσταση να ωθεί την έξαρση της αύξησης του, και σταδιακά έγινε η μεγαλύτερη πόλη παγκοσμίως από το 1831 έως και το 1925 απαριθμώντας πάνω από ένα εκατομμύριο κατοίκους, μια παγκόσμια πόλη που αντιμετώπιζε ήδη προβλήματα κίνησης (Σιόλας, 2005). Σήμερα, η πρωτεύουσα της Αγγλίας είναι μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ευρώπης, απαριθμώντας περισσότερους από 7,000,000 κατοίκους και αποτελεί πυρήνα οικονομικών δραστηριοτήτων, κατέχοντας έτσι μια σημαντική θέση στα διεθνή δρώμενα.

Από την βιομηχανική επανάσταση που οδήγησε σε μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις, ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελούσε το σημαντικότερο εργαλείο οργάνωσης των πόλεων για την αντιμετώπιση της αυξανόμενης δόμησης και της έξαρσης της βιομηχανικής δραστηριότητας. Γεγονότα που σημάδεψαν τον Ευρωπαϊκό χώρο, όπως ο Β παγκόσμιος πόλεμος και οι καταστροφές που άφησε πίσω του, οδήγησαν σε έναν πολεοδομικό σχεδιασμό που αποσκοπούσε στην ριζική ανανέωση του αστικού ιστού. Σήμερα, η παγκοσμιοποίηση και ο ανταγωνισμός των πόλεων σε διεθνές επίπεδο, έχουν οδηγήσει στην δημιουργία μηχανισμών πολεοδομικού σχεδιασμού που συνδέονται άρρηκτα με οικονομικές δυνάμεις και πολιτικά και θεσμικά καθεστάτα.

Το πολεοδομικό σύστημα σχεδιασμού άρχισε να παίρνει ολοκληρωμένη μορφή μετά τον Β παγκόσμιο πόλεμο. Η εκβιομηχάνιση οδηγεί στην δημιουργία πόλεων που συσσωρεύουν κεφάλαιο και εργατική δύναμη και οδηγεί σε μαζική συγκέντρωση πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα (Παπαδοπούλου, XX). Οι Ευρωπαϊκές πόλεις τείνουν τότε να αναπτύσσονται γύρω από πολλούς πυρήνες, υιοθετώντας ένα ακτινοκεντρικό σχέδιο. Τα μεγάλα συγκροτήματα οργανωμένης δόμησης κατοικιών, αποτελούν την κύρια μορφή πολιτικής για τις κατοικίες (Παπαδοπούλου, XX), αφού το πρόβλημα ενσωμάτωσης των αστικοποιούμενων πληθυσμών στον αστικό χώρο μαζί με την ανοικοδόμηση των πόλεων, ήταν στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος. Με το πέρασμα των χρόνων και την ραγδαία τεχνολογική ανάπτυξη στις μεταφορές και τις

επικοινωνίες, υπάρχουν σημαντικές αλλαγές στην μορφή των Ευρωπαϊκών πόλεων. Από την αστικοποίηση περνάμε στην προαστικοποίηση (Πετροπούλου, 2008) αφού νέα μεταφορικά δίκτυα κατασκευάστηκαν και αναβαθμίστηκαν τα υπάρχοντα. Κύριο χαρακτηριστικό είναι η στροφή στην προαστιακή κατοικία ή κατοικία σε περιαστικές ζώνες μονοκατοικιών. Προκύπτουν έτσι συνεχείς επεκτάσεις των πόλεων, αφού τα νέα συγκοινωνιακά δίκτυα λειτουργούν σαν αρωγός στην δημιουργία θέσεων εργασίας στις περιφέρειες. Η παγκοσμιοποίηση φέρνει με την σειρά της μεγάλες αλλαγές στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Οι πόλεις ακολουθούν ομοιόμορφα παγκοσμιοποιημένα πρότυπα οργάνωσης κατοικίας, εργασίας, αναψυχής και προσπαθούν με την σειρά τους να ενταχθούν σε έναν ευρύτερο ανταγωνιστικό χώρο. Οι πόλεις μεταβάλλονται ουσιαστικά σε επιχειρηματικές, οικονομικές ενότητες και ξεχωρίζουν κυρίως χάρη στην ιστορική τους κληρονομιά και λιγότερο χάρη στις πολεοδομικές διαμορφώσεις τους (Βλαστός, Πολύζος, 1999). Η έννοια της παγκόσμιας πόλης εισέρχεται, η οποία παίζει σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, συγκροτώντας παγκόσμια δίκτυα.

Μπορούμε να πούμε ότι στο διάστημα του 20^{ου} αιώνα πραγματοποιήθηκαν σημαντικές μεταβολές στην διάρθρωση των χρήσεων γης στις πόλεις. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η πόλη χαρακτηρίζεται από μικτές χρήσεις γης και μονοπυρηνική δομή με χρήσεις όπως το εμπόριο, η βιομηχανία και η κατοικία να συνυπάρχουν. Η μοντέρνα πόλη που κυριάρχησε μεταπολεμικά έχει ως κύριο χαρακτηριστικό τον διαχωρισμό των χρήσεων γης (zoning), με μία μη ιεραρχημένη πολυκεντρική δομή και τοπικές πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) στις οποίες κυριαρχεί η κατοικία, ενώ η βιομηχανία χωροθετείται στα όρια της πόλης. Από την δεκαετία του 80 και μετά έχουμε επιστροφή στην μίξη των χρήσεων γης και τα τελευταία χρόνια κάνει την εμφάνισή του ένα νέο μοντέλο διάρθρωσης χρήσεων γης, στο οποίο δημιουργούνται επιλεκτικές χωρικές συγκεντρώσεις ομοειδών δραστηριοτήτων, τα λεγόμενα “clusters”. Αυτά ουσιαστικά αντικατοπτρίζουν επίκεντρα ομοειδών δραστηριοτήτων όπως πολυώροιοι οικονομικών υπηρεσιών και πολιτιστικού ενδιαφέροντος (Γοσπονδίνη, Μπεριάτος, 2006).

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στο σύνολο των Ευρωπαϊκών πόλεων ακολουθεί λίγο πολύ τις ίδιες αρχές και έχει τους ίδιους στόχους, όμως όλα τα συστήματα πολεοδομικού σχεδιασμού έχουν καθιερωθεί μέσω πολύπλοκων διαδικασιών και έτσι παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ τους στο περιεχόμενο και στον βαθμό εφαρμογής τους, ανάλογα με το πολιτικό καθεστώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της εκάστοτε χώρας. Τα διαφορετικά χαρακτηριστικά κάθε χώρας και οι ιδιαιτερότητές της σε κοινωνικό, οικονομικό και πολιτιστικό επίπεδο συνεπάγονται και διαφορετική πολεοδομική φιλοσοφία, που με την σειρά της οδηγεί σε διαφορετικές πολεοδομικές μορφές, διαφορετικά προβλήματα για επίλυση. Ειδικότερα :

- Οι χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης αποτελούνται από πόλεις οι οποίες χρονολογούνται πριν από το 1300. Στις χώρες αυτές εδρεύουν παγκόσμιες πόλεις, όπως το Παρίσι ή το Λονδίνο, πόλεις που προσελκύουν λειτουργίες διεθνούς επιπέδου, πόλεις που αποτελούν τον πυρήνα της πολεοδομικής οργάνωσης των ευρύτερων περιοχών. Η ανάπτυξη των μεγάλων πόλεων της δυτικής Ευρώπης ήταν έντονη μέχρι την δεκαετία του 70. Οι χώρες αυτές χαρακτηρίζονται από πυκνή αστική δόμηση, Σε πολλές πόλεις παρατηρούνται μοντέλα κηπουπόλεων και μονολειτουργικές ζώνες στον αστικό χώρο (Γοσπονδίνη, 2007).

- Οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης αναπτύχθηκαν με αργούς ρυθμούς κυρίως μέχρι την δεκαετία του 80 και οι περισσότερες πόλεις έμειναν σε μικρά πληθυσμιακά μεγέθη. Πολλές περιοχές είναι αγροτικές περιοχές και παρότι υπάρχουν πόλεις που αναπτύχθηκαν με γρήγορους ρυθμούς, δεν υπάρχουν πόλεις μεσαίου μεγέθους (Νικολάου, 2012) τέτοιες ώστε να καθιστούν εφικτή μια σωστή ιεράρχηση και κατανομή του αστικού ιστού.
- Η Βόρεια Ευρώπη είναι λιγότερο πυκνοδομημένη καθώς πολλές χώρες τις αποτελούνται από μικρά πληθυσμιακά μεγέθη. Χαρακτηρίζεται από έντονη προαστιοποίηση καθώς σε πολλές πόλεις της Βόρειας Ευρώπης, κυρίως της Σκανδιναβίας, το ποσοστό των κατοίκων που ζούνε στα μεγάλα αστικά κέντρα σε σχέση με τις επαρχίες δεν είναι και τόσο μεγάλο, δημιουργώντας ένα αποκεντρωτικό μοντέλο πόλης. Τα μεσογειακά κράτη από την άλλη χαρακτηρίζονται και αυτά από πυκνή δόμηση. Στις μεσογειακές χώρες κυριαρχεί η διασπορά των χρήσεων γης στον αστικό ιστό όπου επιχειρήσεις αναμιγνύονται με κατοικίες (Λεοντίδου, 2008).

Η πλειονότητα των Ευρωπαϊκών πόλεων σήμερα αντιμετωπίζει μια σειρά από προβλήματα. Προβλήματα υποβάθμισης των περιοχών, προβλήματα κοινωνικού διαχωρισμού και προβλήματα λειτουργικών υποδομών. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα σήμερα προσπαθεί να επιτύχει ένα κλίμα συνεργασίας μεταξύ των χωρών της και θέτει κοινούς στόχους, προβλήματα και πολιτικές εφαρμογής πολεοδομικού σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες που σχετίζονται με την πυκνωση των κατοικιών, την κινητικότητα του πληθυσμού και των θέσεων απασχόλησης, τη ροή των επενδύσεων, τη φύση και την ποιότητα των υποδομών και των διάφορων δικτύων καθώς και το περιβάλλον και την ποιότητα της ζωής. Κύριος στόχος είναι η δημιουργία συνεκτικών και συλλογικών πόλεων, δίνοντας έμφαση στην συνολική ανάπτυξη των δικτύων μεταφοράς και επικοινωνιών, την εφαρμογή πολιτικών προστασίας του περιβάλλοντος για την βελτίωση της ποιότητας ζωής, την γενικότερη συνεργασία μεταξύ των χωρών για την επεξεργασία ανάπτυξης συστημάτων, την ανταλλαγή τεχνογνωσίας, και την χρηματοδότηση προγραμμάτων ανάπτυξης (europa.eu, "ΕΥΡΩΠΗ 2000+": ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΕΛΔΑΦΟΥΣ, XX).

1.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Οι νομοθετικές ρυθμίσεις για τον πολεοδομικό σχεδιασμό διαφέρουν από χώρα σε χώρα. Συστήματα σχεδιασμού Περιφερειών, δήμων και κοινοτήτων υπάρχουν σε όλες τις περιοχές της Ευρώπης το καθένα με τους δικούς του στόχους, τα δικά του πλαίσια, ανάλογα με την εκάστοτε πόλη, την θέση και σημασία της, τα προβλήματά της. Η επιρροή του νομοθετικού και του διοικητικού συστήματος πάνω στον σχεδιασμό και στις πολεοδομικές προσεγγίσεις είναι μεγάλη και έχει αντίκτυπο στην εφαρμογή των σχεδίων. Στην βιβλιογραφία υπάρχει ένα συμπέρασμα, σύμφωνα με το οποίο η Ευρώπη χωρίζεται σε τέσσερις διοικητικές οικογένειες οι οποίες παίζουν σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση του Πολεοδομικού συστήματος (Newman, Thornley, 1996). Οι οικογένειες αυτές αποκαλούνται βρετανική, ναπολεόντεια, γερμανική και σκανδιναβική οικογένεια. Τα χαρακτηριστικά τους είναι τα εξής :

- Βρετανική οικογένεια (British family) : Το Βρετανικό σύστημα διαμορφώνεται μέσα από το παραδοσιακό αγγλο-σαξονικό Κοινοδίκαιο (Common Law),

το οποίο θεμελιώνεται στη νομολογία. Σύμφωνα με αυτό, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις έχουν σημαντική έλλειψη αυτονομίας με αποτέλεσμα να υπόκεινται σε συνεχή έλεγχο από την κεντρική κυβέρνηση. Η τοπική πολεοδομία δεν έχει κάποια ταυτότητα, αλλά υπάγεται στο ευρύτερο πλαίσιο του εθνικού σχεδιασμού, οδηγώντας στην έλλειψη σωστού περιφερειακού σχεδιασμού. Στο σύστημα αυτό συμπεριλαμβάνονται οι χώρες της Αγγλίας, Σκωτίας, Ουαλίας και Ιρλανδίας.

- **Ναπολεόντεια οικογένεια (Napoleonic family) :** Το Ναπολεόντειο σύστημα θεμελιώνεται από κανόνες οι οποίοι διαμορφώθηκαν βασικά μετά τη γαλλική επανάσταση. Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις εδώ υπάγονται επίσης σε έλεγχο από το κράτος, έχουν όμως εκπροσώπηση και λόγο στο σχεδιασμό. Υπάρχει ένας συστηματικός κώδικας ρύθμισης του προγραμματισμού και μία ιεραρχία στον πολεοδομικό σχεδιασμό μεταξύ των επιπέδων, που βασίζεται στον συντονισμό μεταξύ του εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου. Στο σύστημα αυτό περιλαμβάνονται οι χώρες της Γαλλίας, Ολλανδίας, Βελγίου, Λουξεμβούργου, Πορτογαλίας, Ισπανίας, Ιταλίας και Ελλάδας. Παρατηρούνται διαφορές μεταξύ των χωρών καθώς σε χώρες που βρίσκονται πιο κεντρικά (Γαλλία, Ολλανδία) υπάρχει ένα σαφές σύστημα προγραμματισμού ενώ στις μεσογειακές χώρες (Ελλάδα, Ιταλία) υπάρχει μια ασάφεια και πολυπλοκότητα.
- **Γερμανική οικογένεια (Germanic family) :** Στο γερμανικό σύστημα το κεντρικό κράτος μοιράζεται την εξουσία του με τις περιφέρειες, οι οποίες έχουν το δικό τους σύνταγμα. Χαρακτηρίζεται από μια συνεκτικότητα και ένα σαφές σύστημα προγραμματισμού. Οι περιφέρειες έχουν ισχυρό λόγο στον προγραμματισμό και προβλέπουν την δική τους πολεοδομική νομοθεσία, εκπονώντας δικά τους σχέδια και μηχανισμούς σύζευξης με τα επίπεδα σχεδιασμού. Σε αυτό το σύστημα ανήκουν τα κράτη της Γερμανίας, Αυστρίας και Ελβετίας.
- **Σκανδιναβική οικογένεια (Scandinavian family) :** Η σκανδιναβική οικογένεια παρουσιάζει ομοιότητες με την Γερμανική και την Ναπολεόντεια οικογένεια και η νομοθεσία της έχει έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα. Στο σύστημα προγραμματισμού είναι αποκεντρωμένη καθώς ο εθνικός και περιφερειακός σχεδιασμός έχουν ασθενή εκπροσώπηση και στο επίπεδο των δήμων, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις παίζουν τον πιο καθοριστικό ρόλο στον σχεδιασμό. Στο τοπικό επίπεδο παρατηρείται μια ομοιότητα με το Γερμανικό σύστημα. Στην οικογένεια αυτή ανήκουν οι χώρες της Νορβηγίας, Σουηδίας, Φινλανδίας και Δανίας.

Σε γενικές γραμμές τα είδη των εργαλείων που χρησιμοποιούνται για τον σχεδιασμό μπορούν να ταξινομηθούν σε τέσσερις κατηγορίες (Τεχνικό επιμελητήριο Ελλάδας, 2005):

- Το Εθνικό εργαλείο το οποίο καλύπτει ολόκληρο το κράτος και καθορίζει τις πολιτικές και την στρατηγική του χωρικού σχεδιασμού της κυβέρνησης.
- Το στρατηγικό σχέδιο το οποίο συντάσσεται για περιφέρειες ή επαρχίες, που καθορίζει τα πρότυπα χωρικής ανάπτυξης για περιοχές κάτω από το επίπεδο του κράτους και εφαρμόζεται από σχέδια κατώτερου επιπέδου.
- Το κατευθυντήριο σχέδιο που καθορίζει ένα γενικό χωρικό πλαίσιο και κριτήρια για την ρύθμιση των χρήσεων γης για έναν δήμο, ομάδα δήμων ή κοινότητες (master plan).
- Το κανονιστικό σχέδιο το οποίο ρυθμίζει την ανάπτυξη συγκεκριμένων τμημάτων εδάφους και το οποίο καλύπτει περιοχές μεγέθους γειτονιάς ή ολόκληρου δήμου.

Παρατηρείται ότι σε όλα τα κράτη παρουσιάζεται μια ομοιογενής ιεραρχία στον σχεδιασμό από το Εθνικό έως και το τοπικό επίπεδο. Η ιεραρχία ξεκινάει από τον χωροταξικό σχεδιασμό, στον οποίο τα περισσότερα κράτη έχουν θεσμοθετήσει το χωροταξικό σχέδιο και τα Περιφερειακά Σχέδια, και συνεχίζεται στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό στον οποίο αναφέρονται τα Ρυθμιστικά Σχέδια μεγάλων πόλεων, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια σε επίπεδο δήμου ή ομάδας δήμων και τα ειδικά πολεοδομικά σχέδια ή και πιο εξειδικευμένα σχέδια, τα οποία έχουν έναν πιο λεπτομερειακό χαρακτήρα. Οι μεγαλύτερες αποκλίσεις εμφανίζονται στον Εθνικό Σχεδιασμό, όπου σε κάποια κράτη το χωροταξικό σχέδιο παρουσιάζει με σαφήνεια όλα τα θέματα και έχει ισχυρή παρουσία, και σε άλλα κράτη όπου είτε είναι απόν, είτε δεν διατυπώνεται με σαφή ισχυρό στρατηγικό χαρακτήρα (Λαγόπουλος, 2011).

Παρακάτω γίνεται μια σύντομη περιγραφή και αναφορά στα εργαλεία σχεδιασμού που χρησιμοποιούνται σε κάποιες Ευρωπαϊκές χώρες.

- Γερμανία: Η Γερμανία διαθέτει μια ισχυρή πολεοδομική νομοθεσία η οποία επιφορτίζει τις κοινότητες με το έργο του πολεοδομικού σχεδιασμού (Σερράος, 2005). Η υλοποίησή του είναι αποκλειστικά δική τους ευθύνη και οι αρμοδιότητες είναι αποκλειστικά δικές της. Τα κρατίδια (Lander) οφείλουν να βοηθήσουν στην χρηματοδότηση των τοπικών αυτοδιοικήσεων (Βλαστός-Μηλάκης, 2006) έτσι ώστε να συμπράξουν με την σειρά τους σε έναν ορθολογικό σχεδιασμό. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός (Bauleitplanung) έπεται του χωροταξικού σχεδιασμού (Landesplanung) και του περιφερειακού (Regionalplanung) και ακολουθεί τις κατευθύνσεις και τις αρχές τους. Εργαλεία του είναι το ρυθμιστικό σχέδιο Stadtplan το οποίο εξειδικεύεται από τα σχέδια (Flächennutzungs-und Landschaftsplan) τα οποία σε τοπικό επίπεδο ρυθμίζουν ουσιαστικά της χρήσεις γης μιας κοινότητας. Αυτά, αποτελούν δεσμευτικά εργαλεία τα οποία κατευθύνουν το σχεδιασμό. Σε χαμηλότερο επίπεδο υπάρχουν οι πολεοδομικές μελέτες (Bebauungsplan) οι οποίες αποτελούν κανονισμούς και είναι δεσμευτικές. Υπάρχουν επίσης και σχέδια για τον ανοιχτό χώρο (Grünordnungsplan). Τα συγκεκριμένα είναι σχέδια κλίμακας 1:1000 ή 1:5000 και μπορούν να εκπονηθούν από ιδιωτικές ή δημόσιες πρωτοβουλίες όταν διαθέτουν μια μεγάλη ιδιοκτησία γης. Συνήθως η κοινότητα προσπαθεί να δώσει κίνητρα οικονομικά και μη, και να ενθαρρύνει την υλοποίηση ενός τέτοιου σχεδίου (Greenstructures and urban planning, www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/germany.htm, 2001).
- Ισπανία : Στην Ισπανία μετά το 1978 όταν και εγκρίθηκε το νέο Σύνταγμα οι πολεοδομικές αρμοδιότητες μεταφέρθηκαν στις 17 αυτόνομες κοινότητες που δημιουργήθηκαν. Σχεδόν όλες τους έχουν την δική τους νομοθεσία. Οι τύποι των σχεδίων που χρησιμοποιούνται για τον Πολεοδομικό σχεδιασμό είναι τα Περιφερειακά Σχέδια, τα master plan (Planes Generales de Ordenación Urbana Municipal), τα Partial plans και τα ειδικά σχέδια. Τα περιφερειακά σχέδια (Regional Plan) εκπονούνται στο επίπεδο της Περιφέρειας και αναλαμβάνονται από την κάθε αυτόνομη κοινότητα. Σε επίπεδο δήμου ή ομάδα δήμων εκπονούνται τα Master plan τα οποία με την σειρά τους εξειδικεύονται από τα Partial plans. Τέλος τα ειδικά σχέδια χρησιμοποιούνται συνήθως για συγκεκριμένες περιπτώσεις όπως πχ την απόκτηση περισσότερων δημοσίων χώρων σε πυκνοκατοικημένες περιοχές (www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/spain.htm, 2001).
- Γαλλία : Το πολεοδομικό σύστημα της Γαλλίας διαμορφώθηκε μετά από τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο (Νικολάου, 2012) και διέπεται από την υπάρχουσα νομοθεσία (Code de l'Urbanisme et de l'Habitat) η οποία αναθεωρείται ανά διασ-

τήματα από το 1950 που πρωτοσυστάθηκε. Σε περιφερειακό επίπεδο υπάρχουν τα Περιφερειακά Σχέδια (Schéma de service). Σε τοπικό επίπεδο οι τοπικές αυτοδιοικήσεις έχουν την δυνατότητα της εκπόνησης σχεδίων (Βλαστός-Μηλάκης,2006), χαράσσοντας τις στρατηγικές τους σύμφωνα με τα Περιφερειακά σχέδια, μετά το 1983 όπου και αποφασίστηκε η αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων. Ο νόμος Loi d'orientation foncière που εγκρίθηκε το 1967 υποδεικνύει τους τύπους σχεδίων για τον πολεοδομικό σχεδιασμό στις πόλεις. Σύμφωνα με αυτόν υπάρχουν τα προγραμματιστικά η ρυθμιστικά σχέδια (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) που προσδιορίζουν τον προσανατολισμό του σχεδιασμού και της εξάπλωσης των πόλεων, και τα τοπικά σχέδια η master plan σε επίπεδο δήμου, τα Plan d'occupation des sols τα οποία εκπονούνται για κοινότητες άνω των 50000 κατοίκων (www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/france.htm,2001). Υπάρχουν φυσικά και πιο λεπτομερή σχέδια. Το 2000 νομοθετήθηκε ένα άλλο είδους σχέδιο, το σχέδιο περιφερειακής συνοχής (Schéma de cohérence territoriale) το οποίο είναι ένα έγγραφο με σκοπό την ενίσχυση της αλληλεπίδρασης του σχεδιασμού σε κάθε επίπεδο (Βλαστός, Μηλάκης, 2006).

➤ Νορβηγία : Στην Νορβηγία υπάρχει ένα εκτεταμένο σύστημα τοπικής αυτοδιοίκησης. Οι νομοί και οι δήμοι έχουν εκλέξει δικούς τους φορείς οι οποίοι έχουν την εξουσία να εφαρμόσουν τον δικό τους σχεδιασμό (Greenstructures and urban planning, www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/norge.htm,2001). Όσον αφορά λοιπόν το Εθνικό επίπεδο σχεδιασμού, το κράτος έχει έναν συμβουλευτικό χαρακτήρα και θέτει τις κατευθυντήριες γραμμές. Σε επίπεδο νομών υπάρχει το County plan το οποίο είναι ένα γενικό πρόγραμμα που συντονίζει όλα τα επίπεδα σχεδιασμού. Σε επίπεδο δήμου υπάρχει το Master plan, το οποίο είναι ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που συντονίζει τον σχεδιασμό του δήμου και εκπονείται αποκλειστικά από αυτόν. Εξειδικεύεται από τα τοπικά σχέδια φυσικής ανάπτυξης και τα Building Development Plan τα οποία έχουν άμεση δεσμευτική ισχύ.

➤ Ολλανδία : Ο σχεδιασμός στην Ολλανδία θεσπίζεται από τον νόμο Wet op de Ruimtelijke Ordening. Σε Εθνικό Επίπεδο υπάρχουν τα χωροταξικά σχέδια (The Planologische Kernbeslissing). Σε επίπεδο Περιφέρειας τα Περιφερειακά σχέδια (Streekplan) δίνουν τις κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό στα τοπικά επίπεδα. Εκεί, υπάρχει το Ρυθμιστικό σχέδιο με κατευθυντήριο χαρακτήρα, το οποίο εξειδικεύεται με τα σχέδια δομής, τα σχέδια χρήσεων γης και τα πολεοδομικά σχέδια ανανέωσης (www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/nl-planning.htm,2001).

1.3 ΤΟ MASTER PLAN ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Η έννοια του master plan χρησιμοποιείται σήμερα στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες και αναφέρεται σε εκείνο το εργαλείο, με το οποίο γίνεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε μια ευρύτερη αστική περιοχή, σε μια δηλαδή περιφέρεια, ένα δήμο ή και μία ομάδα δήμων. Αποβλέπει στον κατάλληλο σχεδιασμό και προγραμματισμό έτσι ώστε να καθοδηγήσει κατάλληλα την ανάπτυξη των πόλεων σε όλους τους τομείς, με σκοπό την εξασφάλιση της ευημερίας και την αναβάθμιση των συνθηκών ζωής των πολιτών της. Δίνει ουσιαστικά το πλαίσιο για τις πολεοδομικές ρυθμίσεις στην περιοχή που εξετάζει και μπορεί να είναι δεσμευτικό η μη, και εφαρμόζεται από σχέδια κατωτέρου επιπέδου.

Αξίζει να αναφερθεί ότι δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη πρακτική ούτε μια κοινή διάρθρωση των master plan. Το master plan σαν όρος χρησιμοποιείται σε πολλές χώρες

και εκφράζει ουσιαστικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο ή τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια. Για παράδειγμα στην Αγγλία αναφέρεται συχνά και ως Development Plan. Το μέγεθος του εξαρτάται παράλληλα και από το μέγεθος της περιοχής που καλύπτει, όπως επίσης και τον ρόλο της σε ευρύτερα πλαίσια (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας, XX). Πολλές φορές ο όρος Master plan χρησιμοποιείται σαν ένα σχέδιο αντιμετώπισης κάποιου συγκεκριμένου προβλήματος και όχι σαν ένα ευρύτερο σχέδιο ολοκληρωμένης προσέγγισης και έτσι δημιουργείται σύγχυση του όρου.

Ουσιαστικά το master plan είναι ένα περιεκτικό έγγραφο μεγάλης εμβέλειας το οποίο εκφράζει έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό που καθοδηγεί την ανάπτυξη μιας συγκεκριμένης αστικής περιοχής μέσα σε έναν χρονικό ορίζοντα που ποικίλει ανάλογα με τα προγραμματιστικά μεγέθη που εξετάζει. Παρουσιάζει την περιοχή όπως είναι στο παρόν και συνιστά μέσα από κανόνες και προτάσεις την μελλοντική της μορφή. Ένα master plan περιλαμβάνει κείμενα, χάρτες, διαγράμματα, αεροφωτογραφίες και όλες εκείνες τις αναφορές και τα στοιχεία τα οποία υποστηρίζουν το όραμά του.

Η διαδικασία σύστασης ενός master plan ξεκινάει πάντα με μια ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης της αστικής περιοχής που ερευνά, και ειδικότερα των δημογραφικών χαρακτηριστικών της, των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της, των δυνατοτήτων ανάπτυξής της και την οικιστική της διάρθρωση. Επίσης εξετάζει τις σημερινές χρήσεις γης για κατοικίες, επιχειρήσεις, κοινωνικούς σκοπούς, την απασχόληση, τα είδη των ενσωματωμένων βιομηχανιών και τις επιπτώσεις τους στην περιοχή καθώς και τις νέες οικονομικές τάσεις. Πιο συγκεκριμένα αναλύει και αξιολογεί :

- Το φυσικό περιβάλλον: Ένα master plan αξιολογεί όλα τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά της περιοχής που εξετάζει. Από την γεωγραφική της θέση, τα γεωλογικά χαρακτηριστικά της μέχρι και τις οικολογικές μονάδες, τα οικοσυστήματα και τους φυσικούς της πόρους. Ο εκάστοτε μελετητής λαμβάνει έτσι μια συνολική εικόνα του φυσικού περιβάλλοντος και τις επιπτώσεις που προκαλούνται πάνω σε αυτό από οποιαδήποτε δραστηριότητα.
- Το τεχνητό περιβάλλον: Ένα master plan εξετάζει όλα τα προϊόντα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, τα αποτελέσματα της κοινωνικής οργάνωσης, της τεχνολογίας και όλων των μέσων που χρησιμοποιεί ο άνθρωπος, δηλαδή τις οικιστικές, μεταφορικές και γενικότερα λειτουργικές υποδομές στην περιοχή που εξετάζει.
- Το κοινωνικό περιβάλλον: Εξετάζονται οι κοινωνικές ομάδες, οι περιοχές στις οποίες κατοικούν καθώς και η υπάρχουσα οργάνωση της εργασίας του ανθρώπινου δυναμικού.
- Το οικονομικό περιβάλλον: Εξετάζονται οι οικονομικοί πόροι της περιοχής, τα χρηματοδοτικά προγράμματα που υπάρχουν και οι γενικότερες πολιτικές ανάπτυξης και επέκτασης των οικονομικών δραστηριοτήτων έτσι ώστε ο μελετητής να έχει μια ξεκάθαρη εικόνα για το πώς πρέπει να κατευθύνει ενάρτητα τον σχεδιασμό σύμφωνα με έναν συγκεκριμένο προϋπολογισμό.

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης λειτουργεί ως αρωγός στην εύρεση και κατανόηση των προβλημάτων που παρουσιάζονται στις αστικές περιοχές και οδηγεί στην διατύπωση των στόχων του εκάστοτε Master plan και στην ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων και επιλογών για την επίτευξή τους. Τα master plan είναι στρατηγικά σχέδια και έχουν ένα προγραμματιστικό χαρακτήρα καθώς αποτελούν ένα όραμα για

την μελλοντική δομή και μορφή της περιοχής που εξετάζεται. Ένα τυπικό master plan καλύπτει τα εξής στοιχεία (Harris, XX) :

- Κυκλοφορία και μεταφορικά δίκτυα: Αφού αναλύονται τα στοιχεία κυκλοφορίας της εκάστοτε περιοχής που εξετάζεται, οι θέσεις και η χωρητικότητα των αυτοκινητοδρόμων και τα υπάρχοντα στοιχεία της δημόσιας συγκοινωνίας, προτείνονται εκείνες οι πολιτικές για να εξασφαλιστεί η βιώσιμη κινητικότητα στην περιοχή, πολιτικές διάθρωσης και ταξινόμησης των οδικών δικτύων. Οι περισσότερες πόλεις σήμερα αντιμετωπίζουν κυκλοφοριακά προβλήματα και πολλά master plan δίνουν έμφαση στην αντιμετώπισή τους μέσω μείωσης της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου και προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας και εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς. Σε ένα master plan επίσης συμπεριλαμβάνονται και όλα τα στοιχεία των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης.
- Οι εγκαταστάσεις και οι υποδομές της κοινότητας : Ένα master plan περιλαμβάνει όλες τις εγκαταστάσεις και της υποδομές μιας κοινότητας με σκοπό τον εμπλουτισμό των κοινωνικών και πολιτιστικών στοιχείων της. Από χώρους εκπαίδευσης μέχρι και πολιτιστικούς χώρους, ένα σχέδιο καλύπτει όλες τις υπάρχοντες εγκαταστάσεις αλλά και προτείνει πολιτικές για την περαιτέρω ανάπτυξή είτε αναβάθμισή τους.
- Γειτονίες και στέγαση: Περιλαμβάνεται μια εκτενής ανάλυση των πολεοδομικών χαρακτηριστικών των γειτονιών της περιοχής και η εκτίμηση των αναγκών στέγασης που υπάρχουν στην εκάστοτε. Σε ένα master plan δίνεται έμφαση στην ορθολογική ανάπτυξή τους, στο τοπίο, στις δυνατότητες μεταφοράς με σκοπό την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Δημόσιοι χώροι: Οι δημόσιοι χώροι είναι ζωτικής σημασίας για τις πόλεις. Είναι κομβικά σημεία των κοινοτήτων και συχνά συγκεντρώνουν αρκετές δραστηριότητες γύρω τους. Κάθε πόλη διαθέτει μια πληθώρα από δημοσίους χώρους που μπορεί να προορίζονται για λόγους αναψυχής (πλατείες, πάρκα κλπ), λόγους υγείας κλπ. Το Master plan καλείται να δώσει εκείνες τις κατευθύνσεις και πολιτικές για την προστασία τους και την περαιτέρω αναβάθμισή τους.
- Χρήσεις γης: Σε ένα master plan έπειτα από την εκτίμηση των περιβαλλοντικών και φυσικών συνθηκών μιας πόλης παρουσιάζονται οι προτάσεις για τις χρήσεις γης και ο μακροπρόθεσμος τρόπος ανάπτυξης των χρήσεων. Παρουσιάζονται σε έναν χάρτη με μελλοντικό χαρακτήρα, ο οποίος συστήνει την γη που προορίζεται για κατοικία, εμπόριο, βιομηχανική χρήση, δημόσιο χώρο, θεσμική και μικτή χρήση.
- Οικονομικά στοιχεία: Ένα master plan περιλαμβάνει όλους τους διαθέσιμους οικονομικούς πόρους της εξεταζόμενης περιοχής που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εκπόνησή του. Επίσης προτείνει τον σχεδιασμό με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να ενισχυθούν οι πόροι με την προσέλκυση νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, νέων αγορών και την προστασία των υαρχόντων οικονομικών δραστηριοτήτων.

1.4 ΕΦΑΡΜΟΓΗ MASTER PLAN ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Τα master plan είναι σήμερα μια εδραιωμένη πρακτική ενός οραματικού πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ευρώπη. Ωστόσο, η πολυπλοκότητα των διαφορετικών συστη-

μάτων που επικρατούν από χώρα σε χώρα καθιστά αδύνατη την σύγκρισή τους και την τοποθέτησή τους σε έναν κοινό παρονομαστή. Σαν όρος το master plan συναντάται στα περισσότερα αγγλόφωνα κράτη, το οποίο πολλές φορές εμφανίζεται και με τον όρο development plan, τείνει όμως να καθιερωθεί στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας, 2011).

1.4.1. ΙΣΠΑΝΙΑ

Στην Ισπανία το master plan συναντάται συχνά με τον όρο Planes Generales de Ordenación Urbana Municipal, (PGOUM). Οι αρμοδιότητες όπως προαναφέρθηκε είναι αποκλειστικά των αυτόνομων περιοχών και έτσι η κάθε μία διέπεται από διαφορετικούς νόμους, που φέρνουν με την σειρά τους αλλαγές στις ονομασίες αυτών των σχεδίων (πχ στην περιοχή της Καταλονίας αναφέρονται ως POUM, Pla d'Ordenació Urbana Municipal ή και plan director urbanistic). Εκεί, είναι το κύριο μέσο σχεδιασμού της περιοχής ενός δήμου το οποίο καλύπτει όλη την επιφάνειά του και εκπονείται από το δημοτικό συμβούλιο είτε από ιδιωτικό πολεοδόμο που εξουσιοδοτείται από τον δήμο. Ουσιαστικά είναι ένα αναπόσπαστο σχέδιο το οποίο περιλαμβάνει την ταξινόμηση της γης (σε περιοχές που είναι ήδη αναπτυγμένες, σε περιοχές που χρήζουν περαιτέρω ανάπτυξης και σε περιοχές που εξαιρούνται από ανάπτυξη), την ρύθμιση των χρήσεων γης, την γενική οργάνωση στο σύστημα επικοινωνιών και μεταφορών, την οργάνωση του δημοσίου χώρου καθώς και τους χώρους πρασίνου (η νομοθεσία επιβάλλει την παραχώρηση τουλάχιστον 5 τετραγωνικών μέτρων πρασίνου ανά κάτοικο σε ένα master plan), καθώς και τις πολιτικές και τον προγραμματισμό για την εκπόνησή του (www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/spain.htm, 2001). Η χωρική εμβέλειά τους ποικίλει, ανάλογα με το μέγεθος των περιοχών το οποίο εξετάζουν. Στις μητροπολιτικές περιοχές όπως την Βαρκελώνη υπάρχει master plan που καλύπτει 27 δήμους που δρουν και επηρεάζονται από την ευρύτερη περιοχή ενώ σε μικρότερες περιοχές το master plan καλύπτει την χωρική εμβέλεια ενός συγκεκριμένου δήμου.

Ένα τυπικό master plan στην Ισπανία περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία (Plan General de Ordenación Urbana, www.pgou.eu, XX):

1. Μια εισαγωγή, περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης και ιστορικά στοιχεία της περιοχής που καταγράφει
2. Γενικά σχέδια και σχέδια πληροφοριών. Αυτά είναι στην ουσία μια ποικιλία από χάρτες ταξινόμησης γης, χάρτες ρύθμισης και διαχείρισης ειδικών περιοχών, γενικής δομής, προστατευόμενων περιοχών, βασικών υποδομών, μεταφορικών δικτύων κλπ.
3. Έγγραφα πολεοδομικών κανονισμών και διαταγμάτων
4. Συμπληρωματικούς καταλόγους για στοιχεία κτηρίων, αρχαιολογικών χώρων κλπ
5. Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων
6. Κείμενα που αναφέρονται στην συμμετοχή του κοινού στην μελέτη και στους τρόπους εκπόνησής της.

ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ: Το σημερινό master plan της Βαρκελώνης υλοποιήθηκε με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες που έλαβαν χώρο στην πόλη το 1992. Οι σχεδιαστές τότε επωφελήθηκαν από τους αγώνες καθώς απέκτησαν επαρκή χρηματοδότηση για την

ανάπλαση του αστικού χώρου και την εκπόνηση έργων τα οποία θα χρειαζόντουσαν υπερβολικά πολύ χρόνο για να επιτευχθούν. Οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις κτίστηκαν στις υποβαθμισμένες περιοχές, με κύριο παράδειγμα το Ολυμπιακό χωριό, το οποίο εγκαταστάθηκε στις βιομηχανικές τότε εκτάσεις κοντά στην ακτή. Οι σιδηροδρομικές γραμμές που διαχώριζαν την πόλη με την ακτή τέθηκαν σε λειτουργία και δημιουργήθηκαν επίσης έξι τεχνητές παραλίες για την διαχείριση της επερχόμενης τουριστικής διέλευσης (Nelson, XX). Οι Ολυμπιακοί αγώνες συνολικά, λειτούργησαν ως εφαλτήριο για την κατασκευή περισσότερων από διακοσίων πάρκων, πλατειών και λοιπών δημοσίων εγκαταστάσεων σε εγκαταλελειμμένες ή υποβαθμισμένες περιοχές. Το master plan είχε σαν προτεραιότητά του τη ρύθμιση των χρήσεων γης, με την παράλληλη ανάπλαση των χώρων ιστορικού ενδιαφέροντος, την βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και την ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου και την βελτίωση των μεταφορών (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας, 2011). Για την ολική αναβάθμιση του αστικού ιστού ακολουθήθηκαν πολιτικές οι οποίες περιλάμβαναν: την παροχή φορολογικών κινήτρων και επιχορηγήσεων για την οικιστική αναβάθμιση, την χρησιμοποίηση δημόσιων πόρων για την ανακαίνιση ιστορικών κτιρίων τα οποία ήταν σε κακή κατάσταση, τις ανακαινίσεις σε κτήρια πολιτιστικής κληρονομιάς (σχολεία, βιβλιοθήκες, πολιτιστικά κέντρα) (Barcelona Field Studies Center, 2012).

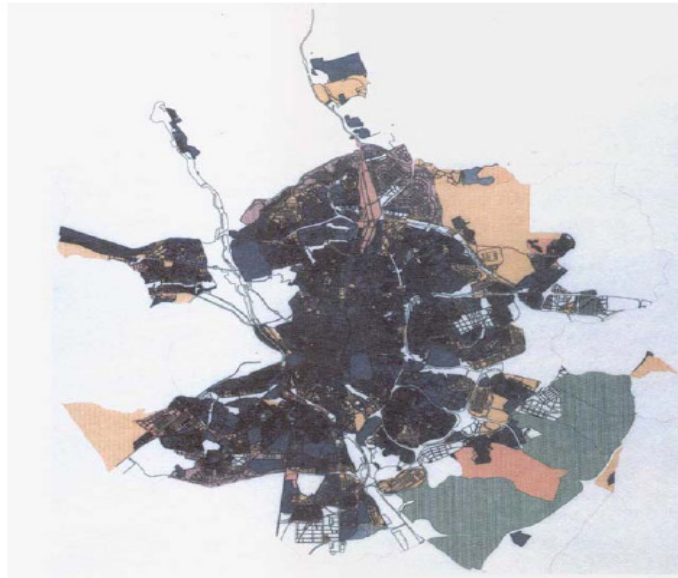
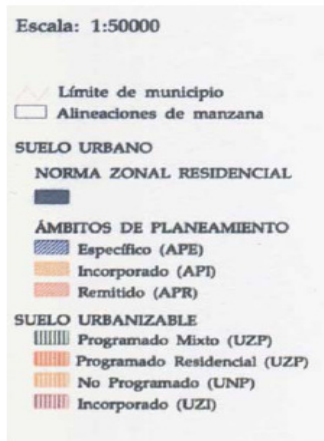
ΜΑΔΡΙΤΗ: Στην περιοχή της Μαδρίτης το νέο Master plan εγκρίθηκε από το συμβούλιο της Κοινότητας της Μαδρίτης τις 17 Απριλίου το 1997. Το El nuevo Plan General de Madrid όπως ονομάστηκε, είναι το όργανο που καθορίζει την πολεοδομία του συνόλου των εκτάσεων που βρίσκονται εντός του δήμου της Μαδρίτης, την ταξινόμηση του εδάφους και θεσπίζει αποφάσεις διαχείρισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη του. Το Ρυθμιστικό αυτό σχέδιο καθορίζει το μοντέλο της διαχείρισης της πόλης και επηρεάζει μια ποικιλία θεμάτων, όπως η αστική προστασία του περιβάλλοντος, η διατήρηση και προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης, η βελτίωση της ποιότητας της ζωής. Εξετάζει επίσης την ανανέωση των αστικών χώρων των ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών, ορίζοντάς τις σαν αστικές περιοχές παρέμβασης, λαμβάνοντας μέτρα που εξασφαλίζουν την εξισορρόπηση των κατανομών και των εγκαταστάσεων του δήμου. Τέλος, εξετάζει την οργάνωση των δημοσίου χώρου και των μεταφορικών δικτύων.

Το Master Plan της Μαδρίτης έχει χωρική εμβέλεια τον δήμο της Μαδρίτης (607 τετραγωνικών χιλιομέτρων) με πληθυσμό τριών εκατομμυρίων κατοίκων. Τα πιο σημαντικά προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει είναι το πρόβλημα της πρόσβασης στη στέγαση, το πρόβλημα της κινητικότητας και προσβασιμότητας κάποιων περιοχών στα μεταφορικά δίκτυα, το πρόβλημα των υποβαθμισμένων βιομηχανικών και ιστορικών περιοχών και καθώς και τα περιβαλλοντικά προβλήματα της ευρύτερης περιοχής. Περιλαμβάνει στρατηγικές χωροθέτησης νέων πολεοδομικών κέντρων στον δήμο, δράσεις δόμησης μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα και οραματίζεται την μελλοντική αστική δομή της πόλης. Ειδικότερα, η στρατηγική του Ρυθμιστικού αυτού σχεδίου είναι η εξής (Luis Rodríguez-Avial, XX) :

Χρήσεις γης : Όσον αφορά τις χρήσεις γης σκοπός είναι να διορθωθούν οι υπάρχουσες ανισορροπίες των χρήσεων που προκλήθηκαν από την παρελθόντα αυστηρή εφαρμογή των ζωνών χρήσεων γης. Έτσι, το νέο master plan περιλαμβάνει μια σειρά από ειδικές χρήσεις για κάθε περιοχή, οι οποίες είναι πιο ευέλικτες, προκειμένου να επιτευχθεί μια ισορροπία και να δημιουργηθεί εκείνο το περιβάλλον πολυλειτουργι-

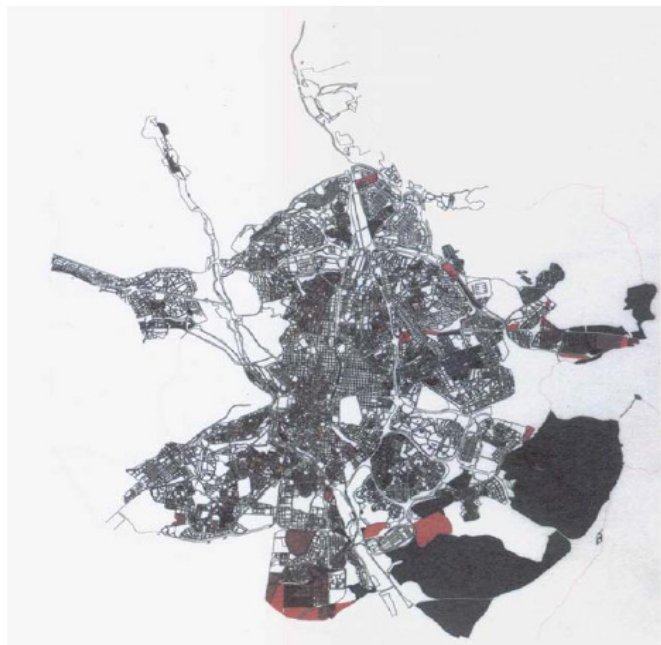
κότητας στις γειτονίες. Με αυτόν τον τρόπο, η ικανοποίηση των συλλογικών αναγκών κάθε γειτονιάς είναι εξασφαλισμένη χωρίς τα προηγούμενα παράδοξα των πλεονασμάτων ή ελλείψεων χρήσεων γης στις ενότητες. Επίσης συστήνονται νέες οικονομικές δραστηριότητες στις υποβαθμισμένες βιομηχανικές περιοχές με σκοπό να τις καταστήσει πιο προσιτές και να αναπτυχθούν παράλληλα οι τοπικές οικονομίες.

Suelo residencial NPG
Residential land, NPG



Χάρτης 1 Οικιστική ζώνη στην Μαδρίτη (ΠΗΓΗ: Luis Rodríguez-Avial, XX)

Suelo de actividades económicas NPG
Commercial land activity NPG

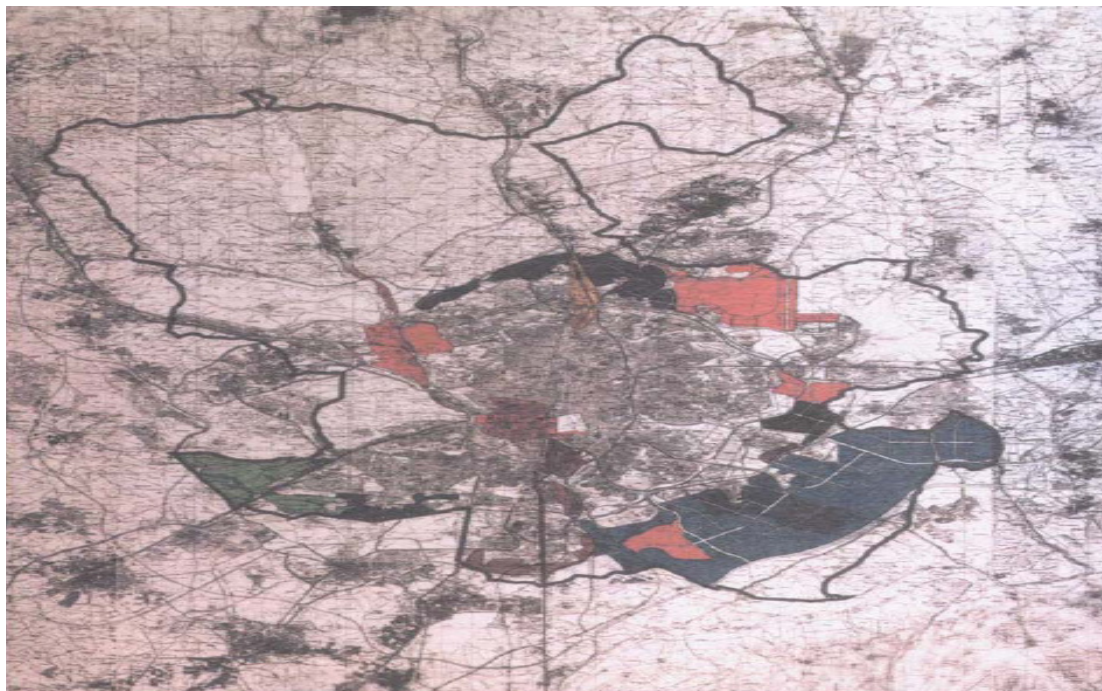


Χάρτης 2 Εμπορική δραστηριότητα στη Μαδρίτη (ΠΗΓΗ: Luis Rodríguez-Avial, XX)

Κινητικότητα- Προσβασιμότητα : Ο κύριος στόχος του σχεδίου είναι να δημιουργήσει εύκολη προσβασιμότητα στα μεταφορικά δίκτυα αλλά και να ενθαρρύνει την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, με την ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού συστήματος συλλογικών δικτύων μεταφορών και υποδομών. Το σχέδιο προτείνει την δημιουργία σταθμών park and ride στους οποίους οι κινούμενοι θα μπορούν να σταθμεύουν το αυτοκίνητό τους και να συνεχίζουν την διαδρομή τους με τα μέσα συγκοινωνίας,

έτσι ώστε να αποθαρρυνθεί η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης, προσφέροντας νέες εναλλακτικές και ελκυστικές λύσεις μεταφοράς.

Δημιουργία νέων κέντρων : Το σχέδιο προτείνει την δημιουργία νέων πολεοδομικών κέντρων που θα συγκεντρώνουν αρκετές δραστηριότητες στην ανατολική και βόρεια μεριά της πόλης μέσω επιμήκυνσης κάποιων κυρίων οδών προς το κέντρο και διασύνδεσης τους με περιοχές γύρω από σιδηροδρομικούς σταθμούς.



Εικόνα 1 Δημιουργία νέων πολεοδομικών κέντρων στην Μαδρίτη (κόκκινο χρώμα) (ΠΗΓΗ: Luis Rodríguez-Avial, XX)

Πολεοδομικές δράσεις: Κάποιες από τις πολεοδομικές δράσεις που συμπεριλαμβάνονται στο σχέδιο είναι η αναζωογόνηση του κέντρου της πόλης, η περαιτέρω ανάπτυξη και μεταφορά των αθλητικών υποδομών σε πιο κατάλληλες θέσεις, έτσι ώστε να μπορεί η πόλη να φιλοξενήσει Ολυμπιακούς Αγώνες στο μέλλον, και η προστασία και αποκατάσταση κάποιων ιστορικών και αρχαιολογικών χώρων (πχ πολιτιστικός χώρος Recoletos-Prado στο κέντρο).

Αξίζει να γίνει αναφορά στα στάδια έγκρισης των σχεδίων αυτών, τα οποία περνάνε από τέσσερις φάσεις πριν την τελική έγκρισή τους. Η πρώτη φάση αφορά την προώθηση του σχεδίου και των γενικότερων προβλημάτων προς επίλυση, καθώς και των στόχων που προτείνει. Τα στοιχεία αυτά αξιολογούνται από το δημοτικό συμβούλιο και έπειτα ενημερώνεται το κοινό για τα παραπάνω, μέσα σε τριάντα ημέρες. Εκδίδεται προαιρετικά μία περιβαλλοντική έκθεση για την περιοχή και εγκρίνεται άτυπα το σχέδιο. Η δεύτερη φάση αφορά την πλήρη ενημέρωση του κοινού και την υποβολή από αυτό τυχών ενστάσεων, διαφωνιών ή και νέων προτάσεων. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω στοιχεία στο τρίτο στάδιο γίνεται η πλήρης αξιολόγηση του σχεδίου και εγκρίνεται από το δημοτικό συμβούλιο. Στο τελευταίο στάδιο μεταβιβάζεται ο φάκελος στο Υπουργείο αστικού σχεδιασμού για την τελική έγκριση. Το σχέδιο τίθεται σε ισχύ την μέρα της δημοσίευσής του (www.madrid.es).

1.4.2. ΙΤΑΛΙΑ

Στην Ιταλία τα Master Plan αναφέρονται και ως Piano Regolatore Generale και είναι τα μέσα που διαχειρίζονται την πολεοδομική δραστηριότητα στους δημοτικούς χώρους. Συντάσσονται από έναν ή μια ομάδα δήμων και περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τις πιθανές χρήσεις ή την προστασία των εδαφικών τμημάτων στα οποία αναφέρονται. Είναι το βασικό εργαλείο σχεδιασμού μέσω του οποίου τα δημοτικά συμβούλια καθορίζουν τις κατευθυντήριες γραμμές για την αστική ανάπτυξη. Όλες οι πόλεις είναι υποχρεωμένες να εκπονήσουν αυτά τα σχέδια με οραματικό χαρακτήρα τα οποία εξειδικεύονται αργότερα με πιο λεπτομερή σχέδια (District plans) (<http://www.greenstructureplanning.eu>, 2001).

ΡΩΜΗ : Το νέο master plan της Ρώμης υιοθετήθηκε το 2003 και είναι ουσιαστικά ένα δομικό σχέδιο, που καθορίζει τις μεταβλητές και τις αρχές για να οργανώσει την ανάπτυξη της πόλης. Αφορμή για την σύνταξή του ήταν τα μεγάλα κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετώπιζε η Ρώμη σαν μητρόπολη, και η ανεξέλεγκτη επέκταση-μεγέθυνση της πόλης. Περιλαμβάνει μια χωρική εμβέλεια 129000 στρεμμάτων σε 19 δήμους και πληθυσμό 3000000 κατοίκων (Roberto Morassut, XX).

Το Master Plan της Ρώμης έχει μητροπολιτική εμβέλεια και στόχο την ενίσχυση της σχέσης της Ρώμης με την ενδοχώρα. Γι αυτό το λόγο το master plan περιελάμβανε διαδικασίες κοινού σχεδιασμού με αρκετούς δήμους εκτός των δημοτικών συνόρων της πόλης, με σκοπό να επιτευχθεί ένα ορθολογικό μητροπολιτικό σύστημα στο οποίο οι τοπικοί οικισμοί θα αποκτήσουν πλεονεκτήματα όσον αφορά την λειτουργικότητα και τις υπηρεσίες. Έτσι θα μπορούσε να ελεγχθεί η οικιστική επέκταση και η υπερχειλίση του πληθυσμού σε άλλα αστικά κέντρα που συνορεύουν με την Ρώμη (Roberto Morassut, XX).

Για τον παραπάνω λόγο, δόθηκε έμφαση στο σύστημα κινητικότητας και στην περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών δικτύων, καθώς απαραίτητη προϋπόθεση για τον παραπάνω στόχο ήταν η τοποθέτηση νέων δραστηριοτήτων στους τοπικούς οικισμούς. Το master plan προτείνει λοιπόν ένα στρατηγικό μοντέλο μεταφορών με την δημιουργία ενός μεγάλου σιδηροδρομικού δικτύου και δικτύου μετρό που αποτελείται από κόμβους στενά συνδεδεμένους με την μητροπολιτική περιοχή. Οι ράγες καθοδηγούν την ανάπτυξη νέων οικισμών καθώς υιοθετείται η άποψη “εάν δεν υπάρχουν ράγες, δεν υπάρχει δημιουργία νέας περιοχής”. Ήδη μέχρι στιγμής έχει ανανεωθεί το δίκτυο του τραμ, και έχει γίνει επέκταση της πρώτης γραμμής του μετρό, ενώ είναι σε εξέλιξη η επέκταση της δεύτερης γραμμής. Τέλος, υπάρχει πρόταση για επέκταση του μετρό στην περιφέρεια, με πολλαπλασιασμό των σταθμών και του δικτύου (598 χιλιόμετρα διαδρομής και κατασκευή 289 επιπλέον σταθμών) αλλάζοντας το μέλλον των μετακινήσεων χιλιάδων πολιτών της Ρώμης προς την Περιφέρεια (Roberto Morassut, XX).

Όσον αφορά το Περιβαλλοντικό κομμάτι, το master plan περιελάμβανε μια σειρά από προγράμματα για την προστασία του Περιβάλλοντος και την επέκταση των χώρων πρασίνου. Ειδικότερα, επέβαλε περιορισμούς σε περίπου 5.700 εκτάρια και απαγόρευσε την όποια δόμηση σε 87.700 εκτάρια γης. Αυτό με την σειρά του οδήγησε στην δημιουργία 19 επιπλέον πάρκων και στην ανάπτυξη όλων των περιβαλλοντικών στοιχείων. Επίσης οι χώροι πρασίνου ενισχύθηκαν με τις προβλέψεις για τους ιδιωτικούς χώρους πρασίνου. Σε γενικές γραμμές υπήρξε μια ριζική μεταμόρφωση καθώς διπλα-

σιάστηκαν σχεδόν όλοι οι χώροι πρασίνου και δημιουργήθηκε ένα λειτουργικό οικολογικό δίκτυο (Roberto Morassut, XX).

Το σχέδιο εγκαινιάζει ένα νέο μοντέλο πολυκεντρικής πόλης και προγραμματίζει την δημιουργία 18 νέων πολεοδομικών κέντρων, δέκα από τα οποία έχουν ήδη υλοποιηθεί, που θα παρέχουν νέες υπηρεσίες, συμβάλλοντας στην ανάπλαση των γειτονιών με χαμηλά επίπεδα δραστηριότητας. Μια καινοτομία του σχεδίου είναι επίσης η επέκταση του ιστορικού κέντρου της Ρώμης με την εφαρμογή περιορισμών προστασίας 1500 επιπέδων στρεμμάτων του παλιού ιστορικού κέντρου, παρεμβάσεων για την διατήρηση της ιστορικής κληρονομιάς και αναπλάσεων συγκροτημάτων τα οποία ήταν παραμελημένα, συμβάλλοντας παράλληλα και στην αναγέννηση του τοπίου (Roberto Morassut, XX).

Το νέο Master plan της Ρώμης σταματάει την ανεξέλεγκτη αστική επέκταση και τονώνει τον ρόλο της γειτονίας μέσα στην πόλη. Τα προγράμματα αναπλάσεων επηρεάζουν πάνω από 400000 πολίτες σε 7000 εκτάρια επιφάνειας. Η μεγαλύτερη καινοτομία του είναι η συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού στην χρηματοδότηση και υλοποίηση των προγραμμάτων. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε μεγάλης κλίμακας προγράμματα αναπλάσεων και αποκαταστάσεων είναι εμφανής. Η σύμπραξη αυτή βοήθησε αρκετά στην ενεργοποίηση των σχεδίων καθώς ήταν ανέφικτο να υλοποιηθούν μόνο με τους δημοσίους πόρους. Χαρακτηριστικό είναι ότι 1.8 δισεκατομμύρια ευρώ δαπανήθηκαν από ιδιώτες για την υλοποίηση των απαιτούμενων παρεμβάσεων. Με βάση αυτήν την προσέγγιση, το master plan της Ρώμης καθορίζει το παρών και το μέλλον της πολεοδομικής οργάνωσης με σκοπό την ισόρροπη αύξηση του δημοσίου συμφέροντος (Roberto Morassut, XX).

ΤΟΡΙΝΟ: Η πόλη του Τορίνο, είναι η τέταρτη μεγαλύτερη πόλη στην Ιταλία και θεωρούνταν η κύρια βιομηχανική πόλη της χώρας, καθώς η οικονομία της στηριζόταν αποκλειστικά στην βιομηχανία και οι περισσότεροι κάτοικοι απασχολούνταν σε βιομηχανικούς τομείς. Το Τορίνο ήταν η πρώτη πόλη της Ιταλίας που υιοθέτησε στρατηγικό σχέδιο το 2000, το master plan του Τορίνο. Στο έργο αυτό συμμετείχαν όλοι οι θεσμικοί, πολιτικοί, οικονομικοί φορείς, και γενικότερα η κοινωνία στο σύνολό της, με σκοπό τον επαναπροσδιορισμό της ταυτότητας της πόλης μέσω ενός οραματικού σχεδιασμού για τα επόμενα χρόνια. Το σχέδιο επικεντρώνεται στις εξής στρατηγικές (Carlo Salone, 2006) :

- Να γίνει το Τορίνο μια μητροπολιτική περιοχή με διεθνή εμβέλεια.
- Να αναπτυχθεί η απασχόληση στον τομέα των επιχειρήσεων.
- Να προωθηθεί το εμπόριο, ο τουρισμός, ο αθλητισμός και ο πολιτισμός.
- Να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής.

Οι σημαντικές περιοχές του σχεδίου είναι οι κεντρικές περιοχές, οι οποίες αποτελούν την σπονδυλική στήλη της πόλης. Ειδικότερα ο στόχος είναι η ανάπλαση και η αναβάθμιση των τεσσάρων εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών στην περιοχή Spina Centrale. Το σχέδιο στοχεύει επίσης στην βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ειδικότερα, συντάσσονται σχέδια για την δημόσια συγκοινωνία και προγραμματίζονται σιδηροδρομικές συνδέσεις με νέες πόλεις (σιδηρόδρομος υψηλής χωρητικότητας Λυών-Τορίνο-Μιλάνο) καθώς και δίκτυο μετρό.

Άλλες πτυχές του σχεδίου είναι ο τουρισμός, η κοινωνική συνοχή καθώς και η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών. Το Τορίνο προβάλλεται πλέον ως πόλη πολιτισμού, καθώς υπάρχουν πάνω από 120 μουσεία στην πόλη που δέχονται χιλιάδες επισκέπτες. Οι χειμερινοί Ολυμπιακοί Αγώνες του 2006 λειτουργούν ως αρωγός στην προσπάθεια να αναδειχθεί μια άλλη ταυτότητα πέρα από αυτήν της βιομηχανικής πόλης, καθώς πάνω από 1,000,000 ανθρώπους επισκέπτονται την πόλη. Όσον αφορά την κοινωνική συνοχή, εκπονούνται αρκετά προγράμματα ανάπλασης για τα προάστια, που αφορούν διαρθρωτικές βελτιώσεις για την καταπολέμηση κοινωνικού αποκλεισμού, προγράμματα που δίνουν νέες ευκαιρίες επένδυσης και ανάπτυξης επιχειρήσεων.

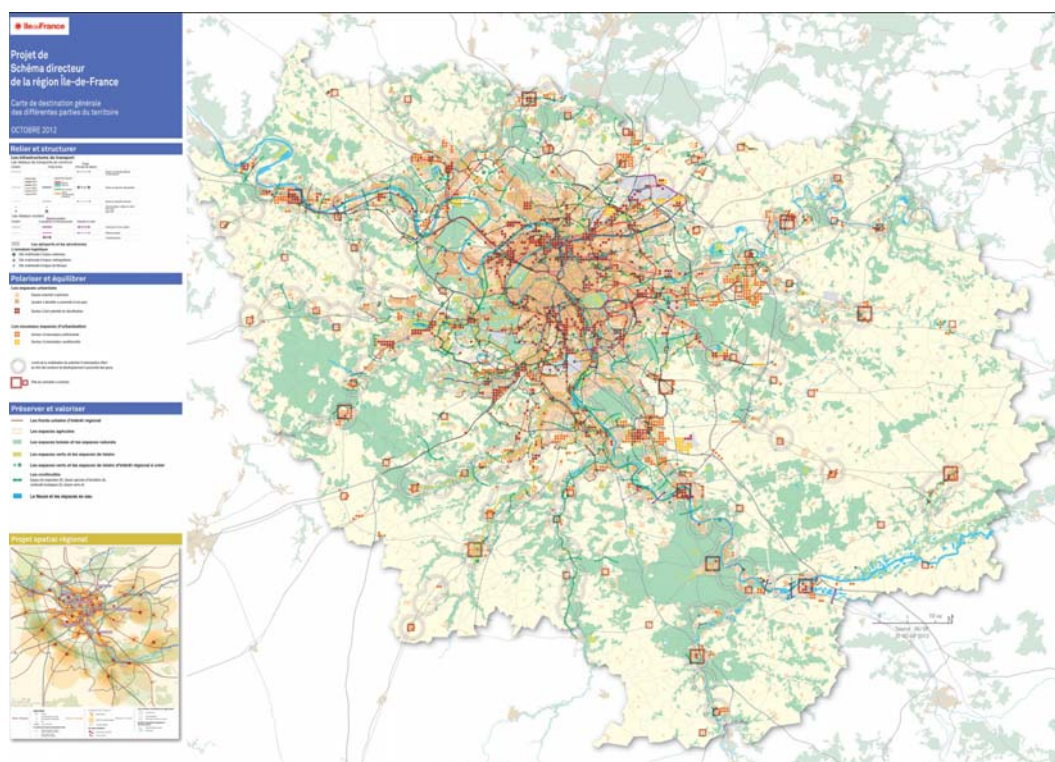
Σήμερα το Τορίνο έχει καταφέρει σε μεγάλο βαθμό να αλλάξει την ταυτότητά του. Η επιτυχημένη εφαρμογή του master plan οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Η αρμονία που υπήρξε μεταξύ τους, φαίνεται στο γεγονός ότι ο ιδιωτικός τομέας βοήθησε έμπρακτα στην διάθεση οικονομικών πόρων για την εκπόνηση έργων, καθώς και στην κατάρτιση του σχεδίου και την διαχείρισή του.

1.4.3. ΓΑΛΛΙΑ

Στην Γαλλία τα Master plan αναφερόντουσαν αρχικά ως Plan directeur και στη συνέχεια ως Schema Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) και ως Plan d'Occupation des Sols (POS). Και τα δύο αυτά σχέδια είναι στρατηγικά σχέδια οργάνωσης των περιοχών που παρέχουν την περιγραφή και τις τάσεις ανάπτυξης τους και οραματίζονται την εξέλιξή τους. Τα Schema Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) εκπονούνται για μητροπολιτικές περιοχές ενώ τα Plan d'Occupation des Sols (POS) για τις μικρότερες πολεοδομικές ενότητες. Μετά το 2000 που ψηφίστηκε ο νέος νόμος για την αστική ανανέωση και αλληλεγγύη (Solidarity and Urban Renewal-SRU) υπήρξε μια ριζική ανανέωση στα εργαλεία αυτά. Η ανάγκη για δημιουργία πιο συνεκτικών πολιτικών σχεδιασμού, για μεγαλύτερη αστική αλληλεγγύη (καθώς υπήρχε ένας σαφής κοινωνικός διαχωρισμός όσον αφορά την στέγαση) και για σύνδεση του τομέα των μεταφορών με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, οδήγησαν στην δημιουργία νέων σχεδίων: Τα σχέδια Περιφερειακής συνοχής (Schema de coherence territoriale, SCOT) είναι ουσιαστικά στρατηγικά σχέδια, τα οποία δίνουν τις κατευθύνσεις και τις προτεραιότητες ανάπτυξης για την περιοχή που εξετάζουν, με χρονική ισχύ τα 10 έτη. Εκπονούνται από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις, που είναι υπεύθυνες για την σύνταξη και την παρακολούθησή τους. Τα σχέδια αυτά συμπληρώνουν ουσιαστικά τα SDAU και εκπονούνται σε μητροπολιτικό επίπεδο. Σε χαμηλότερο επίπεδο, την θέση των POS παίρνουν plan local d'urbanisme (PLU), που με την σειρά τους δίνουν τους στόχους και τις κατευθύνσεις σε επίπεδο δήμου και εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις των σχεδίων περιφερειακής συνοχής. Οι κύριοι άξονες των νέων σχεδίων είναι ο σχεδιασμός με σεβασμό στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και η εξισορρόπηση μεταξύ των πολεοδομικών επεκτάσεων και της ανάπτυξης της δημόσιας συγκοινωνίας (Jean-Francois GUET, 2005).

ΠΑΡΙΣΙ: Το νέο master plan (ή Schéma Directeur de la Région Ile-de-France-SDRIF) του Παρισιού υιοθετήθηκε το 2008 και παρέχει ένα πλαίσιο αναφοράς για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη της περιοχής. Κάθε πτυχή της καθημερινής ζωής, συμπεριλαμβανομένης της στέγασης, των υπηρεσιών, των μεταφορών, των επιχειρήσεων, την ποιότητα των φυσικών περιοχών, έχει ληφθεί υπόψη προκειμένου να καθορίσει το μέλλον της γαλλικής πρωτεύουσας από σήμερα έως και το 2030. Ένα από

τα κύρια θέματα που εξετάζει είναι η δημιουργία μιας πιο συμπαγούς και πολυκεντρικής αστικής περιοχής. Ο στόχος είναι να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης για τους κατοίκους της Περιφέρειας του Παρισιού μέσω της εντατικοποίησης της παραγωγής της στέγασης (70.000 νέες μονάδες ανά έτος), τη βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου μεταφοράς και την προσθήκη νέων γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς και τη μείωση των εδαφικών ανισοτήτων (Creg Clark, 2011). Το master plan αυτό συμπεριλαμβάνει έγγραφα που δίνουν τις κατευθυντήριες γραμμές ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του Παρισιού, τις προκλήσεις και τους στόχους, τους τρόπους παρακολούθησης και αξιολόγησης του καθώς και χάρτες που αντικατοπτρίζουν τους γενικούς σκοπούς των διάφορων τμημάτων της επικράτειας και περιβαλλοντικές εκθέσεις.



Χάρτης 3 Γενικός σκοπός του SDRIF (δημοσιεύτηκε το 2012) (ΠΗΓΗ: <http://elus-idf.eelv.fr>)

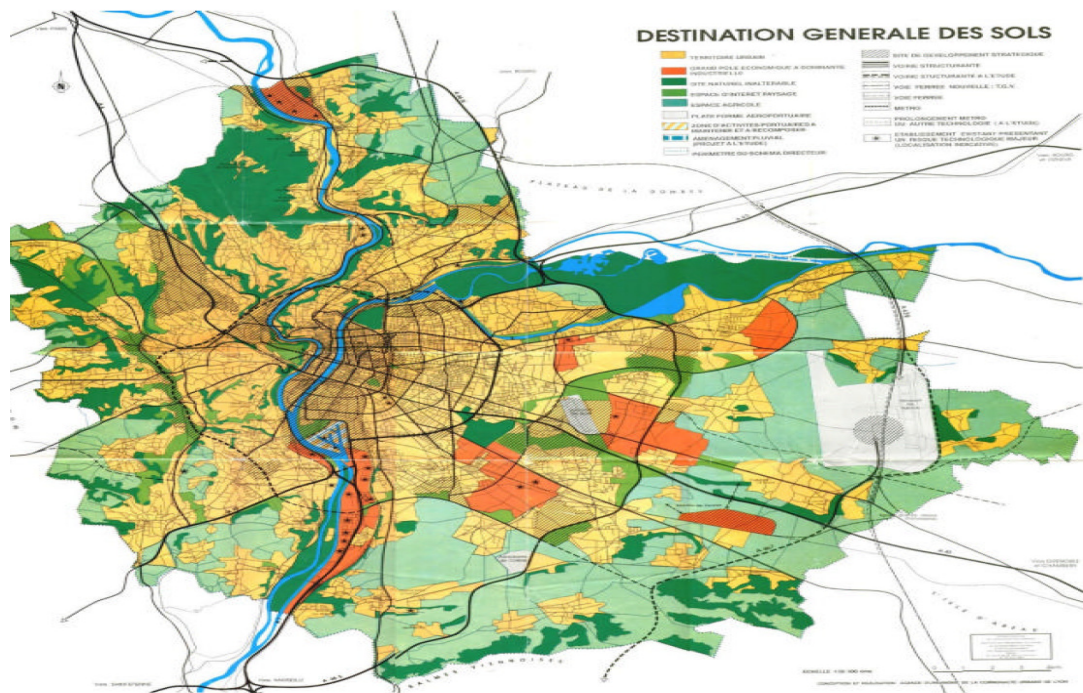
Μέρος του master plan του Παρισιού είναι ένα άλλο έργο, το ονομαζόμενο Grand Paris, το οποίο ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2007 από τον Γάλλο πρόεδρο, το οποίο ορίζεται από την νομοθεσία ως «ένα αστικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό έργο της ανάπτυξης του εθνικού συμφέροντος, το οποίο ενώνει τις σημαντικότερες Περιφέρειες του Παρισιού μέσω ενός δημοσίου δικτύου μεταφοράς» (Wikipedia, en.wikipedia.org/wiki/Grand_Paris). Το έργο αυτό επικεντρώνεται στην ανάπτυξη 8 πολυεδομικών ενοτήτων στην Περιφέρεια του Παρισιού μέσω της επέκτασης του δικτύου μεταφορών με την δημιουργία ενός αυτοματοποιημένου δικτύου 150 χιλιομέτρων και 57 νέων σταθμών. Επίσης προβλέπεται και η αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου μεταφορών και ειδικότερα του σιδηροδρομικού δικτύου. Το σχέδιο αυτό έχει ως στόχο να υλοποιηθεί εντός δεκαετίας, κοστίζοντας 35 δισεκατομμύρια ευρώ.

ΛΥΩΝ : Η περίπτωση της Λυών είναι αρκετά ιδιαίτερη, καθώς η διαδικασία της αστικής ανάπτυξης που πραγματοποιήθηκε βοήθησε στην ριζική μεταμόρφωση της πόλης την τελευταία δεκαετία. Η πόλη χαρακτηριζόταν ως πυκνή πόλη (Βλαστός,

Μηλάκης, 2006) με έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα και ανεξέλεγκτες επεκτάσεις. Το Ρυθμιστικό της σχέδιο (master plan) είναι ένα στρατηγικό έγγραφο της μακροπρόθεσμης πολιτικής για την αστική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της μητροπολιτικής περιοχής της Λυών, και εγκρίθηκε το 1992. Το σχέδιο δημιουργεί ένα νέο σενάριο το οποίο συνδέει υπάρχουσες και νέες δραστηριότητες δημιουργώντας νέα πολεοδομικά κέντρα σε μια γενικότερη στρατηγική που βασίζεται στην ενίσχυση των περιβαλλοντικών υποδομών. Στόχοι του είναι η ανάπλαση του αστικού τοπίου, η αναζωογόνηση των δημόσιων χώρων στο ιστορικό κέντρο και η οικονομική ανάπτυξη. Κάποια από τα σχέδια που συμπεριλαμβάνονται στο master plan είναι το σχέδιο χρήσεων γης, το σχέδιο προστασίας των περιοχών της αρχιτεκτονικής και ιστορικής κληρονομιάς, το πράσινο σχέδιο που επικεντρώνεται στην προστασία του φυσικού τοπίου και των γεωργικών περιοχών, τα οποία απεικονίζουν το όραμα των σχεδιαστών για την επόμενη δεκαετία (Marchigianni, 2001). Όσον αφορά την κινητικότητα, το σχέδιο αναδιοργανώνει το σύστημα μεταφορών με την επέκταση των υπόγειων και επιφανειακών δικτύων μεταφοράς, την δημιουργία κόμβων συνδυασμένων μεταφορών και την υλοποίηση περιφερειακών οδών και αυτοκινητοδρόμων για την παράκαμψη των κεντρικών περιοχών. Οργανώνεται έτσι ένα ομόκεντρο σύστημα περιφερειακών οδών έτσι ώστε να αμβλυθεί η κυκλοφορία που διέρχεται από το κέντρο της πόλης. Η επέκταση του υπογείου σιδηρόδρομου υλοποιείται με την κατασκευή νέων σταθμών πάνω από τους οποίους δημιουργούνται νέες πλατείες και πάρκα. Τα τελευταία χρόνια η πόλη έχει αυξήσει τους χώρους πρασίνου, έχει βελτιωθεί η ποιότητα των εξωτερικών περιοχών, ενώ έχουν ενσωματωθεί νέες περιοχές κατοικίας κοντά στους νέους σταθμούς (syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, 2003).



Χάρτης 4 Στρατηγική του master plan (με μαύρο οι άξονες ανάπτυξης) (ΠΗΓΗ: syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, 2003)



Χάρτης 5 Γενικός χάρτης της Λυών (Δεκέμβριος 2003) (ΠΗΓΗ: syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, 2003)

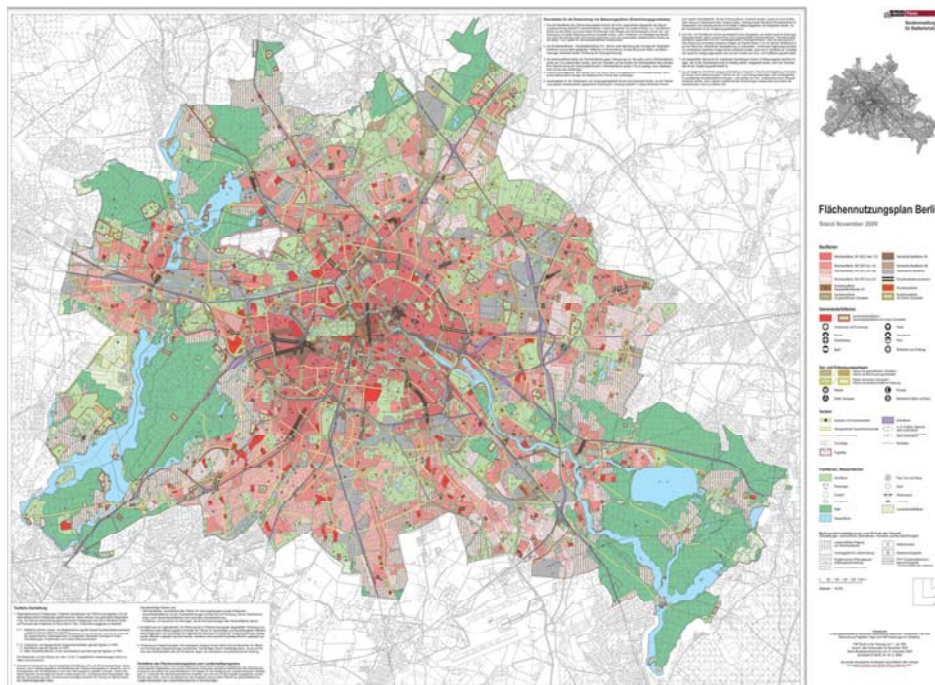
1.4.4. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η Γερμανία διαθέτει ένα ισχυρό πολεοδομικό σύστημα. Τα 16 ομόσπονδα κράτη (lander) διαθέτουν δικό τους Σύνταγμα και αποτελούν αυτόνομες πολιτικές οντότητες (Σερράος, 2005), η καθεμία με δική της νομοθεσία, διοίκηση και κυβέρνηση, και οι αρμοδιότητες όσον αφορά τον σχεδιασμό είναι αποκλειστικά δικές τους. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός υλοποιείται από τα σχέδια Flächennutzungs και Landschaftsplan, τα οποία είναι ουσιαστικά κατευθυντήρια σχέδια χρήσεων γης και σχέδια διαχείρισης του χώρου σε επίπεδο δήμου ή ομάδας δήμων και εξειδικεύονται στην συνέχεια από τις πολεοδομικές μελέτες (Bebauungsplan) σε επίπεδο γειτονιών.

ΒΕΡΟΛΙΝΟ: Το σχέδιο χρήσης γης Flächennutzungsplan (FNP) του Βερολίνου πρωτοσυστάθηκε το 1994 και από τότε έχει υποστεί αρκετές τροποποιήσεις και αλλαγές μέχρι και την τελευταία του, τις 30 Οκτωβρίου του 2012 (www.stadtentwicklung.berlin.de, 2012). Είναι ουσιαστικά μια γενική επισκόπηση των βασικών στόχων του πολεοδομικού σχεδιασμού για το Βερολίνο, και παρέχει τα βασικά χαρακτηριστικά για όλη τη μητροπολιτική περιοχή. Βασικό περιεχόμενό του είναι οι προβλεπόμενες χρήσεις γης, και ειδικότερα οι προβλεπόμενοι χώροι κατοικίας, δημοσίων εγκαταστάσεων, ψυχαγωγίας και μεταφοράς. Κύριος στόχος του είναι η δημιουργία μιας πόλης μικρών αποστάσεων, με αποδοτικά μέσα μαζικής μεταφοράς. Ειδικότερα οι κατευθύνσεις του είναι οι εξής : (Γιαννακού, XX)

- Η προτεραιότητα στην εσωτερική ανάπτυξη μέσω της ορθολογικής αξιοποίησης των υπάρχοντων υποδομών για να αποφευχθεί η εξωτερική επέκταση.
- Η δημιουργία μιας ισόρροπης μίξης των χρήσεων γης σε όλα τα κομμάτια της πόλης.
- Η ενίσχυση της πολυκεντρικής δομής της πόλης και η περαιτέρω ανάπτυξη των υφιστάμενων κέντρων.

- Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στις περιοχές που εξυπηρετούνται από την δημόσια συγκοινωνία.
- Η προστασία του ανοιχτού χώρου και του πρασίνου.
- Η δημιουργία νέων χώρων που θα προσφέρονται για δημόσιες εξυπηρετήσεις.



Χάρτης 6 Οι χρήσεις γης στο Βερολίνο (2009) (ΠΗΓΗ: Γιαννακού, XX)

MONAXO: Το Μόναχο υιοθέτησε το 1998 το PERSPECTIVE MUNICH, ένα master plan το οποίο παρέχει ένα μακροπρόθεσμο πλαίσιο για την ανάπτυξη της πόλης από το τέλος της δεκαετίας του 1990. Το σχέδιο αυτό δίνει τις κατευθυντήριες αρχές για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης του Μονάχου στο σύνολό της, περιλαμβάνοντας περιοχές γύρω από αυτή, και προετοιμάζει την πόλη για τους αυξανόμενους ρυθμούς των κοινωνικοοικονομικών και δημογραφικών αλλαγών. Το σχέδιο αυτό είναι αρκετά ευέλικτο ως προς τις μελλοντικές εξελίξεις και απαιτήσεις, και δημιουργεί ένα ιδιαίτερο μοντέλο πόλης, μέσω της ιδέας της δημιουργίας φιλόξενων, ανεκτικών και ολοκληρωμένων κέντρων.

Το master plan αυτό περιλαμβάνει την πόλη του Μονάχου με πληθυσμό 1,4 εκατομμύριων κατοίκων, τις προαστιακές περιοχές πληθυσμού 2,6 μέχρι 5 εκατομμυρίων κατοίκων, λαμβάνοντας υπόψη και κάποιες απομακρυσμένες περιοχές όπως το Άουγκσμπουργκ, Ingolstadt, Landshut και Rosenheim. Δημιουργεί λοιπόν μια ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή, με κομμάτια στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους με το σύστημα συγκοινωνίας, με ακμάζουσα οικονομία και με κοινωνική ευημερία. Η προβλεπόμενη αύξηση του πληθυσμού (5% ως το 2020) αντιμετωπίζεται με ένα πρόγραμμα στέγασης που δημιουργεί 7.000 νέες κατοικίες κάθε χρόνο, 1.800 από τις οποίες είναι επιδοτούμενες. Αναπτύσσονται ειδικότερα στα κεντρικά σιδηροδρομικά εδάφη πέντε νέες συνοικίες που περιλαμβάνουν 19.000 θέσεις εργασίας, με το 30% του χώρου να προορίζεται για δημόσια επιδοτούμενη κατοικία χαμηλών και μεσαίων εισοδηματικών στρωμάτων (Thierstein, Reiss-Schmidt, 2008).



Εικόνα 2 Κεντρικές σιδηροδρομικές περιοχές (ΠΗΓΗ: city of munich)

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό του σχεδίου είναι ότι αποτρέπει την αστική επέκταση έξω από τα όρια της περιοχής, χάρη στα έργα ανάπλασης των βιομηχανικών περιοχών του κέντρου, των σιδηροδρομικών και στρατιωτικών εγκαταστάσεων, μετατρέποντάς τα σε περιοχές κατοικίας. Το πιο ενδιαφέρον όμως είναι η προσπάθεια του σχεδίου για να βελτιωθεί η κινητικότητα, να διαχειριστεί η κυκλοφορία και να μειωθεί ο όγκος της. Το Master plan ανασχεδιάζει την δημόσια συγκοινωνία, παρέχοντας επαρκή χωρητικότητα και ελκυστικότητα στα μέσα της, και προεκτείνει τις σιδηροδρομικές γραμμές κατά μήκος όλης της μητροπολιτικής περιοχής. Επίσης δημιουργούνται σταθμοί «park and ride» και «bike and ride» με σκοπό να στρέψει τους πολίτες από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στα δημόσια προαστιακά συστήματα συγκοινωνίας. Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των park and ride στάσεων έχει αυξηθεί κατά 2000 νέες στάσεις. Όσον αφορά τους οδικούς άξονες δημιουργείται μία ιεράρχηση τύπου δαχτυλιδιού, που συγκεντρώνει τώρα τον περισσότερο φόρτο κυκλοφορίας, εκτός του κέντρου της πόλης.



Εικόνα 3 Mittlerer Ring action programme (μέρος του master plan) (ΠΗΓΗ: Folda, Machler, Hogeback, 2005).

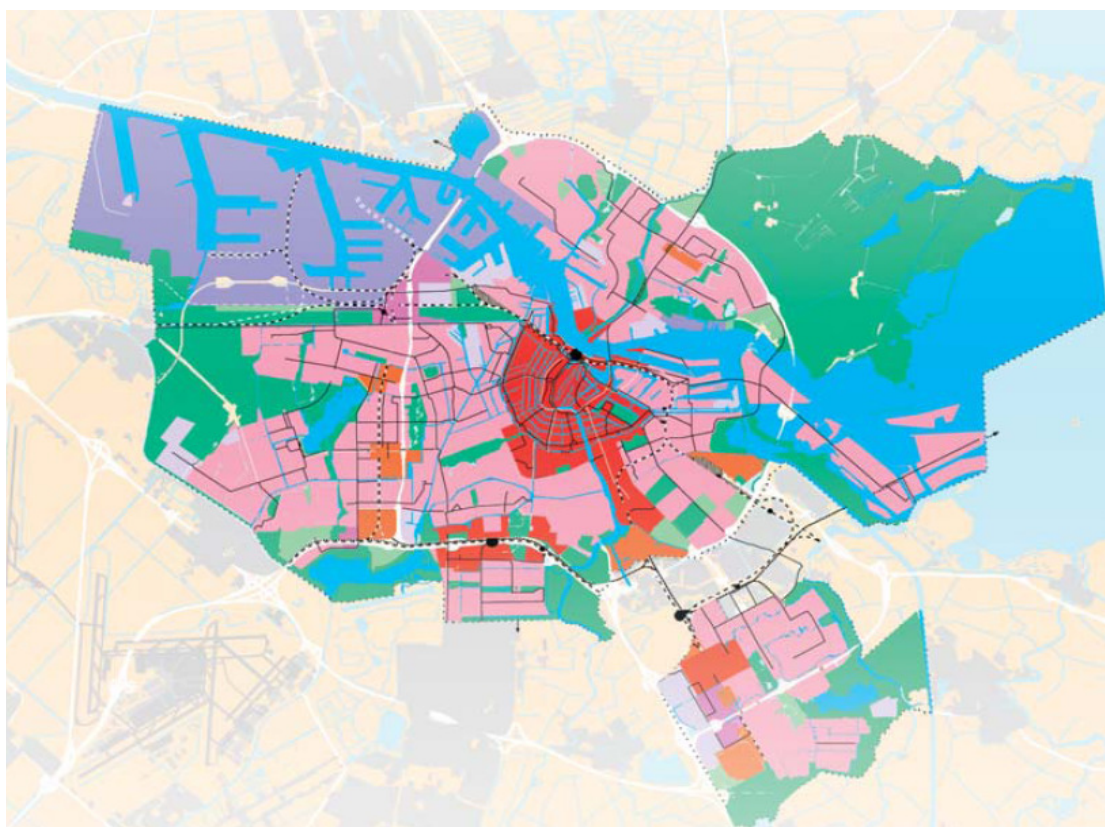
Τέλος, το master plan στοχεύει στην διατήρηση και διασφάλιση των χώρων πρασίνου με μέτρα τα οποία προστατεύουν το δίκτυο πρασίνου που περιβάλλει την πόλη, με νέα πάρκα στις όχθες του ποταμού Isar, στην περιοχή της Ολυμπίας και στο πρώην αεροδρόμιο (Folda, Machler, Hogeback, 2005).

1.4.5. ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Στην Ολλανδία τα master plan έχουν έναν χρονικό ορίζοντα 10 ετών και συμπεριλαμβάνουν έργα που πρόκειται να πραγματοποιηθούν εντός 3 ετών. Στην σύνθεσή τους περιέχονται στοιχεία μεγάλης χωρικής εμβέλειας (συνοικίες, χωριά, πάρκα της

πόλης, μεγάλες βιομηχανικές ή αγροτικές περιοχές) και κρίσιμες λεπτομέρειες (γειτονιές, συνοικιακά πάρκα, έργα). Μερικά master plan παράγουν ολοκληρωμένους χάρτες μιας πόλης, όμως υπάρχουν και master plan τα οποία είναι απλούστερα, και είναι ουσιαστικά μια λίστα από πιθανά πολεοδομικά έργα ανάπτυξης όπως για παράδειγμα το παλιό master plan (structure plan) του Άρνεμ (1982) το οποίο περιλάμβανε έργα προσαρμογής του οδικού δικτύου, κατασκευές βιομηχανικών εγκαταστάσεων και εγκαταστάσεων αναψυχής, και προγράμματα για τα ακίνητα. Τα master plan στις περισσότερες μεγάλες πόλεις παρέχουν χάρτες για τους τομείς των χρήσεων γης, του περιβάλλοντος αλλά και πολιτιστικούς χάρτες, όπως και χάρτες για τις στρατηγικές ανάπτυξης (Taeke M. De Jong, XX).

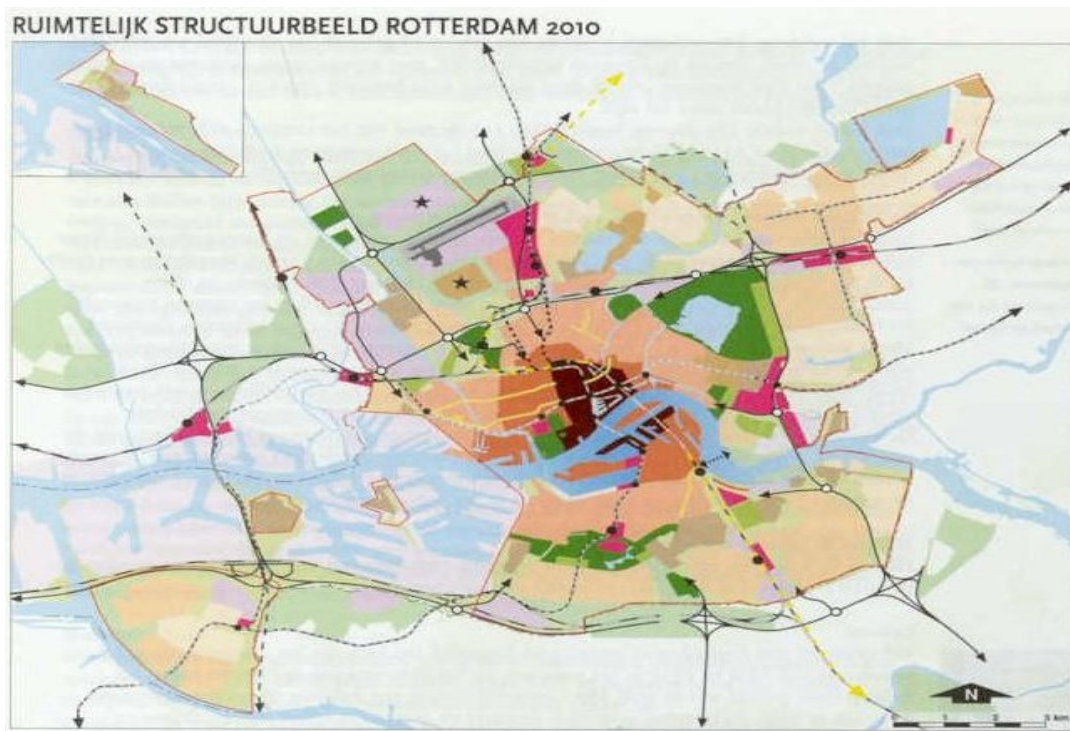
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ: Το structure plan του Amsterdam που συντάχθηκε το 2003 καθορίζει σήμερα τις γενικές κατευθύνσεις σχεδιασμού που θα πρέπει να ακολουθήσουν οι δημοτικές αρχές. Στο επίκεντρό του είναι η υλοποίηση περιβάλλοντος μικτών χρήσεων γης, η βελτίωση των συνδέσεων με τα δημόσια δίκτυα των μεταφορών, η περαιτέρω ανάπτυξη της ποιότητας του νερού και του φυσικού περιβάλλοντος, η ανάπτυξη του αεροδρομίου Schiphol έτσι ώστε να το καταστήσει κομβικό σημείο μεταφορών και η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων που έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, στο βόρειο κανάλι της πόλης που οδηγεί στην θάλασσα (Ir. Klaas W. de Boer, 2006).



Χάρτης 7 Χρήσεις γης στην πόλη του Amsterdam (ΠΗΓΗ: Ir. Klaas W. de Boer, 2006)

ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ: Το Rotterdam χρησιμοποιεί σήμερα το Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 το οποίο είναι ουσιαστικά ένα Ρυθμιστικό σχέδιο το οποίο εγκρίθηκε το 2002. Οι κύριοι στόχοι του είναι η καθιέρωση του Rotterdam σαν μια ελκυστική πόλη μέσω της βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών, η ενίσχυση της περιοχής της Randstad που ήταν μια περιοχή ασύμμετρα αστικοποιημένη, μέσω της επέκτασης κυρίων

εγκαταστάσεων εργασίας και αναψυχής και την ενίσχυση της προσβασιμότητας σε αυτές, και η διατήρηση του μητροπολιτικού χαρακτήρα του λιμανιού με την ταυτόχρονη αποφυγή των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλεί, με σκοπό την ενίσχυση της θέσης του στο Ευρωπαϊκό και όχι μόνο επίπεδο. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η επέκταση της πόλης απέναντι της όχθης του ποταμού Nieuwe Maas και η ανάπτυξη νέας γειτονιάς σε αυτήν (Kop van Zuid) (ΠΗΓΗ: <http://dsvro.dsv.rotterdam.nl>, XX).



Χάρτης 8 Η δομή του Ρότερνταμ (ΠΗΓΗ: www.debonnen.nl/figuren/kaarten/figuur/kaart15.jpg)

1.4.6. ΑΛΛΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

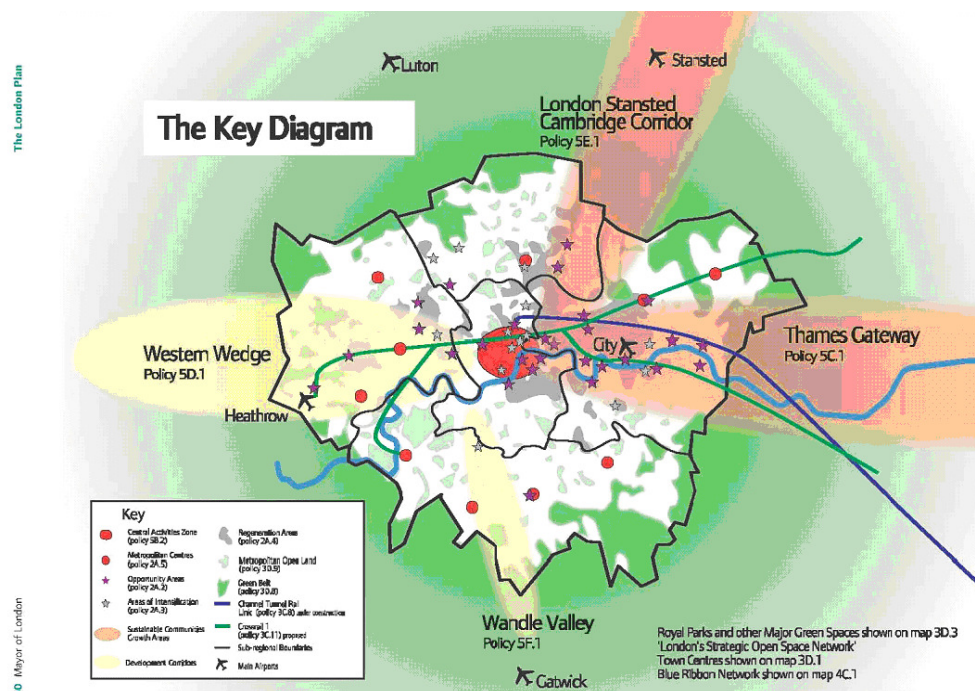
ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ: Η πρωτεύουσα της Αγγλίας υιοθέτησε τον Φεβρουάριο του 2004 το νέο ρυθμιστικό σχέδιο (master plan), που είναι ουσιαστικά ένα κείμενο στρατηγικής της χωρικής ανάπτυξης της πόλης. Το σχέδιο αυτό, που ονομάστηκε «London Plan», καθορίζει το πλαίσιο για τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά θέματα για την επόμενη 20ετία. Το όραμά του είναι να γίνει το Λονδίνο μία πόλη ευημερούσα, προσβάσιμη, μια πράσινη βιώσιμη πόλη για τους κατοίκους της. Οι γενικότεροι στόχοι του είναι οι εξής (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας, 2011) :

- Να ελεγχθεί η εξάπλωση της πόλης εντός των ορίων της, χωρίς της επιβάρυνση του ανοιχτού χώρου.
- Να προωθηθεί η κοινωνική ενσωμάτωση χωρίς στέρηση και διακρίσεις για τους πολίτες της πόλης.
- Να υπάρξει μια μεγάλη ποικιλία στους τρόπους οικονομικής ανάπτυξης.
- Να βελτιωθεί η προσβασιμότητα της πόλης.
- Να γίνει το Λονδίνο μια ελκυστική πόλη για τους κατοίκους της, με σεβασμό στην πράσινη ανάπτυξη.

Το κείμενο του London Plan αποτελείται από έξι κεφάλαια:

Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στην θέση του Λονδίνου και στον ρόλο του σε διεθνές επίπεδο, καθώς και στις νέες εξελίξεις και δυνάμεις αλλαγής που επηρεάζουν την πόλη.

Το δεύτερο κεφάλαιο συνοψίζει την συνολική στρατηγική του σχεδίου και τις σημαντικότερες προτεραιότητες στην χωρική ανάπτυξη και στον τομέα των μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό διατυπώνεται η στρατηγική της εντατικοποίησης της ανάπτυξης σε χώρους που εξυπηρετούνται ή θα εξυπηρετηθούν από δημόσιες μεταφορές. Προσδιορίζονται τρεις βασικές ειδικές περιοχές: οι περιοχές ευκαιριών (opportunity areas), οι περιοχές για εντατικοποίηση (Areas for intensification) και οι περιοχές προς αναζωογόνηση (Areas for Regeneration), και διατυπώνονται όλες οι προτάσεις για την ανάπτυξη καθεμιάς από αυτές τις περιοχές. Ο παραπάνω στόχος της εξάπλωσης της πόλης μέσω της δημόσιας μεταφοράς, οι ειδικές περιοχές και οι τομείς ανάπτυξης εθνικής σημασίας αποτυπώνεται σε αυτό το κεφάλαιο με το βασικό διάγραμμα του σχεδίου.

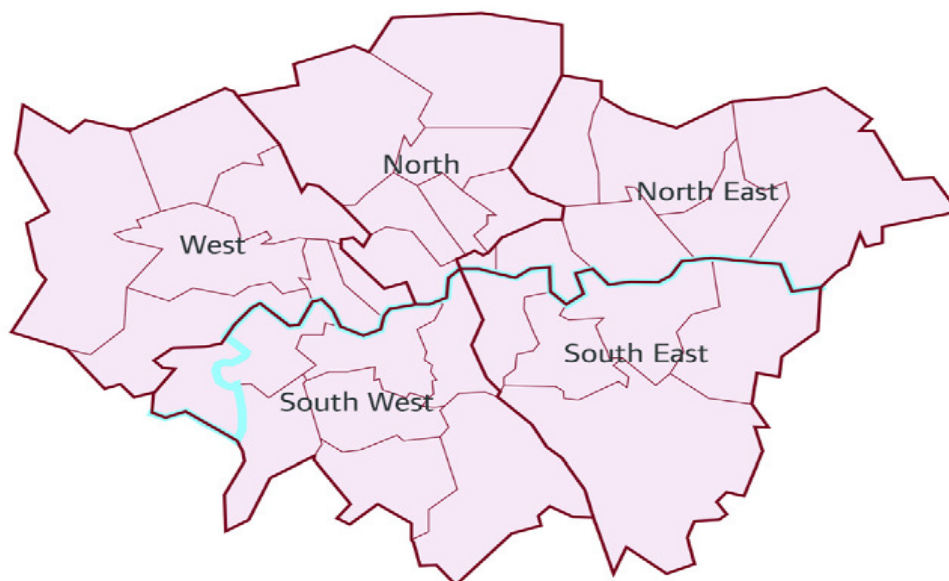


Εικόνα 4 Το βασικό διάγραμμα του σχεδίου για το Λονδίνο (ΠΗΓΗ: www.london.gov.uk/thelondonplan, 2008)

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στις θεματικές πολιτικές και διαμορφώνεται σε τέσσερα υποκεφάλαια. Στο πρώτο διατυπώνονται οι πολιτικές κατοικίας και οι παροχές υπηρεσιών για τις κοινότητες, στο δεύτερο οι πολιτικές εργασίας, το οικονομικό πλαίσιο, καθώς και ευκαιρίες παραγωγής και απασχόλησης για τους πολίτες, στο τρίτο οι πολιτικές μεταφοράς και στο τέταρτο οι πολιτικές για την βελτίωση της ποιότητας ζωής. Στο πλαίσιο των παραπάνω θεσπίζεται ένα σύστημα μικτών χρήσεων γης, με βελτίωση των υποδομών και ανάπτυξη νέων, προσδιορίζονται οι τρόποι μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου και οι τρόποι βελτίωσης της γενικής κίνησης, και προτείνονται τρόποι οικονομικής ανάπτυξης, καθώς και αξιοποίησης των πολιτιστικών στοιχείων της πόλης. Οι σημαντικότερες προτάσεις αφορούν την αλλαγή των χρήσεων γης στους πλεονάζοντες χώρους βιομηχανίας και την αύξηση της πυκνότητας κατοικίας των περιοχών έτσι ώστε να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες για στέγαση.

Στο τέταρτο κεφάλαιο εξετάζεται ο περιβαλλοντικός χαρακτήρας του σχεδίου και δίνεται έμφαση στον πράσινο σχεδιασμό και στην προσαρμογή της πόλης στα περιβαλλοντικά δεδομένα. Προγραμματίζονται εκείνες οι πολιτικές προστασίας του περιβάλλοντος, διαχείρισης των αποβλήτων και μείωσης του θορύβου.

Το πέμπτο κεφάλαιο αναφέρεται στις μικροπεριφέρειες (sub regions) στην κεντρική ζώνη δραστηριοτήτων και στους τρόπους ανάπτυξής τους. Χωρίζει το Λονδίνο σε πέντε μικροπεριφέρειες, αναλύει τα χαρακτηριστικά τους και προτείνει τρόπους βελτίωσης της ποιότητας ζωής στην καθεμία.



Εικόνα 5 Οι μικροπεριφέρειες του Λονδίνου (ΠΗΓΗ: www.london.gov.uk/thelondonplan, 2008)

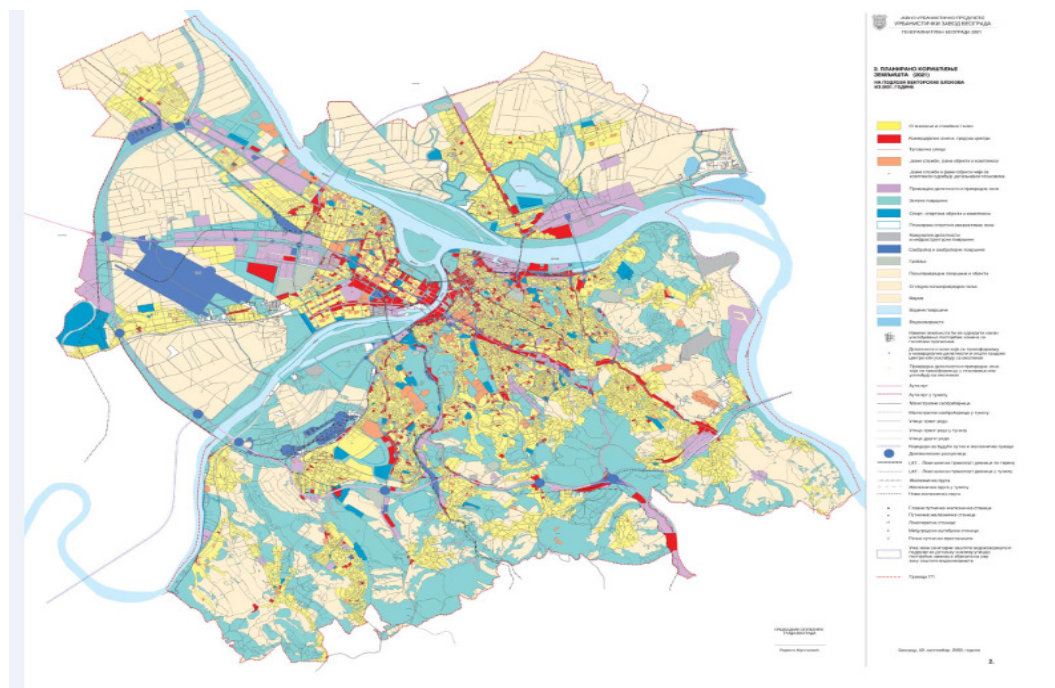
Τέλος στο έκτο κεφάλαιο καθορίζεται το πλαίσιο εφαρμογής του σχεδίου, αναλύονται οι διαθέσιμοι πόροι, οι τρόποι παρακολούθησης, αξιολόγησης και επανεξέτασης του. Αξίζει να αναφερθεί ότι η διαδικασία διαμόρφωσης του κειμένου διαφέρει από τις διαδικασίες που γίνονται σε άλλες χώρες καθώς ο Δήμαρχος έχει την πλήρη δυνατότητα να αποφασίσει για την κατάρτισή του.

Η ΛΙΣΑΒΟΝΑ : Η πρωτεύουσα της Πορτογαλίας Λισαβόνα υιοθέτησε το πρώτο στρατηγικό σχέδιο master plan το 1994. Το σχέδιο αυτό αντικατόπτριζε το όραμα για την μορφή πόλης για τα επόμενα χρόνια και αποτελούνταν από κανονιστικά έγγραφα και χάρτες για την ολοκληρωμένη οργάνωση που κάλυπταν το σύνολο του δήμου. Το master plan αυτό παρείχε το μοντέλο δομής της δημοτικής επικράτειας και πρότεινε στρατηγικές για την ανάπτυξη σε τοπικό επίπεδο, ενσωματώνοντας τις παράλληλα σε Εθνικό και Περιφερειακό σχεδιασμό.

Οι κοινωνικοοικονομικές και όχι μόνο εξελίξεις οδήγησαν στην αναθεώρηση του σχεδίου αυτού το 2012. Η προσαρμογή του στην νέα πραγματικότητα απαιτούνταν καθώς υπήρχαν αρκετές περιοχές που έμειναν υποβαθμισμένες και τα συστήματα επικοινωνιών, υποδομών και συγκοινωνιών ήταν ανεπαρκή για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες του δήμου. Το νέο λοιπόν master plan (ή Plano Director Municipal όπως αλλιώς ονομάζεται) βασίζεται σε στρατηγικές προτεραιότητες με άξονα την ένταξη της πόλης στα παγκόσμια δίκτυα μεταφοράς και επικοινωνίας, την αναγέννηση του

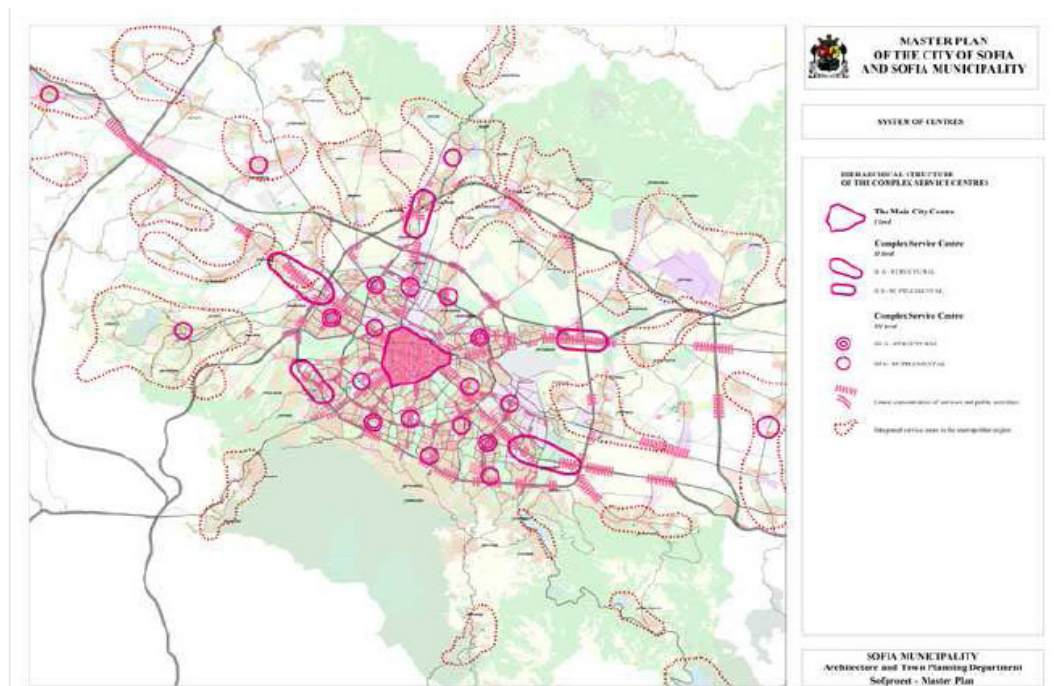
- **Βιωσιμότητα :** Το σχέδιο τονίζει ότι το Βελιγράδι διαθέτει τις κατάλληλες υποδομές έτσι ώστε να γίνει μια βιώσιμη πόλη, και θεσπίζει στρατηγικές αξιοποίησης της φυσικής και πολιτιστικής πολυμορφίας για την ανάπτυξη μιας οργανικής σχέσης μεταξύ του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.
- **Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας:** Σκοπός είναι το Βελιγράδι να γίνει μια ανταγωνιστική πόλη, όχι μόνο σε επίπεδο χώρας αλλά και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, και το Master plan θέτει σε πέρας στρατηγικές αξιοποίησης όλων των διαθέσιμων πόρων, με δημιουργία νέων ευκαιριών και εδαφών για την ανάπτυξη επιχειρήσεων, και εφαρμογή παρεμβάσεων στους υπό κρίση κοινωνικοοικονομικούς τομείς.
- **Συνοχή :** Το master plan επικεντρώνεται στην ενίσχυση της συνοχής της πόλης στο σύνολό της, με την επανεκτίμηση των μεταφορικών κυρίως υποδομών της, την βελτίωση του περιβάλλοντος και την ισόρροπη αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας.
- **Συνεκτική πόλη :** Το σχέδιο συντάσσεται με τις αρχές της συνεκτικής πόλης και προβάλλει την ανάγκη για την δημιουργία πολλών κέντρων δραστηριοτήτων. Δημιουργούνται αρκετά νέα κέντρα, ειδικότερα στις περιφέρειες καθώς υπήρχε μια δυσαναλογία μεταξύ της πόλης και των προαστίων της, όσον αφορά τις δραστηριότητες.
- **Προσβασιμότητα :** Το σχέδιο προσπαθεί να ενισχύσει τα μεταφορικά δίκτυα με σκοπό να γίνει πιο προσβάσιμη η πόλη από πολλές περιφέρειες οι οποίες εξυπηρετούνταν στο ελάχιστο έως τώρα από τα δίκτυα μεταφοράς. Έμφαση δίνεται στην περαιτέρω ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου αλλά και στην αναζωογόνηση του οδικού δικτύου.

Εκτός των παραπάνω το master plan περιλαμβάνει μία έκθεση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, προγράμματα αναπλάσεων και στρατηγικές διατήρησης της ταυτότητας της πόλης. Αποτελείται από 33 χάρτες συνολικά που παράγουν την μελλοντική εικόνα της πόλης στους τομείς των χρήσεων γης, των μεταφορών και γενικότερα όλων των παραπάνω στόχων που αναφέρθηκαν.



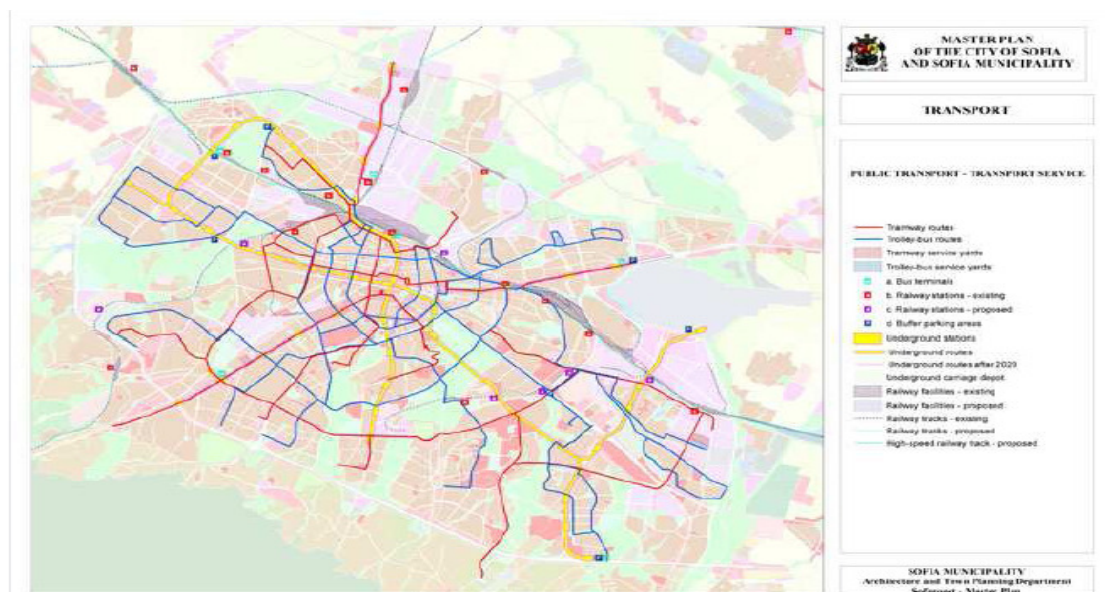
Χάρτης 10 Χρήσεις γης στο Βελιγράδι (ΠΗΓΗ: www.begrad.rs, 2006)

στις πιο σημαντικές διασταυρώσεις των κυρίων μεταφορικών αξόνων και σε τρίτο επίπεδο ορίζονται κέντρα που βρίσκονται κοντά στα μεταφορικά δίκτυα και τις σημαντικότερες λειτουργικές υποδομές.



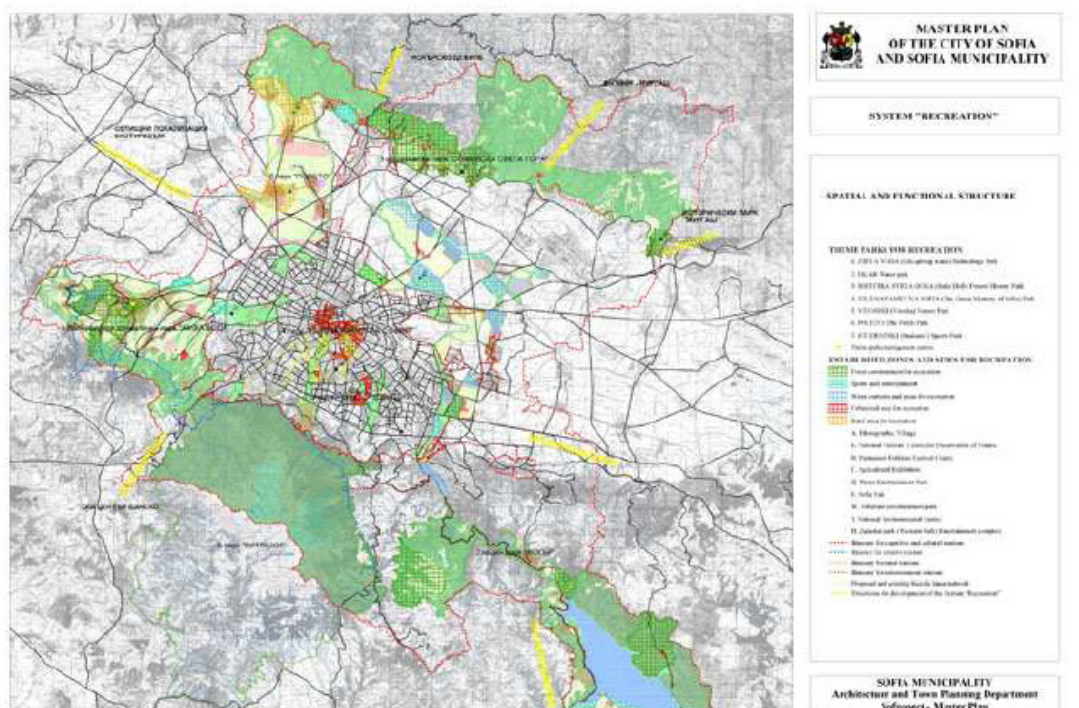
Χάρτης 12 Ανάπτυξη του ιεραρχικού συστήματος των κέντρων στην Σόφια (ΠΗΓΗ: Terziev, Mihaylovich, 2004)

Όσον αφορά το κομμάτι των μεταφορών, το master plan δίνει προτεραιότητα στην περαιτέρω ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς τραμ, τρόλεϊ και σιδηροδρόμων ενώ προσπαθεί να εντάξει το οδικό δίκτυο της πόλης σε ευρύτερες διευρωπαϊκές διαδρομές. Επίσης αναπτύσσει ένα πολύπλοκο σύστημα χώρων στάθμευσης και ποδηλατοδρόμων.



Χάρτης 13 Προτεραιότητες δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας στην Σόφια (ΠΗΓΗ: Terziev, Mihaylovich, 2004)

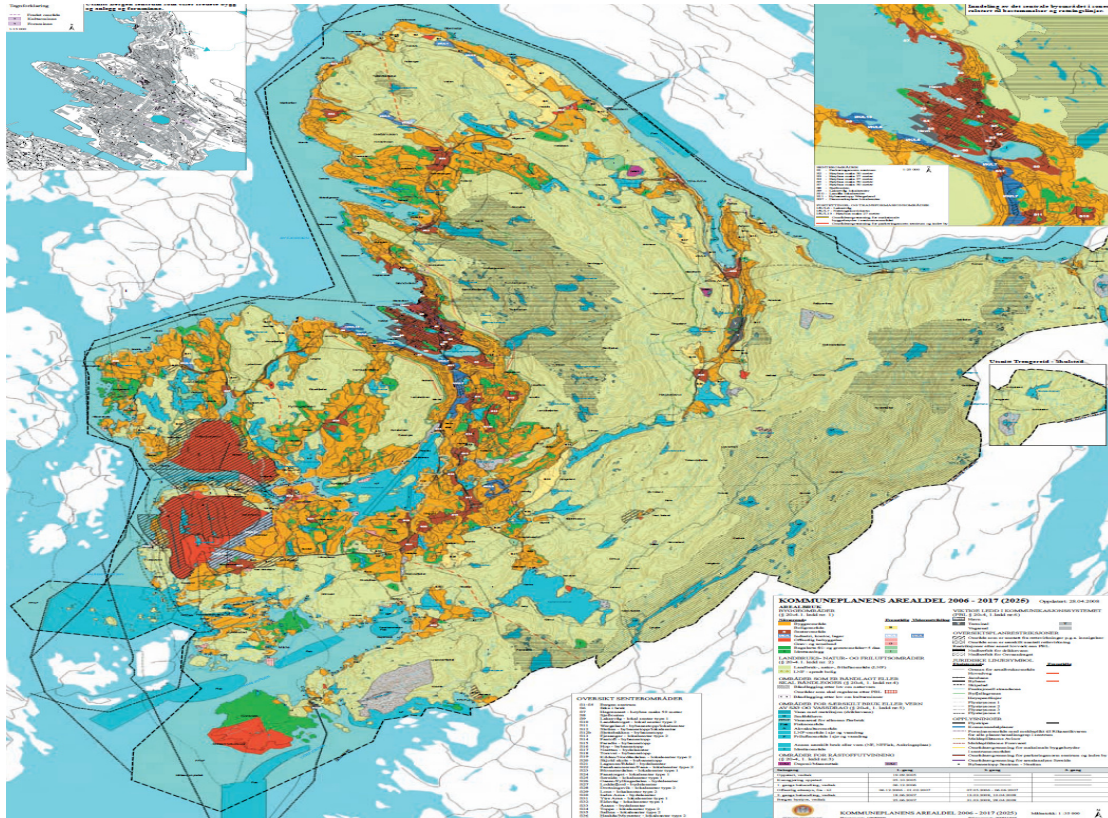
Το master plan επίσης παίρνει μέτρα για την διατήρηση της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς μέσω της δημιουργίας μουσείων και προστασίας των σημαντικότερων πολιτιστικών και ιστορικών χώρων. Προτείνει επίσης την κατασκευή επτά θεματικών πάρκων τα οποία αποτελούν χώρους αναψυχής, και στοχεύουν στην διατήρηση των περιβαλλοντικών στοιχείων και των πρασίνων περιοχών γενικότερα μέσα στην πόλη, καθώς και την αξιοποίηση των υφισταμένων υποδομών αναψυχής και αθλητισμού.



Χάρτης 14 Χωροθέτηση των 7 νέων πάρκων στην Σόφια (ΠΗΓΗ: Terziev, Mihaylovich, 2004)

ΤΟ ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Η πόλη Bergen της Νορβηγίας υιοθέτησε τον Ιούνιο του 2007 ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης, το Municipal Master Plan of Bergen, το οποίο καθορίζει τις κατευθύνσεις για την χρήση γης, τις μεταφορές, την γενικότερη πολεοδομική οργάνωση με πρωταρχικό στόχο να δημιουργήσει ένα φιλικό πλαίσιο ανάπτυξης προς το περιβάλλον με χρονικό ορίζοντα 10 ετών. Οι επιμέρους στόχοι του σχεδίου αυτού ήταν οι εξής (Lisbeth Iversen, 2008) :

- Να γίνει το Bergen μια πόλη στην οποία τα περιβαλλοντικά ζητήματα θα αποτελούν την βασική αρχή για οποιαδήποτε δραστηριότητα και σχεδιασμό.
- Να παρέχει ένα ασφαλές τοπικό περιβάλλον για τους κατοίκους και να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε όλες τις δραστηριότητες.
- Να αναδειχθεί η ιστορική και πολιτιστική ταυτότητα της πόλης.
- Να ενισχυθεί η συνεργασία με τις περιοχές γύρω από την πόλη έτσι ώστε να γίνει το Bergen μια ελκυστική περιοχή για το εμπόριο και την βιομηχανία, και να αναδειχθούν περιοχές κατάλληλες για επιχειρηματικές δραστηριότητες.
- Να παρέχει στέγαση για όλους όσους θέλουν να εγκατασταθούν στην πόλη μέσω ενός καθολικού σχεδιασμού που θα παρέχει ισομερή προσβασιμότητα όλων των περιοχών στα δημόσια μεταφορικά δίκτυα.



Χάρτης 15 Χρήσεις γης στο Bergen (ΠΗΓΗ: Lisbeth Iversen, 2008)

Το master plan του Bergen εστιάζει στην ορθολογική ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων και στην πύκνωση των κατοικιών κατά μήκος αυτών. Ο σχεδιασμός και η περαιτέρω ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου σχεδιάζεται με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε όλες σχεδόν οι οικιστικές μονάδες να απέχουν το περισσότερο 800 μέτρα από μία στάση τρένου. Δημιουργούνται νέες στάσεις από το κέντρο μέχρι το αεροδρόμιο και υπολογίζεται ότι 50000 νέες θέσεις εργασίας μπορούν να δημιουργηθούν σε κοντινή απόσταση από τις στάσεις. Σήμερα στο Bergen υπάρχουν 61000 οικιστικές μονάδες γύρω από τις στάσεις και το 90% των θέσεων εργασίας είναι σε κοντινή απόσταση από σιδηροδρομικό σταθμό. Επίσης δημιουργούνται 740 νέες θέσεις στάθμευσης, οι οποίες βρίσκονται κοντά στις μεγάλες στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς. Τέλος, όσον αφορά το μεταφορικό κομμάτι, το Master plan προτείνει την δημιουργία νέων ποδηλατοδρόμων, κυρίως στο κέντρο και στο νότιο κομμάτι της πόλης, όπου υπάρχουν και οι μεγαλύτερες πυκνότητες πληθυσμού.

Το master plan αυτό συμπεριλαμβάνει επίσης προγράμματα για την ανάπτυξης της γεωργίας στην περιοχή, για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, προγράμματα διαχείρισης των υδατορευμάτων καθώς και αρκετές ενέργειες για το ιστορικό κέντρο της πόλης, θεσπίζοντας απαγορεύσεις και περιορισμούς, έτσι ώστε να διατηρήσει την μοναδική ταυτότητά του.

2. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1 Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η μορφή της σύγχρονης ελληνικής πόλης έχει τις ρίζες της στην περίοδο 1950-1980 όπου και παρατηρήθηκε το φαινόμενο της έντονης αστικοποίησης, πράγμα που διαμόρφωσε το μεγαλύτερο μέρος της εικόνας που παρατηρείται σήμερα (Ιωάννου, Σερράος, 2006). Το κύριο χαρακτηριστικό που επηρέασε την δομή και μορφή των Ελληνικών πόλεων είναι οι ατομικές πρωτοβουλίες επέκτασης του αστικού ιστού, δηλαδή τα αυθαίρετα (Αθανασόπουλος, 2009). Οι πόλεις επεκτάθηκαν κυρίως κατά αυτόν τον τρόπο, με το ιδιωτικό συμφέρον να κυριαρχεί, και τους πολεοδομικούς κανόνες να αγνοούνται. Οι περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως στα μεγάλα αστικά κέντρα, γέμισαν με κτίσματα χωρίς κανέναν σχεδιασμό. Όλα τα παραπάνω φυσικά έγιναν ενώ η Πολιτεία ανεχόταν και αδυνατούσε να ελέγξει και να καθορίσει την δόμηση των περιοχών. Η ασχεδιάστη επέκταση των πόλεων ως εκ τούτου δημιούργησε μία άναρχη λειτουργικά και αισθητικά, δομή. Η μορφή της ελληνικής πόλης, αντικατοπτρίζεται ουσιαστικά από την Αθήνα, τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της οποίας παρατηρούνται στην πλειονότητα των ελληνικών πόλεων. Πυκνή δόμηση, έλλειψη δημοσίων χώρων, κυκλοφοριακά προβλήματα είναι τα βασικά στοιχεία της, που επηρεάζουν άμεσα την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Η μέθοδος δόμησης που χρησιμοποιήθηκε στην Ελλάδα, είναι ο θεσμός της αντιπαροχής ο οποίος εφαρμόστηκε αρχικά για να αμβλύνει το πρόβλημα στέγασης στα μεγάλα αστικά κέντρα κυρίως, λόγω της υπερβολικής συσσώρευσης πληθυσμού (Αθανασόπουλος, 2009). Η κοινωνική πραγματικότητα και ειδικότερα οι στεγαστικές ανάγκες οδήγησαν ουσιαστικά το σχεδιασμό με τον τρόπο αυτό. Η Πολιτεία αποσκοπούσε στην επίλυση του στεγαστικού προβλήματος, κυρίως των χαμηλότερων εισοδηματικών στρωμάτων (Οικονόμου, 2000). Μέσω της αντιπαροχής ο ιδιοκτήτης κάποιου οικοπέδου δίνει την γη του σε κάποιον που αναλαμβάνει να οικοδομήσει το οικοπέδο, ο οποίος πληρώνει την αξία του ουσιαστικά σε διαμερίσματα. Η αντιπαροχή λειτούργησε ως κινητήριο μοχλός της οικοδομικής δραστηριότητας στην μεταπολεμική Ελλάδα και τόνωσε την οικονομία της (Αθανασόπουλος, 2009). Απαραίτητη προϋπόθεση για να ευδοκιμήσει όμως, ήταν οι υψηλοί συντελεστές δόμησης, έτσι ώστε να υπάρχει μεγαλύτερο κέρδος για τους ιδιοκτήτες και τους κατασκευαστές. Το κράτος ευνόησε το σύστημα αυτό, καθώς έθετε υψηλούς συντελεστές δόμησης εξασφαλίζοντας παράλληλα μακροοικονομικά οφέλη. Γίνεται σαφές ότι με αυτόν τον τρόπο, αυξήθηκε υπερβολικά ο δομημένος χώρος και μειώθηκε ο κοινόχρηστος καθώς και δεν υπήρξε πουθενά σωστή αρχιτεκτονική, σε μορφολογικό και ογκοπλαστικό επίπεδο. Η συγκεκριμένη πραγματικότητα οδήγησε στην δημιουργία πυκνοκατοικημένων συνοικιών (γειτονιών) με άναρχη δομή, χωρίς ταυτότητα, αδύνατες να αναδείξουν κάποια ιδιαιτερότητα.

Η έλλειψη δημοσίου χώρου δημιούργησε συγκρούσεις μεταξύ πεζών, οχημάτων και δραστηριοτήτων. Ουσιαστικά ο δημόσιος χώρος είναι ο χώρος που απέμεινε από τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Χαρακτηριστικό είναι το ποσοστό του, το οποίο κυμαίνεται μεταξύ 1% και 4% στις πόλεις που υπερβαίνουν τους 50000 κατοίκους (Λαλένης, Καλλιακούδας, 2003). Οι περισσότερες πόλεις αντιμετωπίζουν κυκλοφοριακά προβλήματα και προβλήματα στάθμευσης καθώς εκτός των άλλων, τα τελευταία χρόνια υπήρξε μια ριζική στροφή προς το ΙΧ ως κύριο μέσο μεταφοράς, στροφή που δεν

συμβαδίζει με τα πολεοδομικά δεδομένα. Αυτό είναι και το μεγαλύτερο πρόβλημα της Ελληνικής πόλης ακόμη και σήμερα, που φυσικά επιδρά αρνητικά στην ποιότητα ζωής των πολιτών, στο περιβάλλον και το φυσικό τοπίο.

Τα χρόνια που ακολούθησαν, μετά το 1980 που ουσιαστικά παρατηρήθηκε μια κάμψη της αστικοποίησης, έως και σήμερα, φέρνουν κάποιες μεταβολές στην μορφή της πόλης. Τα δεδομένα έχουν αλλάξει καθώς υπάρχουν και πολλοί εξωγενείς παράγοντες που διαμορφώνουν και δρομολογούν τις εξελίξεις. Οι παράγοντες αυτοί σχετίζονται με την έννοια της παγκοσμιοποίησης, τις επιπτώσεις της στην χώρα μας καθώς και με τις τεχνολογικές εξελίξεις όπως επίσης και με τις ευρωπαϊκές και διεθνείς επιρροές.

Η τεχνολογική εξέλιξη οδήγησε στην βελτίωση των υποδομών, κυρίως των μεταφορικών, καθώς αναβαθμίστηκαν οι υπάρχοντες οδικοί άξονες και κατασκευάστηκαν νέοι. Αυτό οδήγησε στην ανάπτυξη των περιφερειακών σχηματισμών, και παρατηρήθηκε μια διάχυση του αστικού ιστού κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων, λίγο έξω από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Ακόμα και εκεί όμως, παρατηρούνται φαινόμενα έλλειψης δημοσίου χώρου και πολεοδομικής στενότητας, φαινόμενα των μεγάλων αστικών κέντρων (Ιωάννου, Σερράος, 2006). Παρατηρείται λοιπόν ότι απλά αναπαράχθηκε η εικόνα των αστικών κέντρων και έξω από αυτά.

Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης επηρέασε όπως ήταν φυσικό την μορφή της ελληνικής πόλης. Νέες τάσεις αρχιτεκτονικής, νέα πρότυπα κατανάλωσης, ψυχαγωγίας και μετακίνησης εισήλθαν στις ελληνικές πόλεις. Η εικόνα των νέων τύπων κτηρίων με συγκεκριμένη αρχιτεκτονική (πχ πολυκαταστήματα) κυριαρχεί κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων μέσα στις πόλεις και διαμορφώνουν μια διαφορετική εικόνα, ασύνδετη με τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Ακόμη και τα υπάρχοντα κτήρια αποκτούν με την σειρά τους στοιχεία παγκόσμιας γλώσσας καθώς ανακαινίζονται και στεγάζουν παράλληλα παγκοσμιοποιημένες λειτουργίες (εστιατόρια, τράπεζες, υπηρεσίες κλπ) (Ιωάννου, Σερράος, 2006). Δημιουργείται λοιπόν μια εικόνα ανομοιογένειας, αταίριαστη με την εικόνα της μεταπολεμικής ελληνικής πόλης.

2.2 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

Το ΦΕΚ 166/Δ/87 ταξινομεί τις χρήσεις γης σύμφωνα με την πολεοδομική λειτουργία τους σε εννέα κατηγορίες (Αραβαντινός, 2007), την αμιγή κατοικία, την γενική κατοικία, τα πολεοδομικά κέντρα- κέντρα γειτονιάς, τις περιοχές μη οχλούσας και οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας, το χονδρεμπόριο, τις περιοχές τουρισμού-αναψυχής, τις περιοχές αστικού πρασίνου-ελεύθερων χώρων και τις περιοχές κοινωνικών εξυπηρετήσεων. Ενδεικτικά, η αμιγής κατοικία είναι η μόνη θεσμοθετημένη χρήση που προστατεύει την κατοικία ενώ η γενική κατοικία περιλαμβάνει τις περισσότερες χρήσεις που αναπτύσσονται σε μία πόλη, από την κατοικία μέχρι και την μη οχλούσα βιομηχανία και το εμπόριο.

Το χαρακτηριστικό της μεγάλης πυκνότητας σε συνδυασμό με την επιχειρηματικότητα των Ελλήνων οδήγησε στην δημιουργία μιας πόλης πολυλειτουργικής (Αθανασόπουλος, 2009). Στην χώρα μας δεν διευκρινίζεται με σαφήνεια ο κοινωνικός διαχωρισμός των δραστηριοτήτων (Μέλισσας, 2007) και παρατηρείται μια έντονη ανάμειξη των χρήσεων γης. Ο ανεξέλεγκτος τρόπος επέκτασης χωρίς ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό και χωρίς περιορισμούς στις χρήσεις γης επέτρεψε την δημιουργία

πολυλειτουργικών περιοχών, περιοχών ανομοιομορφών. Είναι ένα από τα χαρακτηριστικά που διαχωρίζει την ελληνική πόλη από τα μοντέλα των ευρωπαϊκών πόλεων, στις οποίες παρατηρείται ένας κοινωνικός και πολιτιστικός καθορισμός των χρήσεων γης στις περιοχές τους. Η ελληνική πόλη είναι ουσιαστικά μία πόλη συνεκτική, χωρίς διαχωρισμούς στις λειτουργίες των περιοχών. Εξαίρεση αποτελούν κάποιες μονολειτουργικές περιοχές ακριβών εισοδημάτων όπως πχ. η Φιλοθέη, Το Ψυχικό, η Εκάλη, ο Διόνυσος στην Αθήνα (Μέλισσας, 2007).

Ο ανάμειξη των χρήσεων γης είναι ένα ιδιαίτερο στοιχείο με πολλές παραμέτρους και επιπτώσεις τόσο θετικές όσο και αρνητικές. Μια απρογραμματίστη ανάμειξη χρήσεων επιφέρει μόλυνση και ρύπανση του περιβάλλοντος, καθώς και υποβάθμιση του αστικού ιστού (πχ. ανάμειξη βιομηχανικής μονάδας με κατοικία). Η συνύπαρξη ασύμβατων χρήσεων μεταξύ τους επιφέρει επίσης προβλήματα στην ανάπτυξη κάθε ξεχωριστής δραστηριότητας και στον σχεδιασμό γενικότερα (Μέλισσας, 2007). Από την άλλη πλευρά, ο εμπλουτισμός των χρήσεων γης είναι πλήρως συνυφασμένος με την έννοια της πυκνής-συνεκτικής πόλης. Οι μεικτές χρήσεις γης επηρεάζουν άμεσα τις μετακινήσεις, καθώς μειώνουν τις αποστάσεις και κατά συνέπεια την ρύπανση. Μια σωστά καθορισμένη μείξη των χρήσεων μπορεί να έχει θετικές συνέπειες στην κυκλοφορία και στην οικονομία (Μέλισσας, 2007). Διαπιστώνεται λοιπόν ότι ούτε η ακραία εξειδίκευση των χρήσεων γης, ούτε η ελεύθερη και ανεξέλεγκτη ανάμειξή τους είναι ιδανική.

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι η ανάμειξη των χρήσεων γης είναι βιώσιμη, αλλά μόνο με την θέσπιση κανόνων, προδιαγραφών και περιοριστικών διατάξεων, οι οποίοι θα προστατεύουν το περιβάλλον και θα εξαλείψουν την ρύπανση, και τον θόρυβο. Η πυκνότητα των ελληνικών πόλεων μπορεί να λειτουργήσει ως αρωγός στην ανάμειξη των δραστηριοτήτων αρκεί να μην γίνει ανεξέλεγκτα. Η σωστή διαχείριση και ανάμειξη των χρήσεων γης, η οποία απαιτεί ταυτόχρονα την σωστή διαχείριση του δημοσίου χώρου καθώς και την ενεργό συμμετοχή των πολιτών στην διαδικασία του σχεδιασμού, προϋποθέτει πάνω από όλα την εξάλειψη των περιβαλλοντικών προβλημάτων (απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων από κατοικία, χώρους πρασίνου κλπ) και μπορεί να δώσει την απαραίτητη βοήθεια στην δημιουργία μιας σωστά συμπαγούς ελληνικής πόλης.

Ανακεφαλαιώνοντας, η ελληνική πόλη σήμερα, τόσο με τις μεταπολεμικές εξελίξεις, όσο και με τις σύγχρονες επιρροές, είναι μια πόλη με άναρχη δομή, με πυκνή δόμηση, περιορισμένους δημόσιους χώρους, κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα. Είναι όμως και μια πόλη με κοινωνικά συνεκτικό περιβάλλον, μια πόλη πολυλειτουργική με μια έντονη μίξη χρήσεων, πράγμα που αποτυπώνεται στην ποικιλία και ζωτικότητα των γειτονιών της.

2.3 ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα επίπεδα σχεδιασμού στην Ελλάδα ορίζονται από το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο ως εξής (Ψυχογιός, 2008) :

- **ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**
- **ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

Ο χωροταξικός σχεδιασμός υπάγεται στον νόμο Ν 2742/99 και ουσιαστικά αναφέρεται στον σχεδιασμό σε Εθνική κλίμακα με αρχές την ευρύτερη και ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, την προστασία του περιβάλλοντος και την αναβάθμιση των όρων διαβίωσης των πολιτών, με σκοπό την εξασφάλιση μιας ανταγωνιστικής παρουσίας της χώρας στον ευρύτερο ευρωπαϊκό και όχι μόνο χώρο. Ο χωροταξικός σχεδιασμός ιεραρχείται με τη σειρά του σε τρία επίπεδα, το Γενικό Πλαίσιο, το Ειδικό Πλαίσιο και τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

- Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης έχει πεδίο αναφοράς όλη τη χώρα και καθορίζει σε γενικές γραμμές την χωρική οργάνωση των κυρίων εθνικών πόλων, των αξόνων ανάπτυξης και των υποδομών καθώς και τον στρατηγικό ρόλο των αστικών κέντρων. Σαν στόχο έχει ουσιαστικά την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την γενικότερη ισόρροπη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη με γνώμονα την προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος και του δημοσίου χώρου. Το Γενικό Πλαίσιο υλοποιείται από το Α Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο εγκρίθηκε από την ολομέλεια της Βουλής (ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008). Όργανά του είναι το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και η Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής τα οποία γνωμοδοτούν για την πολιτική της εφαρμογής του, καθώς και το ΥΠΕΚΑ το οποίο συντάσσει ανά 2 έτη έκθεση η οποία ενημερώνει για την πορεία του. Το Γενικό Πλαίσιο του Χωροταξικού Σχεδιασμού αναθεωρείται ανά 5 έτη.
- Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ακολουθούν το Γενικό Πλαίσιο και ουσιαστικά συμπληρώνουν και εξειδικεύουν τις κατευθύνσεις του ως προς τους τομείς παραγωγής και κάποιες ειδικές περιοχές (ορεινές, νησιώτικες, περιοχές με περιβαλλοντικές ιδιαιτερότητες). Συνοδεύονται από προγράμματα δράσης και αποτελούνται από σύνολα κειμένων και διαγραμμάτων που είναι σε πλήρη εναρμόνιση με τους στόχους του Γενικού Πλαισίου. Καταρτίζονται από το ΥΠΕΚΑ το οποίο ενημερώνει για την πορεία τους ανά 2 έτη. Εγκρίνονται από την Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Είναι σημαντικό ότι προβλέπεται η συμμετοχή του κοινού στα πλαίσια εφαρμογής τους και απαιτείται η διαδικασία της Περιβαλλοντικής Εκτίμησης. Αναθεωρούνται και αυτά, ανά πέντε έτη.
- Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αποτελούν με την σειρά τους εξειδίκευση του Γενικού και Ειδικού Πλαισίου και καταρτίζονται για κάθε Περιφέρεια της χώρας από το ΥΠΕΚΑ. Υποδεικνύουν στρατηγικές και κατευθύνσεις σε επίπεδο Περιφέρειας και περιλαμβάνουν προγράμματα για την χωροθέτηση των δραστηριοτήτων παραγωγής με χρονικό ορίζοντα 15 χρόνων. Αποτελούν την βάση αναφοράς των επόμενων σταδίων και υποδηλώνουν τις κατευθύνσεις τους. Εγκρίνονται με τη σειρά τους από τον Υπουργό ΠΕΚΑ και μπορούν να αναθεωρηθούν ανά 5 έτη. (Ψυχολιός, 2008).

Ο πολεοδομικός ρυθμίζεται από τον νόμο 2508/97 για την Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη. Εργαλεία του είναι το Ρυθμιστικό σχέδιο, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια τα οποία με την σειρά τους εφαρμόζονται ουσιαστικά με την εκπόνηση πολεοδομικών μελετών και πράξεων εφαρμογής. Στον μη αστικό χώρο οι οικισμοί οργανώνονται με τα Σχέδια Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ).

2.3.1 ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Το Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος έχει πεδίο αναφοράς μια ευρύτερη αστική περιοχή που ανήκει σε κάποιο νομό και αποτελεί ένα μητροπολιτικό αστικό συγκρότημα. Ο στόχος του είναι ουσιαστικά να χαράξει εκείνες τις χωρικές πολιτικές, ούτως ώστε να επιτευχθεί μία εναρμόνιση με τα ανώτερα στάδια του σχεδιασμού και συγκεκριμένα με τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού. Έτσι, γίνεται σαφές ότι κύριο μέλημά του είναι η γενικότερη ανάπτυξη μίας αστικής περιοχής σε όλους τους τομείς και η προστασία του περιβάλλοντος, για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Υποδεικνύει την επιθυμητή χωρική δομή και οργάνωση των περιοχών και καθορίζει τις κατευθύνσεις και τις προτεραιότητες τους, λαμβάνοντας υπ όψιν όλα τα Ευρωπαϊκά και διεθνή δεδομένα. Ένα Ρυθμιστικό Σχέδιο περιλαμβάνει τον προγραμματισμό της οικιστικής ανάπτυξης και των δικτύων, την οργάνωση των χρήσεων γης, τις απαραίτητες ρυθμίσεις και έργα, καθώς και τους τρόπους εφαρμογής των στόχων του. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο αποτελεί ουσιαστικά το σχέδιο πλαίσιο των ευρύτερων περιοχών και την βάση του επόμενου επιπέδου σχεδιασμού, δηλαδή των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) και των Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ).

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο σχεδιάζει με τέτοιον τρόπο έτσι ώστε να συνάδει με τα Περιφερειακά και τα τομεακά προγράμματα (για τον πολιτισμό, τις μεταφορικές υποδομές κλπ) και έτσι αποκτάει έναν χαρακτήρα ολοκληρωμένου σχεδιασμού και έναν ρόλο βοηθητικό στην ενσωμάτωση του σχεδιασμού στην Ευρωπαϊκή πολιτική. Το κάθε τέτοιο σχέδιο έχει ως αρχή του να εντοπίσει τα προβλήματα της Μητροπολιτικής περιοχής που εξετάζει, προβλήματα αναπτυξιακά, παραγωγικά, υποδομών, και να καθορίσει τον ρόλο της, έτσι ώστε να μπορεί ανταποκριθεί στις νέες συνθήκες και δεδομένα. Γι αυτό τον λόγο είναι απαραίτητη η γνώση των νέων τάσεων στα κοινωνικά, οικονομικά και χωρικά χαρακτηριστικά (Ψυχογιός, 2008).

Όπως προαναφέρθηκε, η χωρική εμβέλεια του Ρυθμιστικού Σχεδίου είναι μία μεγάλη αστική περιοχή. Έτσι, έχουμε Ρυθμιστικά Σχέδια για τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) αλλά και για όποια αστικά κέντρα αποφασίσει ο φορέας έκδοσης του. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο εκδίδεται από το ΥΠΕΚΑ μετά από γνώμη των Περιφερειακών και Νομαρχιακών Συμβουλίων και των Δημοτικών και Κοινοτικών Συμβουλίων των ΟΤΑ. Τα Ρυθμιστικά Σχέδια θεσμοθετούνται με Προεδρικά Διατάγματα και παρακολουθούνται και εφαρμόζονται από τους Οργανισμούς Ρυθμιστικού Σχεδίου της κάθε περιοχής που συστήνονται επίσης από το ΥΠΕΚΑ. Θεσμοθετημένα Ρυθμιστικά Σχέδια στην Ελλάδα διαθέτουν η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, ενώ τα πρώτα Ρυθμιστικά Σχέδια στις περιοχές της Λάρισας, Ιωαννίνων, Βόλου και Πάτρας είναι ολοκληρωμένα και υπό θεσμοθέτηση.

2.3.2 ΣΤΑΔΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Η διαδικασία εκπόνησης ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου περιλαμβάνει αρχικά μια ανάλυση της περιοχής στην οποία εκπονείται και μια αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης. Στην συνέχεια τίθενται οι στόχοι για την περιοχή και οι προτάσεις για την επίτευξη τους. Ειδικότερα :

- Το στάδιο της ανάλυσης συμπεριλαμβάνει την μελέτη των πληθυσμιακών, οικονομικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής καθώς και την μελέτη της

χωρικής διάρθρωσης, της οργάνωσης των χρήσεων γης και των ειδικών χώρων. Τα παραπάνω στοιχεία αναλύονται παράλληλα με την περιβαλλοντική μελέτη της περιοχής και αξιολογείται το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, οι τάσεις εξέλιξης καθώς και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τα συμπεράσματα που βγαίνουν οδηγούν στην διατύπωση στόχων, εναλλακτικών προτάσεων καθώς και άμεσων ενεργειών που πρέπει να γίνουν.

- Το στάδιο της πρότασης περιλαμβάνει την διατύπωση της τελικής πρότασης με τον καθορισμό γενικών και ειδικών στόχων με σκοπό την ενίσχυση του ρόλου της περιοχής σε όλα τα επίπεδα και την επίτευξη ισόρροπης ανάπτυξης. Ουσιαστικά δίνονται οι στόχοι και οι κατευθύνσεις για τα επόμενα επίπεδα (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ) και διαμορφώνονται τα πλαίσια ανάπτυξης και οργάνωσης της περιοχής. Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει το πρόγραμμα δράσης και τους μηχανισμούς παρακολούθησης της εφαρμογής. Δίνεται το χρονοδιάγραμμα της εφαρμογής (συνήθως 10-15 έτη), ο προϋπολογισμός της και ο τρόπος εξασφάλισης των απαραίτητων πόρων. Οι προτάσεις παρουσιάζονται με κείμενα, διαγράμματα και χάρτες κλίμακας 1:25000 ή 1:5000 (Ψυχογιός, 2008).

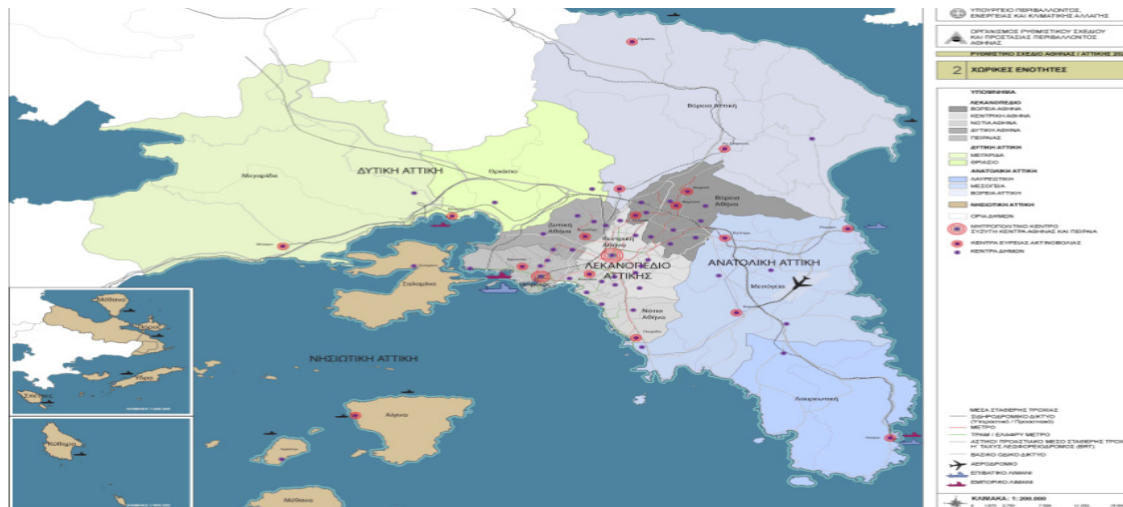
2.3.3. ΤΑ ΝΕΑ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΘΗΝΑΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας: Έχει ολοκληρωθεί το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, το οποίο παρουσιάστηκε στις 20 Ιουλίου του 2011, με χρονική εμβέλεια έως το 2021, το οποίο στρέφεται σε ένα νέο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης, χωρίς νέες επεκτάσεις τις πόλης, με αναπλάσεις στο εσωτερικό της, ανασυγκρότηση παλαιών βιομηχανικών ζωνών, εξασφάλιση επιχειρηματικών ζωνών και προτάσεις για προστασία της αγροτικής γης και του πρασίνου που περιβάλλει την Αττική. Το νέο Ρυθμιστικό προσπαθεί να δώσει ένα νέο όραμα στην πόλη αλλά και μια βιώσιμη κατεύθυνση για την διέξοδο από την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική κρίση που βιώνει η ευρύτερη περιοχή της Αττικής. Το σχέδιο αυτό έχει ως στόχο να ενσωματώσει τον σχεδιασμό στις νέες τάσεις και εξελίξεις, καθώς το πρώτο Ρυθμιστικό σχέδιο θεσμοθετήθηκε το 1985 και υπέστη από τότε μία τροποποίηση το 2002 με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου είναι (Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011):

- Οικονομική ανάπτυξη, ισόρροπη, κοινωνικά δίκαιη και περιβαλλοντικά βιώσιμη – Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας, προώθηση της καινοτομίας, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.
- Περιβαλλοντικά βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, με αποτελεσματική και συνεκτική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς, διατήρηση του φυσικού χώρου και της βιοποικιλότητας και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους, εξισορρόπηση στην κατανάλωση των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη και προώθηση πολιτικών άμβλυνσης των φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού.

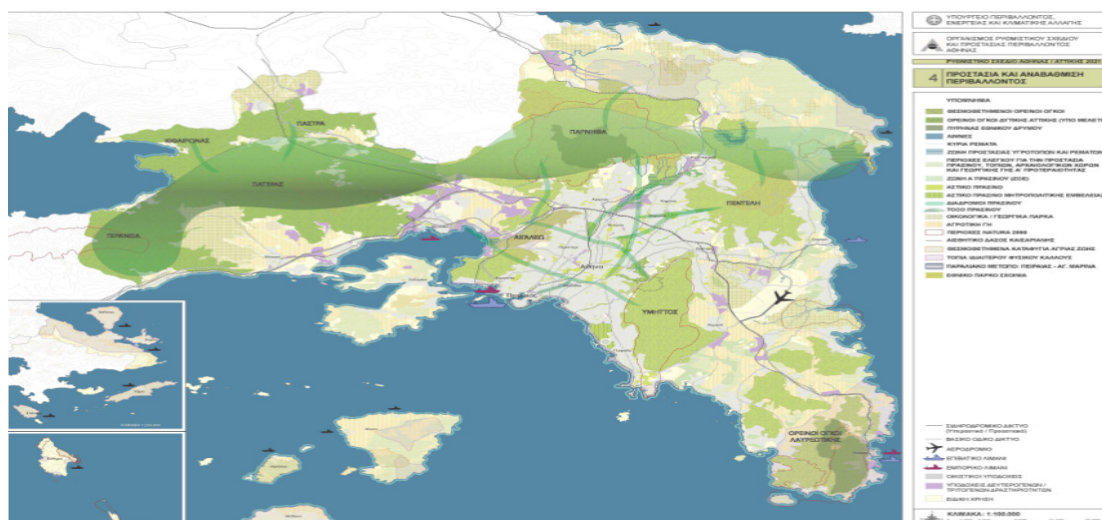
Το χωρικό πρότυπο στην Αττική διαμορφώνεται σύμφωνα με τις αρχές της πολυκεντρικότητας και συνεκτικής πόλης, αντιμετωπίζοντας τον περιαστικό χώρο ως μία συμπληρωματική συνιστώσα σε ένα συγκροτημένο ενιαίο σύνολο, με γνώμονα την μέγιστη αξιοποίηση της ήδη πολεοδομημένης γης, την ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού και την θωράκιση της γεωργικής γης. Το οικιστικό δίκτυο οργανώνεται

σε τρία ιεραρχικά επίπεδα : Μητροπολιτικά Κέντρα, Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας και Δημοτικά Κέντρα.



Χάρτης 16 Χωρικές ενότητες (ΠΗΓΗ: Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011)

Όσον αφορά το περιβάλλον και τον πολιτισμό προτεραιότητα είναι η δημιουργία ενός δικτύου χώρων πρασίνου με παράλληλη προστασία και ανάδειξη των προστατευόμενων φυσικών περιοχών. Επίσης προβλέπονται τρόποι προστασίας και ανάδειξης του ιστορικού κέντρου και των πολιτιστικών υποδομών, με ενίσχυση των πολιτιστικών χώρων και δραστηριοτήτων σε όλες τις ενότητες, δημιουργία «διαδρομών πολιτισμικής διαχρονικότητας», αναπλάσεις και παρεμβάσεις. Υιοθετείται επίσης η ενσωμάτωση της συνιστώσας της προστασίας του αστικού τοπίου σε όλες τις χωρικές και αναπτυξιακές πολιτικές του Ρυθμιστικού Σχεδίου, με διαφυλάξεις των χαρακτηριστικών τοπίων της Αττικής και αποκατάσταση των εξαιρετικά υποβαθμισμένων τοπίων, που αλλοιώνουν τη φυσιογνωμία και επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα ζωής.

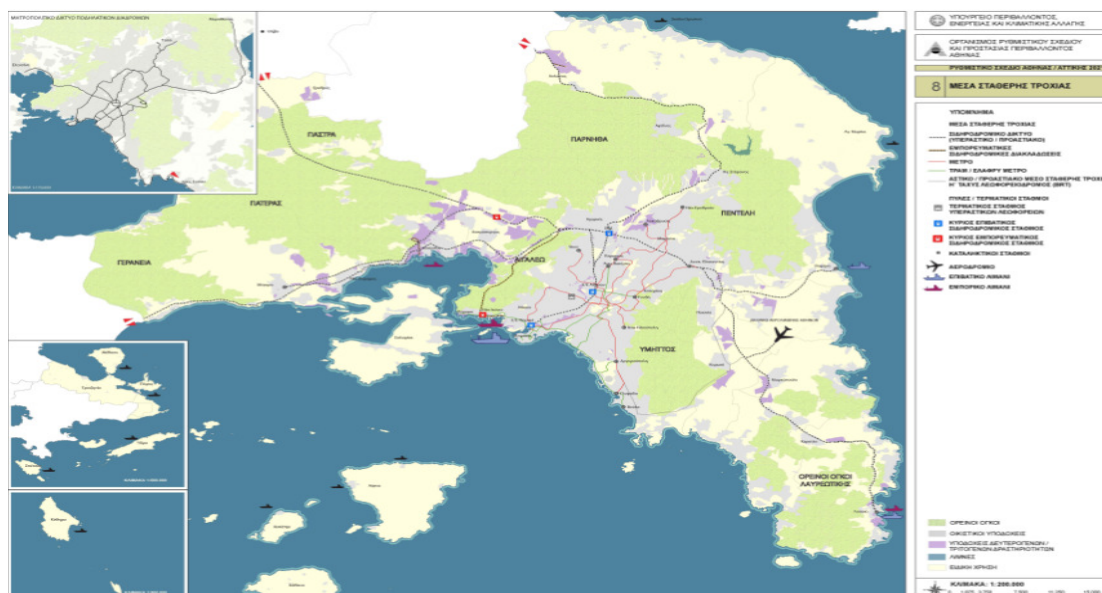


Χάρτης 17 Προστασία και αναβάθμιση περιβάλλοντος (ΠΗΓΗ: Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011)

Χωροθετούνται τέλος νέες περιβαλλοντικές υποδομές για την προστασία από την ρύπανση και την διαχείριση λυμάτων και υδάτων. Το Ρυθμιστικό σχέδιο επίσης προτείνει τρόπους για την ορθολογική οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, με

νέες χωροθετήσεις δραστηριοτήτων δευτερογενή και τριτογενή παραγωγικού τομέα και τρόπους διαχείρισης των υπαρχόντων.

Μεγάλο ενδιαφέρον έχουν οι πολιτικές οργάνωσης των μεταφορικών σχεδίων στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο. Το Σύστημα Μεταφορών της ευρύτερης περιοχής της Πρωτεύουσας και της Αττικής, οργανώνεται γύρω από τρία υποσυστήματα, συμπληρωματικά μεταξύ τους: Υπεραστικά Δίκτυα Μαζικών Μεταφορών (Αεροδρόμια, Λιμάνια, Τερματικοί Σταθμοί / Εμπορευματικές Μεταφορές), Δημόσιες Συγκοινωνίες Μητροπολιτικής Εξυπηρέτησης (με κορμό τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς) / Σταθμοί Μετεπιβίβασης και Βασικό Οδικό Δίκτυο / Στάθμευση. Έμφαση δίνεται στην εξυπηρέτηση από τα δίκτυα των Μέσων Σταθερής Τροχιάς των βασικών ροών καθημερινών μετακινήσεων και μεταφορών εμπορευμάτων, στην αναβάθμιση του ρόλου της Αττικής ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών και στην υιοθέτηση τρόπων στάθμευσης που θα αποθαρρύνει την χρήση Ι.Χ. Στο νέο Ρυθμιστικό περιλαμβάνονται επεκτάσεις του δικτύου Μετρό και Τραμ προς τα προάστια καθώς και κατασκευές νέων αυτοκινητοδρόμων.



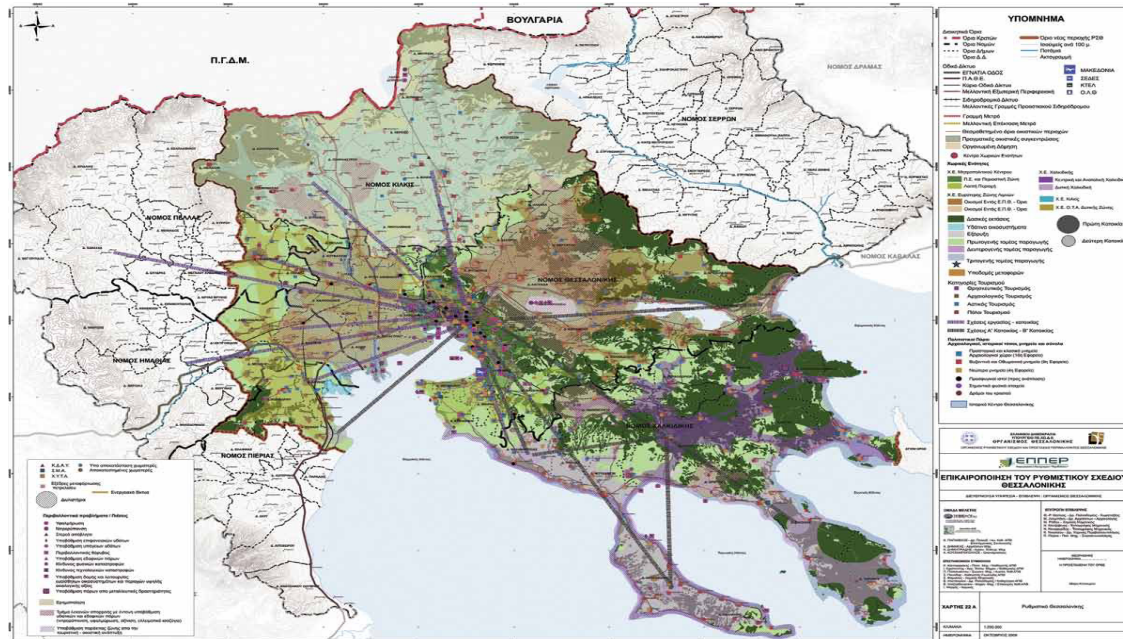
Χάρτης 18 Μέσα σταθερής τροχιάς (ΠΗΓΗ: Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011)

Τέλος στο Ρυθμιστικό σχέδιο αναφέρονται οι πολιτικές πολεοδομικής ανασυγκρότησης καθώς και τα προγράμματα μητροπολιτικής εμβέλειας που μπορεί να λειτουργήσουν ως αρωγός στην επίτευξη των στόχων και προτεραιοτήτων του σχεδίου. Το νέο Ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας, αν και παρουσιάστηκε το Ιούλιο του 2011, όπου δόθηκε για τις τελικές διαβουλεύσεις, δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμα.

Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης: Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης παρουσιάστηκε τις 12 Απριλίου το 2011 και αποτελεί το πιο σύγχρονο εργαλείο οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, μετά από την πάροδο δύομισι δεκαετιών και την θεσμοθέτηση του πρώτου Ρυθμιστικού Σχεδίου το 1985 (ν.1561/1985), με 20ετή χρονικό ορίζοντα υλοποίησης. Βασικοί του στόχοι είναι:

- Ενδυνάμωση της χωρικής συνοχής και ισόρροπη ανάπτυξη.
- Προώθηση ισότητας ευκαιριών και κοινωνικής συνοχής.

- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσα από αναπλάσεις, ανάσχεση της ανεξέλεγκτης αστικής επέκτασης και ενίσχυση του μοντέλου της συμπαγούς πόλης
- Διασφάλιση οικολογικής ισορροπίας με προστασία και ανάδειξη των φυσικών πόρων της περιοχής.



Χάρτης 19 Στρατηγικός Χάρτης- όρια Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης (ΠΗΓΗ: ΥΠΕΚΑ-ΟΡΣΘ, 2011)

Το Ρυθμιστικό σχέδιο αντιμετωπίζει τα αστικά κέντρα και τους οικισμούς ως ένα ιεραρχημένο δίκτυο και προωθεί την δυνατότητα κάλυψης στεγαστικών αναγκών στον ήδη δομημένο χώρο, περιορίζοντας την διασπορά της δόμησης. Το πρόγραμμά του περιλαμβάνει δομικές παρεμβάσεις και αστικές αναπλάσεις με στόχο την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος. Κάποια από τα προγράμματα αφορούν την δημιουργία επιπλέον χώρων πρασίνου, την ανάσχεση του φαινομένου χωροθέτησης των χρήσεων ψυχαγωγίας στο κέντρο και την αναζωογόνηση του με μικτές χρήσεις γης, την απόδοση μεγάλου τμήματος του κέντρου σε πεζούς και ποδηλάτες με κατασκευές ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομήσεις οδών. Άλλες πτυχές του Ρυθμιστικού σχεδίου είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου, η ενίσχυση της ήπιας κινητικότητας με φιλικούς τρόπους μετακίνησης και η διασφάλιση της πολιτιστικής κληρονομιάς με σωστές περιβαλλοντικές προσεγγίσεις (ΥΠΕΚΑ-ΟΡΣΘ, 2011). Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμα και έχει επίσης δημιουργήσει πολλές αντιδράσεις (ειδικότερα στην περιοχή της Χαλκιδικής, κυρίως διότι χωροθετούνται δραστηριότητες μεταλλευτικών δραστηριοτήτων).

2.3.4 ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Η έννοια του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου εισήχθη για πρώτη φορά με τον νόμο 1337/83 (Μέλισσας, 2007). Πρωταρχικός του στόχος ήταν η εξασφάλιση μιας αρμονικής ένταξης των περιοχών αυθαιρέτων στην λειτουργία και δομή του αστικού ιστού και η αναβάθμιση των συνθηκών ζωής και κατοικίας. Ο νόμος τότε, προέβλεπε ότι με το ΓΠΣ προσδιοριζόταν τα χαρακτηριστικά του αστικού ιστού κάθε ΟΤΑ, τα όρια κάθε πολεοδομικής ενότητας και προβλέπονταν οι ανάγκες του σε κοινόχρηστους

χώρους. Έτσι το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ήταν μια γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης σχετικά με τις χρήσεις γης, το δίκτυο κυκλοφορίας με σκοπό την ορθολογική ανάπτυξη των οικισμών σε σεβασμό με το περιβάλλον. Η χωρική εμβέλεια του ΓΠΣ εκτεινόταν στις περιοχές που ήταν ήδη οικοδομημένες ή επρόκειτο να οικοδομηθούν (Μέλισσας, 2007). Έτσι, σύμφωνα με τον νόμο 1337/83 ένα ΓΠΣ οριοθετούνταν με βασικό κριτήριο την δόμηση, αυθαίρετη ή μη, με σκοπό να συμπεριληφθούν οι περιοχές με αυθαίρετη δόμηση στην συνολική πόλη.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο εμπλουτίστηκε στην συνέχεια με τον Ν.2508/97. Ο νόμος αυτός καθιερώνει ουσιαστικά δύο επίπεδα πολεοδομικού σχεδιασμού. Στο πρώτο επίπεδο το ΓΠΣ προτείνει ουσιαστικά την πολεοδομική οργάνωση του ιστού και στο δεύτερο εξειδικεύεται με πολεοδομικές μελέτες και πράξεις εφαρμογής στις εκάστοτε «γειτονιές». Σε γενικές γραμμές το νέο ΓΠΣ ακολουθεί την φιλοσοφία του παλιού, και αποτελεί την γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης των ενοτήτων και την πρόταση για τις χρήσεις γης. Επιδιώκει όμως να διερευνήσει την χωρική εμβέλεια του, έτσι ώστε να μην συμπεριλαμβάνει μόνο της δομημένες ή υπό δόμηση περιοχές, αλλά και να καλύπτει όλο τον περιστατικό χώρο της κοινότητας ή του δήμου (Μέλισσας, 2007). Μετά τη πρώτη διεύρυνση των δήμων με το Πρόγραμμα Καποδίστριας η έκταση που καταλαμβάνει ένα ΓΠΣ είναι ουσιαστικά ένας Καποδιστριακός δήμος. Ουσιαστικά τα νέα ΓΠΣ καταλαμβάνουν την εδαφική περιφέρεια των νέων δήμων με την προϋπόθεση ότι σε αυτούς θα περιλαμβάνεται ένας οικισμός τουλάχιστον 2000 κατοίκων. Στις περισσότερες ελληνικές πόλεις σήμερα, το ΓΠΣ εκπονείται στο σύνολο της ευρύτερης περιοχής της πόλης. Εξαιρέση αποτελούν οι πόλεις της Αθήνας και τις Θεσσαλονίκης, όπου το ΓΠΣ εκπονείται ανά Δήμο αφού η συνολικότερη θεώρηση για την οργάνωση τους παρέχεται από τα Ρυθμιστικά Σχέδια. Έτσι για τις πόλεις αυτές, που έχουν έναν Μητροπολιτικό χαρακτήρα, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια εκπονούνται κατά ενότητες δήμων ευθυγραμμίζοντας τους στόχους τους, με εκείνους του Ρυθμιστικού σχεδίου. Για περιοχές με πληθυσμό μικρότερο των 2000 κατοίκων, εισήχθη η έννοια της ανοιχτής πόλης, στην οποία απαιτείται ένα άλλο εργαλείο σχεδιασμού, αυτό του Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Αστικής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Το νέο ΓΠΣ πέραν από τις πολεοδομικές ρυθμίσεις εντός των οικισμών, περιλαμβάνει και προτάσεις για την ευρύτερη εδαφική έκταση του δήμου. Έτσι, από την στιγμή που το ΓΠΣ δεν καλύπτει μόνο τον δομημένο χώρο αλλά και τον ευρύτερο χώρο, οριοθετεί τις οικιστικές επεκτάσεις και ουσιαστικά αποτρέπει την αυθαίρετη δόμηση, κυρίως σε περιοχές με ιδιαίτερα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Γίνεται σαφές λοιπόν ότι το ΓΠΣ στη χωρική εμβέλειά του, αποτελεί ένα πολύ σημαντικό εργαλείο για την σωστή οργάνωση του σχεδιασμού του χώρου και την επίτευξη των στόχων που έχουν θέσει τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού.

Σύμφωνα με τον ν.2508/97 ένα Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο περιέχει τα εξής στοιχεία: 1) τα όρια κάθε πολεοδομικής ενότητας, 2) την υποδιαίρεσή της σε ζώνες, 3) την γενική εκτίμηση των αναγκών της σε κοινόχρηστους-κοινοφελείς χώρους και δημόσιες παρεμβάσεις, 4) την γενική πρόταση της οργάνωσης της πολεοδομικής ενότητας σύμφωνα με τις παραπάνω ανάγκες τις. Ειδικότερα η πρόταση αυτή αφορά α) τις χρήσεις γης, β) το δίκτυο κυκλοφορίας, γ) την πυκνότητα και τον μέσο συντελεστή δόμησης καθώς επίσης και τυχόν απαγορεύσεις δόμησης και χρήσεων, δ) τον τρόπο ανάπτυξης των ζωνών με εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ε) τις ζώνες ειδικής ενίσχυσης (περιοχές στις οποίες διοχετεύονται ενισχύσεις, δάνεια κλπ) στ) τις περιοχές ειδικά ρυθμιζόμενης πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ) και ζ) τους πόρους της εφαρμογής της μελέτης. Επίσης ένα ΓΠΣ μπορεί να καθορίσει την χωροθέτηση περιοχών

γύρω από την ενότητα με ειδικές χρήσεις (βιομηχανικές, βιοτεχνικές κλπ) και να οριοθετήσει μια σειρά ειδικών περιοχών όπως παραθαλάσσιες ζώνες, χώροι ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, δασικές εκτάσεις, τις οποίες καθορίζει ως περιοχές ειδικής προστασίας και τις εξαιρεί από οικιστική παρέμβαση. Έτσι, ένα ΓΠΣ περιλαμβάνει χάρτες, διαγράμματα, σχέδια και κείμενα που περιέχουν τα παραπάνω στοιχεία. Οι προτάσεις για τις χρήσεις γης αποτυπώνονται σε χάρτες κλίμακας 1:25000 για το σύνολο του δήμου, 1:10000 για μια ευρύτερη αστική περιοχή και 1:5000 για μια μικρή αστική περιοχή.

Ένα ΓΠΣ σύμφωνα με τον νόμο είναι ουσιαστικά μια γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης των πολεοδομικών ενότητων. Χαρακτηρίζεται από προβλέψεις και μακροχρόνιες εκτιμήσεις και έτσι έχει έναν προγραμματιστικό χαρακτήρα αφού δεν καθορίζει ούτε και οριστικοποιεί κάποια ρύθμιση, απλά προτείνει και διαμορφώνει τα κατάλληλα πλαίσια για την ορθολογική ανάπτυξη της εκάστοτε περιοχής. Έτσι, κατευθύνει στρατηγικά τον σχεδιασμό λαμβάνοντας υπόψη τα απαραίτητα τωρινά και μελλοντικά στοιχεία και τις επιπτώσεις της κάθε ενδεχόμενης ρύθμισης. Εξειδικεύεται δε σε δεύτερο στάδιο με την πολεοδομική μελέτη, στην οποία οριστικοποιούνται τα όρια των ζωνών, καθορίζονται οι χρήσεις γης, οι προβλεπόμενοι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, οι συντελεστές δόμησης (στο ΓΠΣ περιλαμβάνεται μόνο ο μέσος συντελεστής δόμησης κάθε ενότητας), οι όροι και περιορισμοί δόμησης κλπ. Η εκάστοτε πολεοδομική μελέτη αποτελείται από πολεοδομικό σχέδιο, διαγράμματα και εκθέσεις για την κάθε ρύθμιση.

2.3.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΓΠΣ

Η κίνηση της διαδικασίας εκπόνησης ενός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ανήκει στον Δήμο και συγκεκριμένα στο δημοτικό συμβούλιο της ενδιαφερόμενης κοινότητας ή ομάδας δήμων. Εάν η περιοχή υπάγεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας η Θεσσαλονίκης, η κίνηση της διαδικασίας γίνεται από τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας ή τον Υπουργό ΠΕΚΑ, ύστερα βέβαια από γνωμοδότηση από τον εκάστοτε δήμο ή κοινότητα. Η διαδικασία δημοσιεύεται στην εφημερίδα της Κυβέρνησης και εγκρίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης και αντίστοιχα από τον Υπουργό ΠΕΚΑ εάν πρόκειται για περιοχή που υπάγεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και Θεσσαλονίκης (Μέλισσας, 2007). Για την αποτελεσματική εφαρμογή του ΓΠΣ, είναι αναγκαία η συμμετοχή όλων των διοικητικών φορέων, δημοσίων υπηρεσιών και κοινωφελών οργανισμών της υπό μελέτη περιοχής, οι οποίοι πρέπει να συντονίζουν τις ενέργειές τους και να εναρμονίζουν τα προγράμματά τους, συμπράττοντας ουσιαστικά σε όλα τα στάδια της εκπόνησης του ΓΠΣ (Γεωργακόπουλος, 2008). Η εκπόνηση ενός ΓΠΣ περιλαμβάνει δύο στάδια:

- Στο πρώτο στάδιο (προμελέτη) περιλαμβάνεται η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τα προβλήματα του δήμου, οι τάσεις και οι προοπτικές του, και οι αρχικές προτάσεις οργάνωσης της περιοχής.
- Στο δεύτερο στάδιο (μελέτη) γίνεται η λεπτομερής επεξεργασία του ΓΠΣ. Το στάδιο αυτό χωρίζεται σε δύο υποστάδια, στο πρώτο που ουσιαστικά γίνεται η τελική πρόταση μετά από γνωμοδοτήσεις και στο δεύτερο στο οποίο οριστικοποιείται και εγκρίνεται.

Αναλυτικά, στο πρώτο στάδιο ο μελετητής αναλύει την υπάρχουσα κατάσταση και διατυπώνει τις καταρχήν εναλλακτικές προτάσεις του. Ο εκάστοτε δήμος βοηθά τον

μελετητή παραδίδοντάς του όλες τις πληροφορίες που χρειάζεται, δίνοντας του έγγραφα και χαρτογραφικά υπόβαθρα, σχετικές πολεοδομικές και περιβαλλοντικές μελέτες. Ειδικότερα, καταγράφεται και αναλύεται κάθε είδους στοιχείο που αφορά την οικιστική οργάνωση, τις χρήσεις γης, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τα περιβαλλοντικά στοιχεία, τις προστατευόμενες περιοχές και τα δίκτυα υποδομής της περιοχής. Διερευνούνται επίσης οι δυνατότητες ανάπτυξης και οι αλληλεπιδράσεις του αστικού και περιαστικού χώρου και γενικότερα οι επιπτώσεις στο χώρο και το περιβάλλον των παραπάνω στοιχείων. Ο μελετητής, έχοντας αξιολογήσει την υπάρχουσα κατάσταση και λαμβάνοντας υπόψη του τα εγκεκριμένα περιφερειακά πλαίσια, τα ειδικά πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης και τα ρυθμιστικά σχέδια, προσδιορίζει τα σχετικά προβλήματα της περιοχής και παραθέτει τις προτάσεις του για την ανάπτυξή της. Το στάδιο αυτό της προμελέτης ολοκληρώνεται με την υποβολή των προτάσεων του μελετητή και των εναλλακτικών σεναρίων. Η μελέτη αυτή αποστέλλεται στους αρμόδιους φορείς (δημοτικά συμβούλια, ΥΠΕΚΑ, Νομαρχιακές Υπηρεσίες) και σε κοινή σύσκεψη των φορέων αυτών 15 μέρες αργότερα, αποφασίζεται μία από τις προτάσεις για την υπό μελέτη περιοχή (Μέλισσας, 2007).

Στο δεύτερο στάδιο, αποτυπώνεται η γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής που εξετάζεται. Συγκεκριμένα, προτείνονται οι βασικές αρχές οργάνωσης του αστικού και περιαστικού χώρου και ειδικότερα η οργάνωση των χρήσεων γης, η οργάνωση του δικτύου κυκλοφορίας και τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος. Παρουσιάζεται το πλαίσιο για την ευρύτερη οικιστική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής και οι προτάσεις για την αναβάθμιση της, μέσω αναπλάσεων και παρεμβάσεων. Η όλη μελέτη αποστέλλεται στην Διεύθυνση ΠΕΚΑ και σε όλες τις αρμόδιες νομαρχιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες για να γνωμοδοτήσουν εντός δύο μηνών. Η μελέτη δημοσιοποιείται και προσκαλούνται οι ενδιαφερόμενοι πολίτες για να εκφράσουν τις απόψεις και τις προτάσεις τους, καθώς και όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς που δρουν στην περιοχή και γνωρίζουν τις πραγματικές τις συνθήκες. Αξίζει να αναφερθεί ότι μετά πάροδο της περιόδου της δίμηνης προθεσμίας γνωμάτευσης των αρμόδιων φορέων, η διαδικασία προχωράει νόμιμα ανεξαρτήτως εάν έχουν γνωμοδοτήσει ή όχι οι παραπάνω φορείς. Ακολουθεί η αποστολή της μελέτης και των γνωμοδοτήσεων στο Περιφερειακό Συμβούλιο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος το οποίο με την σειρά του γνωμοδοτεί και αναλαμβάνει τυχόν διορθώσεις της. Η γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος δεν έχει συγκεκριμένη χρονική προθεσμία. Το δεύτερο στάδιο ολοκληρώνεται με την προσαρμογή και την ολοκληρωμένη σύνθεση της πρότασης και διαβιβάζεται στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση η στο ΥΠΕΚΑ για την έγκρισή της (Μέλισσας, 2007).

Πριν από την έγκριση του ΓΠΣ απαιτείται η υποβολή τους σε διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης έτσι ώστε να αξιολογηθούν όλες οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της υλοποίησής του. Η διαδικασία αυτή διεξάγεται σε τέσσερα στάδια, το στάδιο της εκπόνησης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), την συμμετοχή των δημοσίων αρχών και του κοινού στην διαδικασία μέσω διαβουλεύσεων, την εκτίμηση της μελέτης και των αποτελεσμάτων της, και την έγκρισή της. Η ΣΜΠΕ εντοπίζει και αξιολογεί όλες τις επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του ΓΠΣ και προτείνει εναλλακτικές ενέργειες σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Χωροταξικού Σχεδιασμού με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος. Στη διαδικασία των διαβουλεύσεων αξιολογούνται τα δεδομένα και αποφασίζεται η εκπόνηση απόφασης έγκρισής της. Η έγκρισή της εκδίδεται από τον Υπουργό ΠΕΚΑ.

Η έγκριση ουσιαστικά του ΓΠΣ αναγνωρίζει την περιοχή ως οικιστική, ως περιοχή δηλαδή που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ανοικοδόμηση. Μετά την έγκρισή της μελέτης και πριν περάσει η διαδικασία στο στάδιο των πολεοδομικών μελετών, είναι απαραίτητο όλες οι υπηρεσίες που δρουν στην περιοχή ενδιαφέροντος να προσαρμόσουν τα προγράμματά τους σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ. Επίσης, θεσπίζεται απαγόρευση χορήγησης οικοδομικών αδειών και αναστολή οικοδομικών εργασιών για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα εφόσον αυτές αντιτίθενται στις προτεινόμενες χρήσεις γης. Απαγορεύεται επίσης η έκδοση οικοδομικής άδειας εφόσον ο συντελεστής δόμησης είναι ανώτερος από τον προβλεπόμενο μέσο συντελεστή του ΓΠΣ. Εάν βέβαια η αίτηση για την χορήγηση μιας οικοδομικής άδειας έχει υποβληθεί πριν την έγκριση του ΓΠΣ, δεν ισχύουν οι απαγορεύσεις (Μέλισσας, 2007).

Οι προτάσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου έχουν μια χρονική ισχύ πενταετίας. Απαγορεύεται από ρητή διάταξη του νόμου η αναθεώρησή τους και η τροποποίησή τους πριν από την πάροδο 5 ετών. Υπάρχουν βέβαια ορισμένες εξαιρέσεις που αφορούν τον καθορισμό των ζωνών ειδικής προστασίας και των ζωνών περιβαλλοντικών ενισχύσεων ή την αντιμετώπιση εξαιρετικών αναγκών και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας. Επίσης εάν είχε γίνει μια λάθος εκτίμηση των πραγματικών δεδομένων, πράγμα που καθιστά δύσκολη την εκπόνησή του ΓΠΣ, επιτρέπεται η τροποποίησή του. Τέλος, εάν διαπιστωθεί μεταβολή των συνθηκών που λήφθηκαν υπόψη κατά την διαδικασία της εκπόνησης και τις έγκρισης του ΓΠΣ, είτε προκύψουν άλλα δεδομένα στην πορεία, η τροποποίησή του είναι επιβεβλημένη μετά την πάροδο της πενταετίας. Η αναθεώρηση ή τροποποίηση του ΓΠΣ απαιτεί ειδική μελέτη που αξιολογεί λεπτομερώς όλα τα νέα στοιχεία, ακολουθεί τις ίδιες διαδικασίες με αυτές της αρχικής κατάρτισής του, δίνοντας έμφαση στην επίδραση της νέας πρότασης στο περιβάλλον. Η τροποποίησή τους γίνεται με προεδρικό διάταγμα (Μέλισσας, 2007).

2.3.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Παρακάτω γίνεται μία ανάλυση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων πέντε μεγάλων δήμων της Ελλάδας, των Δήμων Πάτρας, Λαμίας, Πρεβέζης, Κομοτηνής και Θήβας έτσι ώστε να γίνει κατανοητή η διάρθρωση ενός τυπικού Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Τα συγκεκριμένα παραδείγματα αναφέρονται κυρίως διότι είναι σχέδια τα οποία εκπονήθηκαν και παρουσιάστηκαν την τελευταία πενταετία και οι περιοχές στις οποίες αναφέρονται είναι περιοχές που ανήκουν εκτός της εμβέλειας των Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνας και Θεσσαλονίκης, στα οποία έγινε αναφορά σε παραπάνω κεφάλαιο.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δημοτικής Ενότητας Πατρών: Τις 30 Δεκεμβρίου του 2011 εγκρίθηκε το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας, το οποίο δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 358.ΑΑΠΔ.2011. Το σχέδιο αποτελεί ουσιαστικά μία αναθεώρηση του υφιστάμενου ΓΠΣ της περιοχής, με σκοπό την αρμονική διασφάλιση της οικιστικής οργάνωσης των οικισμών, την προστασία του περιβάλλοντος, την ανακοπή της άναρχης και αυθαίρετης δόμησης και γενικότερα τον καθορισμό των κατευθυντήριων γραμμών για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, εξειδικεύοντας παράλληλα τους στόχους και τις αρχές των χωροταξικών πλαισίων. Οι στόχοι και οι κατευθύνσεις συνοδεύονται από κείμενα, πίνακες και χάρτες.

Τα όρια του ΓΠΣ ταυτίζονται με τον Καποδιστριακό Δήμο Πάτρας, συνολικής έκτασης 12.540 εκταρίων με πληθυσμό 163.446 κατοίκων, σύμφωνα με την απογραφή του 2001.



Χάρτης 20 Δομικό Σχέδιο-περιοχή ισχύς ΓΠΣ Πάτρας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 358.ΑΑΠΛ.2011)

Το πρώτο κεφάλαιο του ΓΠΣ αφορά τις γενικές διατάξεις και περιλαμβάνει το δομικό σχέδιο (παραπάνω εικόνα) κλίμακας 1:25000. Περιγράφει αναλυτικά τους στρατηγικούς στόχους ανάπτυξης και οργάνωσης και ειδικότερα τους τρόπους για :

- Την αξιοποίηση των νέων προοπτικών που ανοίγονται για την βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης λόγω της επίδρασης των μεγάλων έργων όπως αυτό της Ιονίας οδού.
- Τον προσδιορισμό του νέου αναπτυξιακού προσανατολισμού και την οικονομική ανασυγκρότηση δίνοντας έμφαση στον τριτογενή τομέα παραγωγής.
- Την κυκλοφοριακή οργάνωση, η οποία περιλαμβάνει προτάσεις για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου, την μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου και προτάσεις για τον λιμένα.

Στο κεφάλαιο αυτό επίσης δίνονται οι βασικές αρχές οργάνωσης του χώρου με σημαντικότερες την κάλυψη των αναγκών κατοικίας, την προώθηση του μοντέλου της συμπαγούς πόλης, την προστασία των ευαίσθητων περιβαλλοντικών περιοχών και την διαφύλαξη της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στην οργάνωση των χρήσεων γης και στην προστασία του περιβάλλοντος. Ορίζονται ζώνες προστασίας για τη δόμηση και ζώνες ελεγχόμενης ανάπτυξης, που καθορίζουν ποιες δραστηριότητες θα είναι δυνατόν ν' αναπτυχθούν στην καθεμιά. Σημαντικό στοιχείο είναι ο ορισμός χρήσεων και για το θαλάσσιο μέτωπο. Η πρόταση αποτυπώνεται σε χάρτη κλίμακας 1:25000 και ειδικότερα περιλαμβάνει :

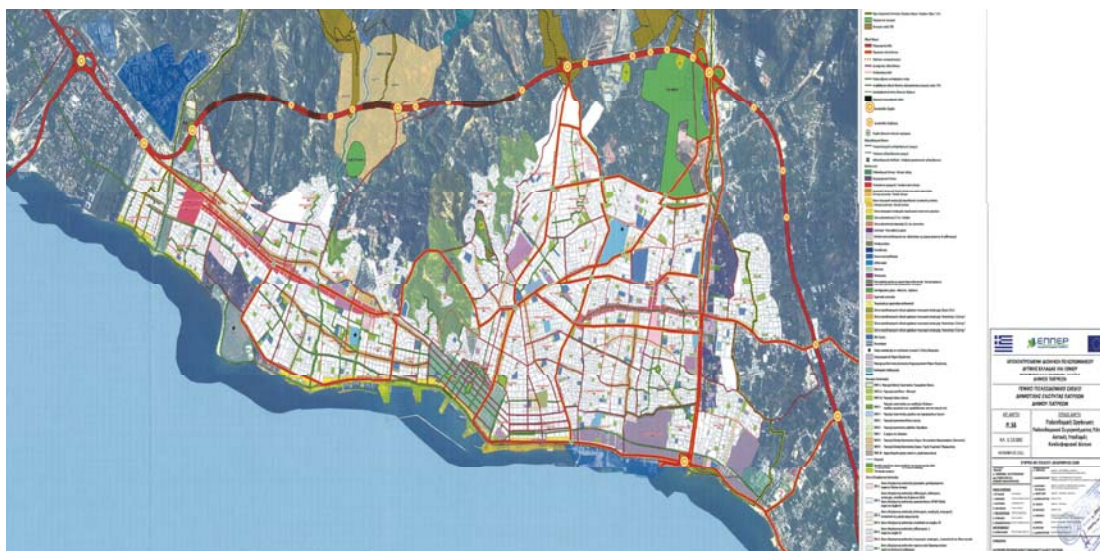
- Τις περιοχές ειδικής προστασίας (ΠΕΠ) καθώς και περιορισμούς δόμησης και τρόπους διαφύλαξής τους.
- Τις περιοχές ελέγχου και περιορισμού δόμησης (ΠΕΠΔ).
- Τις περιοχές οικιστικής ανάπτυξης.
- Τις ζώνες ελεγχόμενης ανάπτυξης.
- Τα βασικά δίκτυα υποδομών.



Χάρτης 21 Χρήσεις γης-θεσμικό πλαίσιο ΓΠΣ Πάτρας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 358.ΑΑΠΛ.2011)

Το τρίτο κεφάλαιο αφορά τη γενικότερη πολεοδομική οργάνωση των οικισμών καθώς και όλου του δομημένου χώρου, η οποία αποτυπώνεται σε επτά χάρτες κλίμακας 1:10000 και 1:5000. Κύριες προτεραιότητες είναι :

- Η ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης.
- Η διαμόρφωση ελκυστικού περιβάλλοντος και η βελτίωση της λειτουργικότητας όλων των δομημένων περιοχών.
- Η υιοθέτηση της πολυκεντρικής αστικής ανάπτυξης με την δημιουργία ενός δικτύου κέντρων.
- Η προστασία και η ανάδειξη του αστικού πρασίνου.
- Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου μέσω επεμβάσεων.



Χάρτης 22 Αστικές υποδομές και κυκλοφοριακό δίκτυο ΓΠΣ Πάτρας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 358.ΑΑΠΛ.2011)

Το κεφάλαιο αυτό ουσιαστικά προσδιορίζει τις ανάγκες κάθε πολεοδομικής ενότητας εντός και εκτός της Πάτρας και σχεδιάζει την καθεμία με άξονα τις παραπάνω προτεραιότητες μέσω αναπλάσεων, δημιουργία νέων κέντρων, αναβαθμίσεων των υπαρχόντων υποδομών και κατασκευή νέων. Τέλος, τα δύο τελευταία κεφάλαια αφορούν

τους τρόπους εκπόνησης του ΓΠΣ, τους φορείς και το πρόγραμμα ενεργοποίησης καθώς και τις μεταβατικές τελικές διατάξεις.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων, Δήμου Λαμίας:

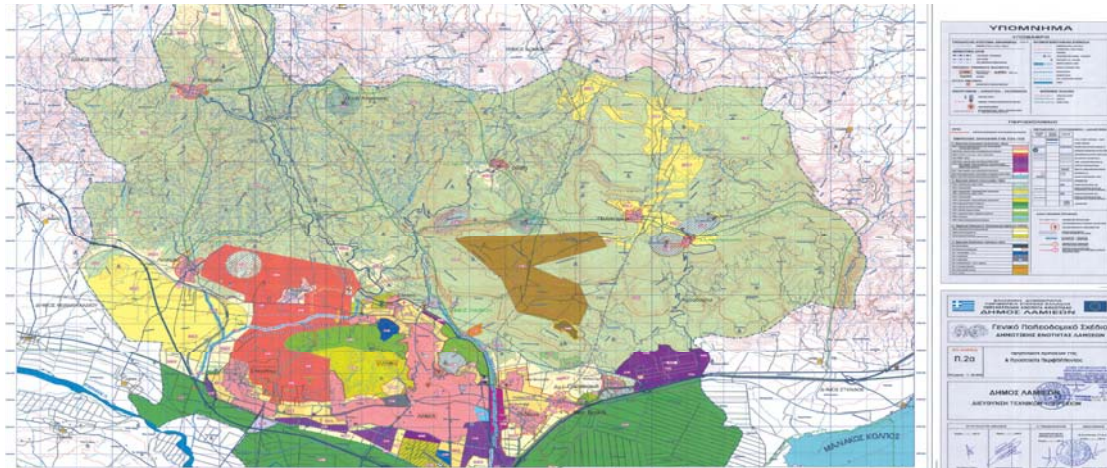
Το νέο ΓΠΣ της Λαμίας δημοσιεύτηκε με το ΦΕΚ 346.ΑΑΠ.2012 και αποτελεί ουσιαστικά μια αναθεώρηση του υφιστάμενου ΓΠΣ της περιοχής, έχοντας ως βασικό στόχο τον καθορισμό των χρήσεων γης και των διαφόρων γενικευμένων αναπτυξιακών ζωνών, όπως επίσης των όρων και περιορισμών δόμησης, εντός και εκτός οικισμών, για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και την ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων, σε ένα πλαίσιο αρμονικής αειφορικής ανάπτυξης.

Το ΓΠΣ διαρθρώνεται με την σειρά του σε έξι κεφάλαια : Το πρώτο αφορά την δομική οργάνωση και τα προγραμματιστικά μεγέθη οικιστικής ανάπτυξης, και αποτυπώνεται σε χάρτη ελεύθερης κλίμακας, το δεύτερο αναφέρεται στις χρήσεις γης και την προστασία του περιβάλλοντος, το τρίτο στα δίκτυα μεταφορών, το τέταρτο στην γενική πολεοδομική οργάνωση των επιμέρους ενοτήτων, το πέμπτο στα έργα και στο επιχειρησιακό πρόγραμμα του ΓΠΣ και το τελευταίο στις τελικές και μεταβατικές διατάξεις.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται η χωρική ισχύς του ΓΠΣ, η οποία περιλαμβάνει την έκταση του παλαιού ΓΠΣ της Λαμίας συν κάποιους οικισμούς και μεμονωμένες οικιστικές ενότητες, οι κύριες προτεραιότητες του ΓΠΣ καθώς και οι προβλέψεις και εκτιμήσεις του πληθυσμού επιρροής της περιοχής για στεγαστικές και εμπορικές ανάγκες. Οι κύριες προτεραιότητές του αποτυπώνονται στους παρακάτω άξονες :

- Ανάδειξη ενισχυμένης θέσης και ρόλων στον αναδυόμενο διαπεριφερειακό χώρο και τους αναδυόμενους νέους άξονες «Ε65» και «Λαμία – Αντίρριο» της Λαμίας και της ευρύτερης περιοχής της.
- Καθιέρωση της Λαμίας ως μία δυναμική και ελκυστική μεσαία πόλη στο δίκτυο των ευρωπαϊκών και ελληνικών πόλεων.
- Διατήρηση και ενίσχυση ως ευρύτερης εμβέλειας του βιομηχανικού πόλου της Λαμίας και διασύνδεση του με τριτογενείς δραστηριότητες καινοτομίας και έρευνας.
- Διατήρηση και ανάδειξη των γεωργικών εξειδικεύσεων της περιοχής και του αγροτικού χώρου.
- Επέκταση του τομέα των υπηρεσιών με νέες δυναμικές αστικές υπηρεσίες στους τομείς της εκπαίδευσης, του πολιτισμού, της έρευνας και του τουρισμού.
- Διατήρηση και ενίσχυση του ιδιαίτερου φυσικού χαρακτήρα και της πολιτιστικής κληρονομιάς της Δημοτικής Ενότητας.

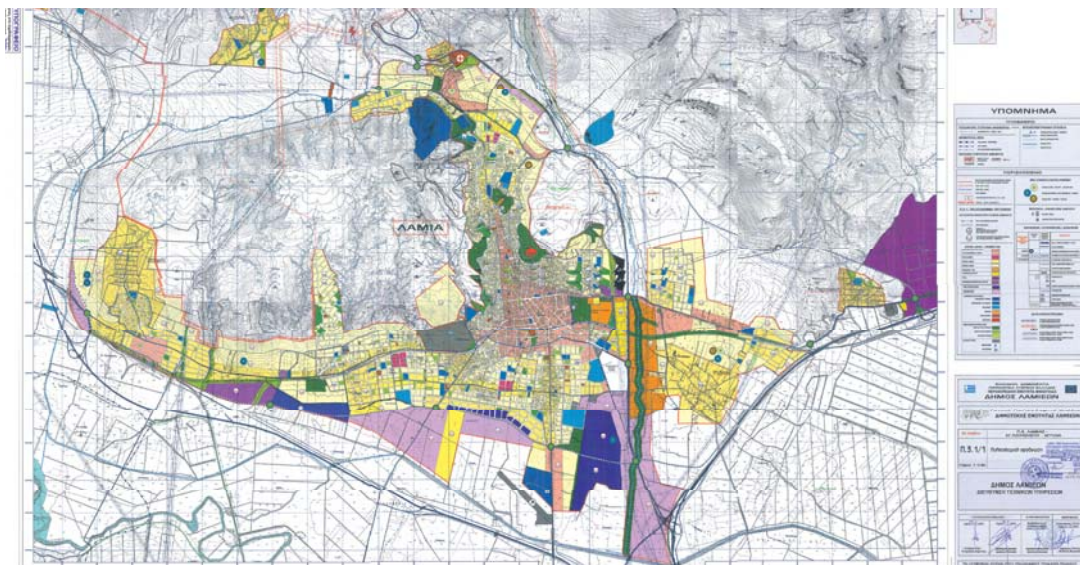
Το δεύτερο κεφάλαιο που αφορά τις χρήσεις γης καθορίζει τις περιοχές οικιστικής ανάπτυξης (ΠΟΑ), τις περιοχές ειδικής και ιδιαίτερης χρήσης (ΠΕΧ, ΠΙΧ), και τις περιοχές ελέγχου και περιορισμού δόμησης (ΠΕΠΔ). Αξίζει να γίνει αναφορά στην μείωση του συντελεστή δόμησης στο κέντρο της πόλης (2,60 σε 2,20) ως μιας προσπάθειας αποσυμφόρησης του, καθώς και στους ειδικούς περιορισμούς και στις νέες επεκτάσεις της βιομηχανικής περιοχής. Οι προτάσεις αποτυπώνονται σε χάρτες κλίμακας 1:25000 και σε πίνακες. Επίσης το κεφάλαιο αυτό αναφέρεται και σε προτάσεις και στόχους για την προστασία του περιβάλλοντος.



Χάρτης 23 Οργάνωση χρήσεων γης-προστασία περιβάλλοντος ΓΠΣ Λαμίας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 346.ΑΑΠ.2012)

Το τρίτο κεφάλαιο αφορά κατά κύριο λόγο τα μεταφορικά δίκτυα και στοχεύει στην ποιοτική αναβάθμιση της κυκλοφορίας μέσω της δημιουργίας ενός κλειστού Περιφερειακού δακτυλίου με συστηματική χρήση ισόπεδων κυκλικών κόμβων, της κατασκευής τριών αποκεντρωμένων χώρων στάθμευσης για την μείωση της κυκλοφορίας ιδιωτικού αυτοκινήτου και την χρήση Minibus στο κέντρο. Αναφέρεται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου και γίνονται προτάσεις αναβάθμισης του σιδηροδρομικού. Σημαντική είναι η πρόταση προς τον ΟΣΕ για χρήση κάποιων γραμμών του ως αστική συγκοινωνία τύπου Τραμ. Τέλος, στο κεφάλαιο αυτό γίνονται και οι προτάσεις αναβάθμισης του δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής εμπέλειας του ΓΠΣ. Η περιοχή χωρίζεται σε εννέα πολεοδομικές ενότητες (διατηρούνται οι υπάρχουσες και προσθέεται μία), ενώ κάποιες περιοχές ενοποιούνται με τις αυθαίρετες επεκτάσεις τους. Το πολεοδομικό κέντρο διατηρείται ως έχει και προτείνονται παρεμβάσεις, αναπλάσεις, πεζοδρομήσεις, περιορισμοί δόμησης καθώς και κατασκευές νέων υποδομών, για την ολική και ορθολογική ανάπτυξη του και την βελτίωση της αισθητικής. Οι προτάσεις αυτές αποτυπώνονται σε χάρτες κλίμακας 1:5000 και 1:10000.



Χάρτης 24 Πολεοδομική Οργάνωση ΓΠΣ Λαμίας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 346.ΑΑΠ.2012)

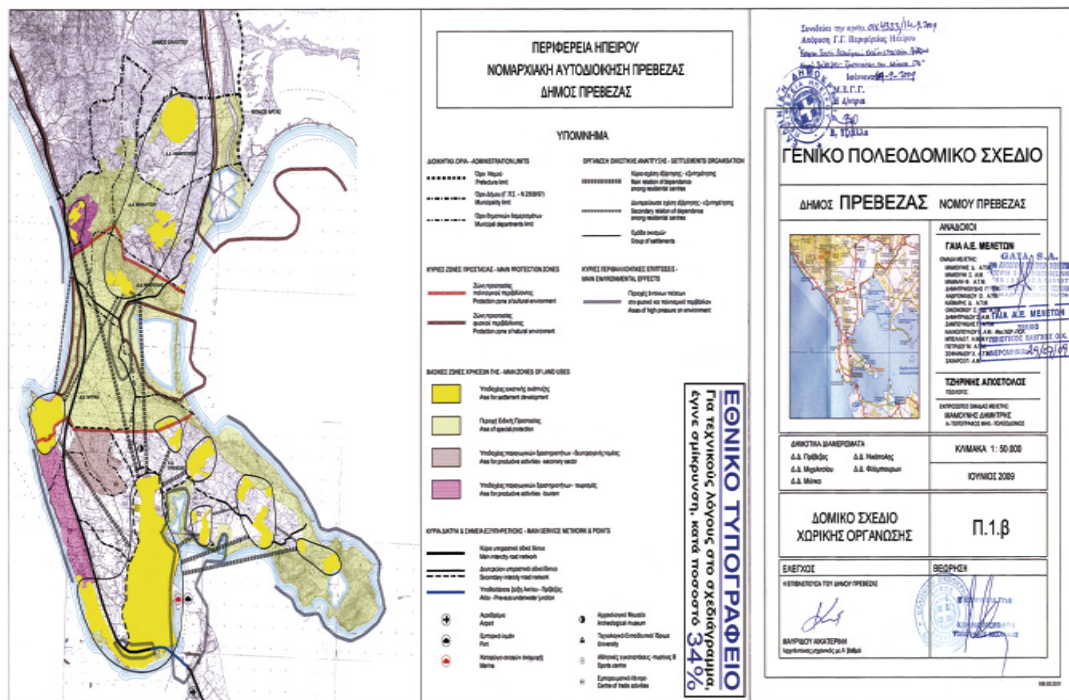
Τέλος, στα δύο τελευταία κεφάλαια αναφέρονται οι κύριες μελέτες και οι τρόποι εκπόνησής τους, οι οποίες αποτυπώνονται σε πίνακες, όπως και οι μεταβατικές διατάξεις.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πρέβεζας : Το νέο ΓΠΣ του δήμου Πρέβεζας δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 465/ΑΑΠ/2007 και αποτελεί το νεότερο σχέδιο πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής. Στόχος του είναι ο έλεγχος των οικιστικών επεκτάσεων και η ορθολογική ανάπτυξη του δήμου, περιλαμβάνοντας ενδιαφέρουσες πολεοδομικές πρωτοβουλίες για την περιοχή, που δημιουργούν νέα δεδομένα ανάπτυξης, με χρονικό ορίζοντα το 2021 και πληθυσμό 34350 κατοίκων, εκ των οποίων οι 3000 υπολογίζονται ως εποχικοί-παραθεριστικοί κάτοικοι. Το ΓΠΣ στοχεύει :

- Στην εξασφάλιση της φυσικής και πολιτισμικής κληρονομιάς
- Στην δημιουργία ενός αναβαθμισμένου οικιστικού περιβάλλοντος
- Στην εξασφάλιση οικονομικής σταθερότητας
- Στην ενίσχυση της εμβέλειας και της δικτύωσης με τις γύρω περιοχές
- Στην υποστήριξη της υπαίθρου και των αγροτικών οικισμών
- Στην απόκτηση μιας διακριτής και εμπλουτισμένης ταυτότητας

Το ΓΠΣ διαρθρώνεται σε 8 κεφάλαια.

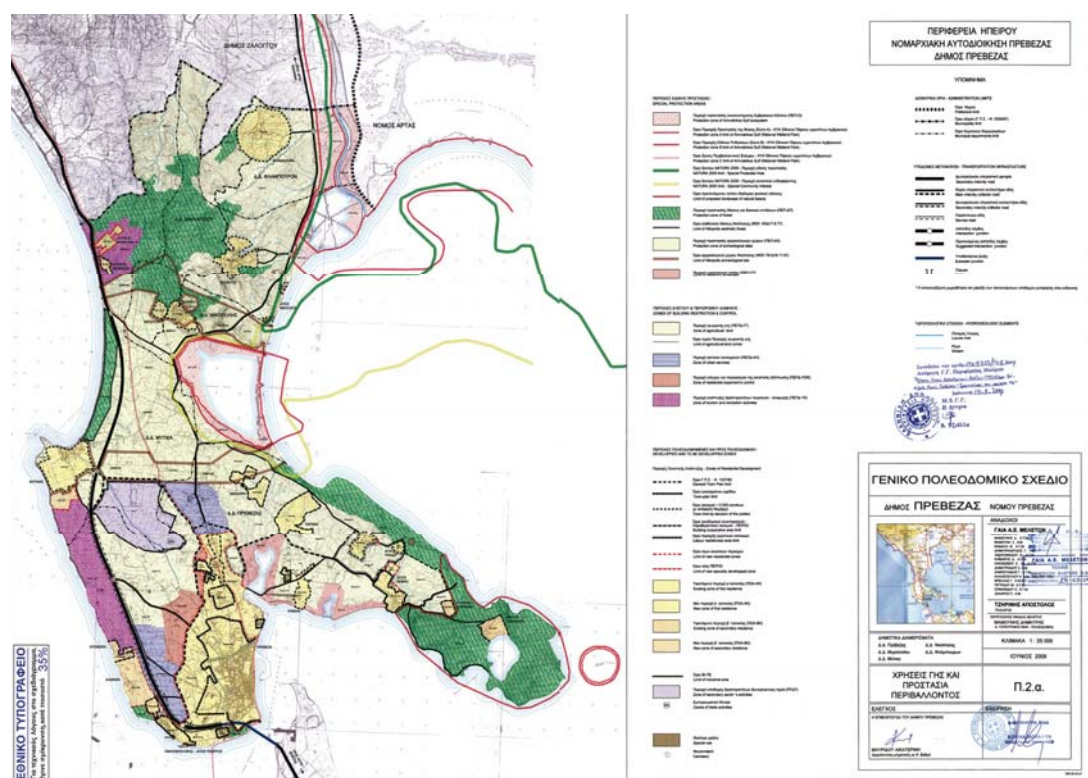
Στο πρώτο αναφέρονται οι στόχοι του και το δομικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης. Καθορίζονται οι χρήσεις γης και οι κανονιστικές ρυθμίσεις στις εκτός σχεδίου περιοχές, έχοντας ως στόχο την συγκέντρωση των ομοειδών δραστηριοτήτων με παράλληλη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Ο χάρτης του δομικού σχεδίου αποτυπώνεται σε κλίμακα 1:50000.



Χάρτης 25 Δομικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης ΓΠΣ Πρέβεζας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 465/ΑΑΠ/2007)

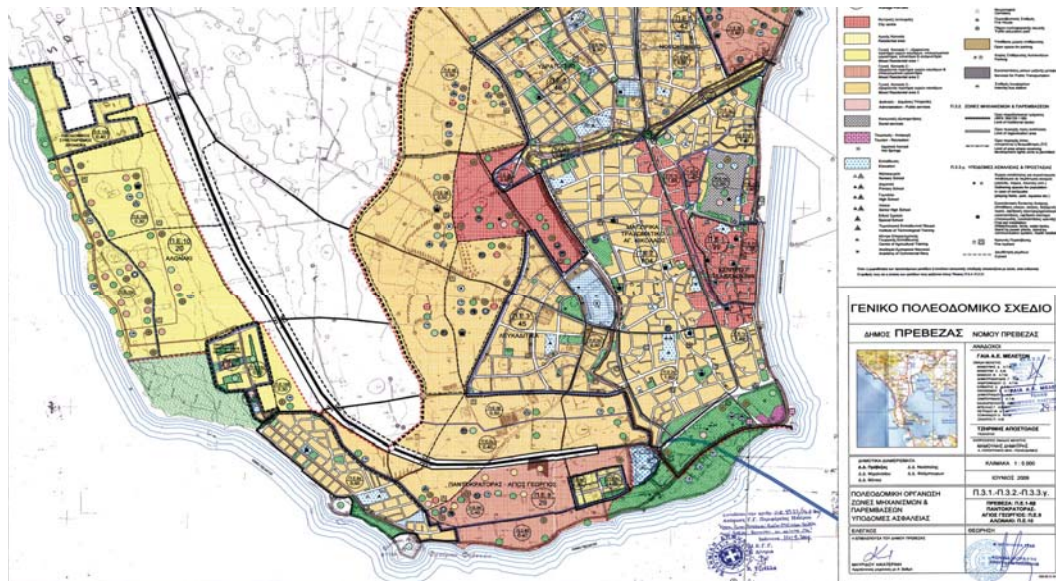
Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρονται οι προτάσεις για της χρήσεις γης και την προστασία του περιβάλλοντος. Το ΓΠΣ χωροθετεί τις χρήσεις γης με σκοπό να γίνει μία

συγκέντρωση των ομοειδών δραστηριοτήτων. Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον όμως έχουν οι προτεινόμενες επεκτάσεις τις πόλεις. Συγκεκριμένα, το ΓΠΣ εντάσσει στο σχέδιο επιπλέον 4000 στρέμματα τα περισσότερα από τα οποία προβλέπονται για χρήση κατοικίας. Κάποια από αυτά προορίζονται σαν Νέες Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδομίας (ΠΕΡΠΟ). Η νέα αυτή επέκταση γίνεται με όρους «πράσινης πόλης» με εξαιρετικά χαμηλούς συντελεστές δόμησης, πολύ πράσινο και ελεύθερους χώρους κι ακόμη χώρους κοινωνικών δραστηριοτήτων, εκπαίδευσης και πρόνοιας. Επίσης προσδιορίζονται οι περιοχές ειδικής προστασίας (ΠΕΠ), (περιοχές προστασίας δάσους και δασικών εκτάσεων (ΠΕΠ-ΔΠ), περιοχές προστασίας υδροτοπικού τοπίου (ΠΕΠ-ΥΓ), περιοχές προστασίας αρχαιολογικών χώρων (ΠΕΠΔ-ΑΧ), γεωργικής γη (ΠΕΠΔ-ΓΓ), ανάπτυξης δραστηριοτήτων τουρισμού και αναψυχής (ΠΕΠΔ-ΤΑ) και περιοχές αστικών λειτουργιών (ΠΕΠΔ-ΑΛ)). Οι προτάσεις αποτυπώνονται σε χάρτη κλίμακας 1:25000.



Χάρτης 26 Χρήσεις γης και προστασία περιβάλλοντος ΓΠΣ Πρέβεζας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 465/ΑΑΠ/2007)

Στο τρίτο γίνεται ανάλυση των πολεοδομικών ενοτήτων και προτείνεται η γενική πολεοδομική οργάνωσή τους. Αναφέρεται η αναγκαιότητα της εκπόνησης πολεοδομικών μελετών σε οικισμούς που δεν διαθέτουν ρυμοτομικό σχέδιο και καθορίζονται οι χρήσεις γης στην καθεμία. Επίσης οργανώνονται οι κοινόχρηστοι χώροι, οι οποίοι ενδείκνυνται να χωροθετούνται σε σχέση με τους αρχαιολογικούς χώρους και με τις περιοχές που ευνοούν την δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Η χωροθέτηση των δημοσίων χώρων γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να συνδεθούν και να συνδυαστούν με τα κέντρα των γειτονιών αλλά και τις εγκαταστάσεις αθλητισμού, πολιτισμού και υγείας. Οι προτάσεις αποτυπώνονται σε πίνακες και χάρτες κλίμακας 1:5000.



Χάρτης 27 Οργάνωση πολεοδομικών ενοτήτων ΓΠΣ Πρέβεζας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 465/ΑΑΠ/2007)

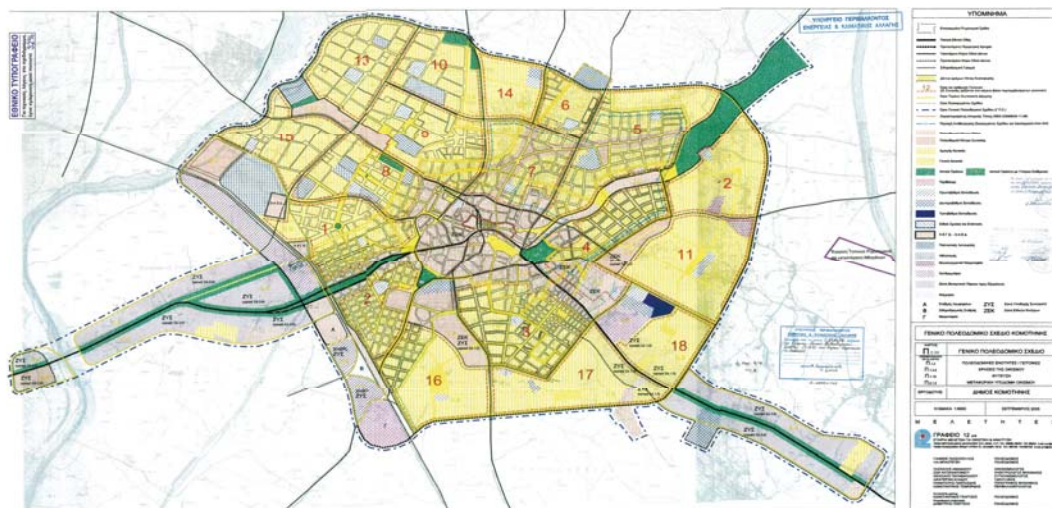
Το τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται αποκλειστικά στην ρύθμιση της περιοχής δραστηριοτήτων δευτερογενή τομέα (ΒΙ.ΠΕ) με σκοπό την βελτίωση των συνδέσεων της με τους οδικούς άξονες και τις άλλες υποδομές μεταφοράς και την ολοκλήρωση των τεχνικών έργων, έτσι ώστε να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και στις οικιστικές περιοχές. Προτείνεται επίσης η τροποποίηση της Πολεοδομικής Μελέτης της ΒΙ.ΠΕ, έτσι ώστε να καθορισθεί το ΝΑ τμήμα της ως χώρος υποδοχής και εγκατάστασης χρήσεων αποθήκευσης και χονδρεμπορίου.

Το πέμπτο κεφάλαιο αφορά τις τροποποιήσεις σε σχέση με το προηγούμενο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, και ειδικότερα τις τροποποιήσεις των ορίων των πολεοδομικών ενοτήτων, τις καταργήσεις ορισμένων ειδικών ζωνών και τις χωροθετήσεις νέων λειτουργιών. Το έκτο κεφάλαιο αναφέρεται στα δίκτυα υποδομών και ειδικότερα στο μεταφορικό δίκτυο (κατασκευές νέων δρόμων, πεζοδρομήσεις, κατασκευές ποδηλατοδρόμων και επέκταση του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων έτσι ώστε να επιτευχθεί η σύνδεσή του με τους νέους οδικούς άξονες) και στα δίκτυα τηλεπικοινωνιών, ύδρευσης και αποχέτευσης. Τα έργα και οι μελέτες αποτυπώνονται σε πίνακες και χάρτες. Τα δύο τελευταία κεφάλαια αναφέρονται στο πρόγραμμα ενεργοποίησης του ΓΠΣ και στις τελικές και μεταβατικές διατάξεις.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Κομοτηνής : Το νέο ΓΠΣ της Κομοτηνής αποτελεί το νεότερο εργαλείο πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής, το οποίο δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 52/ΑΑΠ/2012, και περιλαμβάνει τις προτάσεις οργάνωσης του Δήμου Κομοτηνής για πληθυσμιακό μέγεθος 53.950 κατοίκων στις πολεοδομημένες και προς πολεοδόμηση περιοχές. Το σχέδιο περιλαμβάνει την δημιουργία τεσσάρων συνοικιών και δεκαοκτώ πολεοδομικών ενοτήτων στις οποίες καθορίζονται οι μέσοι συντελεστές δόμησης. Επίσης, στο σχέδιο εντάσσονται πολλές μεγάλες αυθαιρέτες περιοχές που δημιουργήθηκαν με το πέρασμα των χρόνων.

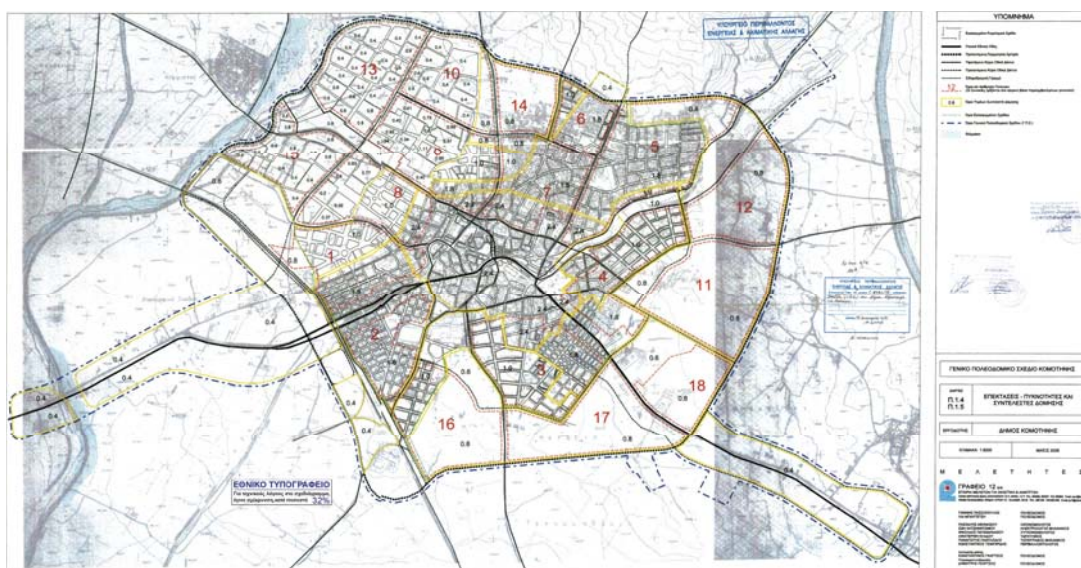
Όσον αφορά τις χρήσεις γης, το σχέδιο διατηρεί τις κεντρικές δραστηριότητες του κέντρου στο υφιστάμενο κέντρο της πόλης και καθορίζει την δημιουργία τοπικών κέντρων στις τέσσερις συνοικίες. Το ΓΠΣ επίσης καθορίζει την χωροθέτηση δύο γραμμικών ζωνών Βιομηχανικού Πάρκου (ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση) κατά μήκος της παλαιάς εθνικής οδού προς Ξάνθη και Αλεξανδρούπολη, την χωροθέτηση ελεύθερων

χώρων πρασίνου στις επεκτάσεις και αναδιοργανώνει τις χρήσεις εκπαίδευσης και πρόνοιας στις πολεοδομικές ενότητες, είτε με επέκταση των υαρχόντων εκπαιδευτηρίων είτε με χωροθέτηση νέων. Τέλος καθορίζει τις ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων (ΖΕΚ) στα κέντρα των συνοικιών για την αποκέντρωση κάποιων κεντρικών δραστηριοτήτων σε αυτά και προτείνει μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος. Οι προτάσεις αποτυπώνονται σε χάρτη κλίμακας 1:5000.



Χάρτης 28 Πολεοδομικές ενότητες- χρήσεις γης ΓΠΣ Κομοτηνής (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 52/ΑΑΠ/2012)

Το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο προτείνει επίσης απαραίτητα έργα και μελέτες των δικτύων υποδομής. Ειδικότερα, για το οδικό δίκτυο προτείνεται η δημιουργία εξωτερικού δακτυλίου περιμετρικά της πόλης για τη σύνδεση της πόλης με τα δίκτυα της ευρύτερης περιοχής και τη διοχέτευση της υπερτοπικής κυκλοφορίας εκτός κέντρου πόλης, και η δημιουργία δικτύου αστικών αρτηριών που περικλείει τη περιοχή του κέντρου πόλης, έτσι ώστε να διατηρηθεί ο παραδοσιακός ιστός γύρω από την κεντρική πλατεία. Τέλος, προτείνει την επέκταση και βελτίωση του υπάρχοντος δικτύου ύδρευσης και όμβριων.

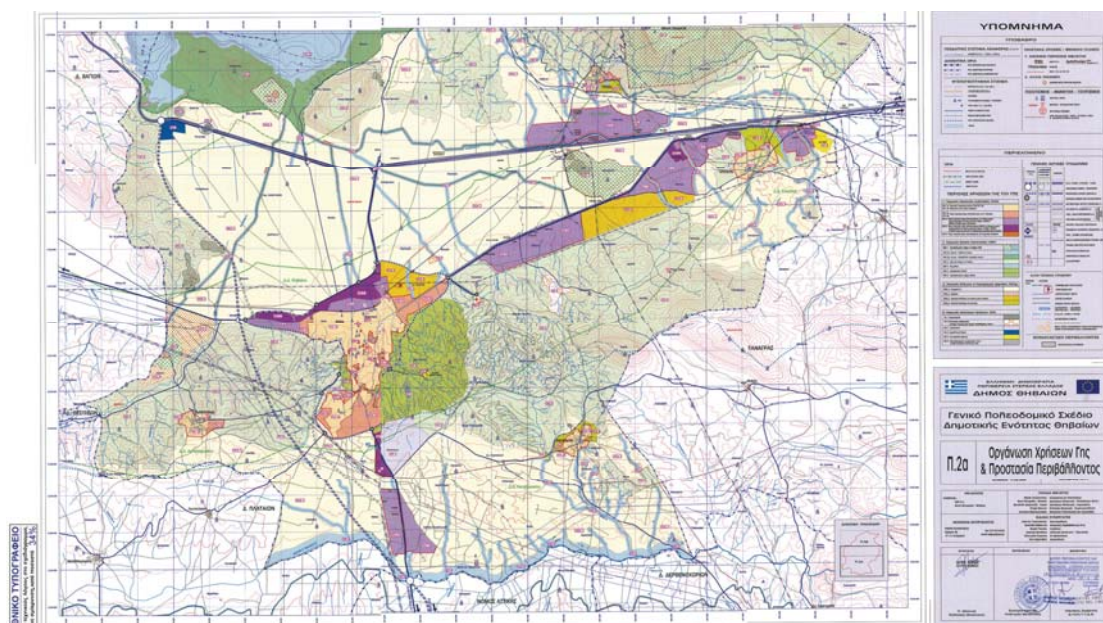


Χάρτης 29 Επεκτάσεις, συντελεστές δόμησης, οδικό δίκτυο ΓΠΣ Κομοτηνής (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 52/ΑΑΠ/2012)

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Θήβας: Το νέο ΓΠΣ Δήμου Θηβαίων εγκρίθηκε και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 247/ΑΑΠ/2012 και διατυπώνει το χωροαναπτυξιακό όραμα που αφορά τη σταδιακή αναβάθμισή της Θήβας ως ένα ελκτικό αστικό κέντρο, καθώς και την ανάκτηση της ιστορικής της αξίας με την ολοκληρωμένη ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων. Οι άξονες προτεραιότητας του σχεδίου αυτού είναι οι εξής:

- Ανάδειξη της Δημοτικής Ενότητας Θηβαίων σε σύγχρονη ελκυστική αστική περιοχή ώστε να λειτουργήσει σαν αστικός πόλος μεσαίου μεγέθους στη μεσογειακή κλίμακα στην ευρύτερη διασυνοριακή περιοχή της Αθήνας.
- Ανάδειξη και προστασία του αρχαιολογικού πλούτου και των μνημείων πολιτιστικής κληρονομιάς της Δημοτικής Ενότητας.
- Διαχείριση των μετακινήσεων και των εσωτερικών λειτουργιών του αστικού χώρου υπέρ της ποιότητας της ζωής και της προστασίας του περιβάλλοντος.
- Διατήρηση του γεωργικού πλεονεκτήματος και ανάπτυξη οικολογικών γεωργικών προϊόντων.
- Διατήρηση και αναβάθμιση της βιομηχανικής εξειδίκευσης, με επέκταση των τριτογενών δραστηριοτήτων.
- Προστασία των σημαντικών οικοσυστημάτων.
- Διαχείριση των κινδύνων και της ρύπανσης με ορθολογική χρήση του χώρου.

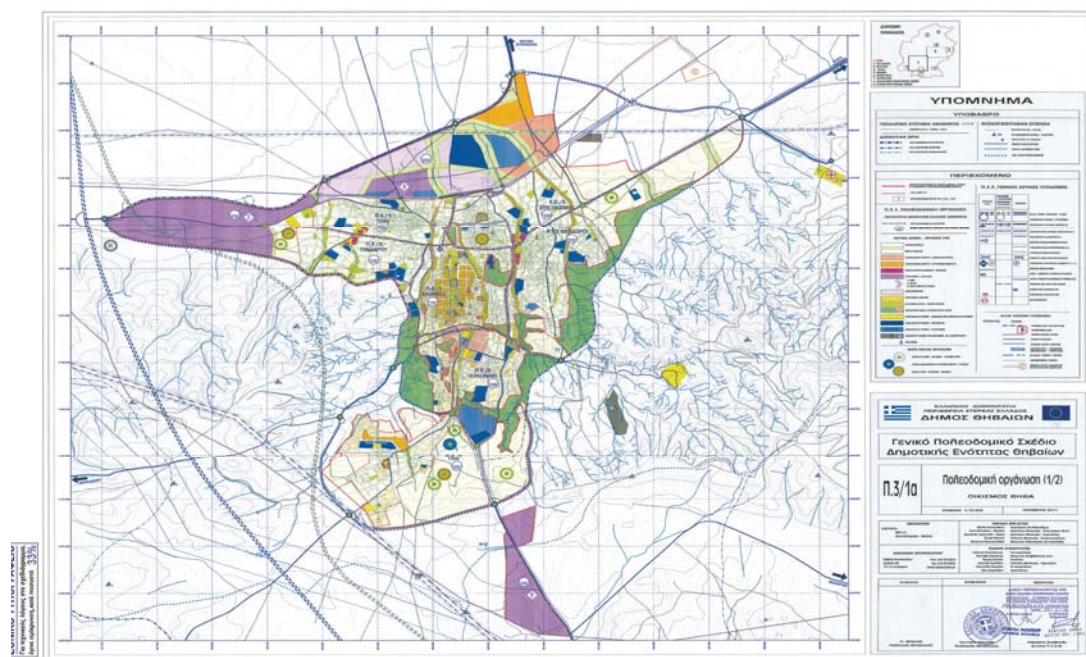
Το ΓΠΣ προτείνει την οργάνωση της Δημοτικής ενότητας με βάση την αρχή της συμπαγούς πόλης με κύριο πυρήνα κατοίκησης και συγκέντρωσης των τριτογενών δραστηριοτήτων την πόλη της Θήβας, με τους λοιπούς οικισμούς να αναπτύσσονται ως μεμονωμένοι προαστιακοί πυρήνες της Θήβας. Ορίζονται οι χρήσεις γης και ειδικότερα οι περιοχές οικιστικής ανάπτυξης (ΠΟΑ), οι περιοχές ειδικής προστασίας (ΠΕΠ), οι περιοχές ελέγχου και περιορισμού δόμησης (ΠΕΠΔ) και οι περιοχές ιδιαιτέρων και ειδικών χρήσεων (ΠΙΧ, ΠΕΧ). Οι περιοχές εκτός σχεδίου πόλης αναμορφώνονται πολεοδομικά και αποκτούν ρυμοτομικό σχέδιο. Τα παραπάνω αποτυπώνονται σε χάρτες κλίμακας 1:25000.



Χάρτης 30 Οργάνωση Χρήσεων γης-προστασία περιβάλλοντος ΓΠΣ Θήβας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 247/ΑΑΠ/2012)

Όσον αφορά τα δίκτυα μεταφορών, το ΓΠΣ προτείνει την δημιουργία ενός ολοκληρωμένου περιφερειακού δακτυλίου με σταθμούς στάθμευσης επί αυτού, και αναφέρει την μεγάλη προτεραιότητα που πρέπει να δοθεί στην κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου «Ελευσίνα – Υλίκη», έτσι ώστε να ολοκληρωθεί ένα συγκεκριμένο κομμάτι της, που παρακάμπτει την πόλη της Θήβας. Προτείνει επίσης ένα οδικό δίκτυο που συνδέει τους οικισμούς μεταξύ τους, αλλά και με τα βασικά σημεία εξυπηρέτησης και ενδιαφέροντος του Δήμου. Για τις αστικές συγκοινωνίες, το ΓΠΣ προτείνει την μεταφορά του σταθμού ΚΤΕΛ κοντά στον σταθμό του ΟΣΕ, αλλά και την χρήση μικρών λεωφορείων νέας τεχνολογίας με δυνατότητα περάσματος στους στενούς δρόμους της πόλης που να λειτουργούν τακτικά, γρήγορα και οικονομικά, για τη μείωση της χρήσης των Ι.Χ. Τέλος, το ΓΠΣ προτείνει τον επανασχεδιασμό των υποδομών ύδρευσης, τηλεπικοινωνιών και διαχείρισης αποβλήτων.

Το σχέδιο παρουσιάζει την πολεοδομική οργάνωση της Θήβας (σε επτά πολεοδομικές ενότητες) και των λοιπών οικισμών, και προτείνει τους τρόπους προστασίας του περιβάλλοντος και ανάδειξης του αρχαιολογικού χαρακτήρα της πόλης. Ειδικότερα, δίνει έμφαση στον λόφο της Καδμείας, όπου βρίσκεται το ομώνυμο Μυκηναϊκό ανάκτορο, και τον χαρακτηρίζει ως «ιστορικό κέντρο». Επίσης προτείνει πολεοδομικές παρεμβάσεις, με αναθεώρηση των όρων δόμησης, μειώσεις στους συντελεστές και υλοποιήσεις κοινόχρηστων χώρων. Οι προτάσεις αποτυπώνονται σε πίνακες και χάρτες κλίμακας 1:5000 και 1:10000. Τέλος στο ΓΠΣ περιλαμβάνονται τα προγράμματα υλοποίησής του καθώς και οι μεταβατικές διατάξεις.



Χάρτης 31 Πολεοδομική Οργάνωση της Θήβας (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 247/ΑΑΠ/2012)

2.4 ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΝΤΑΙ

Στην πράξη η εφαρμογή του Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου χαρακτηρίζεται από διάφορα προβλήματα, τόσο λειτουργικά όσο και διαδικαστικά. Τα προβλήματα αυτά

αναφέρονται στα στάδια εκπόνησης του, στην σύγκυση που παρουσιάζεται μεταξύ των αρμοδιοτήτων που φυσικά οδηγούν στο μεγαλύτερο πρόβλημα, που είναι οι χρονικές καθυστερήσεις ολοκλήρωσης του σχεδιασμού (Γεωργακόπουλος, 2008). Υπάρχει αρχικά μία σύγκυση σε ότι αφορά τον χαρακτήρα αυτών των σχεδίων, τα οποία φαίνονται να είναι κατευθυντήρια σχέδια τα οποία όμως έχουν και κανονιστικά στοιχεία. Ως προς την υλοποίησή τους, παρατηρείται ότι μόνο ένα μικρό ποσοστό των προβλεπόμενων εφαρμόζεται, όπως παράλληλα και μία ανεπαρκής αντιμετώπιση του βασικότερου προβλήματος που καλούνται να επιλύσουν, αυτό της ρύθμισης των περιοχών εκτός σχεδίου. Τέλος φαίνεται ότι σε πολλές περιπτώσεις δεν έχουν εναρμονιστεί με τα υπερκείμενα σχέδια, πρόβλημα που οφείλεται κυρίως στην ανυπαρξία μηχανισμών ελέγχου και παρακολούθησής τους.

Όσον αφορά στις διαδικασίες εκπόνησης ενός ΓΠΣ, έχει διαπιστωθεί ότι η κίνηση των διαδικασιών είναι αρκετά πολύπλοκη. Ειδικότερα, υπάρχουν αρκετά προβλήματα στην διαδικασία ανάθεσης της μελέτης. Σε πολλούς δήμους υπάρχει πρόβλημα εξασφάλισης της απαιτούμενης πίστωσης, έτσι ώστε να γίνει η μελέτη. Οι πολεοδομικές μελέτες δεν εντάσσονται σε χρηματοδοτικά προγράμματα και έτσι ο δήμος δεν έχει τον κατάλληλο προϋπολογισμό για την εκπόνησή τους. Υπάρχει γενικότερα μια έλλειψη Προγραμματισμού έτσι ώστε να μπορέσει ο δήμος να εντάξει τον σχεδιασμό του σε ένα οικονομικό πλαίσιο, με τους δεδομένους πόρους που διαθέτει. Προβλήματα επίσης παρουσιάζονται στην σύνταξη των Συμβάσεων για τις μελέτες, στις οποίες υπάρχουν πολλές ασάφειες από την νομοθεσία, με αποτέλεσμα να μην προσδιορίζονται με σαφήνεια στοιχεία πληρωμών, ελέγχων και χρόνων παράδοσης (Γεωργακόπουλος, 2008).

Μία άλλη σημαντική ιδιαιτερότητα είναι ότι δεν παρέχονται στους φορείς και τους μελετητές τα απαραίτητα στοιχεία έτσι ώστε να γίνουν σωστές και ασφαλείς προβλέψεις. Ειδικότερα, τα δεδομένα των υφιστάμενων χρήσεων γης που είναι απαραίτητα για μια σωστή ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης παρουσιάζονται πολλές φορές ελλιπή, με αποτέλεσμα τα συμπεράσματα που βγαίνουν για τις ιδιαίτερες συνθήκες της περιοχής που εξετάζεται να είναι λίγο πολύ αναξιόπιστα (Γεωργακόπουλος, 2008).

Οι επιτροπές που συντάσσονται για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της μελέτης, έχουν διαπιστωθεί ότι δεν διαθέτουν επαρκές επιστημονικό δυναμικό, με γνώση και εμπειρία για επίβλεψη των μελετών. Έχει διαπιστωθεί από έρευνα ότι από τις ειδικότητες που απασχολούνται στους Δήμους/Κοινότητες και είναι επιφορτισμένοι με το έργο της επίβλεψης αυτών των μελετών, οι εξειδικευμένοι μηχανικοί (πολεοδόμοι-χωροτάκτες) αποτελούν μόλις το 1% (Έρευνα ΚΕΔΚΕ, 2010). Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο επίσης είναι η έλλειψη κατάλληλων και ελεγμένων ψηφιακών υποβάθρων, αναγκαίων για τις προδιαγραφές. Ενώ οι προδιαγραφές για την εκπόνηση ενός ΓΠΣ προβλέπουν χρήση εξειδικευμένων λογισμικών, παρατηρείται ότι δεν υπάρχει ενημέρωση, ομοιογένεια και συμβατότητα μεταξύ των υποβάθρων, έτσι ώστε να γίνονται σωστοί έλεγχοι που απαιτούνται για την σωστή εκπόνηση του σχεδιασμού (Γεωργακόπουλος, 2008).

Ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα είναι η μειωμένη συμμετοχή των πολιτών στην διαδικασία εκπόνησης του ΓΠΣ, που ουσιαστικά είναι οι άμεσοι αποδέκτες της εφαρμογής του, καθώς δεν καθορίζεται με σαφήνεια ο τρόπος με τον οποίο θα υποβάλλουν τις απόψεις τους. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί ότι στις γνωματεύσεις που ζητούνται

από τους ΟΤΑ, καθώς και από τις Νομαρχιακές και Περιφερειακές υπηρεσίες, τίθεται κάποιος χρονικός περιορισμός, κατά τον οποίο αν δεν αποσταλεί γνωμάτευση, η διαδικασία προχωράει κανονικά (Γεωργακόπουλος, 2008). Η πραγματικότητα δείχνει ότι οι διαδικασίες συμμετοχής στον σχεδιασμό φεύγουν από τον ουσιαστικό τους ρόλο και αποκτούν έναν καθαρά γραφειοκρατικό ρόλο. Από την άλλη πλευρά, η συμμετοχή των πολιτών γίνεται μέσω ομάδων συμφερόντων και χρησιμοποιείται συνήθως ως όργανο πολιτικής πίεσης, με νοοτροπία ατομικού συμφέροντος, όταν απειλούνται άμεσα τα ιδιοκτησιακά τους συμφέροντα.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που παρουσιάζεται στην εκπόνηση ενός ΓΠΣ είναι η μεγάλη χρονική διάρκεια των διαδικασιών και της εφαρμογής του. Έχει διαπιστωθεί από στοιχεία του ΥΠΕΧΩΔΕ ότι οι περισσότερες μελέτες μπορεί να διαρκέσουν έως και 25 μήνες. Επίσης από έρευνα που έγινε την διετία 2009-2010 το 60% των δήμων που εκπονούσαν ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ είχαν καθυστερήσεις. Ειδικότερα διαπιστώθηκε ότι μόλις το 23% από τους δήμους που εκπονούν μελέτη ΓΠΣ, την έχουν ολοκληρώσει. Πολλοί δήμοι βρίσκονται ακόμα στο πρώτο στάδιο της μελέτης, ενώ κάποιοι άλλοι έχουν χρονικές καθυστερήσεις ακόμα και στην φάση διαγωνισμού και ανάθεσης της μελέτης (Έρευνα ΚΕΔΚΕ, 2010).

Οι χρονικές καθυστερήσεις οφείλονται σε πολλούς παράγοντες. Αρχικά, οι χρονοβόρες διαδικασίες διαβούλευσης των φορέων και οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στις γνωματεύσεις των Δημόσιων υπηρεσιών, προσθέτουν παραπάνω χρόνο στην διαδικασία του σχεδιασμού. Για παράδειγμα, η γνωμάτευση του Περιφερειακού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος που είναι απαραίτητη για την συνέχιση των διαδικασιών, δεν έχει κάποιο χρονικό περιορισμό, και συνήθως αργεί να γίνει. Επίσης έχει διαπιστωθεί ότι μετά από πιέσεις, τροποποιείται συνεχώς το αρχικό σχέδιο, με σκοπό να ικανοποιηθούν ιδιωτικά συμφέροντα και να μην μείνει κανείς δυσαρεστημένος. Η πίεση των κατοίκων για να εξαιρεθούν από τυχόν υποχρεώσεις που ενδείκνυται μετά από πολεοδομικό σχηματισμό και η αδυναμία της πολιτείας να εφαρμόσει ρητά την πολεοδομική νομοθεσία, οδηγούν σε πολλές χρονοβόρες αλλαγές. Αυτό έχει ως συνέπεια εκτός από την σημαντική καθυστέρηση των μελετών, την μεγάλη οικονομική επιβάρυνση. Σημαντικό ρόλο στις καθυστερήσεις του ΓΠΣ παίζουν επίσης οι μελέτες που είναι απαραίτητο να εκπονηθούν για την έγκρισή του (περιβαλλοντικές, γεωλογικές κλπ). Πιο συγκεκριμένα, η διαδικασία της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι άκρως χρονοβόρα καθώς υπόκειται και αυτή σε διεξαγωγές διαβουλεύσεων και κατά συνέπεια καθυστερεί και την έγκριση του ΓΠΣ. Αντίστοιχες χρονικές καθυστερήσεις με τις παραπάνω έχουν και οι Πολεοδομικές Μελέτες που ακολουθούν, εξειδικεύουν και οριστικοποιούν τις κατευθύνσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γεωργακόπουλος, 2008).

Η χρονοβόρα διαδικασία εκπόνησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου σε συνδυασμό με την δεσμευτικότητά του για μια συγκεκριμένη χρονική ισχύ αποτελούν ένα μεγάλο πρόβλημα για τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Από την στιγμή που εγκρίνεται ένα Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, οφείλεται να γίνουν εκείνες οι απαραίτητες κινήσεις και διαδικασίες για την υλοποίηση των στόχων του, μέσα στο εύλογο χρονικό διάστημα. Από την στιγμή που υπάρχουν όμως χρονικές καθυστερήσεις και μεταβάλλονται οι πραγματικές συνθήκες της πόλης, αναιρείται ο προγραμματιστικός του χαρακτήρας και η ρυθμιστική λειτουργία του. Οι εκτιμήσεις που είχαν γίνει προφανώς και είναι ανεπίκαιρες, και σε συνδυασμό με τις καθυστερήσεις που λαμβάνουν χώρο και κατά την διάρκεια των πολεοδομικών μελετών, οδηγούν σε ένα είδος πολεοδομικού

σχεδιασμού ο οποίος μπορεί να μην έχει κανένα απολύτως σημείο επαφής με τα πραγματικά κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα καθώς και τις πραγματικές ανάγκες της πόλης (Μέλισσας, 2007).

2.5. Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΥΠΕΚΑ

Σήμερα, το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) προτείνει μία μεταρρύθμιση του συστήματος χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, με αλλαγές στα σχέδια σε όλα τα επίπεδα, με σκοπό την απλοποίηση των διαδικασιών, την εξοικονόμηση πόρων καθώς και την ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας δεδομένων των νέων συνθηκών στην Ελλάδα. Η πρόταση έχει ως στόχο την αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων που παρατηρούνται στον σχεδιασμό, προβλημάτων που σχετίζονται με τις ασάφειες και συγκρούσεις των ρυθμίσεων, τις μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις των σχεδίων και γενικότερα των σταδίων κατάρτισης, έγκρισης και αναθεώρησής τους, που αποθαρρύνουν την υγιή επιχειρηματικότητα.

Οι κύριοι άξονες του προτεινόμενου συστήματος σχεδιασμού ταυτίζονται με την ενοποίηση της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας, την εξασφάλιση της συνεργασίας μεταξύ των επιπέδων σχεδιασμού, την συνοχή των τομεακών, περιβαλλοντικών πολιτικών, την απαλλαγή από κάποιους πλεοναστικούς κανόνες και την ενίσχυση της αποδοτικότητας των σχεδίων για την βελτίωση του επενδυτικού περιβάλλοντος με γνώμονα την βελτίωση της ποιότητας ζωής στους οικισμούς της χώρας και την παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος.

Η πρόταση, η οποία διαβιβάστηκε προ ημερών στους φορείς των πολεοδόμων, των αρχιτεκτόνων, των μηχανικών, των βιομηχάνων κλπ. για διαβούλευση, αλλάζει τον χωρικό σχεδιασμό τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο. Συγκεκριμένα το νέο πρότυπο οργάνωσης του συστήματος χωρικού σχεδιασμού μειώνει τον αριθμό των επάλληλων σχεδίων από 7 σε 5 και διαμορφώνεται ως εξής :

- Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης το οποίο έχει δεσμευτικό χαρακτήρα για τη Διοίκηση αντικαθίσταται και ενσωματώνεται σε ένα κείμενο αρχών πολιτικής χωρικής οργάνωσης, το οποίο δεν αποτελεί σχέδιο και είναι ένα κείμενο στόχων και προτεραιοτήτων της κυβερνητικής πολιτικής.
- Τα Ειδικά Πλαίσινα Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αντικαθίστανται από τα Ειδικά Πλαίσινα Χωρικής Οργάνωσης, τα οποία έχουν κατευθυντήριο χαρακτήρα και είναι δεσμευτικά για τον δημόσιο τομέα.
- Τα Περιφερειακά Πλαίσινα Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αντικαθίστανται από τα Ειδικά Πλαίσινα Χωρικής Οργάνωσης τα οποία θα έχουν και αυτά δεσμευτικό χαρακτήρα για τον δημόσιο τομέα και θα περιλαμβάνουν ειδικές κατευθύνσεις για τα μεγάλα αστικά κέντρα της Περιφέρειας. Θα εκπονούνται πλέον από τις αποκεντρωμένες διοικήσεις και όχι από το ΥΠΕΚΑ.
- Το Ρυθμιστικό σχέδιο της Αττικής αντικαθίσταται από το Μητροπολιτικό Πλαίσιο Χωρικής Οργάνωσης Αθήνας - Αττικής το οποίο θα έχει κατευθυντήριο χαρακτήρα και θα εγκρίνεται με ΚΥΑ και όχι με νόμο. Το Ρυθμιστικό της Θεσσαλονίκης, θα ενσωματωθεί στο Περιφερειακό Πλαίσιο Κεντρικής Μακεδονίας ως ειδικό τμήμα. Θα εγκρίνεται ως περιφερειακό πλαίσιο. Στα περιφερειακά πλαίσια θα ενσωματώνονται και τα ρυθμιστικά σχέδια των μικ-

ρών πόλεων. Όσον αφορά τα υπό θεσμοθέτηση Ρυθμιστικά σχέδια Ιωαννίνων, Πάτρας, Βόλου, Λάρισας και Ηρακλείου, καταργούνται.

- Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) μετατρέπονται σε Τοπικά (ή Δημοτικά) Πλαίσια Χωρικής Οργάνωσης και δεν θα έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα ούτε για τη διοίκηση ούτε για τους πολίτες όπως τα ΓΠΣ. Αυτά, θα περιλαμβάνουν κατευθύνσεις για την οργάνωση του χώρου σε επίπεδο Καλλικράτειου δήμου.
- Οι πολεοδομικές μελέτες αλλάζουν ονομασία και γίνονται Σχέδια χρήσεων γης ή Σχέδια τοπικών ρυθμίσεων (θα αναζητηθεί ο κατάλληλος τίτλος αν υιοθετηθεί το σενάριο αυτό) τα οποία θα είναι κανονιστικά, ενώ τα ρυμοτομικά σχέδια θα εκπονούνται από τον Δήμο με απόφαση Περιφερειάρχη ή Δημάρχου σε επόμενο στάδιο ως αυτοτελής πράξη και συγχωνεύονται σε αυτά οι Πράξεις Εφαρμογής.

Όπως αναφέρεται από το ΥΠΕΚΑ, με το νέο σύστημα γίνεται μια ολική αναμόρφωση των επιπέδων σχεδιασμού, ενισχύεται η αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων, βελτιώνεται η αποδοτικότητα και η διαδικασία εφαρμογής των σχεδίων και ενθαρρύνεται η πολεοδόμηση με ιδιωτική πρωτοβουλία (ΥΠΕΚΑ, 2012).

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.1 ΤΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ

Η πόλη των Ιωαννίνων είναι η πρωτεύουσα και η μεγαλύτερη πόλη του νομού Ιωαννίνων, ο οποίος είναι ένας από τους μεγαλύτερους σε έκταση νομούς της Ελλάδας και καταλαμβάνει τη μισή περίπου έκταση του γεωγραφικού διαμερίσματος της Ηπείρου, που βρίσκεται στην βορειοδυτική πλευρά της χώρας. Αποτελείται από 65.574 κατοίκους (σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2011), ποσοστό που αντιπροσωπεύει το 39.1% του νομού και το 19.5% της Περιφέρειας της Ηπείρου. Αποτελεί έδρα του δήμου Ιωαννιτών, ο οποίος είναι ο πλέον αστικοποιημένος και πολυπληθής δήμος της Ηπείρου, καταλαμβάνοντας έκταση περίπου 50000 στρεμμάτων, και κατέχει την πρώτη θέση όσον αφορά τα πληθυσμιακά μεγέθη ανάμεσα στους υπόλοιπους δήμους και κοινότητες του νομού. Η πόλη των Ιωαννίνων σήμερα καθίσταται ως μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας με πλούσια πολιτιστική παράδοση και σύγχρονες αναπτυξιακές δυνατότητες, και χαρακτηρίζεται ως κέντρο 1^{ου} επιπέδου αφού αποτελεί το κυρίαρχο κέντρο της Περιφέρειας Ηπείρου με εμβέλεια διαπεριφερειακή και διακρατική (Παπασπύρου, 2009).

3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι λιγοστές ιστορικές μαρτυρίες που υπάρχουν, χρονολογούν τον πρώτο οικισμό στην περιοχή της πόλης των Ιωαννίνων κατά την Βυζαντινή περίοδο, ο οποίος χωροθετείται στην νοτιοανατολική ακρόπολη του Κάστρου (ιτς καλέ). Για την ακριβή εποχή που ιδρύθηκε καθώς και το πότε ακριβώς οχυρώθηκε ο πρώτος οικιστικός πυρήνας δεν υπάρχουν μαρτυρίες. Στον ευρύτερο χώρο όμως του γεωγραφικού διαμερίσματος της Ηπείρου είχαν μορφοποιηθεί οι πρώτες χωροταξικές δομές από τα αρχαία χρόνια. Συγκεκριμένα, στη προϊστορική περίοδο μέχρι τον 4^ο αιώνα π.Χ, υπάρχουν οι πρώτες οργανωμένες διάσπαρτες μεταξύ τους οικιστικές δομές, οι οποίες τείνουν να αναπτύσσονται γύρω από το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων αλλά και γύρω από την περιοχή που βρίσκεται το ιερό της Δωδώνης. Η εξάπλωση του αστικού ιστού γίνεται στις αρχές του 3^{ου} αιώνα π.Χ με την άνοδο του βασιλιά Πύρρου, και τις βλέψεις του για κατακτήσεις στην δύση. Ήδη από τα τέλη του 4^{ου} αιώνα π.Χ γίνεται μια προσπάθεια συγκρότησης και οργάνωσης των διάσπαρτων οικισμών με την δημιουργία μιας ομόσπονδης περιφέρειας γνωστής και ως «Κοινό των Ηπειρωτών». Κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας η δομή της Ηπείρου διαλύεται καθώς υπάρχει πλήρης καταστροφή της ενδοχώρας με ταυτόχρονη μείωση του πληθυσμού της, με εξαίρεση την δυτική πλευρά της, ενώ ο μόνος οικισμός είναι η περιοχή της Νικόπολης που χρονολογείται στο 31 π.Χ (Παπασπύρου, 2009).

Η πόλη των Ιωαννίνων ιδρύθηκε τον 6ο αιώνα από το Βυζαντινό Αυτοκράτορα Ιουστινιανό, και αναφέρεται για πρώτη φορά το 527 μ.Χ με την ονομασία Ευροία. Στο διάστημα μεταξύ 6^{ου} -7^{ου} αιώνα μ.Χ δεν υπάρχουν ιστορικά στοιχεία για την πόλη και θεωρείται ότι καταλήφτηκε από Σλάβους επιδρομείς. Το 879 η πόλη αναφέρεται για πρώτη φορά με το σημερινό της όνομα και ήταν έδρα Επισκόπου, και τον 13^ο αιώνα η πόλη των Ιωαννίνων αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο αστικό κέντρο του βυζαντινού κράτους «Δεσποτάτο της Ηπείρου», μετά την Άρτα. Μέχρι την κατάκτηση από τους Τούρκους το 1430, η πόλη των Ιωαννίνων γνωρίζει σημαντική οικονομική και πνευματική άνθιση. Οι κύριοι οικισμοί αναπτύσσονται κατά μήκος και κοντά στην

λίμνη Παμβώτιδα, στο τμήμα του κάστρου και στις οροσειρές του Βελισαρίου, της Περιβλέπτου του Αγίου Γεωργίου και των Ζευγαριών. Την περίοδο της Βυζαντινής αυτοκρατορίας, τα Ιωάννινα αποτελούν ένα στρατιωτικό κέντρο μιας ευρείας περιοχής που προστατεύεται από οχυρές θέσεις και παίζουν έναν σημαντικό οικιστικό και συγκοινωνιακό ρόλο στον χώρο της παλαιάς Ηπείρου (Παπασπύρου, 2009).

Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, η πόλη των Ιωαννίνων υπόκειται σε μία συνεχή μετάλλαξη, καθώς πολλοί κάτοικοί της εκδιώκονται από το κάστρο, και στην θέση τους εγκαθίστανται Τουρκικές οικογένειες. Οι εκδιωχθέντες Έλληνες ιδρύουν τότε νέους οικισμούς για πρώτη φορά έξω από το κάστρο: τους οικισμούς της Καλούτσιανης, της Σιαράβας, της Καραβατιάς, τα Δυο Αδέλφια, τα Λακώματα. Το 1564, καταγράφονται στα Ιωάννινα 1300 κατοικίες και υπολογίζεται πληθυσμός περίπου 6500 κατοίκων. Η πόλη εξαπλώνεται και η αγορά επεκτείνεται και εκτός του κάστρου, με τους κατοίκους των Ιωαννίνων να συνεχίζουν τις εμπορικές και χειροτεχνικές τους δραστηριότητες, (ραφεία και χρυσοχοΐα κατά κύριο λόγο) και τα Ιωάννινα αποκτούν εμπορικές σχέσεις με τα σημαντικότερα τότε κέντρα της Ευρώπης, την Βενετία και την Φλωρεντία. Από τον 17^ο αιώνα και μετά, η πόλη γνωρίζει μεγάλη πνευματική και εκπαιδευτική άνθηση καθώς ιδρύονται αρκετές σχολές οι οποίες αποτελούν σημαντικά κέντρα στην ανάπτυξη του Νεοελληνικού Διαφωτισμού. Κατά το διάστημα αυτό η πόλη γνωρίζει το απόγειο της ακμής της και παράλληλα οικονομική ευημερία. Μετά την Ελληνική επανάσταση, τα Ιωάννινα δεν ενσωματώνονται στο νεοσύστατο Ελληνικό κράτος και η πόλη καταστρέφεται από πυρκαγιά το 1869. Η ίδρυση της Ζωσιμαίας Σχολής το 1828 αποτέλεσε το σημαντικότερο γεγονός της εποχής εκείνης. Η πρώτη εικοσαετία του 20^{ου} αιώνα αποτελεί μια κρίσιμη περίοδο αλλαγών στην πόλη, που ειδικότερα μετά την απελευθέρωσή της το 1913 αρχίζει να ανακατασκευάζεται, κρατώντας αρκετά από τα υπάρχοντα χαρακτηριστικά της, στεγάζοντας περίπου 20000 κατοίκους (Παπασπύρου, 2009).

3.3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Κατά την διάρκεια του 17^{ου} αιώνα, η πόλη αποκτά μια πολεοδομική συγκρότηση οθωμανικού χαρακτήρα. Αυτή εκφράζεται κυρίως με τις αγορές, χαρακτηριστικά των οποίων είναι τα στέγαστρα, οι οποίες εκτείνονται σε όλη την δομημένη έως τότε περιοχή και συγκεντρώνουν όλα τα ενδιαφέροντα. Ο κύριος οικισμός της πόλης διέρχεται από το κέντρο της αγοράς (παζάρι) και στις κύριες εισόδους του χωροθετούνται εμπορικές δραστηριότητες, οι οποίες σχετίζονται με την αργυροχρυσοχοΐα και την πώληση ξύλων. Χαρακτηριστικό επίσης γνώρισμα των Ιωαννίνων είναι η ύπαρξη τζαμιών, τα οποία αποτελούν εστίες ανάπτυξης καθώς σε αυτά εκτελείται θρησκευτική και πολιτική δραστηριότητα. Στα τέλη του 17^{ου} αιώνα έχει καταγραφεί αριθμός 11 τζαμιών, γύρω από τα οποία αναπτύσσονται συνοικίες. Το γεγονός ότι εκείνη την εποχή η σύνθεση του πληθυσμού είναι πολυεθνική, εξηγεί σε μεγάλο βαθμό την διασπορά και τον διαχωρισμό μεταξύ των αυτόνομων συνοικιών. Δημιουργείται έτσι ένας χαρακτήρας οθωμανικής πόλης, η οποία αποτελεί ένα στρατιωτικό και διοικητικό κέντρο, με τις οικονομικές δραστηριότητες να λαμβάνουν χώρο στις αγορές-παζάρια. Γενικότερα, στην περίοδο της Τουρκοκρατίας, τα Ιωάννινα δεν επηρεάζονται από τα νέα κοινωνικά και καλλιτεχνικά ρεύματα της Δύσης και διατηρούν την παραδοσιακή τους διάρθρωση. Τα επιμέρους στοιχεία των συνοικιών και οι συντεχνίες οργανώνονται κυρίως με βάση την εθνικότητα και το επάγγελμα, λειτουργούν όμως αρμονικά μεταξύ τους σε ένα ενοποιημένο αστικό σύνολο (Παπασπύρου, 2009). Το σημερινό ταχυδρομείο (προγενέστερο οθωμανικό παρθεναγωγείο του 1904), η

παλαιά Ζωσιμαία σχολή, τα δημοτικά Λουτρά, η Καπλάνειος και Ελισαβέτειος σχολή, είναι μερικά από τα δημόσια κτήρια της εποχής εκείνης που διασώζονται μέχρι σήμερα.

Μετά την απελευθέρωση της πόλης τις 21 Φεβρουαρίου 1913 και την δημιουργία νέων διοικήσεων ξεκινάει η προσπάθεια αναμόρφωσης του αστικού ιστού, καθώς ο περισσότερος Τουρκικός πληθυσμός πουλάει η εγκαταλείπει τις ιδιοκτησίες του. Το πρώτο επίσημο πολεοδομικό σχέδιο της πόλης εγκρίνεται από την διοίκηση το 1914 (Σμύρης, XX) (είχε προηγηθεί η εκπόνηση ενός ρυθμιστικού σχεδίου κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας από τον Δήμαρχο Χαιρεντίν Πατσιαντά Μπέη), σχέδιο που αφορά κυρίως στην νομοθέτηση των πολεοδομικών γραμμών, και αρχίζουν οι επεκτάσεις προς την Περιφέρεια, ενώ το σχέδιο αποκτάει μία πιο ορθογωνική μορφή. Τα κτίσματα εντάσσονται πλέον σε πολεοδομικά τετράγωνα, καθορίζονται οι κοινωφελείς και κοινόχρηστοι χώροι και κατασκευάζονται οι πρώτες μεγάλες λεωφόροι (Παπασπύρου, 2009). Από το 1934 όπου εκδόθηκε το πρώτο διάταγμα για το Σχέδιο Πόλης έως και το 1980, η πόλη επεκτάθηκε ελάχιστα (Μποντίνη, 2011). Τα Ιωάννινα στην συνέχεια του 20^{ου} αιώνα αντιμετωπίζουν και αυτά με την σειρά τους τα φαινόμενα της ανταλλαγής πληθυσμών, της εισχώρησης προσφύγων, καθώς και τα αποτελέσματα του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και του εμφυλίου. Τα Ιωάννινα δεν ξεφεύγουν από τον κανόνα των υπόλοιπων ελληνικών πόλεων και δέχονται μεγάλο κύμα μετανάστευσης, που οδηγεί στην συσσώρευση του πληθυσμού και την ανάγκη για στέγαση. Η αστική διάχυση εμφανίζεται όπως και στις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, με τα Ιωάννινα να επεκτείνονται κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων (Ε.Ο Ιωαννίνων Άρτας, έξοδος προς Κόνιτσα, προς Ελεούσα- Βουνοπλαγιά) και αναπτύσσονται σταδιακά οι οικισμοί της Πεδινής, του Νεοχωρόπουλου της Κατσικάς και Ανατολής. Οι νέοι οικισμοί που δημιουργούνται αναπτύσσονται ως περιοχές κατοικίας προαστιακού χαρακτήρα με κυρίαρχη μορφή την μονοκατοικία, ενώ κάποιες από αυτές διατηρούν έναν αγροτικό χαρακτήρα. Με την πάροδο του χρόνου οι νέοι οικισμοί αποτελούν έναν ενιαίο πολεοδομικά χώρο με την πόλη των Ιωαννίνων. Τα φαινόμενα της άναρχης και αυθαίρετης δόμησης χωρίς νομικό και πολεοδομικό πλαίσιο, καθώς και της αντιπαροχής διαμορφώνουν τον αστικό ιστό και οι συνέπειές τους απεικονίζονται έως και σήμερα στην εικόνα της πόλης.

ΕΤΟΣ	1940	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	21877	32315	34997	40130	44829	62346	67384	65574

Πίνακας 1 Πληθυσμιακή εξέλιξη Ιωαννίνων (ΠΗΓΗ: <http://el.wikipedia.org/wiki/Ιωάννινα>)

3.4 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Τα Ιωάννινα σήμερα είναι το σημαντικότερο αστικό κέντρο του νομού και της ευρύτερης περιοχής. Στην πόλη των Ιωαννίνων κατοικεί το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού του νομού και του γεωγραφικού διαμερίσματος της Ηπείρου. Επίσης στα Ιωάννινα βρίσκονται οι περισσότερες υποδομές στον εκπαιδευτικό τομέα (πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια εκπαίδευση), περίθαλψης, κοινωνικές και μεταφορών. Αποτελούν ένα διαπεριφερειακό και διακρατικό κέντρο, αφού η ανάπτυξή τους επηρεάζει όλη την ευρύτερη περιοχή. Επιπρόσθετα, τον ρόλο των Ιωαννίνων στην περιοχή ενισχύει και η ύπαρξη του Πανεπιστημίου των Ιωαννίνων. Παράλληλα αποτελούν σημαντικό πόλο μετανάστευσης, λόγω της γειτνίασης του νομού με την Αλβανία, παρουσιάζοντας μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα της οικονομίας.

Η πόλη των Ιωαννίνων αποτελεί κύρια πύλη εισόδου και εξόδου της Ελλάδας από και προς την δυτική Ευρώπη. Η σύνδεση της με την υπόλοιπη Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω των δύο βασικών οδικών αξόνων που έχουν κατεύθυνση ο ένας προς την Νότια Ελλάδα και ο άλλος προς την Ανατολική και Βόρεια Ελλάδα. Παρόλα αυτά, το ανάγλυφο του νομού και κυρίως οι ορεινοί όγκοι εμποδίζουν την προσβασιμότητα προς τις μεγάλες συγκοινωνιακές υποδομές. Το έργο της Εγνατίας οδού έχει αποτελέσει μια λύση στο παραπάνω πρόβλημα καθώς συνδυασμένο με το έργο που επιτελείται για το Δυτικό Άξονα (Ιόνια Οδός), την κατασκευή του οδικού άξονα Ε65, τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, καθώς και με τη ζεύξη Ακτίου – Πρέβεζας, αναμένεται να έχει καθοριστικής σημασίας επίδραση στην συνολική ανάπτυξη της.

Ένα σοβαρό πρόβλημα στην πόλη των Ιωαννίνων αλλά και σε όλη την Ήπειρο είναι η έλλειψη σιδηροδρομικού δικτύου. Η σιδηροδρομική σύνδεση της με την Βόρεια και ΒΔ Ελλάδα θα ήταν καθοριστική για την ανάπτυξη του εμπορίου και την μετακίνηση των πολιτών προς περιοχές όπου τα δρομολόγια των υπεραστικών συγκοινωνιών δεν είναι συχνά. Τέλος, τα Ιωάννινα διαθέτουν το αεροδρόμιο Πύρρος το οποίο εξυπηρετεί τις εναέριες μεταφορές. Το αεροδρόμιο δεν είναι κατάλληλο για προσέγγιση όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Γενικά, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αύξηση της επιβατικής κίνησης χωρίς μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ αφίξεων – αναχωρήσεων και η συνολική μέση πληρότητα των αεροσκαφών αυξάνεται σταθερά. Συγκεκριμένα, η σύνδεση Αθηνών - Ιωαννίνων τα τελευταία χρόνια εμφανίζει μια από τις καλύτερες ετήσιες πληρότητες (περίπου 80%).

Η απασχόληση ανά κλάδο στα Ιωάννινα συγκεντρώνεται στον τριτογενή τομέα, καθώς το 79% των απασχολούμενων απασχολούνται σε αυτόν. Ο μεγάλος τομέας ανάπτυξης είναι ο τουρισμός, καθώς τα Ιωάννινα έχουν καταφέρει να αξιοποιήσουν σε μεγάλο βαθμό το φυσικό τους περιβάλλον. Όσον αφορά την βιομηχανική δραστηριότητα, από το 1982 η Βιομηχανική Περιοχή (ΒΠΕ) Ιωαννίνων αποτελεί τη βασική βιομηχανική υποδομή του νομού, με εγκατεστημένες περίπου 60 επιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις που ανήκουν στη ΒΠΕ είναι μικρού και μεσαίου μεγέθους και ανήκουν κυρίως στους κλάδους τροφίμων, ξύλου, μετάλλου και οικοδομικών υλικών. Στις βασικές βιομηχανικές-βιοτεχνικές υποδομές μπορεί να συμπεριληφθεί και το Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο. Τέλος, η λειτουργία του Κέντρου Παραδοσιακής Βιοτεχνίας Ιωαννίνων (ΚΕΠΑΒΙ) αναμένεται να συμβάλει στην διατήρηση του κλάδου της αργυροχοΐας, ενός παραδοσιακού τομέα της περιοχής.

Τα Ιωάννινα είναι μία πόλη με πλούσια πολιτιστική παράδοση, καθώς σε αυτήν υπάρχει ο αρχαιολογικός χώρος της Δωδώνης, παραδοσιακοί οικισμοί κυρίως μέσα στο κάστρο, και η ταυτότητά της ως «η πόλη των ασημουργών» δημιουργεί έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα. Όσον αφορά το περιβάλλον, τα Ιωάννινα διαθέτουν πλούσια οικοσυστήματα και βιότοπους και ειδικότερα την προστατευόμενη περιοχή του περιαστικού δάσους, και την λίμνη Παμβώτιδα, η οποία έχει ενταχθεί από το 2000 στο δίκτυο NATURA.

3.5 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

3.5.1 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Πριν την ανάλυση της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης, είναι αναγκαίο να αναφερθεί η διοικητική οργάνωση του νομού Ιωαννίνων. Μετά την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης το 2011, ο νομός Ιωαννίνων απαρτίζεται πλέον από τους εξής δήμους :

- Ο δήμος Ιωαννιτών με έδρα τα Ιωάννινα. Περιλαμβάνει τους πρώην δήμους Ιωαννιτών, Μπιζανίου, Περάματος, Ανατολής, Παμβώτιδος και την Κοινότητα Νήσου.
- Ο δήμος Ζαγορίου με έδρα τους Ασπραγγέλους. Περιλαμβάνει τους πρώην δήμους Κεντρικού Ζαγορίου, Ανατολικού Ζαγορίου, Τύμφης και τις Κοινότητες Βωβούσας και Παπίγκου.
- Ο δήμος Ζίτσας με έδρα την Ελεούσα. Περιλαμβάνει τους δήμους Πασσαρώνος, Εκάλης, Ευρυμενών, Ζίτσας και Μολοσσών.
- Ο δήμος Πωγωνίου με έδρα το Καλπάκι και ιστορική έδρα το Δελβινάκι. Περιλαμβάνει τους δήμους Καλπακίου, Δελβινακίου, Άνω Πωγωνίου, Άνω Καλαμά καθώς και τις Κοινότητες Πωγωνιανής και Λάβδανης.
- Ο δήμος Βορείων Τζουμέρκων με έδρα τα Πράμαντα. Περιλαμβάνει τους δήμους Τζουμέρκων, Πραμάντων και τις Κοινότητες Συρράκου, Καλαρρυτών, Βαθυπέδου και Ματσουκίου.
- Ο δήμος Δωδώνης με έδρα την Αγ. Κυριακή. Περιλαμβάνει τους δήμους Κατσανοχωρίων, Αγ. Δημητρίου, Σελλών, Δωδώνης και Λάκκας Σουλίου.
- Ο δήμος Μετσόβου με έδρα το Μέτσοβο. Περιλαμβάνει τους δήμους Μετσόβου, Εγνατίας και την Κοινότητα Μηλέας.
- Ο δήμος Κόνιτσας με έδρα την Κόνιτσα. Περιλαμβάνει τους δήμους Κόνιτσας, Μαστοροχωρίων και τις Κοινότητες Αετομηλίτσας, Διστράτου και Φούρκας.

Η εφαρμογή του σχεδίου Καλλικράτης έχει δημιουργήσει αντιδράσεις στον νομό και έχει φέρει μία σύγχυση όσον αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Στον δήμο Ιωαννιτών σήμερα ισχύει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1987 (ΦΕΚ 58/Δ/9.2.1987) το οποίο έχει υποστεί δύο τροποποιήσεις με την τελευταία να γίνεται τις 5/6/1995. Το σχέδιο βέβαια δεν έχει χωρική εμβέλεια τον Καλλικρατικό δήμο αλλά τον Καποδιστριακό και περιλαμβάνει πέντε δημοτικά διαμερίσματα στα οποία περιλαμβάνεται ένας ή και περισσότεροι οικισμοί, τα δημοτικά διαμερίσματα Ιωαννιτών, Εξοχής, Σταυρακίου, Μαρμάρων και Νεοχωρόπουλου. Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί νέα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Ανάπτυξης αλλά πολλά από αυτά, δεν έχουν θεσμοθετηθεί.

Όλα τα σχέδια έχουν εκπονηθεί πριν την νέα διοικητική διαίρεση του σχεδίου Καλλικράτης. Για την πόλη των Ιωαννίνων είναι επίσης ολοκληρωμένο ένα Ρυθμιστικό Σχέδιο, το οποίο είναι υπό θεσμοθέτηση και για τον λόγο αυτό οι μη θεσμοθετημένες παραπάνω μελέτες δεν έχουν επικαιροποιηθεί ακόμα. Υπάρχει και το ενδεχόμενο κατάργησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου το οποίο σημαίνει ότι όλες οι παραπάνω μελέτες για τον νομό Ιωαννίνων, λαμβάνοντας υπόψη και τα νέα δεδομένα που υπάρχουν με την νέα διοικητική διαίρεση του σχεδίου Καλλικράτης, βρίσκονται στον αέρα. Ο παρακάτω πίνακας αποτυπώνει όλες τις μελέτες Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων που είναι ολοκληρωμένα, θεσμοθετημένα και υπό θεσμοθέτηση για όλον τον νομό Ιωαννίνων :

ΟΤΑ	ΣΤΑΔΙΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Δήμος Ιωαννινών	Ολοκληρώθηκε ΓΠΣ	Για εισήγηση στο ΣΥΠΟΘΑ
Δήμος Εκάλης	Θεσμοθετήθηκε ΣΧΟΟΑΠ	ΦΕΚ 211/ΑΑΠΘ/2009
Δήμος Σελλών	Θεσμοθετήθηκε ΣΧΟΟΑΠ	ΦΕΚ 343/ΑΑΠΘ/2009
Δήμος Ευρυμενών	Θεσμοθετήθηκε ΣΧΟΟΑΠ	ΦΕΚ 469/ΑΑΠΘ/2008
Δήμος Μπιζανίου	Θεσμοθετήθηκε ΣΧΟΟΑΠ	ΦΕΚ 529/ΑΑΠΘ/2009
Δήμος Κόνιτσας	Ολοκληρώθηκε ΓΠΣ	Για εισήγηση στο ΣΥΠΟΘΑ
Δήμος Μολοσσών	Ολοκληρώθηκε ΣΧΟΟΑΠ	
Δήμος Μετσόβου	Ολοκληρώθηκε ΓΠΣ	Για εισήγηση στο ΣΥΠΟΘΑ
Δήμος Παμβώτιδας	Ολοκληρώθηκε ΓΠΣ	Για εισήγηση στο ΣΥΠΟΘΑ
Δήμος Ανατολής	Ολοκληρώθηκε ΓΠΣ	Για εισήγηση στο ΣΥΠΟΘΑ
Δήμος Πασσαρώνος	Ολοκληρώθηκε ΓΠΣ	Για εισήγηση στο ΣΥΠΟΘΑ
Δήμος Περάματος	Ολοκληρώθηκε ΓΠΣ	Για εισήγηση στο ΣΥΠΟΘΑ
Δήμος Ζίτσας	Ολοκληρώθηκε ΣΧΟΟΑΠ	Για εισήγηση στο ΣΥΠΟΘΑ
Δήμος Καλπακίου	Υπό εκπόνηση Β2 φάση ΣΧΟΟΑΠ	
Κοινότητα Φούρκας	Υπό εκπόνηση Α φάση ΣΧΟΟΑΠ	
Κοινότητα Συρράκου	Υπό εκπόνηση Β1 φάση ΣΧΟΟΑΠ	

Πίνακας 2 ΠΟΡΕΙΑ ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (Πηγή: <http://www.apdhp-dm.gov.gr/>)

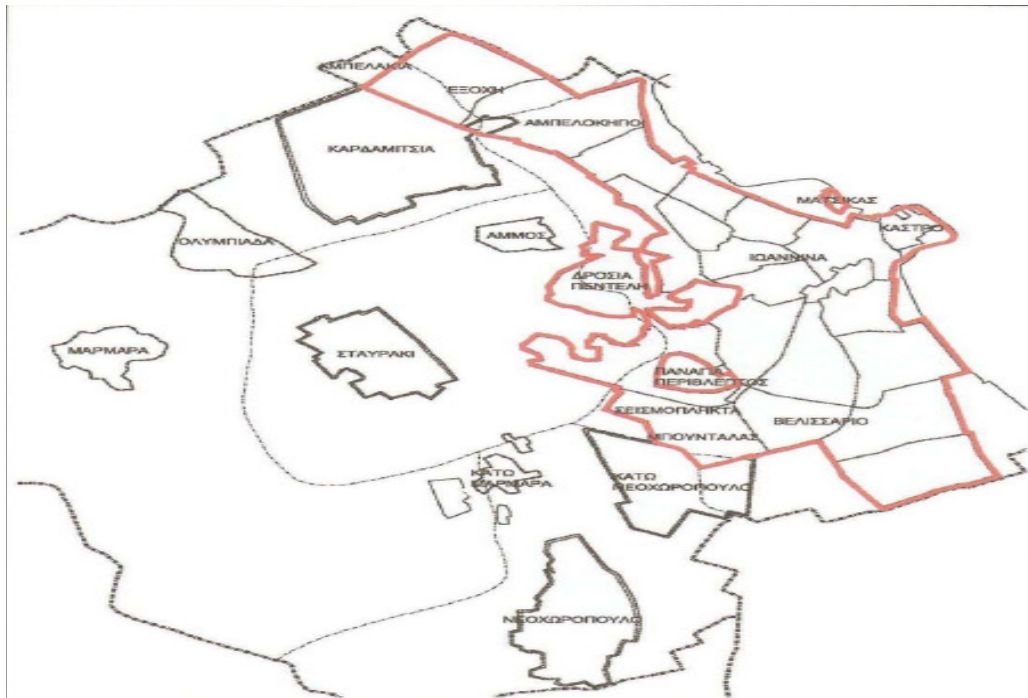
3.5.2 ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Το 1987 εγκρίνεται το πρώτο ΓΠΣ της πόλης των Ιωαννίνων που περιλαμβάνει επίσης τις κοινότητες Ανατολή και Κατσικά και τους οικισμούς Βελιτσάριο, Πεντέλη, Τσιφλικόπουλο (κοινότητα Σταυρακίου) και Εξοχής (κοινότητα Περάματος), το οποίο περιλαμβάνει:

- Τις προτάσεις για την πολεοδομική οργάνωση των παραπάνω για την επόμενη πενταετία με προβλεπόμενο πληθυσμό μεγέθους 67000 κατοίκων.
- Τις προτάσεις για την λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος.
- Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες των δικτύων υποδομής.
- Τις προτάσεις για την ασφάλεια και προστασίας του περιβάλλοντος από φυσικές καταστροφές (σεισμούς, πυρκαγιές κλπ).
- Τα απαραίτητα έργα υλοποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.
- Χάρτες και πίνακες που αποτυπώνουν τις παραπάνω προτάσεις.

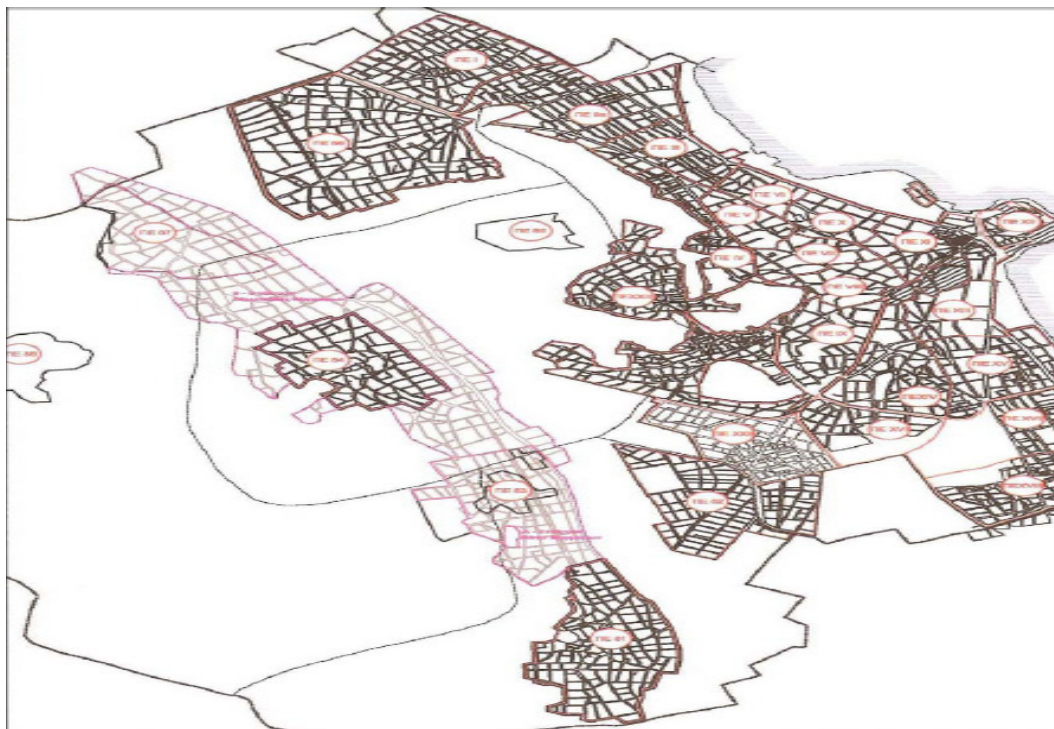
Η προτεινόμενη πολεοδομική οργάνωση δημιουργεί είκοσι έξι πολεοδομικές ενότητες, εκ των οποίων οι είκοσι οργανώνονται σε έξι συνοικίες στις οποίες ορίζονται οι

μέσοι συντελεστές δόμησης και οι πυκνότητες κατοίκων ανά τετραγωνικά χιλιόμετρα.



Εικόνα 6 Η περιοχή ισχύος του ΓΠΣ Ιωαννίνων (ΠΗΓΗ: Παπασπύρου, 2009)

Ο μεγαλύτερος μέσος συντελεστής παρουσιάζεται ως 1.77 με πυκνότητα 300 (Πολεοδομική ενότητα 8) κατ/Ha και ο μικρότερος 0.40 με πυκνότητα 60 κατ/Ha (Πολεοδομική ενότητα 21). Το ΓΠΣ επίσης προτείνει τις επεκτάσεις της πόλης σε αραιοδομημένες περιοχές και εντάσσει στο σχέδιο πόλης τους οικισμούς προ του 1923.

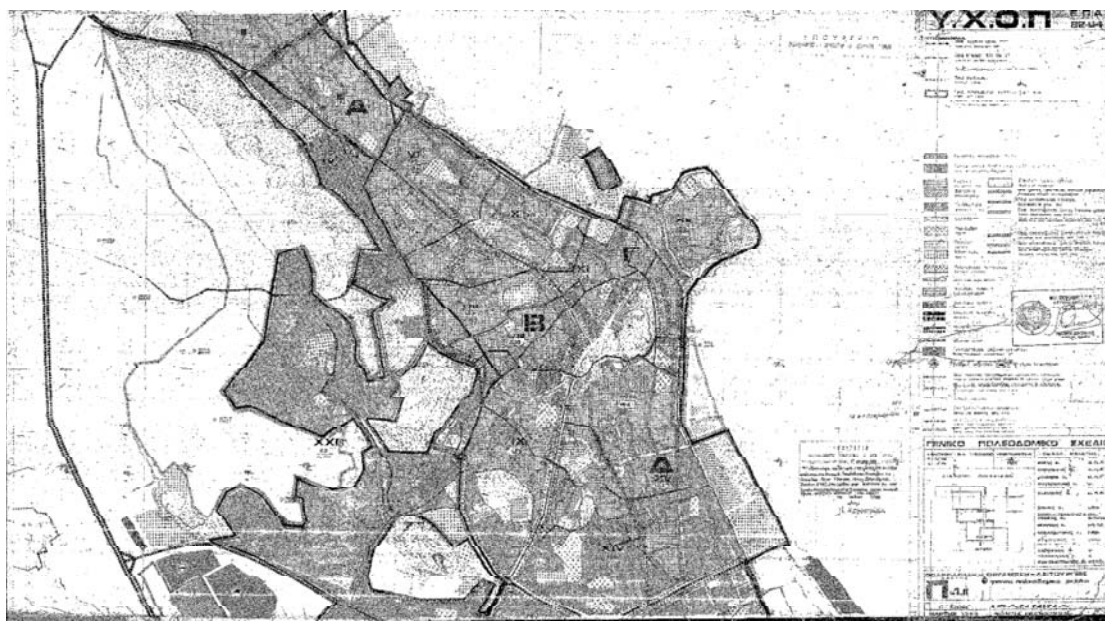


Εικόνα 7 Πολεοδομικές ενότητες ΓΠΣ Ιωαννίνων (ΠΗΓΗ: Παπασπύρου, 2009).

Κάποιες προτάσεις που αναφέρονται στο κεφάλαιο της πολεοδομικής οργάνωσης είναι επίσης η χωροθέτηση κάποιων βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων, ο καθορισμός των ζωνών ειδικών πολεοδομικών μηχανισμών (ζώνες ειδικών κινήτρων ΖΕΚ, ζώνες ειδικής προστασίας ΖΕΠ κ.α.), οι επεκτάσεις αθλητικών υποδομών και η χωροθέτηση πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Όσον αφορά τις προτάσεις προστασίας του περιβάλλοντος, το σχέδιο επικεντρώνεται στην προστασία της λίμνης Παμβώτιδας, με απαγορεύσεις οικοπεδοποίησής της, καθορισμό ζωνών προστασίας 300 μέτρων απόστασης από τον αιγιαλό και 100 μέτρων απόστασης από την αστική περιοχή. Επίσης παίρνει μέτρα για τα χερσαία οικοσυστήματα με απαγορεύσεις δόμησης, αναδάσώσεις, οριοθέτηση ζωνών περιβαλλοντικής εξυγίανσης και σταδιακή απομάκρυνση επιβλαβών προς το περιβάλλον δραστηριοτήτων από το λεκανοπέδιο (μονάδων επεξεργασίας μαρμάρων, λατομείων και χοιροτροφικών μονάδων).

Σημαντικές είναι οι προτάσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για τις μεταφορικές υποδομές. Προτείνεται ειδικότερα η κατασκευή δύο κυκλοφοριακών δακτυλίων περιμετρικά της πόλης, εκ των οποίων ο πρώτος «Μεγάλος Δακτύλιος» περικλείει περιφερειακά το σύνολο της επέκτασης του σχεδίου και ο δεύτερος αφορά το εσωτερικό της πόλης. Προτείνονται επεκτάσεις οδών και δημιουργία δικτύου συλλεκτηρίων οδών που θα συνδέονται με τους δακτυλίους και γενικότερη προσαρμογή του υφιστάμενου δικτύου με σκοπό την αρμονικότερη συνύπαρξη με τους δακτυλίους. Στο κεφάλαιο αυτό προτείνονται επίσης πεζοδρομήσεις, κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων κατά μήκος της παραλίμνιας έκτασης, κατασκευή σταθμού υπεραστικών λεωφορείων κατά μήκος του μεγάλου δακτυλίου και κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου με κατευθύνσεις προς Κοζάνη, Βόλο, Ηγουμενίτσα και Αλβανία. Τέλος προτείνονται κατασκευές νέων δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης, βελτιστοποίηση των υπάρχοντων δικτύων τηλεπικοινωνίας, κατασκευή νέου σταθμού πυροσβεστικές με αύξηση των σημείων υδροληψίας. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1987 αποτελείται από τριάντα εννέα χάρτες και εννέα πίνακες που αποτυπώνουν όλες τις προτάσεις του.



Εικόνα 8 Απόσπασμα από τον χάρτη πολεοδομικής οργάνωσης του πρώτου ΓΠΣ (ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 658/Δ/13.9.1988)

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Ιωαννιτών υπέστη δύο τροποποιήσεις. Η πρώτη έγινε το 1988 (ΦΕΚ 658/Δ/13.9.1988), η οποία αφορά την τροποποίηση των ορίων κάποιων πολεοδομικών ενοτήτων, την μετατόπιση του μεγάλου δακτυλίου και κατάργηση του μικρού και την δημιουργία τελικά είκοσι πέντε πολεοδομικών ενοτήτων. Η δεύτερη τροποποίηση έγινε το 1995 (ΦΕΚ 378/Δ/5.6.1985) η οποία αφορά πάλι τροποποίηση των ορίων κάποιων πολεοδομικών ενοτήτων και ένταξη νέων περιοχών στο σχέδιο, στις οποίες ορίζονται χρήσεις αμιγούς και γενικής κατοικίας.

3.5.3 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΗΜΕΡΑ

- **Το πολεοδομικό κέντρο:** Το πολεοδομικό κέντρο σήμερα στα Ιωάννινα συγκεντρώνει σήμερα τις περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες στην πόλη, καθώς σε αυτό βρίσκονται όλες οι κοινωφελείς υπηρεσίες, οι περισσότερες λειτουργίες διοίκησης, καταστήματα, χώροι αναψυχής, τράπεζες, γραφεία κ.α. Βρίσκεται κοντά στο ιστορικό κέντρο της πόλης και αναπτύσσεται κατά μήκος εκατέρωθεν των οδών Δωδώνης- Αβέρωφ από το Πειραματικό Σχολείο μέχρι το Κάστρο και κατά πλάτος επί της οδού 28^{ης} Οκτωβρίου μέχρι την πλατεία Πάργης και την οδό Ανεξαρτησίας. Σε σχέση με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το κέντρο είναι λίγο πιο διερευνημένο αλλά βρίσκεται στην προτεινόμενη από αυτό περιοχή. Επίσης σε αυτό παρατηρούνται και χρήσεις κατοικίας.
- **Το ιστορικό κέντρο:** Το ιστορικό κέντρο παρουσιάζει λειτουργίες λιανικού εμπορίου, ψυχαγωγίας και στο μεγαλύτερο μέρος του κατοικίας. Οριοθετήθηκε σύμφωνα με το διάταγμα (ΦΕΚ 605/Δ/2.10.1989) όπου και καθορίστηκαν οι ειδικοί όροι και οι περιορισμοί δόμησης (Μποντίνη, 2011). Αναπτύσσεται έως και την παραλίμνια ζώνη όπου και αναπτύσσονται τουριστικές εγκαταστάσεις και αποτελεί το ψυχαγωγικό κέντρο της πόλης, κυρίως στους καλοκαιρινούς μήνες. Φιλοξενεί κτήρια και χώρους οι οποίοι έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέοι.
- **Τα τοπικά κέντρα:** Στην πλειονότητα των περιπτώσεων τα τοπικά κέντρα δεν συμβαδίζουν με τα προβλεπόμενα του ΓΠΣ εκτός από την περιοχή γύρω από την πλατεία Τζαβέλα. Στις περιοχές των θεσμοθετημένων τοπικών κέντρων παρατηρούνται μόνο χρήσεις κατοικίας, ενώ κάποια από αυτά (τοπικό κέντρο Πλατείας Πάργης) έχουν ενσωματωθεί στο κύριο πολεοδομικό κέντρο της πόλης.
- **Η γενική και αμιγής κατοικία:** Σε σχέση με το θεσμοθετημένο ΓΠΣ, η γενική κατοικία αναπτύσσεται σε λιγότερες περιοχές. Κάποιες από αυτές είναι η περιοχή γύρω από την πλατεία Χατζή, και εκατέρωθεν των οδών Ναπολέοντος Ζέρβα, Γράμμου, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου. Η αμιγής κατοικία εντοπίζεται στην πλειονότητα της αστικής περιοχής και είναι η κύρια χρήση, η οποία αναπτύσσεται και κεντρικά αλλά και στις εξωτερικές περιοχές.
- **Βιομηχανία-βιοτεχνία-εμπόριο:** Στα Ιωάννινα δεν υπάρχουν πολλές βιομηχανικές-βιοτεχνικές εγκαταστάσεις στην πόλη και αυτές που υπάρχουν είναι μεμονωμένες. Εξαίρεση αποτελεί το ΚΕ.ΠΑ.ΒΙ (Κέντρο παραδοσιακής βιοτεχνίας) που βρίσκεται στην οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και στεγάζει κυρίως εργαστήρια αργυροχρυσοχοΐας, που είναι και η παραδοσιακή οικονομική δραστηριότητα των Ιωαννιτών. Η βιομηχανική περιοχή των Ιωαννίων (ΒΙΠΕ) βρίσκεται σε μικρή απόσταση (10 χλμ.) ΒΔ της πόλης των Ιωαννίων, μεταξύ των χωριών Ροδοτοπίου, Γαρδικίου και Ζωοδόχου. Ελάχιστες είναι επίσης και οι χώροι εμπορίου μέσα στην πόλη.

- **Εγκαταστάσεις:** Σε διάφορα σημεία της πόλης εντοπίζονται κυρίως τουριστικές εγκαταστάσεις. Αρκετά ξενοδοχεία υπάρχουν σε όλη την κεντρική περιοχή, πολλά από αυτά γύρω από το παλιό κτήριο των υπεραστικών συγκοινωνιών ΚΤΕΛ. Η μεγαλύτερη ξενοδοχειακή μονάδα χωροθετείται παραλίμνια κοντά στο ΚΕ.ΠΑ.ΒΙ, ενώ υπάρχει και camping το οποίο βρίσκεται στην περιοχή της Λιμνοπούλας δίπλα στην λίμνη. Αθλητικές εγκαταστάσεις υπάρχουν επίσης μέσα στην πόλη, με κυριότερη αυτή της περιοχής της Λιμνοπούλας επί της λεωφόρου Γράμμου στην οποία συγκεντρώνονται οι περισσότερες εγκαταστάσεις αθλητισμού. Μέσα στην κεντρική περιοχή της πόλης υπάρχει επίσης και το Εθνικό Στάδιο «Ζωσιμάδες», επί των οδών Τζαβέλα, Σταδίου και Μιχαηλίδη. Έξω από την πόλη υπάρχει επίσης και ένα προπονητικό αθλητικό κέντρο. Αξίζει να γίνει αναφορά στα δύο νοσοκομεία (Χατζηκώστα, Πανεπιστημιακό) καθώς και στο Πανεπιστήμιο των Ιωαννίνων το οποίο εδρεύει έξω από την πόλη. Όσον αφορά τις μαζικές μεταφορές, στεγάζεται ένας σταθμός ΚΤΕΛ επί της λεωφόρου Γεωργίου Παπανδρέου. Τέλος μεγάλη χωρική συγκέντρωση έχουν και οι χώροι αναψυχής τα οποία βρίσκονται στην πλειοψηφία τους στα κεντρικά τμήματα της πόλης, στα όρια με τους παραδοσιακούς οικισμούς, και στην παραλίμνια ζώνη όπου και στεγάζεται ένα μεγάλο ψυχαγωγικό πάρκο που λειτουργεί ως πολυχώρος διασκέδασης.
- **Ιδιαίτερες Χρήσεις:** Μέσα στην πόλη των Ιωαννίνων είναι χωροθετημένη μία μεγάλη έκταση στρατοπέδου (στρατόπεδο Βελισαρίου). Επίσης υπάρχουν τρία κοιμητήρια εκ των οποίων το ένα είναι Εβραϊκό. Χώροι στάθμευσης υπάρχουν μικροί και διάσπαρτοι εκτός από το νέο υπόγειο parking που χωροθετείται κάτω από την κεντρική πλατεία της πόλης. Τέλος, υπάρχουν πολλές αδόμητες περιοχές εξωτερικά της πόλης στις οποίες όμως παρατηρείται μία έντονη ανοικοδόμηση.
- **Πράσινο και ελεύθεροι χώροι:** Μέσα στον αστικό ιστό υπάρχουν αρκετοί χώροι πρασίνου και αρκετές πλατείες οι οποίοι επηρεάζουν χαρακτηριστικά τη αστική οργάνωση. Στον παλαιότερο ιστό και κυρίως στην περιοχή του κάστρου υπάρχουν διάσπαρτοι ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου, όπως ο ιστορικός χώρος ιτς καλέ στην ακρόπολη του κάστρου. Το σύμπλεγμα της πλατείας Πύρρου και των Λιθαραριτισίων είναι επίσης ένας σημαντικός ελεύθεροι χώροι στους οποίους λειτουργούν μουσεία, πνευματικό κέντρο καθώς επίσης και χώροι στάθμευσης. Σημαντικοί επίσης χώροι πρασίνου βρίσκονται παραλίμνια και ειδικότερα από την πλατεία Μαβίλης μέχρι την οδό Βογιάνου και τα παλιά σφαγεία, τους οποίους διατρέχει ένας ποδηλατόδρομος. Μέσα σε αυτόν τον χώρο υπάρχει και ένα ανοιχτό θέατρο, το οποίο όμως είναι παραμελημένο και αναξιοποίητο. Τέλος υπάρχουν πολύ σημαντικά οικοσυστήματα, όπως αυτό του περιαστικού δάσους, του λόφου της Περιβλέπτου και της λίμνης Παμβώτιδας.

3.5.4 ΤΟ ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΩΝ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο των Ιωαννίνων είναι ολοκληρωμένο, και αποτελεί το μακροπρόθεσμο όραμα ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του λεκανοπεδίου, περιλαμβάνοντας σημαντικές καινοτομίες στον σχεδιασμό. Τον Μάιο του 2009 ολοκληρώθηκε και η δεύτερη φάση του, όπου και συστάθηκε ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Ιωαννίνων (ΟΡΣΙ) σαν φορέας παρακολούθησης και εφαρμογής του. Η αδικαιολόγητη απραξία όμως της πολιτικής ηγεσίας έχει οδηγήσει σε καθυστέρηση την θεσμοθέ-

τησή του και ως εκ τούτου, ο σχεδιασμός του λεκανοπεδίου Ιωαννίνων έχει εγκλωβιστεί σε ένα καθεστώς αβεβαιότητας.

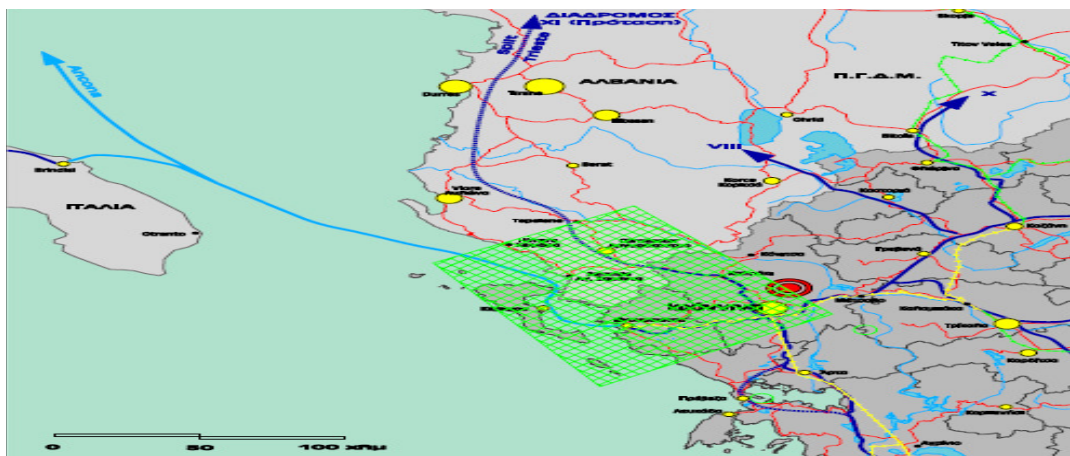
Η μελέτη του Ρυθμιστικού έγινε με βασικές αρχές σχεδιασμού την πολυκεντρική ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή και παρουσιάζει τους μεσοπρόθεσμους (2008-2013) και μακροπρόθεσμους (2013-2021) στόχους ανάπτυξης εξειδικεύοντας τις κατευθύνσεις των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ηπείρου. Ο σκοπός του Ρυθμιστικού εκφράζεται στη Α φάση κατάρτισής του, στην οποία επιλέχθηκε το σενάριο «**Γιάννενα ανοιχτή πόλη, ευρωπαϊκή λειτουργική αστική περιοχή, κέντρο διοίκησης και κόμβος ανάπτυξης**», και είναι ο προσδιορισμός των απαραίτητων ρυθμίσεων που θα επιτρέψουν στην πόλη των Ιωαννίνων να επιτύχει (Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009):

- Την ενδυνάμωση της στον ευρύτερο χώρο επιρροής της ώστε να αναδειχθεί σε ιδιαίτερο κόμβο του ευρωπαϊκού αστικού συστήματος στα πλαίσια των πολιτικών της Ε.Ε. και σε εθνικό πόλο ανάπτυξης στα πλαίσια του σχεδιασμού του εθνικού χώρου (Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης).
- Τη διατήρηση της ως μεγάλο περιφερειακό διοικητικό κέντρο και πόλο ανάπτυξης συνεργασίας πόλης – υπαίθρου.
- Τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων χωρίς αποκλεισμούς με σεβασμό στις τοπικές ιδιαιτερότητες.
- Την προώθηση οικολογικά αποτελεσματικής οικονομικής διαχείρισης των τοπικών φυσικών και πολιτιστικών πόρων.
- Την προώθηση της οικονομικής ευημερίας μέσω ανταγωνιστικής και οικολογικά αποτελεσματικής οικονομίας συνδεδεμένης με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης και της υπαίθρου της, με παράλληλη εξασφάλιση της εξέλιξης της τοπικής παραγωγικής βάσης.
- Την ανταπόκριση στις υπερτοπικές υποχρεώσεις και πολιτικές για την αειφόρο ανάπτυξη στα πλαίσια της αναθεωρημένης πολιτικής της Ε.Ε. και των εθνικών στόχων και πολιτικών για την αντιμετώπιση των νέων περιβαλλοντικών προκλήσεων και της σταδιακής αλλαγής των μη «αειφορικών» συγκοινωνιακών καταναλωτικών και παραγωγικών προτύπων και της ανάγκης ολοκληρωμένου σχεδιασμού της πόλης με εκτίμηση των επιπτώσεων στην ανάπτυξη, την κοινωνία, το περιβάλλον των επιλογών της χωρικής ανάπτυξης της πόλης και του τρόπου ζωής των κατοίκων.

Η Β Φάση του Ρυθμιστικού σχεδίου (πρόταση) αναλύεται σε τέσσερα κεφάλαια. Το πρώτο αφορά τους άξονες στρατηγικής και τους γενικούς στόχους του σχεδίου, το δεύτερο τους ειδικούς στόχους και τις χωροταξικές κατευθύνσεις, το τρίτο τα θέματα διακυβέρνησης και διοίκησης και το τέταρτο το πρόγραμμα εφαρμογής του σχεδίου. Ειδικότερα:

- Στο πρώτο κεφάλαιο δίνονται οι άξονες στρατηγικής και οι γενικοί στόχοι σε ότι αφορά την θέση και τον ρόλο των Ιωαννίνων, την οικονομία, την βιώσιμη αστική ανάπτυξη, τα προγραμματιστικά μεγέθη και την εναρμόνιση με τον υπερκείμενο σχεδιασμό.

ΘΕΣΗ/ΡΟΛΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ: Όσον αφορά την θέση της πόλης των Ιωαννίνων ο πρώτος άξονα ανάπτυξης είναι η ανάδειξη διακρατικού / διαπεριφερειακού / εθνικού ρόλου και διακεκριμένης θέσης της πόλης των Ιωαννίνων στον κοινοτικό, ευρύτερο κοινοτικό και εθνικό χώρο στα πλαίσια πολυκεντρικής αστικής ανάπτυξης και των πολιτικών εδαφικής συνοχής. Η στρατηγική είναι η ανάδειξη της πόλης στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως **Διακρατική Περιφερειακή Πόλη**, αποτελώντας παράλληλη πύλη προς τα Βαλκάνια και τον γενικότερο Αδριατικό χώρο, έτσι ώστε να αξιοποιήσει τον χαρακτηρισμό της ως «πόλο διακρατικών συνεργασιών» από το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Ο χαρακτήρας της πόλης ως πανεπιστημιακής πόλης με ισχυρά περιβαλλοντικά και ιστορικά στοιχεία σε συνδυασμό με την γειτνίασή της με τη Αλβανία αλλά και με την Ιταλία (μέσω Ηγουμενίτσας) αποτελεί το κύριο προτέρημα που πρέπει να αξιοποιηθεί έτσι ώστε να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος σύμφωνα με το Ρυθμιστικό σχέδιο, για να αναδειχθεί μία υψηλή ποιότητα ζωής και ελκυστικότητα και να αναπτυχθούν περαιτέρω οι δραστηριότητες του δευτερογενή και τριτογενή τομέα, ιδιαίτερα στην εκπαίδευση και την έρευνα. Οι κύριοι στόχοι της παραπάνω στρατηγικής εκφράζονται με την προώθηση της συνεργασίας Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας, την προώθηση των μεταφορικών υποδομών διακρατικής προσπελασιμότητας, την ανάπτυξη του διοικητικού ρόλου της πόλης ως κέντρο αποφάσεων, την ενίσχυση του Πανεπιστημίου και αύξηση του μεγέθους του, την ενίσχυση του πόλου έρευνας στον τομέα της Υγείας και ανάδειξη των τοπικών εξειδικεύσεων της οικονομικής βάσης.



Χάρτης 1: ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ



Χάρτης 32 Διακρατική θέση Ιωαννίνων (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

Τα μέτρα που προωθούνται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι τα εξής :

- ✓ Προώθηση νέων σχέσεων συνεργασίας και διακυβέρνησης του χώρου της πόλης που θα αυξάνουν την αποτελεσματικότητα της διακυβέρνησης και της διοικητικής εκπροσώπησης της πόλης των Ιωαννίνων.

- ✓ Προετοιμασία του δίπολου Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα και νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο με δύο αστικούς πυρήνες στην περίοδο 2013-2021.
- ✓ Προώθηση δικτύου πόλεων τουρισμού, εκπαίδευσης, μεταφορών, αστικής διάχυσης και πολιτιστικής κληρονομιάς μεταξύ των πόλεων Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα.
- ✓ Προώθηση κατά προτεραιότητα στα κοινοτικά προγράμματα 2006-2013 της Διασυνοριακής Πολυκεντρικής Αστικής Περιφέρειας Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Αργυρόκαστρο-Αυλώνα.
- ✓ Ανάπτυξη τουρισμού και προώθηση συνεδριακών και πολιτιστικών εκδηλώσεων.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: Όσον αφορά στον τομέα της οικονομικής ανάπτυξης, η στρατηγική του Ρυθμιστικού Σχεδίου είναι η «προώθηση της ανταγωνιστικότητας και εξειδίκευσης της οικονομίας της πόλης, της συνολικής της οικονομικής θέσης και τοπικής ευημερίας μέσω αξιοποίησης των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων και της έγκαιρης ανάδειξης αναγκαίων ελκυστικών υποδομών και υπηρεσιών εξαιρετικότητας». Το σχέδιο προσπαθεί να επιτύχει τις κατάλληλες εκείνες συνθήκες απασχόλησης για τους πολίτες για την επόμενη 20ετία, προβλέποντας εργατικό δυναμικό έως και 70000 ατόμων. Οι γενικοί στόχοι της παραπάνω στρατηγικής είναι :

- ✓ Η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της πόλης (πανεπιστήμιο, τεχνολογία, τουριστικές και πολιτιστικές υποδομές).
- ✓ Οι επενδύσεις σε ανεπτυγμένες ποιοτικές δικτυακές υπηρεσίες.
- ✓ Η αναδιοργάνωση και εξισορρόπηση των εμπορικών χρήσεων.
- ✓ Η ανάπτυξη του συνεδριακού και αστικού τουρισμού.
- ✓ Ενίσχυση της τοπικής οικονομικής βάσης με έμφαση σε υπερτοπικές εμπορικές συναλλαγές.
- ✓ Προώθηση μεγάλων εκτάσεων χώρων παραγωγικών δραστηριοτήτων σαν κίνητρο επενδύσεων.
- ✓ Εξισορρόπηση των δραστηριοτήτων και μετακινήσεων κατοικίας-εργασίας.

Οι στόχοι αυτοί εξειδικεύονται σε μέτρα που αφορούν την εξέλιξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Για τον πρωτογενή τομέα παραγωγής στόχος είναι να ενισχυθεί το ποσοστό απασχόλησης του εργατικού δυναμικού σε αυτόν, έτσι ώστε να είναι της τάξης του 5.5%. Σύμφωνα με το σχέδιο πρέπει να αναπτυχθεί ένας νέος τύπος βιώσιμης γεωργίας-κτηνοτροφίας έτσι ώστε να είναι προσαρμοσμένη στις νέες συνθήκες της αγοράς, δίνοντας έμφαση στην ποιότητα με παράλληλη προστασία των καλλιεργειών. Το σχέδιο ενισχύει τις περιοχές πρωτογενή τομέα παραγωγής στηρίζοντας ταυτόχρονα τις πιο ευπαθείς ομάδες τοπικών κοινωνιών που απασχολούνται εκεί.

Για τον δευτερογενή τομέα, στην περιοχή ισχύος του Ρυθμιστικού υπάγεται το 90% του συνόλου των μονάδων παραγωγής όλου του νομού. Βασική προϋπόθεση για την περαιτέρω ανάπτυξή του είναι η δημιουργία νέων μονάδων όλων των κλάδων σε οργανωμένα ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ. Η αύξηση των δραστηριοτήτων υπολογίζεται να οδηγήσει σε απασχόληση της τάξης του 23% του εργατικού δυναμικού έως το 2021. Τέλος προβλέπεται η υιοθέτηση μέτρων στήριξης της επιχειρηματικότητας καθώς και η αναβάθμιση του κλάδου των κατασκευών.

Για τον τριτογενή τομέα παραγωγής που αποτελεί τον κυρίαρχο τομέα απασχόλησης και τον καθοριστικό παράγοντα στην διαμόρφωση του τοπικού ΑΕΠ, σκοπός είναι να

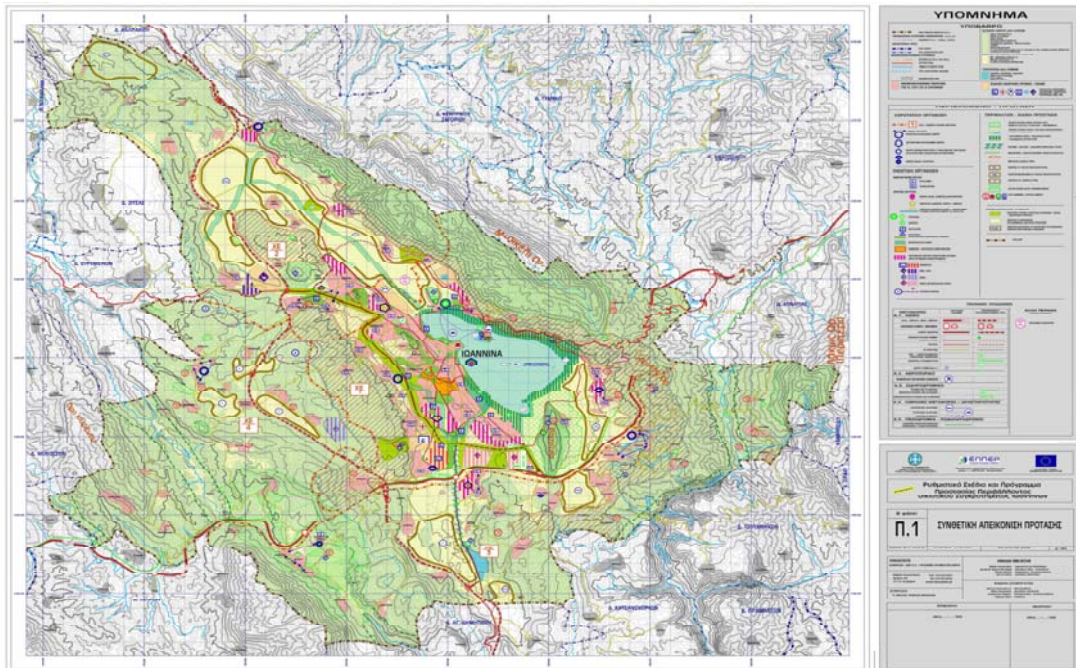
διατηρηθεί η απασχόληση στα ποσοστά του 70% του εργατικού δυναμικού και να ενισχυθεί η δυναμικότητα της πόλης αποκτώντας νέα οικονομικά χαρακτηριστικά. Έμφαση δίνεται στην ανάπτυξη της εκπαίδευσης και της υγείας, με προτεραιότητα στην ανάπτυξη του Πανεπιστημίου με νέες σχολές και τμήματα και της δημόσιας έρευνας. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η προώθηση Τεχνόπολης, με κέντρο αναφοράς το Τεχνολογικό Πάρκο του Πανεπιστημίου. Στον τομέα του τουρισμού αναμένεται να δημιουργηθούν νέες προοπτικές αξιοποίησής του, καθώς με τις προγραμματισμένες μελέτες για την κατασκευή μεταφορικών υποδομών, βελτιώνεται η προσβασιμότητα στην πόλη. Τέλος ο τομέας του εμπορίου αναμένεται να παρουσιάσει μία σταδιακή βελτίωση εάν ικανοποιηθούν οι προϋποθέσεις αποδοτικότητας του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα.

ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: Για την βιώσιμη αστική ανάπτυξη το Ρυθμιστικό Σχέδιο στρέφεται στους εξής στρατηγικούς άξονες:

- ✓ **Προώθηση της λειτουργικότητας της εδαφικής συνοχής και της συνεργασίας στο χώρο του ΡΣΙ και της οικονομίας των μετακινήσεων.** Σκοπός είναι η ομαλή διάχυση του πληθυσμού μέσω συστήματος κέντρων με ταυτόχρονη ανάπτυξη των περιφερειακών κέντρων γύρω από τα Ιωάννινα (Ζίτσα, Μέτσοβο, Κόνιτσα κ.α.). Επίσης τονίζεται η ανάγκη μιας αρμονικής συνεργασίας των Ιωαννίνων με τους γειτονικούς της χώρους, έτσι ώστε να επωφεληθούν όλοι από τις νέες ευκαιρίες των υπερτοπικών αναπτυξιακών έργων. Οργανώνεται επίσης η Λειτουργική Αστική Περιοχή των Ιωαννίνων (ΛΑΠ) με στόχο την αποκέντρωση των δραστηριοτήτων τόσο σε επίπεδο εξυπηρέτησης όσο και απασχόλησης.
- ✓ **Έλεγχος της οικιστικής εκτατικής ανάπτυξης, υπέρ της αξιοποίησης του υπάρχοντος οικιστικού αποθέματος και της ποιότητας ζωής των υπαρχόντων υποδοχέων και της προστασίας των πόρων της πόλης και του περιβάλλοντος για να αναδειχθεί η ιδιαιτερότητα και ελκυστικότητα της πόλης των Ιωαννίνων.** Ο στόχος είναι να ελεγχθεί η οικιστική ανάπτυξη ώστε να καλύπτει τα προγραμματιστικά μεγέθη με ενεργοποίηση των ήδη θεσμοθετημένων εκτάσεων και την ολοκλήρωσή τους σε ολοκληρωμένους χώρους κατοικίας. Η οργάνωση της κατοικίας γίνεται με βάση τις περιοχές που είναι εξυπηρετούμενες από τις υπάρχουσες υποδομές και την δημόσια συγκοινωνία και οι πυκνότερες διαχειρίζονται με κριτήριο την βέλτιστη εξοικονόμηση γης.
- ✓ **Αναβάθμιση του οικιστικού χώρου υπέρ της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος και της οικολογικής ανασυγκρότησής του, και της προσαρμογής στις νέες απαιτήσεις βιώσιμης ενεργειακής διαχείρισης και της μείωσης των μετακινήσεων.** Βασική επιδίωξη είναι η αναβάθμιση της εικόνας και ταυτότητας των περιαστικών οικισμών, των κτηρίων δημοσίων εγκαταστάσεων και η αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου της πόλης. Προβλέπονται αναπλάσεις σε όλες σχεδόν τις περιοχές του Ρυθμιστικού, και τονίζεται η ανάγκη διατήρησης των μικτών χρήσεων γης.
- ✓ **Αξιοποίηση της αστικής δυναμικής των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων για την αναδιάταξη της αστικής κινητικότητας υπέρ της ποιότητας του περιβάλλοντος και της αποτελεσματικότητας των διασυνδέσεων και ολοκλήρωση των γενικών υποδομών κοινής ωφέλειας της περιοχής του Ρυθμιστικού Σχεδίου.** Σκοπός είναι η οργάνωση ενός δικτύου μεταφορών που ελαχιστοποιεί την υπερφόρτωση του κέντρου δίνοντας προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς για τις μετακινήσεις εντός της αστικής περιοχής και μειώνοντας την

χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η περιοχή των Ιωαννίνων προτείνεται να λειτουργεί με ένα νέο δίκτυο μεταφορών με βάση το τραμ, το οποίο θα συνδέεται με τα αστικά λεωφορεία, και έτσι προωθείται η διασύνδεση του τραμ και των δικτύων τοπικών και υπερτοπικών μεταφορών με τα αστικά κέντρα, τα προάστια και τους χώρους απασχόλησης.

- ✓ **Προστασία, αποκατάσταση και ανάδειξη σε παράγοντα ανταγωνιστικότητας της πόλης του φυσικού περιβάλλοντος, της ιστορικότητας της πόλης και της πολιτιστικής κληρονομιάς.** Σκοπός είναι η αποκατάσταση του περιβάλλοντος, με προστασία των υδάτινων πόρων, διαχείριση της ρύπανσης και ανάδειξη των σημαντικών προστατευόμενων οικοσυστημάτων.



Χάρτης 33 Συνθετική απεικόνιση πρότασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

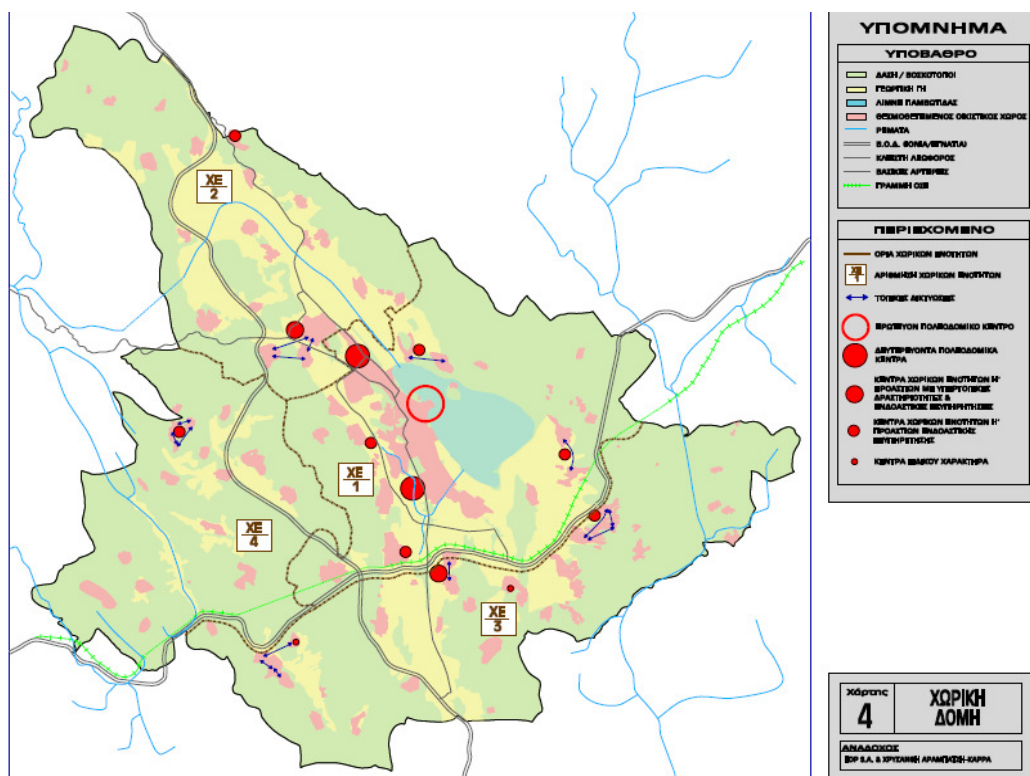
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ: Όσον αφορά τα προγραμματιστικά μεγέθη, το Ρυθμιστικό Σχέδιο προβλέπει πληθυσμό της τάξεως των 160000 κατοίκων για την Λειτουργική Αστική Περιοχή (ΛΑΠ), ένα μέγεθος που αυξάνεται κατά 20000 αν συνυπολογιστεί ο αριθμός των φοιτητών του Πανεπιστημίου. Το μέγεθος αυτό είναι ικανοποιητικό και ανεβάζει τα Ιωάννινα ως μεσαία Ευρωπαϊκή πόλη. Το σχέδιο προετοιμάζει την περιοχή για υποδοχή 45000 νέων μόνιμων κατοίκων. Επίσης προβλέπεται ποσοστό της τάξεως του 45% για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, εκ των οποίων το 5.5% θα απασχολείται στον πρωτογενή τομέα, το 23% στον δευτερογενή και το 71.5% στον τριτογενή τομέα παραγωγής. Οι περιοχές επιρροής και εξυπηρέτησης ιεραρχούνται με κεντρικό πόλο φυσικά την πόλη των Ιωαννίνων.

Τέλος, προβλέπεται εναρμόνιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου με τα υπερκείμενα σχέδια και ειδικότερα με Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου 2007-2013.

- Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι ειδικοί στόχοι και οι κατευθύνσεις για την οριοθέτηση του σχεδίου, την οικιστική και πολεοδομική οργάνωση, την οργάνωση των αστικών εξυπηρετήσεων, των παραγωγικών δραστηριο-

τήτων, των δικτύων μεταφορών καθώς επίσης και οι κατευθύνσεις για την διαχείριση των χρήσεων γης και του περιβάλλοντος.

ΟΡΙΑ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ: Η περιοχή του Ρυθμιστικού Σχεδίου περιλαμβάνει το λεκανοπέδιο Ιωαννίνων και συγκροτείται από τους Δήμους Ιωαννιτών, Παμβώτιδας, Ανατολής, Πασσαρώνος, Μπιζανίου, Περάματος, Εκάλης, Δωδώνης, της Κοινότητας Νησί και τα Δημοτικά Διαμερίσματα Πρωτόπαππα του Δήμου Ζίτσας και των Δ.Δ. Επισκοπικού, Αβγού και Σερβιανών του Δήμου Αγ. Δημητρίου. Χωροθετείται η Λειτουργική Αστική Περιοχή (ΛΑΠ) η οποία έχει έναν μονοκεντρικό χαρακτήρα γύρω από την συμπαγή περιοχή της πόλης των Ιωαννίνων. Η ΛΑΠ αποτελεί μία σημαντική ζώνη η οποία επηρεάζει άμεσα το λεκανοπέδιο αλλά και τους γειτονικούς αστικούς πυρήνες, καθώς σε αυτήν λειτουργούν όλες οι δραστηριότητες και οι κοινωφελείς υπηρεσίες και στεγάζει το 65% των κατοίκων του Νομού.



Χάρτης 34 Χωρική δομή (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

Στο υποκεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται και οι ειδικοί στόχοι για τις τέσσερις χωρικές ενότητες του Ρυθμιστικού (παραπάνω χάρτης), και συγκεκριμένα τις ενότητες της αστικής περιοχής των Ιωαννίνων, της Ελεούσας-Λαψίστας-Εκάλης, της Δωδώνης-Παμβώτιδας και των Γραμμενοχωριών. Για την κύρια χωρική ενότητα της πόλης των Ιωαννίνων αξίζουν να αναφερθούν οι στόχοι της συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων και ιδιαιτέρως του τριτογενή τομέα στο σύνολό της, και η χωροθέτηση Βιομηχανικών Περιοχών στα προάστια της. Όσον αφορά τις υπόλοιπες χωρικές ενότητες, προτεραιότητα δίνεται στην ενίσχυσή τους με την ανάπτυξη τοπικών πολεοδομικών κέντρων, και η υιοθέτηση μέτρων προστασίας των περιβαλλοντικά και πολιτιστικά, ευαίσθητων περιοχών.

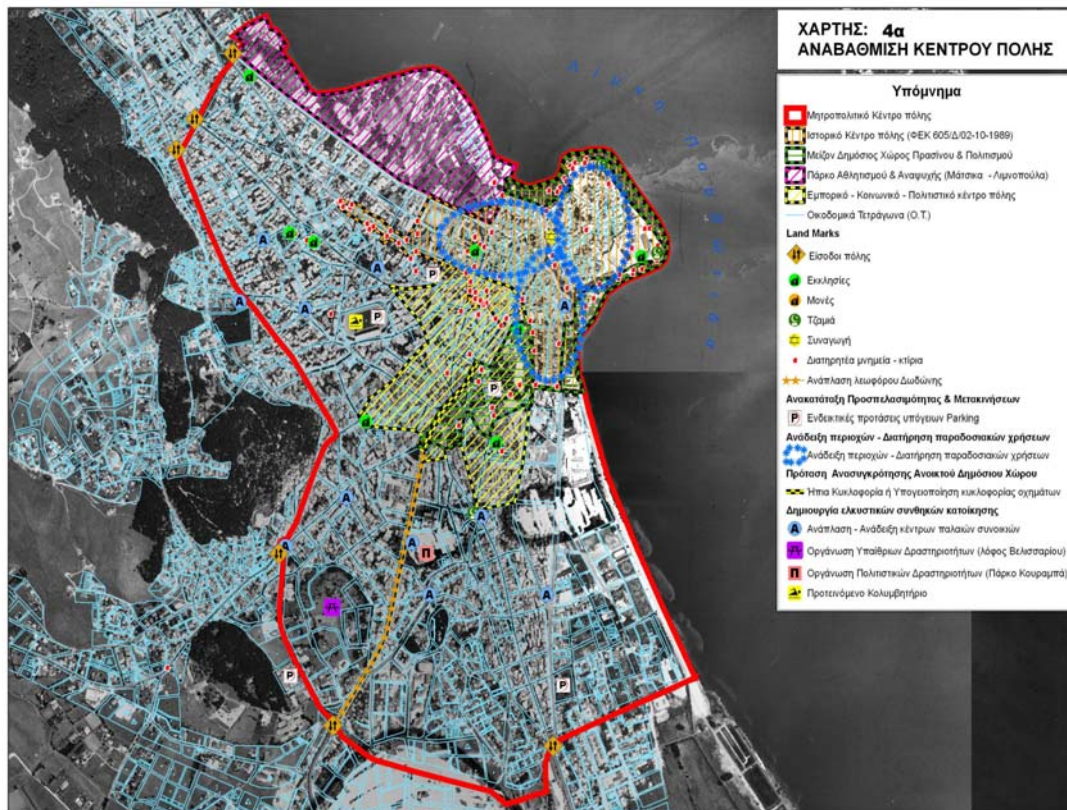
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ: Η πολεοδομική οργάνωση σύμφωνα με το Ρυθμιστικό εστιάζει στις εξής κατευθύνσεις :

- ✓ Βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος για τις υφιστάμενες οικιστικές συγκεντρώσεις.
- ✓ Σεβασμός της παράδοσης και προστασία των φυσικών πόρων και του περιβάλλοντος.
- ✓ Πρόβλεψη απαιτούμενων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων.
- ✓ Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής.

Για την χωρική ενότητα της πόλης των Ιωαννίνων, η οποία είναι ο κατ'εξοχήν χώρος υποδοχής κατοικίας προτείνονται οι επεκτάσεις περιορισμένης κλίμακας, οι αναπλάσεις σε υποβαθμισμένες περιοχές, η ενοποίηση και προστασία του δικτύου πρασίνου, η πρόβλεψη σημείων στάθμευσης στα κομβικά σημεία της πόλης και η ολοκλήρωση του ιστού της με πολεοδομικές μελέτες και πράξεις εφαρμογής. Για τα προάστια της σκοπός είναι η διατήρηση του περιβάλλοντος του ανοιχτού τοπίου και πολεοδομήσεις όπου είναι απαραίτητο, με σεβασμό στους όρους προστασίας του τοπίου. Για τις υπόλοιπες χωρικές ενότητες ως βασικός στόχος είναι η υλοποίηση των ήδη θεσμοθετημένων πολεοδομικών μελετών, η ανάδειξη του παραδοσιακού χαρακτήρα τους και η ανάπτυξη κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων με βασικές υπηρεσίες για όλους.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο παρουσιάζει επίσης τους στόχους και τα μέτρα ανάπτυξης για κάθε είδος πολεοδομικού κέντρου. Ειδικότερα για το Μητροπολιτικό κέντρο:

- ✓ Στόχο αποτελεί η διεύρυνση και οργάνωση ενός Μητροπολιτικού κέντρου με διαπεριφερειακή εμβέλεια. Έτσι προτείνεται ένα νέο Μητροπολιτικό Κέντρο, μέσα στο οποίο θα συμπεριλαμβάνεται το ιστορικό κέντρο της πόλης, ένας μείζον χώρος Πρασίνου και Πολιτισμού, ένα πάρκο αθλητισμού, ένα μικρότερο εμπορικό κέντρο πόλης.
- ✓ Δίνεται έμφαση στην ανάδειξη μίας παραδοσιακής εικόνας και στην βελτίωση της αισθητικής ποιότητας. Αυτό γίνεται μέσω παρεμβάσεων και αναπλάσεων σε ιστορικά και διατηρητέα κτήρια της πόλης, σε πλατείες και χώρους ιστορικού ενδιαφέροντος.
- ✓ Γίνεται μια ριζική ανακατάταξη των μετακινήσεων. Προτείνεται η δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης, παρόμοιων με αυτών της κεντρικής πλατείας Πύρρου στις θέσεις που βρίσκονται τα ΚΤΕΛ και στο Εθνικό Στάδιο Ζωσιμάδων. Επίσης προωθείται η χρήση του Τραμ και Minibus με συχνότερα δρομολόγια. Τέλος, προτείνονται τρόποι ενθάρρυνσης χρήσης ποδηλάτου με την δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων και δημοσίου συστήματος διάθεσης ποδηλάτων με αυτόματη πληρωμή, και πεζοδρομήσεις για την διευκόλυνση της διέλευσης των πεζών.
- ✓ Ανασυγκροτούνται οι ανοιχτοί χώροι και οι χώροι πρασίνου. Συγκεκριμένα, προτείνεται μία εναλλακτική λύση επικοινωνίας του κέντρου με την λίμνη, μέσω ενός χώρου πρασίνου που μπορεί να υλοποιηθεί εφαρμόζοντας πεζοδρομήσεις και υπογειοποίηση της κυκλοφορίας στον κύριο άξονα επικοινωνίας (οδός Αβέρωφ) καθώς και εκπόνηση μελέτης για την κατασκευή υπέργειου χώρου.
- ✓ Αναδεικνύεται και προστατεύεται το ιστορικό κέντρο και δημιουργούνται ελκυστικές συνθήκες διαβίωσης μέσω αναπλάσεων και αυστηρότερων μέτρων στάθμευσης.



Χάρτης 35 Αναβάθμιση κέντρου πόλης (με κόκκινο ορίζεται το νέο Μητροπολιτικό κέντρο, με πορτοκαλί το ιστορικό) (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

Όσον αφορά τα υπόλοιπα πολεοδομικά κέντρα προτείνεται:

- ✓ Η δημιουργία νέων πόλων δραστηριοτήτων στην περίμετρο του Μητροπολιτικού κέντρου, όπως το Παραλίμνιο Μητροπολιτικό Πάρκο και το Πολιτιστικό/Διοικητικό πάρκο πρασίνου «Βελισσάριος-Πυρσινέλα».
- ✓ Η δημιουργία δευτερευόντων πολεοδομικών κέντρων υποστήριξης σε ακτίνα τριών χιλιομέτρων από το Μητροπολιτικό.
- ✓ Η ανάπτυξη δύο εξειδικευμένων κέντρων στον περιαστικό χώρο της Λειτουργικής Αστικής Περιοχής (ΛΑΠ) στις χωρικές ενότητες 2 και 3 με έμφαση στους παραγωγικούς και αγροτικούς τομείς.
- ✓ Η περαιτέρω αναβάθμιση των τοπικών κέντρων έτσι ώστε να καλύπτουν τις άμεσες ανάγκες των πολιτών στον περιαστικό χώρο.

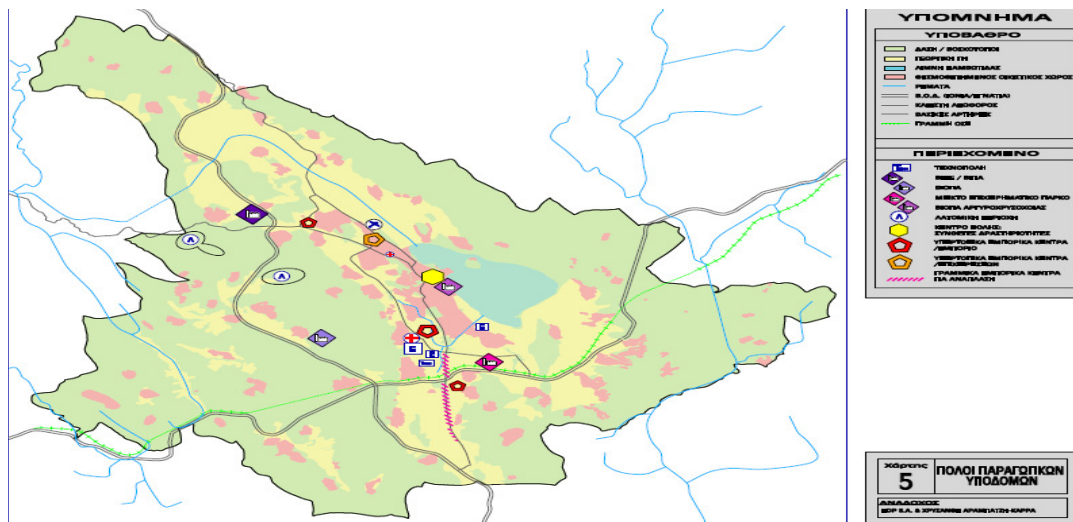
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ: Για την βελτίωση της ποιότητας ζωής το Ρυθμιστικό Σχέδιο τονίζει την ανάγκη της διατήρησης της ιστορικότητας της πόλης, των στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς και της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας. Ειδικότερα για την βελτίωση της ποιότητας ζωής λαμβάνονται υπόψη τα παρακάτω στοιχεία:

- ✓ Χώροι πρασίνου, Αθλητισμός και αναψυχή. Προτείνεται θέσπιση κανόνων προστασίας των χώρων πρασίνου και χωροθετήσεις πάρκων στις περιοχές της Τεχνόπολης, της Λιμνουπούλας και της Ελεούσας. Επίσης προτείνονται οι αναβαθμίσεις των αθλητικών εγκαταστάσεων και η δημιουργία νέων στους υπάρχοντες αναξιοποίητους χώρους τους. Το πράσινο υπολογίζεται να καλύπτει 8.226 στρέμματα.

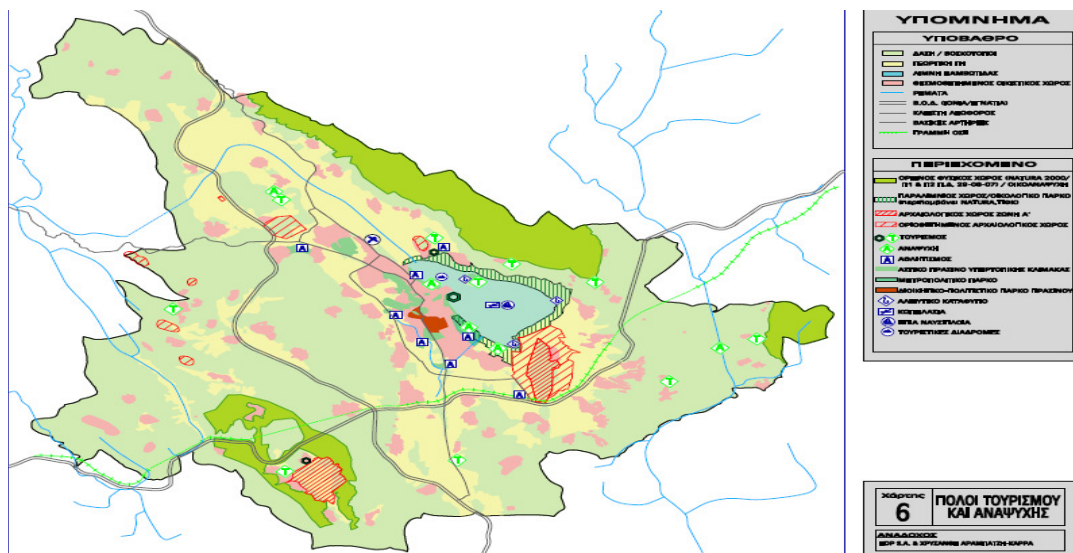
- ✓ Οι κύριες διαδρομές εισόδου-εξόδου της πόλης. Η αναβάθμισή τους είναι επιτακτική όπως αναφέρει το Ρυθμιστικό Σχέδιο, και προτείνεται η μεταφόρτωση τους με χωροθετήσεις δραστηριοτήτων στις κύριες λεωφόρους. Επίσης κρίνεται σημαντική η καθιέρωση από Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ειδικών όρων δόμησης.
- ✓ Οι πολιτιστικές υποδομές. Η ύπαρξη της λίμνης και του μεγάλου παραλιμνιακού χώρου καθώς επίσης και του ελεύθερου χώρου του Στρατοπέδου Βελισσαρίου δίνει την δυνατότητα για την υλοποίηση χώρων πολιτιστικών υποδομών όπως το προτεινόμενο Μητροπολιτικό και Οικολογικό Πάρκο. Επίσης οι σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι Δωδώνης και Καστρίτσας μπορούν να αποτελέσουν πυρήνα έλξης πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ: Για την οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων προτείνονται ειδικές ολοκληρωμένες παρεμβάσεις στον τομέα της έρευνας, του εμπορίου, της μεταποίησης, του τουρισμού και τις αναψυχής.

- ✓ Για την έρευνα, κυρίαρχος στόχος του Ρυθμιστικού είναι η ανάπτυξη μιας Τεχνόπολης με εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, επιχειρήσεων καινοτομίας και υψηλής τεχνολογίας. Η Τεχνόπολη προτείνεται να χωροθετηθεί στην περιοχή νότιο-ανατολικά της Πανεπιστημιούπολης και μεταξύ της εμπορικής ζώνης που αναπτύσσεται επί της κύριας εισόδου των Ιωαννίνων από την Εγνατία Οδό και του οδικού άξονα εξυπηρέτησης της Πανεπιστημιούπολης. Στον ίδιο χώρο προτείνεται να ενταχθούν μακροπρόθεσμα τόσο το Τ.Ε.Ι. Ιωαννίνων όσο και οι δραστηριότητες και υποδομές έρευνας και εκπαίδευσης του ΕΘΙΑΓΕ, της Σχολής Γάλακτος, του ΠΕΓΕΑΛ Ιωαννίνων που λειτουργούν σήμερα στις εγκαταστάσεις της Γεωργικής Σχολής στο παραλίμνιο μέτωπο του Κατσικά.
- ✓ Για το εμπόριο, το Ρυθμιστικό Σχέδιο προτείνει το σημερινό ιστορικό κέντρο της πόλης ως πρωτεύον εμπορικό κέντρο, την ανάπτυξη δύο δευτερευόντων πόλων εμπορίου σε απόσταση τριών χιλιομέτρων από το κύριο, την αποφυγή εγκατάστασης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην παρακαμπτήρια αρτηρία της πόλης, την υιοθέτηση μέτρων εξυπηρέτησης του πολίτη και την γενικότερη οργάνωση μεικτών δραστηριοτήτων εμπορίου στα ενδοαστικά κέντρα, με σκοπό την μείωση των αποστάσεων από τις περιοχές κατοικίας.
- ✓ Για τον κλάδο της μεταποίησης το Ρυθμιστικό Σχέδιο στοχεύει στην δημιουργία ενός επιχειρηματικού πάρκου στην περιοχή της Κατσικάς, το οποίο θα είναι μία περιοχή ανάπτυξης επιχειρήσεων και επενδύσεων σε υποδομές που συνδυάζονται με τα μεγάλα διεθνή / εθνικά δίκτυα μεταφορών, στεγάζοντας επίσης χονδρεμπορικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες. Προτείνεται επίσης η επέκταση της υπάρχουσας ΒΙ.ΠΕ Ροδοτοπίου έτσι ώστε να καλύπτει μία έκταση 1600 στρεμμάτων, η δημιουργία νέας περιοχής Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟΠΑ) στην χωρική ενότητα των Γραμμενοχωρίων, όπως επίσης και η αναβάθμιση των λατομικών ζωνών στην ίδια χωρική ενότητα.
- ✓ Τέλος για τον τουρισμό και αναψυχή, οι κύριοι πόλοι θα είναι το **Παραλίμνιο Μητροπολιτικό Πάρκο** έκτασης 1400 στρεμμάτων, με χώρους εκδηλώσεων και συνάθροισης, το οποίο θα περιλαμβάνει δραστηριότητες αθλητισμού, αναψυχής, και εστίασης, και το **Πολιτιστικό Πάρκο Πρασίνου «Στρατόπεδο Βελισσαρίου – Πυρσινέλλα»**, στο οποίο αφού θα έχει καταργηθεί και μεταφερθεί η λειτουργία του στρατοπέδου, θα στεγάζονται χώροι πολιτιστικού και καλλιτεχνικού ενδιαφέροντος.



Χάρτης 36 Πόλοι παραγωγικών υποδομών (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

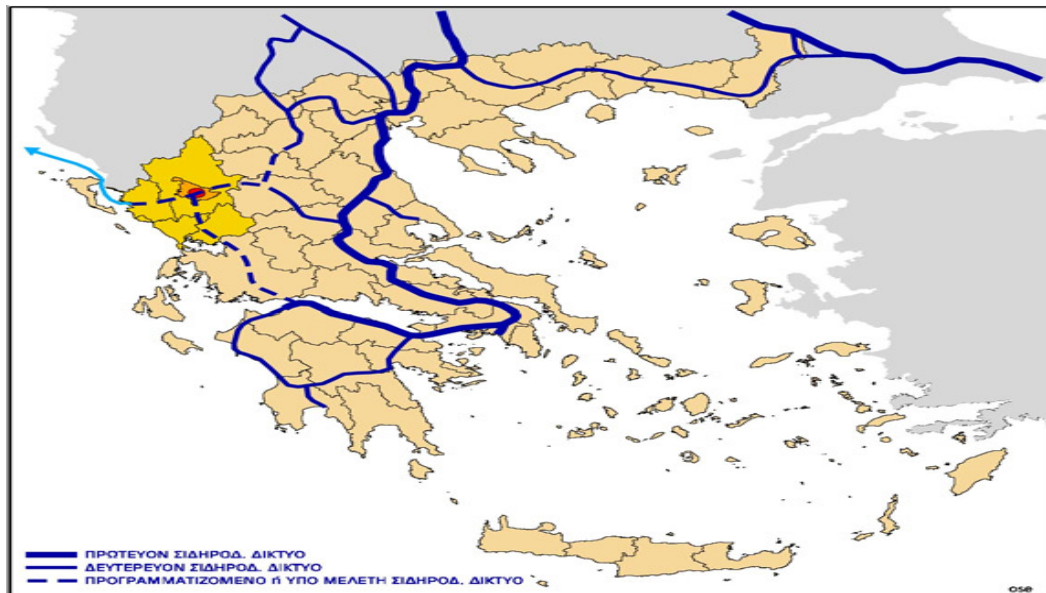


Χάρτης 37 Πόλοι τουρισμού και αναψυχής (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: Για τα δίκτυα μεταφορών, το Ρυθμιστικό Σχέδιο προτείνει σημαντικές και διαρθρωτικές αλλαγές και προσπαθεί να επιτύχει μια ορθολογική οργάνωση, έτσι ώστε εξασφαλιστεί η βιώσιμη κινητικότητα στην Μητροπολιτική περιοχή και τους περιαστικούς χώρους.

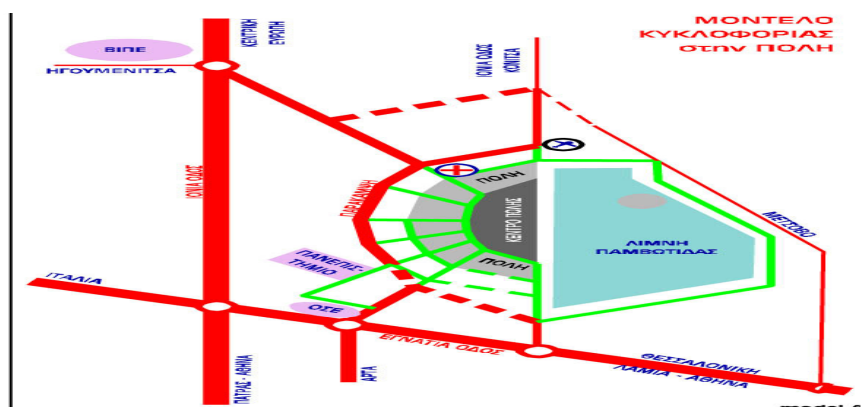
Για τις υποδομές εξωτερικής προσπελασιμότητας στόχος είναι η υποστήριξη των προγραμματιζόμενων μεγάλων έργων οδικού δικτύου όπως της Εγνατίας οδού, που συνδέει την πόλη με την Μακεδονία, την Θράκη, την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη και την Ιταλία (μέσω Ηγουμενίτσας) και της Ιόνιας οδού που θα ενώνει όλη την Ήπειρο με την Πελοπόννησο και την Δυτική Ελλάδα. Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό τα Ιωάννινα θα βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση όσον αφορά το Εθνικό οδικό δίκτυο. Στόχοι επίσης είναι η βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών μέσω δημιουργίας αποθηκευτικών χώρων και βελτιώσεις της προσβασιμότητας στις Βιομηχανικές Περιοχές, και η βελτίωση του επαρχιακού δικτύου με ολοκλήρωση οδικών έργων για να βελτιωθεί η πρόσβαση σε περιοχές ιδιαίτερου ανάγλυφου και δυσμενών καιρικών

συνθηκών. Προτείνονται επίσης για τις εναέρια μετακινήσεις η αναβάθμιση του υπάρχοντος αεροδρομίου Πύρρος και συχνότερη σύνδεσή του με το διεθνές αεροδρόμιο της Κέρκυρας. Τέλος, η ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου και η σύνδεσή του με το εθνικό σύστημα δια τον άξονα «Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα» αποτελεί έναν στόχο του Ρυθμιστικού ο οποίος είναι υπό μελέτη, όπως υπό μελέτη είναι και ο τρόπος σύνδεσής του με τον άξονα «Αθήνα-Πάτρα».



Εικόνα 9 Σιδηροδρομικό δίκτυο (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

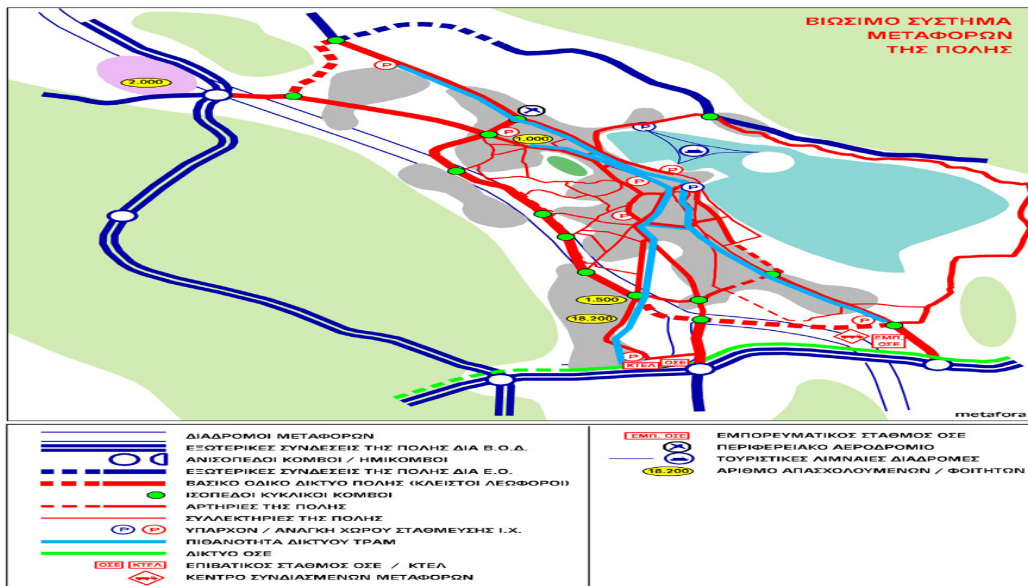
Για τις εσωτερικές μεταφορικές υποδομές το Ρυθμιστικό Σχέδιο αποβλέπει στην γενικότερη βελτίωση των μετακινήσεων μέσα και περιμετρικά της πόλης, κυκλοφορία που θα γίνεται με βάση το τραμ, και στην μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου προβάλλοντας εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Ειδικότερα, οι λεωφόροι οργανώνονται σε ένα μοντέλο τύπου ημί-ιστού αράχνης, αφού προτείνεται η δημιουργία κλειστής λεωφόρου παράκαμψης του κέντρου της πόλης, με ταυτόχρονη βελτίωση των ακτινικών οδών που οδηγούν στο κέντρο έτσι ώστε να αναδειχθεί ένα δίκτυο κλειστών λεωφόρων με στόχο την ομαλή κίνηση των αυτοκινήτων.



Εικόνα 10 Μοντέλο κυκλοφορίας στην πόλη (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων, τεύχος Β φάσης, 2009)

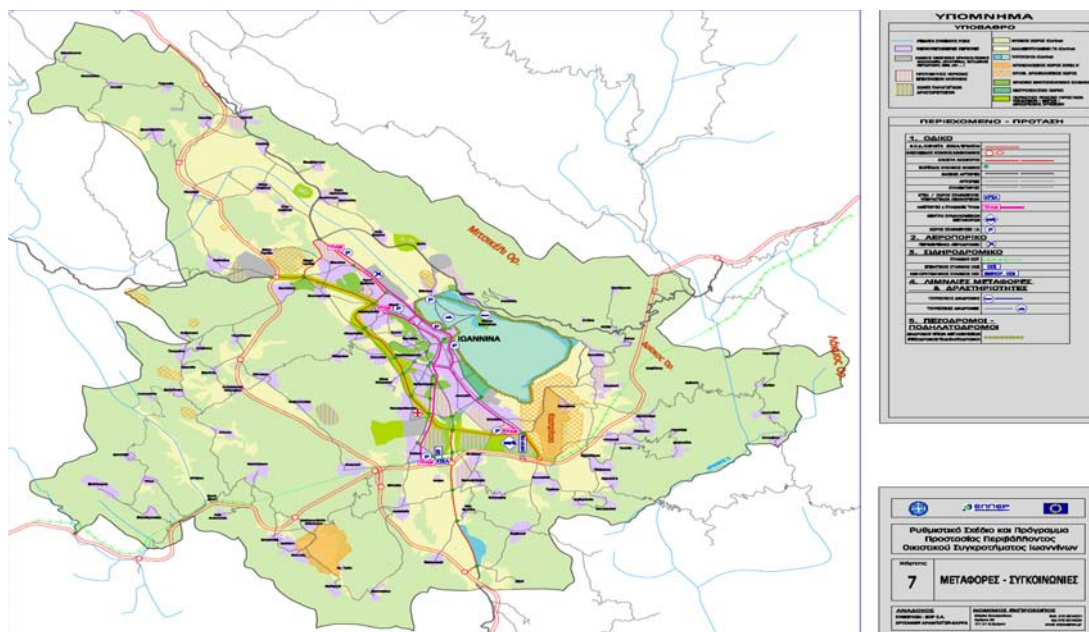
Επίσης, προτείνεται η ανάπτυξη δικτύου τραμ με γρήγορη και συχνή επικοινωνία με τα κομβικά σημεία λειτουργίας της πόλης, βελτίωση των υπάρχοντων μέσων μετακί-

νησης, κατασκευές χώρων στάθμευσης, επεκτάσεις του δικτύου πεζόδρομων και παρεμπόδιση κυκλοφορίας στο κέντρο. Τονίζεται η ανάγκη άμεσης παρέμβασης των αρμόδιων φορέων για την διαχείριση της κίνησης, την υιοθέτηση μέτρων και την μελέτη και χρηματοδότηση του δικτύου τραμ.



Εικόνα 11 Σύστημα μεταφορών (με γαλάζιο χρώμα το τραμ) (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

Για τις λιμναίες μεταφορές στόχος είναι η οργάνωση των μεταφορών στα τρία πιο τουριστικά μέρη της πόλης (Σπήλαιο Περάματος, Κάστρο, Νησί) με την βοήθεια των λιμναίων μεταφορών. Έτσι προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης παραλιακά για τουριστικά λεωφορεία, δημιουργία δύο επιπλέον διαδρομών εκτός της διαδρομής «Κάστρο-νησί», των διαδρομών «Πέραμα-νησί» και «Πέραμα-Κάστρο» και η οικονομική ενίσχυση των ιδιοκτητών για την ανανέωση του στόλου.

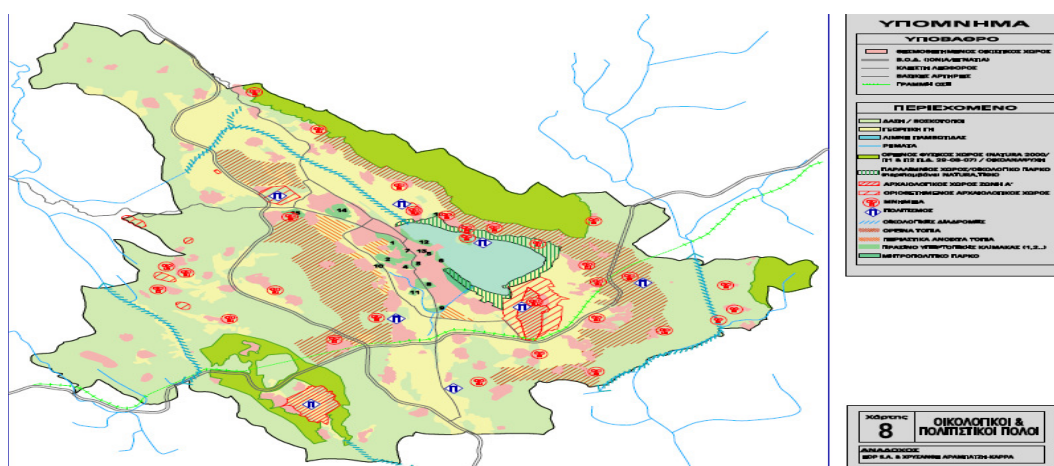


Χάρτης 38 Ολοκληρωμένος χάρτης μεταφορών του Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ: Για τις τεχνικές υποδομές στόχος είναι η ένταξη των Ιωαννίνων στα Ευρωπαϊκά δίκτυα μεσαίων πόλεων ως ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό κέντρο, με εξοικονόμηση ενέργειας και προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας, κυρίως φωτοβολταϊκών. Επίσης το Ρυθμιστικό προτείνει την αντικατάσταση του παλαιού δικτύου ύδρευσης και την επέκτασή του στις νέες περιοχές ανάπτυξης, την κατασκευή δικτύου αποχέτευσης για τον παραλίμνιο χώρο, την εκπόνηση αντιπλημμυρικών έργων και την λειτουργία νέου Χώρου Υγειονομικής Ταφής Υπολειμμάτων (ΧΥΤΥ) εκτός του Λεκανοπεδίου.

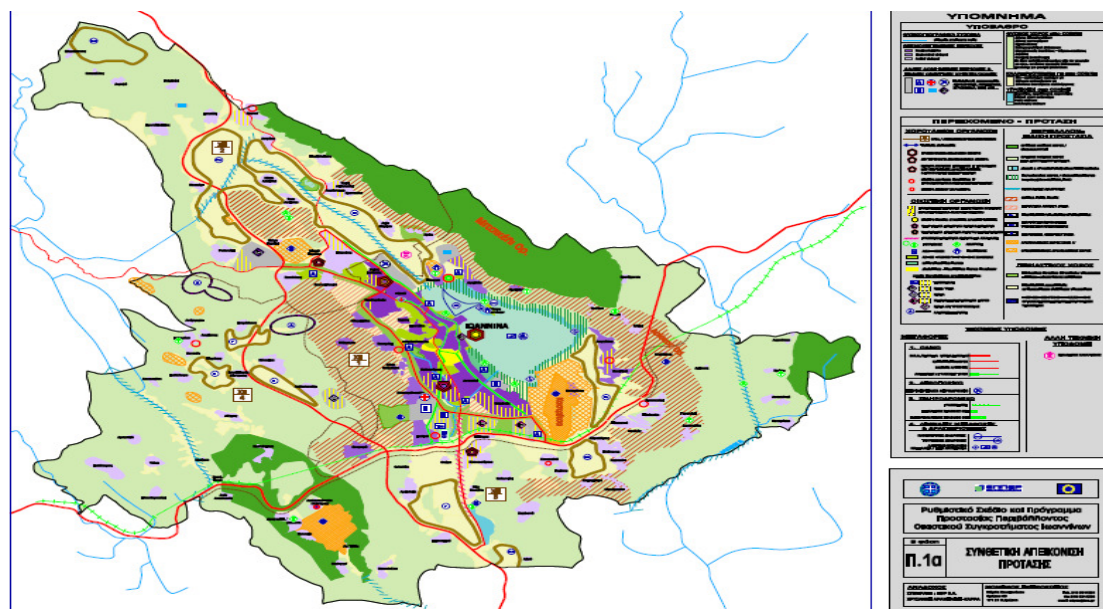
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ: Για τον τομέα του περιβάλλοντος, το Ρυθμιστικό Σχέδιο διατυπώνει εκείνες τις στρατηγικές και στόχους για την οικολογική ανασυγκρότηση του αστικού και περιαστικού χώρου των Ιωαννίνων. Έμφαση δίνεται στην λίμνη Παμβώτιδα, η οποία αποτελεί το κυρίαρχο ταυτολογικό στοιχείο της περιοχής. Εκτός των μέτρων προστασίας της και της διαχείρισης της περιβάλλουσας φύσης, σαν ιδιαίτερη κατεύθυνση προτείνεται η οργάνωση ενός οικολογικού πάρκου το οποίο θα περιλαμβάνει τις παραλίμνιες εκτάσεις της Λίμνης Παμβώτιδας που δεν έχουν υποστεί οικιστικές επιδράσεις, και θα περικλείει τους σημαντικότερους οικότοπους της Λίμνης. Ο χώρος αυτός θα μπορεί να λειτουργήσει σαν μεγάλος φυσικός χώρος αναψυχής για τους κατοίκους της Αστικής Περιοχής των Ιωαννίνων. Για τον περιαστικό χώρο προτείνονται τα εξής:

- ✓ Η προστασία συνόλων του αμιγώς φυσικού χώρου και η δημιουργία ενός σημαντικού αποθέματος οικολογικών πόρων.
- ✓ Η προστασία από την οικιστική ανάπτυξη και η δημιουργία ενός δικτύου σύνδεσης της παραλίμνιας περιοχής με τους μεγάλους ορεινούς όγκους και τα δάση.
- ✓ Η προστασία των αρχαιολογικών χώρων, των μνημείων, της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και του συνόλου της Νήσου Παμβώτιδας και του ιστορικού κέντρου των Ιωαννίνων.
- ✓ Η επιβολή δόμησης και πολεοδόμησης σε περιοχές ισχυρής τοπολογίας, που να επιτρέπουν την ανάδειξη προοπτικών και θέας.
- ✓ Μέτρα προστασίας και ανάδειξης των γεωργικών περιοχών, μέτρα βελτίωσης της ποιότητας του νερού, μέτρα διαχείρισης των ορυκτών, της ρύπανσης και των αποβλήτων.
- ✓ Προώθηση ανανεώσιμων μορφών ενέργειας.



Χάρτης 39 Οικολογικοί και πολιτιστικοί χώροι (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με τις προτάσεις για την διαχείριση των χρήσεων γης στον περιαστικό χώρο και ειδικότερα προτείνονται οι ζώνες ειδικής προστασίας (ΠΕΠ), οι ζώνες περιοχών ελέγχου και περιορισμού δόμησης (ΠΕΠΔ), οι οποίες αναμένεται να οριστικοποιηθούν από τα επόμενα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) και τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Οι περιοχές στις οποίες δίνεται έμφαση είναι φυσικά οι παραλίμνιες περιοχές, οι δασικές και οι περιοχές γεωργικής και κτηνοτροφικής χρήσης.



Χάρτης 40 Συνθετική πρόταση (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009)

➤ Τα δύο τελευταία κεφάλαια του Ρυθμιστικού αφορούν την διοίκηση και τις αρμοδιότητες εκπόνησης του Ρυθμιστικού, καθώς και το επιχειρησιακό πρόγραμμα εφαρμογής του και το πλαίσιο προγραμματισμού. Ειδικότερα:

- Προτείνεται η δημιουργία ενός μεικτού φορέα εφαρμογής του Ρυθμιστικού Σχεδίου, που αποτελεί τη διοικητική έκφραση της εδαφικής περιμέτρου της πραγματικής πόλης. Ο μεικτός αυτός φορέας θα επιτρέπει την συνύπαρξη των κύριων εταίρων που είναι οι αυτοδιοικήσεις της εδαφικής περιοχής, εκτός του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Ιωαννίνων (ΟΡΣΙ), δηλαδή της Νομαρχίας, της Περιφέρειας και του ΥΠΕΧΩΔΕ (νυν ΥΠΕΚΑ).
- Τονίζεται η ανάγκη της εκπόνησης των απαραίτητων εργασιών, έτσι ώστε να υπάρχει καλύτερη δυνατή γνώση της εδαφικής περιοχής, μέσω οργάνωσης και λειτουργίας ενός αποτελεσματικού και πλήρους συστήματος Βάσης Χωρικών Δεδομένων με βάση ένα Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών.
- Το χρονοδιάγραμμα ιεραρχείται σε τρία επίπεδα: Την βραχυπρόθεσμη φάση (2009-2011), την μεσοπρόθεσμη (2012-2016) και την μακροπρόθεσμη (2017-2021+). Τέλος αναφέρονται οι τρόποι εφαρμογής, όπου την πλειονότητα της χρηματοδότησης την έχει το Τέταρτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων τεύχος Β φάσης, 2009).

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

4.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το τελευταίο θεσμοθετημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για τον Δήμο χρονολογείται στο 1987, συμπεραίνεται ότι ο σχεδιασμός στο πολεοδομικό συγκρότημα των Ιωαννίνων βρίσκεται σε οριακή κατάσταση. Η πόλη τα τελευταία χρόνια «χτίζεται» εντελώς αποσπασματικά χωρίς να υπάρχει κανένας προγραμματισμός που να εντάσσεται σε κάποιο γενικότερο πλαίσιο (Παπασπύρου, 2009). Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο είναι ολοκληρωμένο από το 2009 και αποτελεί «τη μεγαλύτερη θεσμική παρέμβαση, όσον αφορά τη χωρική οργάνωση και την προστασία του περιβάλλοντος, που επιχειρήθηκε ποτέ στο Λεκανοπέδιο Ιωαννίνων» καθώς και μία ρεαλιστική και αμέσως εφαρμόσιμη λύση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την περαιτέρω ανάπτυξη της πόλης. Αποτελεί μία χρυσή ευκαιρία για την πόλη, αλλά και για όλη την Ήπειρο καθώς αντιμετωπίζει τα προβλήματα των πολιτών και θεμελιώνει μία άλλη προοπτική για το λεκανοπέδιο, καθώς οι περισσότερες από τις προτάσεις του είναι απολύτως ρεαλιστικές και εφαρμόσιμες. Παρόλα αυτά από το 2009 μέχρι και το 2012 δεν είχε γίνει ούτε ένα βήμα για την θεσμοθέτησή του και δεν είχε υπάρξει καμία εξέλιξη πράγμα που οδηγούσε στην πλήρη εγκατάλειψή του. Η θεσμοθέτησή του είναι άκρως σημαντική, αφού από αυτήν εξαρτάται ένα σύνολο άλλων θεσμικών παρεμβάσεων όπως τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι έχουν ολοκληρωθεί νέα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια για τους Καποδιστριακούς Δήμους Ιωαννιτών και τους υπόλοιπους δήμους στο σύνολο του Λεκανοπεδίου (Ανατολής, Περάματος κλπ) (Πίνακας 3 ΠΟΡΕΙΑ ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ, Κεφάλαιο 3), τα οποία παραμένουν «παγωμένα» εδώ και χρόνια. Το 2012 ολοκληρώθηκαν και οι τελευταίες διαδικασίες διαβούλευσης και το Ρυθμιστικό Σχέδιο είχε μπει στην τελική ευθεία θεσμοθέτησής του. Σήμερα, η πρόταση αναδιάρθρωσης του συστήματος σχεδιασμού από το ΥΠΕΚΑ φέρνει νέα δεδομένα καθώς σύμφωνα με αυτήν το Ρυθμιστικό Σχέδιο των Ιωαννίνων καταργείται. Όπως επισημάνεται από το Τμήμα Ηπείρου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας η νέα πρόταση οδηγεί τον σχεδιασμό των Ιωαννίνων στον αέρα καθώς είναι «ανορθολογική» αφού η κατάργησή του γίνεται την στιγμή που όλα ήταν έτοιμα για να θεσμοθετηθεί. Το τμήμα αναφέρει επίσης ότι η πρόταση «δεν ανταποκρίνεται στην ανάγκη βελτίωσης του σχεδιασμού αλλά είναι περισσότερο μια παράθεση μέσων χωροταξικού σχεδιασμού που θα επιτρέπουν την ένταξη σ' αυτόν κάθε επιχειρηματικής πρότασης μόνο με το πρόσχημα της ευελιξίας και της διευκόλυνσης των επενδυτικών προγραμμάτων».

4.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στο ευρύτερο Λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων σήμερα, οι οικισμοί καταλαμβάνουν το 25% περίπου της έκτασης με το υπόλοιπο ποσοστό να καλύπτεται από βοσκότοπους, καλλιεργούμενες εκτάσεις και δάση. Η πόλη των Ιωαννίνων εκτείνεται στο ανατολικό κομμάτι της λίμνης Παμβώτιδας, και επεκτείνεται τα τελευταία χρόνια προς τα δυτικά. Οικιστική ανάπτυξη παρατηρείται επίσης προς τα βόρεια με τους οικισμούς Καρδαμίτσια και Εξοχή να αναπτύσσονται πιο έντονα. Η πόλη των Ιωαννίνων έρχεται επίσης σε επαφή με τους οικισμούς την Πεντέλης και του Τσιφλικόπουλου, καθώς

επίσης και με τον Δήμο Ανατολής και Περάματος, οι οποίοι ανήκουν τώρα πια στον Δήμο Ιωαννιτών, μετά και την τελευταία διερεύνηση «Καλλικράτη».

Το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου εκτείνεται κατά μήκος των οδών Δωδώνης- Αβέρωφ καθώς επίσης και εκατέρωθεν των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου και Ανεξαρτησίας. Το κέντρο αποτελεί πυρήνα συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων και αντιμετωπίζει σήμερα πληθώρα προβλημάτων. Προβλήματα κορεσμού και συμφόρησης κυρίως, λόγω της συνεχόμενης διέλευσης αυτοκινήτων. Η έλλειψη δακτυλίων και εγκάρσιων αρτηριών έχει οδηγήσει το μεγαλύτερο ποσοστό της διερχόμενης κυκλοφορίας στην λεωφόρο Δωδώνης-Αβέρωφ καθώς δεν υπάρχουν εναλλακτικές διαδρομές πρόσβασης. Ιδιαίτερα κατά της ώρες αιχμής, ο κυκλοφοριακός φόρτος αυξάνεται, οδηγώντας σε αύξηση του χρόνου διέλευσης, της ρύπανσης και του θορύβου όπως επίσης και στην αισθητική υποβάθμιση του τοπίου. Στο κεντρικό πολεοδομικό συγκρότημα, παρατηρούνται καθημερινά 4700 νόμιμα και 1500 παράνομα σταθμευμένα οχήματα (Μποντίνη, 2011), τα οποία υπερκαλύπτουν κάθε μέτρο ελεύθερου οδοστρώματος και επεκτείνονται στην κάλυψη πεζοδρομίων ακόμα και στις πιο απομακρυσμένες περιοχές του κέντρου. Ένας λόγος ακόμη που οδηγεί στον κορεσμό του κέντρου, είναι η μη ύπαρξη τοπικών κέντρων στις εξωτερικές από αυτό περιοχές, πράγμα που οδηγεί σε μεγαλύτερη ανάγκη διέλευσης σε αυτό.

Όπως προαναφέρθηκε το κέντρο εκτείνεται σήμερα και στην οδό Ανεξαρτησίας που είναι ο κύριος άξονας του ιστορικού κέντρου, η οποία συνδέεται άμεσα με το Κάστρο της πόλης, οδός στην οποία λειτουργεί η αγορά, από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της πόλης έως και σήμερα. Η περιοχή έχει αποκτήσει σήμερα τα χαρακτηριστικά του κέντρου και έχει υποβαθμιστεί σε μεγάλο βαθμό η εικόνα της εξαιτίας ενός συνόλου παραγόντων όπως η στενότητα των δρόμων, το μικρό πλάτος των πεζοδρομίων το οποίο μειώνεται συνεχώς λόγω των εκτεθειμένων εμπορευμάτων και η έλλειψη πρασίνου. Προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και πολλών σταθμευμένων οχημάτων παρατηρούνται επίσης και εκεί.

Για την επίλυση των προβλημάτων αυτών ο Δήμος τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει σε πολεοδομικές παρεμβάσεις. Μία σημαντική παρέμβαση ήταν η δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης το 2005, κάτω από την κεντρική πλατεία επί της λεωφόρου Αβέρωφ. Ο χώρος αποτελείται από τρεις ορόφους και έχει χωρητικότητα 550 αυτοκινήτων.



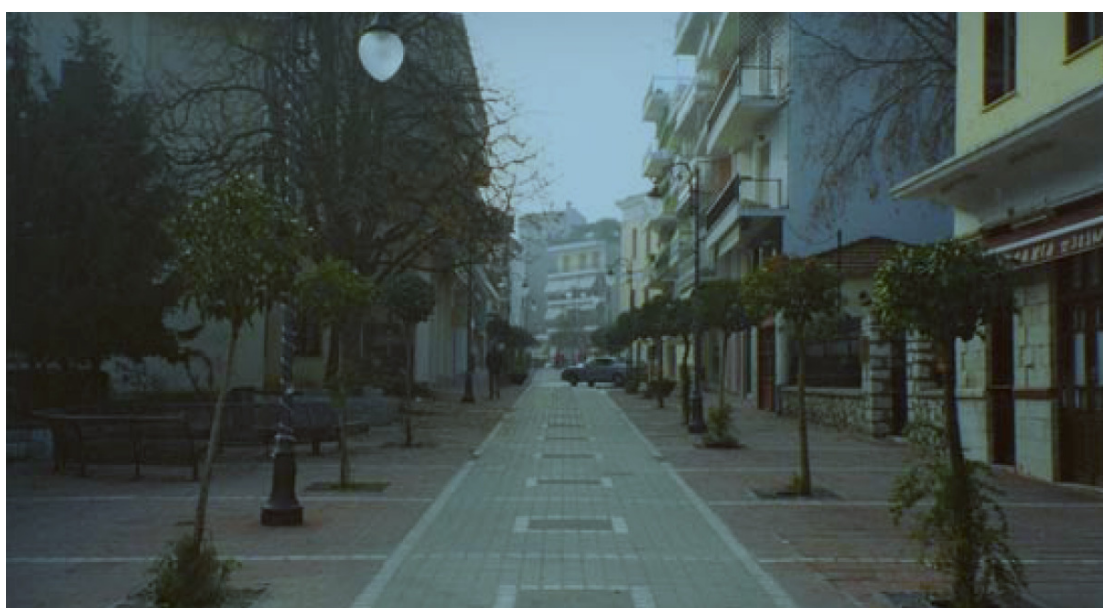
Εικόνα 12 Η κεντρική πλατεία Πύργου (ΠΗΓΗ: filiati.blogspot.com, 2011)

Για την κατασκευή του χώρου αυτού καταστράφηκε ένας μεγάλος χώρος πρασίνου ο οποίος αντικαταστάθηκε από δομικά υλικά. Η κατασκευή του τελικώς αποδείχτηκε άσκοπη, καθώς σήμερα το κυκλοφοριακό πρόβλημα στο κέντρο της πόλης δεν έχει αμβλυνθεί καθόλου και η κεντρική πλατεία έχει μετασηματιστεί σε χώρο έκθεσης αυτοκινήτων.

Άλλες σημαντικές παρεμβάσεις που αξίζει να αναφερθούν αφορούν την οδό Ανεξαρτησίας, όπου Δήμος προχώρησε στην πλακόστρωση και τον ηλεκτροφωτισμό της, όπως επίσης και την οδό Μάρκου Μπότσαρη που συνδέεται με την κεντρική οδό της 28^{ης} Οκτωβρίου, η οποία διαμορφώθηκε σε πεζόδρομο με επιστρώσεις και δενδροφυτεύσεις. Στην συγκεκριμένη οδό βρίσκονται τα διατηρητέα κτήρια της Βιβλιοθήκης και του Ταχυδρομείου.



Εικόνα 13 Οδός Ανεξαρτησίας (ΠΗΓΗ: <http://epirusgate.blogspot.gr>, 2011)



Εικόνα 14 Οδός Μπότσαρη (ΠΗΓΗ: Παπασπύρου, 2009)

Συνοψίζοντας, τα προβλήματα στα Ιωάννινα σήμερα δεν διαφέρουν και τόσο από τα προβλήματα των υπόλοιπων Ελληνικών πόλεων. Το μεγαλύτερο πρόβλημα στην ουσία είναι το κυκλοφοριακό πρόβλημα στο κεντρικό δίκτυο της πόλης. Η κατασκευή του υπόγειου χώρου στάθμευσης καθώς και η ολοκλήρωση της περιμετρικής παράκαμψης δεν έχει μειώσει καθόλου την κυκλοφορία στο κέντρο και έχει οδηγήσει στην αισθητική και λειτουργική υποβάθμισή του. Η ανυπαρξία τοπικών κέντρων και η άναρχη και παράνομη στάθμευση στις κεντρικές λεωφόρους είναι επίσης σοβαρά θέματα που επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο το ήδη κορεσμένο από την συμφόρηση, κέντρο. Η πόλη αντιμετωπίζει επίσης περιβαλλοντικά προβλήματα, τα οποία σχετίζονται με τον σημαντικότερο φυσικό πόρο της περιοχής, την λίμνη Παμβώτιδα αλλά και το γενικότερο φυσικό περιβάλλον. Ειδικότερα τα προβλήματα αφορούν την ρύπανση του περιβάλλοντος, κυρίως από ανθρωπογενείς δραστηριότητες (όπως η εξόρυξη μαρμάρου) και τα απορρίμματα.

4.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ MASTER PLAN ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

Με δεδομένη την κατάσταση στον Δήμο Ιωαννίνων και τις αλλαγές που προκύπτουν σε καθημερινή βάση από τα νέα δεδομένα της εποχής μας, σκοπός του παρόντος σχεδιασμού είναι η δημιουργία ενός master plan για τον Δήμο. Το master plan συντάσσεται με αρχές την βιώσιμη ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος, έχοντας ως γενικότερους στόχους :

- Την διασφάλιση μιας ομαλής και αρμονικής λειτουργίας της πόλης από το κέντρο του μέχρι τις υποπεριοχές που τον απαρτίζουν.
- Την ορθολογική αξιοποίηση του υπάρχοντος δομήσιμου χώρου.
- Την αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης.
- Την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσα από έργα και αναπλάσεις.

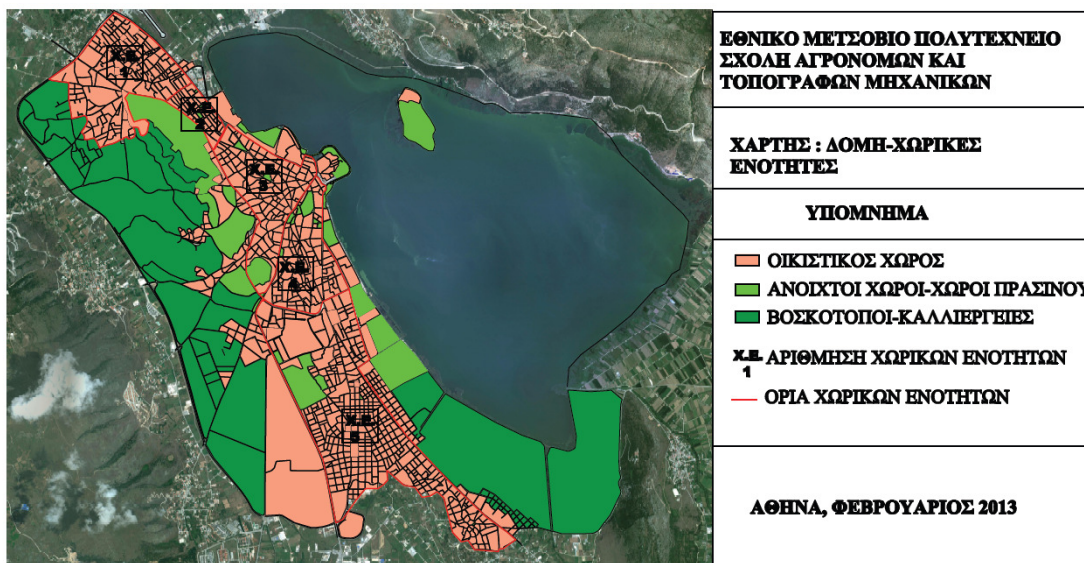
Το προτεινόμενο Master plan προετοιμάζει ένα μεγάλο κομμάτι του νέου διερευνημένου Καλλικρατικού Δήμου με χρονικό ορίζοντα 10 ετών. Στοχεύει σε έναν οικονομικό σχεδιασμό, προσπαθώντας να τον ενσωματώσει στα νέα δεδομένα της εποχής προτείνοντας τρόπους για μια ορθολογική χρήση και αξιοποίηση του υπάρχοντος δομήσιμου χώρου, περιλαμβάνοντας επίσης και προτάσεις του Ρυθμιστικού σχεδίου αλλά και έργα που επρόκειτο να υλοποιηθούν στο άμεσο μέλλον. Οι κύριες κατευθύνσεις για την επίτευξη των στόχων σχετίζονται με την έννοια της πολυκεντρικής ανάπτυξης και την βελτίωση της λειτουργίας της δημόσιας συγκοινωνίας σε μία προσπάθεια άμβλυνσης του φαινομένου του κορεσμού που επικρατεί στο κέντρο της πόλης. Οι προτάσεις θα παρουσιαστούν με την βοήθεια χαρτών και σκαριφημάτων. Λόγω της απουσίας ψηφιακού υποβάθρου, το υπόβαθρο που χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή των χαρτών πάρθηκε από εικόνα του google earth στην οποία ψηφιοποιήθηκε ένα μεγάλο κομμάτι του Καλλικρατικού Δήμου. Συγκεκριμένα, η χωρική εμβέλεια του προτεινόμενου Master plan περιλαμβάνει τον πρώην Καποδιστριακό δήμο Ιωαννιτών τον πρώην Καποδιστριακό Δήμο Ανατολής και το δημοτικό διαμέρισμα Κατσικάς. Οι συγκεκριμένες χωρικές ενότητες ανήκουν μαζί με άλλους δήμους (Δήμος Περάματος) στον νέο Καλλικρατικό Δήμο Ιωαννιτών οποίος σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2011 αποτελείται από πληθυσμό 112486 κατοίκων.



Εικόνα 15 Εικόνα που χρησιμοποιήθηκε για την δημιουργία ψηφιακού υποβάθρου (ΠΗΓΗ: google earth)

Για λόγους απλούστευσης το σχέδιο χωρίζεται σε πέντε χωρικές ενότητες :

- Η πρώτη χωρική ενότητα περιλαμβάνει τις περιοχές της Εξοχής και των Καρδαμιτσίων. Οριοθετείται στο βόρειο τμήμα του Δήμου, από την Περιφερειακή Οδό Ιωαννίνων που συνδέεται μέσω της οδού Εθνικής Αντιστάσεως με την Λεωφόρο Στρατηγού Μακρυγιάννη από δυτικά, έως την Εθνική οδό Κοζάνης Ιωαννίνων - Λεωφόρο Γράμμου οι οποίες ενώνονται από την οδό Κώστα Βάρναλη .
- Η δεύτερη χωρική ενότητα περιλαμβάνει την περιοχή των Αμπελοκήπων, και οριοθετείται από τα Βόρεια από την οδό Κώστα Βάρναλη έως και την Λεωφόρο Βορείου Ηπείρου. Από δυτικά και ανατολικά οριοθετείται από τις Λεωφόρους Στρατηγού Μακρυγιάννη και Γράμμου αντίστοιχα.
- Η τρίτη χωρική ενότητα περιλαμβάνει την περιοχή ανατολικά και νότια της Λεωφόρου Βορείου Ηπείρου έως και το κέντρο της πόλης των Ιωαννίνων και την οδό Δωδώνης. Από δυτικά οριοθετείται από την Λεωφόρο Μεγάλου Αλεξάνδρου-Σπύρου Λάμπρου και από ανατολικά από την Λεωφόρο Γεωργίου Παπανδρέου.
- Η τέταρτη χωρική ενότητα περιλαμβάνει τις περιοχές νότια του κέντρου έως και την Λεωφόρο Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και περιλαμβάνει την περιοχή της Κιάφας. Οριοθετείται στα νοτιοδυτικό τμήμα του Δήμου έως και την οδό Κενάν Μεσσαρέ.
- Η πέμπτη χωρική ενότητα περιλαμβάνει τις περιοχές της Ανατολής και Κατσικάς και χωροθετείται στο νότιο τμήμα της εξεταζόμενης περιοχής με τις Λεωφόρους Δωδώνης-Εθνικής Οδού Άρτας-Ιωαννίνων έως και το ύψος της Εγνατίας Οδού από δυτικά, Κενάν Μεσσαρέ βόρεια και Εθνικής Αντίστασης ανατολικά .



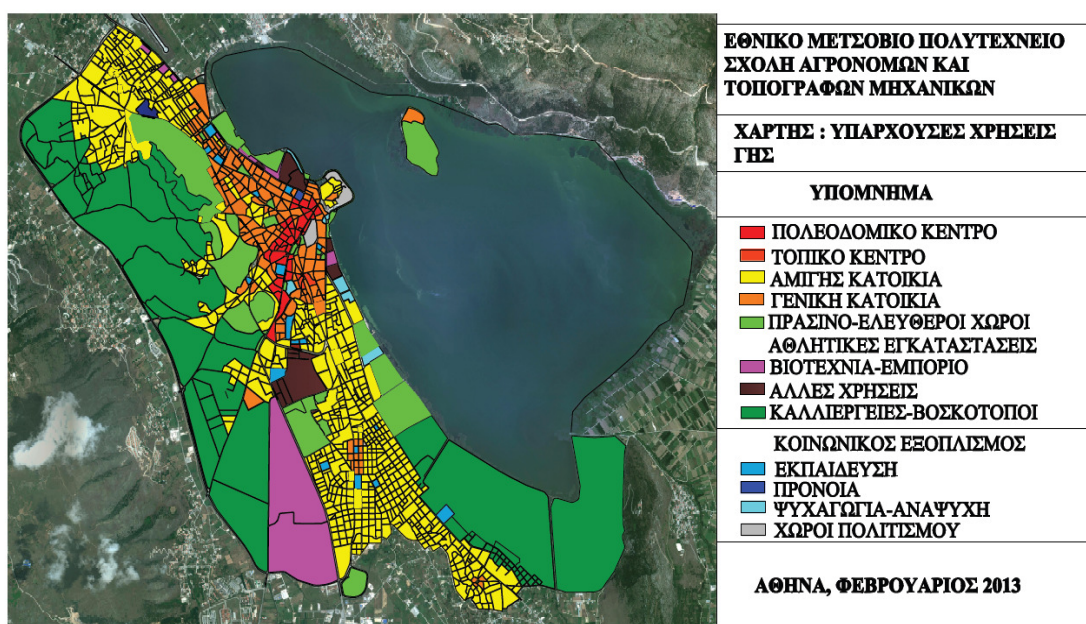
Χάρτης 41 Δομή-Χωρικές Ενότητες στην περιοχή μελέτης (Υπόβαθρο: google earth)

Για την κατανόηση της υπάρχουσας κατάστασης έγινε πρωτίστως μία καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων γης. Τα συμπεράσματα που πάρθηκαν είναι τα εξής :

- Το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής μελέτης καλύπτεται από την χρήση της αμιγούς κατοικίας. Αμιγής κατοικία παρατηρείται στα κεντρικά της περιοχής μελέτης και περισσότερο στις εξωτερικές περιοχές και τα προάστια. Η γενική κατοικία αναπτύσσεται κοντά στο κέντρο της περιοχής κατά κύριο λόγο, εμφανίζεται όμως και σε μεμονωμένα σημεία των εξωτερικών περιοχών.
- Το σύγχρονο κέντρο της πόλης αναπτύσσεται κατά μήκος και εκατέρωθεν των οδών Δωδώνης-Αβέρωφ από το Πειραματικό Σχολείο μέχρι το Κάστρο και κατά πλάτος επί της οδού 28^{ης} Οκτωβρίου μέχρι την πλατεία Πάργης, καθώς και στην οδό Χαριλάου Τρικούπη. Εκεί κυριαρχούν οι λειτουργίες εμπορίου, διοίκησης και υπηρεσιών. Το σύγχρονο κέντρο απλώνεται μέχρι την οδό Ανεξαρτησίας σήμερα, η οποία είναι ο κύριος άξονας του Ιστορικού κέντρου. Εκεί αναπτύσσονται κυρίως χρήσεις χονδρικού και λιανικού εμπορίου και τα τελευταία χρόνια η ψυχαγωγία. Το ιστορικό κέντρο έρχεται σε άμεση επαφή με το Μεσαιωνικό Κάστρο, γύρω από το οποίο κυριαρχούν οι δραστηριότητες ψυχαγωγίας, ειδικότερα τους καλοκαιρινούς μήνες στις περιοχές γύρω από την λίμνη.
- Τα τοπικά κέντρα εκλείπουν σήμερα, ειδικότερα στις εξωτερικές περιοχές. Κάποια θεσμοθετημένα από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1987 τοπικά κέντρα έχουν ενσωματωθεί στο σύγχρονο κέντρο της πόλης.
- Δεν εντοπίζονται εγκαταστάσεις οχλούσας βιομηχανίας, και οι παραγωγικές δραστηριότητες είναι διάσπαρτες στην ευρύτερη περιοχή. Η κύρια βιοτεχνική μονάδα στην περιοχή μελέτης είναι το Κέντρο Παραδοσιακής Βιοτεχνίας που βρίσκεται στην οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και στεγάζει κυρίως εργαστήρια αργυροχρυσοχοΐας (ΚΕΠΑΒΙ). Η ύπαρξη οργανωμένης ΒΙ.ΠΕ σε απόσταση από το κέντρο των Ιωαννίνων έχει συντελέσει θετικά στην αποφυγή χώρων οχλούσας βιομηχανίας.
- Οι κύριοι χώροι πρασίνου στην περιοχή είναι το Περιαστικό Δάσος, το οποίο έχει έκταση 864 στρεμμάτων και οι παραλίμνιες περιοχές, οι οποίες κατά βάση είναι αδόμητες περιοχές και αποτελούν τις πιο ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές αφού σχετίζονται άμεσα με το οικοσύστημα της λίμνης Παμβώτιδας.

Σημαντικούς χώρους πρασίνου περιλαμβάνουν και ο λόφος της Περιβλέπτου και Βελισαρίου καθώς και το πάρκο Πυρσινέλλα. Χώροι πρασίνου εντοπίζονται επίσης και σε αθλητικές εγκαταστάσεις, όπως το αθλητικό κέντρο της λιμνοπούλας, στο οποίο στεγάζονται κέντρα κωπηλασίας, κλειστό κολυμβητήριο και γυμναστήριο. Στην καρδιά του κέντρου της πόλης βρίσκεται το Εθνικό Στάδιο Ζωσιμάδες, με ποδοσφαιρικό γήπεδο και στίβο.

- Όσον αφορά τις χρήσεις της πρόνοιας και της εκπαίδευσης, η περιοχή είναι απόλυτα καλυμμένη αφού λειτουργούν εκεί αρκετά σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (124 μονάδες πρωτοβάθμιας και 138 μονάδες δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σε όλο το νομό Ιωαννίνων) και δύο νοσοκομεία. Σημαντικό ρόλο στην περιοχή παίζουν το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και το ΤΕΙ Ηπείρου τα οποία χωροθετούνται έξω από την πόλη και στεγάζουν περίπου 20000 φοιτητές.
- Στην περιοχή εξέτασης υπάρχουν πολλοί χώροι που παρουσιάζουν πολιτιστικό ενδιαφέρον όπως το Αρχιμανδρειό που είναι ο μεγαλύτερος ναός της πόλης, η Ζωσιμαία Δημόσια κεντρική Βιβλιοθήκη που περιλαμβάνει χειρόγραφα από τον 12^ο αιώνα, το Βυζαντινό Μουσείο στο Κάστρο και το Αρχαιολογικό Μουσείο. Επίσης στο κάστρο των Ιωαννίνων υπάρχουν παραδοσιακοί οικισμοί με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική και χαρακτήρα.



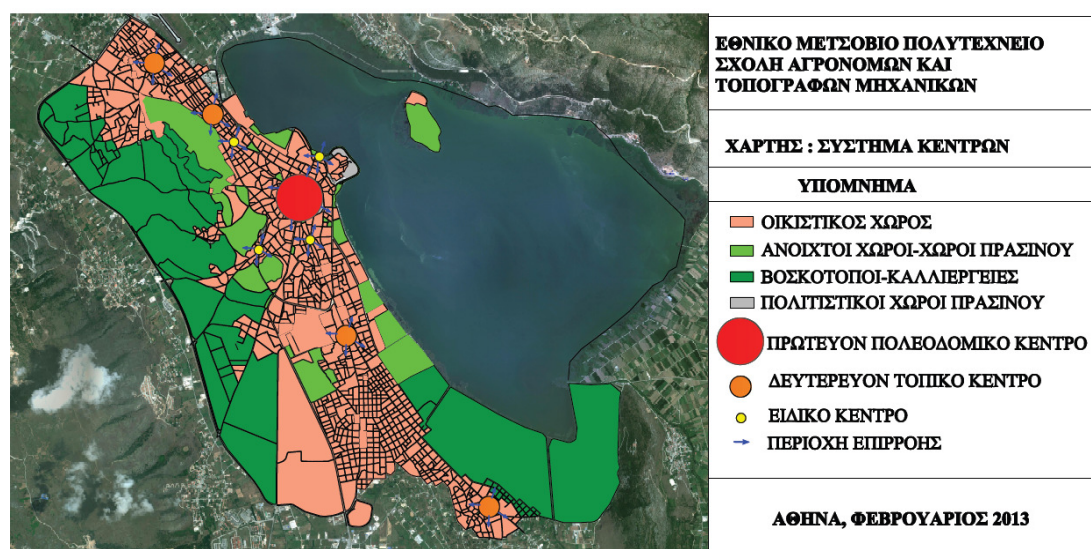
Χάρτης 42 Υπάρχουσες χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης (Υπόβαθρο: google earth)

4.3.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Το παρών master plan στοχεύει στην υιοθέτηση ενός πολυκεντρικού χωρικού συστήματος με κύρια προτεραιότητα την δημιουργία τοπικών κέντρων στις εξωτερικές περιοχές που θα έχουν την δυνατότητα υποστήριξης του σημερινού κέντρου του Δήμου. Κύριος στόχος είναι η δημιουργία μικρών πόλεων μέσα στην πόλη που θα καλύπτουν τις άμεσες ανάγκες των ενδοαστικών εξυπηρετήσεων, με σκοπό την μείωση της ανάγκης για μετακίνηση στο κέντρο. Με την υλοποίηση τοπικών κέντρων ενδέχεται να μειωθεί η κίνηση και να αποσυμφορηθεί το υπάρχον κέντρο της πόλης. Θα σχηματιστεί έτσι μία ιεραρχία κέντρων, με το σημερινό κέντρο να παραμένει ο πρωτεύων πυρήνας συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων. Τα νέα κέντρα θα τοποθετηθούν πάνω

σε εκείνους τους άξονες στους οποίους υπάρχει εύκολη προσβασιμότητα με την δημόσια συγκοινωνία, αλλά και στους κύριους κόμβους του οδικού δικτύου. Το σύστημα ιεραρχείται ως εξής :

- Το πρωτεύον πολεοδομικό κέντρο: Το πρωτεύον πολεοδομικό κέντρο παραμένει ως έχει και γίνεται προσπάθεια αποσυμφόρησής του μέσω μιας ανακατάταξης της προσπελασιμότητάς του. Επίσης γίνεται προσπάθεια προστασίας και ανάδειξης του δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ανασυγκρότηση του πρασίνου και των δημοσίων χώρων.
- Τα δευτερεύοντα τοπικά κέντρα: Το παρών master plan εστιάζει στην ανάπτυξη τεσσάρων νέων τοπικών κέντρων στις χωρικές ενότητες 1,2 και 5. Τα τοπικά αυτά κέντρα ενδέχεται να αποκτήσουν μία ελεγχόμενη λειτουργικότητα έτσι ώστε να καλύπτουν τις άμεσες ανάγκες των πολιτών που ζουν σε αυτές τις περιοχές.
- Το ειδικά κέντρα: Η κατηγορία αυτή αναφέρεται στα κέντρα που προτείνονται να προωθηθούν πάνω στους κύριους οδικούς άξονες και σε κομβικά σημεία διασταυρώσεων περιμετρικά του πρωτεύοντος κέντρου έτσι ώστε να αποτελέσουν πυρήνες υποστήριξής του. Αναμένεται να προσελκύσουν περισσότερο κόσμο διαθέτοντας δραστηριότητες ψυχαγωγίας και εμπορίου.



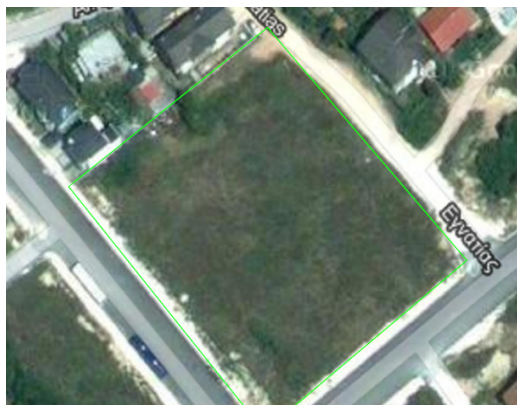
Χάρτης 43 Προτεινόμενο σύστημα κέντρων (Υπόβαθρο: google earth)

4.3.2 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΚΤΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ (ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ 1,2,5)

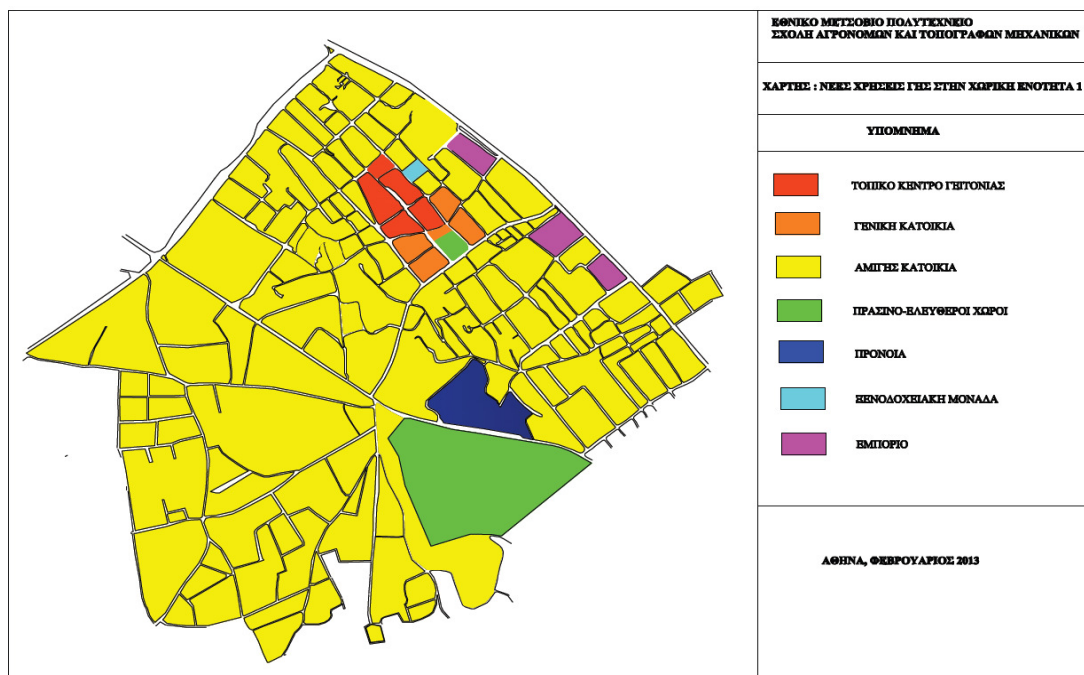
Δημιουργία τοπικών κέντρων

Χωρική ενότητα 1: Η πλειονότητα των χρήσεων στην πρώτη χωρική ενότητα είναι η αμιγής κατοικία. Τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει και δημιουργούνται μεμονωμένα χρήσεις ψυχαγωγίας εμπορίου και πρόνοιας. Η περιοχή καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από την δημόσια συγκοινωνία, καθώς την διασχίζει μία λεωφορειακή γραμμή και δύο ακόμα έρχονται σε επαφή περιμετρικά καθώς κινούνται στις λεωφόρους Γράμμου και Στρατηγού Μακρυγιάννη. Το τοπικό κέντρο προτείνεται να καλύπτει τμήματα των οδών Εγνατίας και Φιλίππου στις οποίες έχουν ήδη αρχίσει να δημιουργούνται χρήσεις ψυχαγωγίας και πρόνοιας και οι οποίες διατρέχονται από την αστική συγκοινωνία. Επίσης, επί της οδού Εγνατίας είναι προγραμματισμένη η ίδρυση ξενοδοχειακής μο-

νάδας 4 αστερών, δυναμικότητας 26 κλινών, συνολικού κόστους 1.870.400 ευρώ που σε συνδυασμό με την γειτνίαση της ενότητας με το αεροδρόμιο Πύρρος, αναμένεται να οδηγήσει στην αύξηση των επισκεπτών στην περιοχή. Επίσης προτείνεται η δημιουργία χώρου πρασίνου-πλατείας στην αρχή της οδού Εγνατίας όπου και υπάρχει ελεύθερος χώρος.



Εικόνα 16 Νέο πάρκο (Υπόβαθρο: googlemaps) Εικόνα 17 Ξενοδοχείο (Υπόβαθρο: googlemaps)



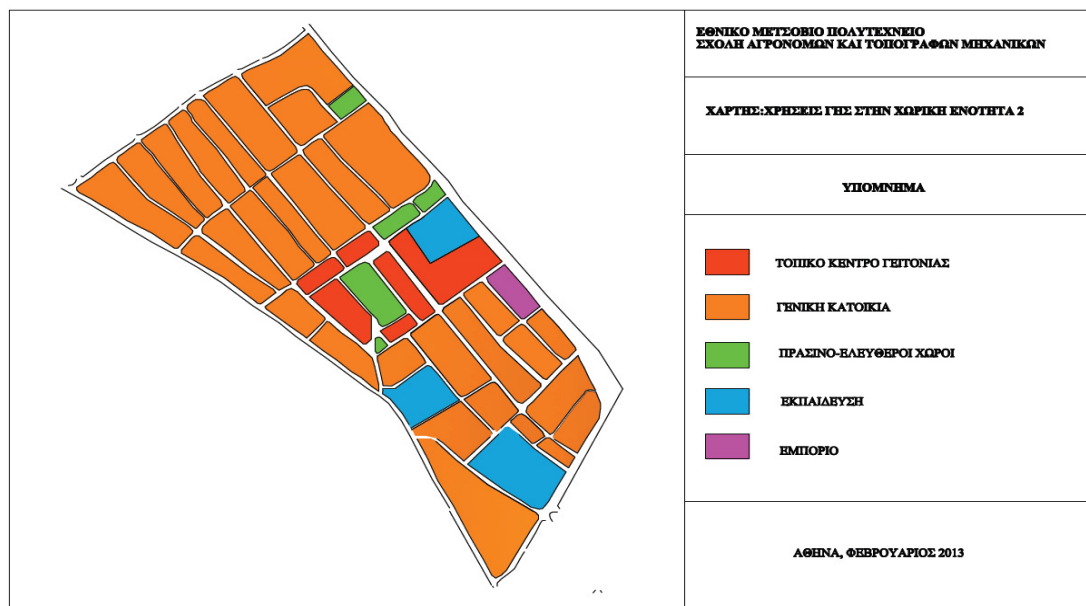
Χάρτης 44 Οι νέες χρήσεις γης στην χωρική ενότητα 1

Χωρική ενότητα 2: Λόγω της μικρής απόστασής της από το κέντρο (1 χιλιόμετρο περίπου), η δεύτερη χωρική ενότητα αναπτύσσει αρκετές χρήσεις εκτός από την αμιγή κατοικία. Πάνω στους κύριους άξονες της (οδός Κώστα Βάρναλη, Λεωφόρος Γράμμου και Μεγάλου Αλεξάνδρου) παρουσιάζονται μεμονωμένα χρήσεις ψυχαγωγίας και εμπορίου. Το προτεινόμενο τοπικό κέντρο ενδείκνυται να λειτουργεί γύρω από την πλατεία Χατζή η οποία είναι ένας ελεύθερος αδόμητος χώρος και επικοινωνεί με την οδό Μαρίκας Κοτοπούλη, στην οποία διέρχεται αστική συγκοινωνία. Σήμερα γύρω από την Πλατεία Χατζή έχουν αναπτυχθεί αρκετές δραστηριότητες ψυχαγωγίας αφού στην περιοχή λειτουργούν 2 Γυμνάσια 3 Λύκεια και 1 Δημοτικό Σχολείο. Επίσης στον χώρο της Ριζάρειου Πολιτείας, που βρίσκεται επί της οδού Μαρίκας Κοτοπούλη στο ύψος της Πλατείας Χατζή, έχουν αρχίσει να μεταφέρονται αρκετές λειτο-

υργίες διοίκησης πράγμα που θα βοηθήσει αρκετά στην ανάπτυξη ενός τοπικού κέντρου γειτονιάς. Τέλος, η γειτονιά συνορεύει με τις αθλητικές εγκαταστάσεις στην Λιμνοπούλα οπότε η ανάγκη ενός κέντρου εξυπηρέτησης των ανθρώπων που κατοικούν εκεί αλλά και αυτών που επισκέπτονται τις αθλητικές εγκαταστάσεις είναι μεγάλη. Για την πλατεία Χατζή προτείνεται η ανάπλασή της, με δενδροφυτεύσεις και δημιουργία πάρκου το οποίο θα μπορεί αν φιλοξενήσει φιλικές προς το περιβάλλον εγκαταστάσεις, όπως παιδική χαρά κ.α.



Εικόνα 18 Πλατεία Χατζή- Ριζάρειος Πολιτεία (Υπόβαθρο: google maps)



Χάρτης 45 Οι νέες χρήσεις γης στην χωρική ενότητα 2

Χωρική ενότητα 5: Η πέμπτη χωρική ενότητα στην οποία ανήκουν οι περιοχές της Ανατολής και της Κατσικάς, διαθέτει στο βόρειο τμήμα της μία σημαντική περιοχή πρασίνου, το Γιαννιώτικο Σαλόνι (Πάρκο Πυρσινέλλα) η οποία είναι ένας πολυώροπος αναψυχής με ψυχαγωγικές και αθλητικές δραστηριότητες (καφετέριες, εστιατόρια, γήπεδα). Δίπλα σε αυτό βρίσκεται το Στρατόπεδο Βελισσαρίου το οποίο διαθέτει

ένα μεγάλο τμήμα ανεκμετάλλευτο. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο προτείνει την δημιουργία ενός πολιτιστικού Πάρκου στο Βελισσάριο, και σε αυτήν την κατεύθυνση εστιάζει το παρών master plan. Προτείνεται η μεταφορά των στρατιωτικών δραστηριοτήτων σε γειτονικά στρατόπεδα στον νομό και η δημιουργία ενός πολιτιστικού πάρκου που θα αποτελέσει ένα σημαντικό κέντρο δραστηριοτήτων περιλαμβάνοντας πολιτιστικές υποδομές καλλιτεχνικών εκδηλώσεων, αθλητικές εγκαταστάσεις και θα είναι σε άμεση επικοινωνία με το Γιαννιώτικο Σαλόνι, αποτελώντας έτσι έναν πόλο έλξης για τους κατοίκους της περιοχής και όχι μόνο.



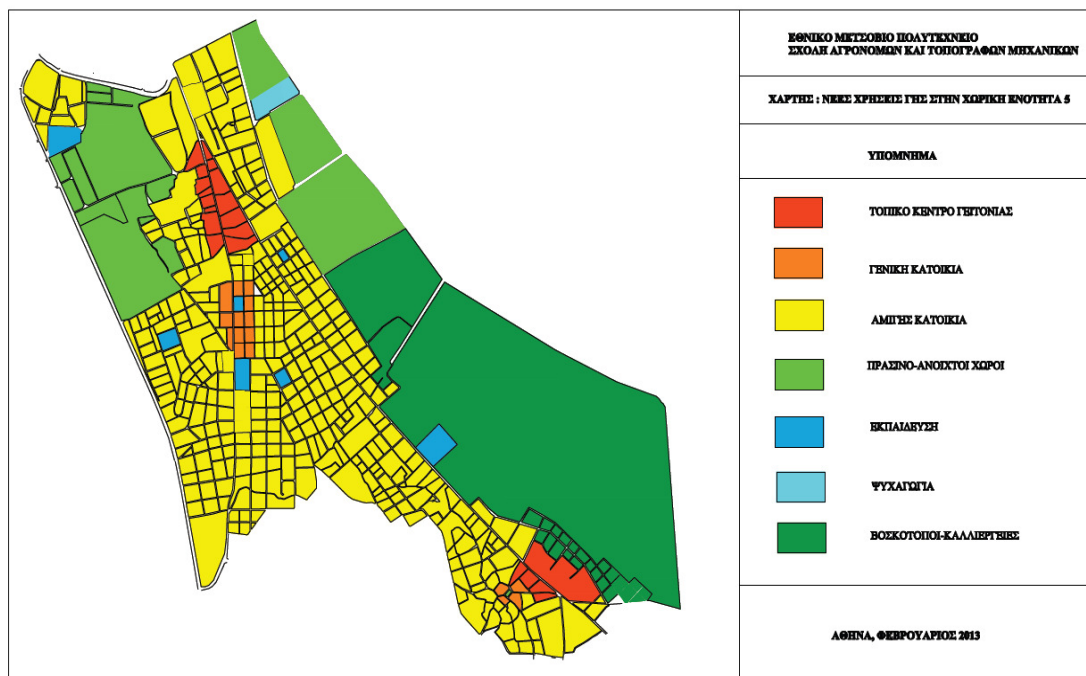
Εικόνα 19 Γιαννιώτικο Σαλόνι (ΠΗΓΗ: photoioannina.blogspot.com)



Εικόνα 20 Στρατόπεδο Βελισσαρίου (ΠΗΓΗ: wikimapia.org)

Το νέο τοπικό κέντρο προτείνεται να δημιουργηθεί στο νότια τμήμα του πρώην Στρατοπέδου, επί της οδού Νικοπόλεως, έτσι ώστε να καλύπτει τις περιοχές του Βοτανικού και της Ανατολής. Επίσης, προτείνεται η προώθηση ενός τοπικού κέντρου επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως στην περιοχή της Κατσικάς στον ύψος του Δημαρχείου του πρώην Δήμου Παμβώτιδας, στο οποίο προτείνεται να μεταφερθούν λειτουργίες

διοίκησης του νέου Καλλικρατικού Δήμου Ιωαννιτών, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένας χώρος ο οποίος θα καλύπτει τις άμεσες ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Στο τοπικό αυτό κέντρο ενδέχεται να δημιουργηθούν χώροι ψυχαγωγίας στην πλατεία δίπλα από τον Ναό Κωνσταντίνου και Ελένης καθώς και δραστηριότητες εμπορίου επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως.



Χάρτης 46 Οι νέες χρήσεις γης στην χωρική ενότητα 5

4.3.3 ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ 3,4)

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΩΝ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

Για την ποιοτική αναβάθμιση του κέντρου των Ιωαννίνων και την ανάδειξη του ως πόλο αναψυχής, εμπορίου και τουρισμού, το master plan υποδεικνύει τις κατευθύνσεις και τους στόχους που πρέπει να υλοποιηθούν. Ειδικότερα στόχοι είναι :

- Η προστασία και η διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα του και της παραδοσιακής εικόνας. Για την προστασία και την διατήρηση της ταυτότητας του κέντρου χρειάζεται να γίνουν οι απαραίτητες μελέτες ανάπλασης των παραδοσιακών στοιχείων του και να παρθούν ειδικά μέτρα προστασίας τους. Τα παραδοσιακά στοιχεία αφορούν τα διατηρητέα κτήρια της πόλης όπως τις εκκλησίες, τα τζαμιά τα νεοκλασικά και τα δημόσια κτήρια, τις στοές οι οποίες βρίσκονται εκατέρωθεν της οδού Ανεξαρτησίας και τον εσωτερικό χώρο του Κάστρου. Οι μελέτες έχουν να κάνουν με αναπαλαιώσεις κτηρίων και μέτρα περιορισμού της δόμησης.
- Η ανασυγκρότηση του δημοσίου χώρου και των χώρων πρασίνου, μέσω της δημιουργίας ενός δικτύου πρασίνου το οποίο θα συνδέει το κέντρο με τον παραλίμνιο χώρο.
- Η αποσυμφόρηση του, μέσω μιας ριζικής ανακατάταξης των μετακινήσεων. Για την προοπτική της βιώσιμης κινητικότητας στο κέντρο οι προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην δημόσια συγκοινωνία , στο περπάτημα και στο ποδήλα-

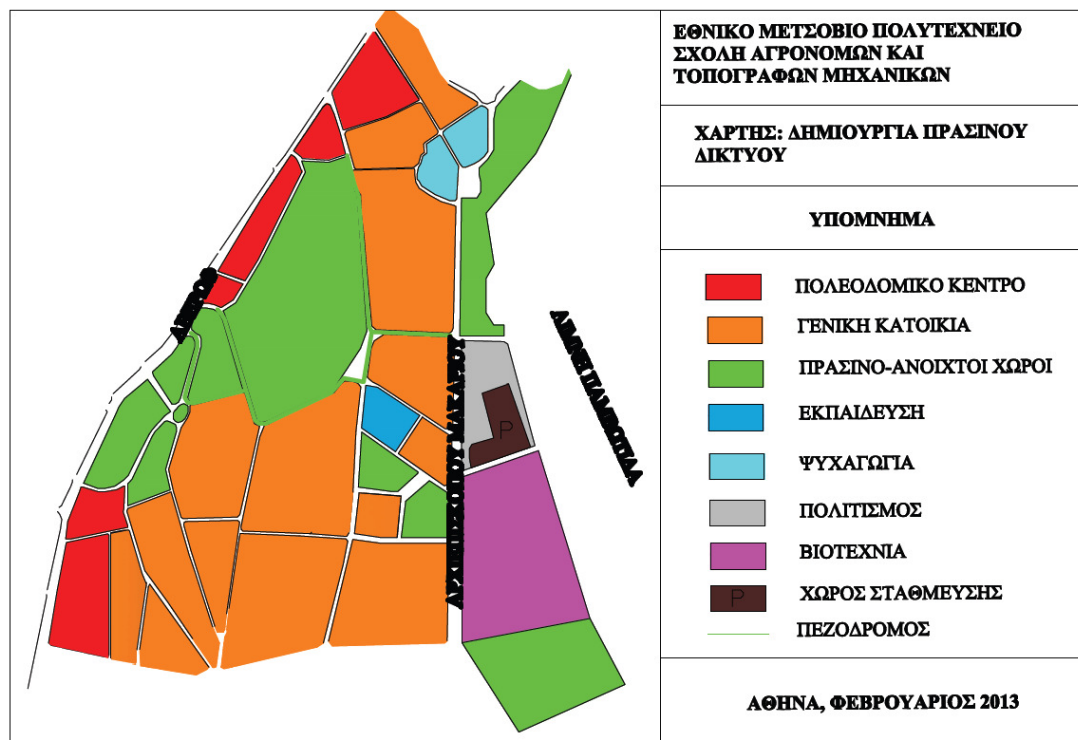
το. Το Ρυθμιστικό σχέδιο προτείνει την δημιουργία χώρων στάθμευσης (π.χ υπόγειος χώρος στάθμευσης στην θέση του Εθνικού Σταδίου) όμως όπως έγινε και με την περίπτωση του υπόγειου χώρου στάθμευσης στην Πλατεία Πύρρου, είναι ξεκάθαρη η αμφιβολία για το εάν επιπλέον χώροι στάθμευσης θα δώσουν λύση στο πρόβλημα. Η δημόσια συγκοινωνία προέχει και πρέπει να δοθεί έμφαση στην περαιτέρω ανάπτυξή της, δίνοντας κίνητρα προς τους πολίτες για να την επιλέξουν για τις καθημερινές μετακινήσεις τους. Στο κέντρο των Ιωαννίνων πρέπει να αποφορτιστεί ο δρόμος από την στάθμευση και ο κανόνας πρέπει να είναι ο αυστηρός περιορισμός της. Πρέπει λοιπόν κατά κύριο λόγο να παρθούν μέτρα απαγόρευσης της στάθμευσης έτσι ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα του δρόμου, για να μπορέσουν να γίνουν οι κατάλληλες διαπλατύνσεις πεζοδρομίων και κατασκευές ποδηλατοδρόμων που θα ενισχύσουν την βιώσιμη κινητικότητα και θα διασφαλίσουν την ομαλή προσβασιμότητα στο κέντρο.

Δημιουργία πράσινου δικτύου πάρκων

Η δημιουργία του πράσινου δικτύου πάρκων στοχεύει στην αποκατάσταση της σχέσης κέντρου-λίμνης και αναμένεται να δώσει μία πνοή αναζωογόνησης στην περιοχή του κέντρου και να βελτιώσει την ποιότητα διαβίωσης, καθώς θα αποτελεί έναν πόλο αναψυχής και τουρισμού. Το δίκτυο προτείνεται να αποτελείται από την κεντρική πλατεία των Ιωαννίνων στην οποία βρίσκεται το ρολόι, την πλατεία Δημοκρατίας, την πλατεία Πύρρου και το Πάρκο Λιθαριτισίων, οι οποίες θα ενώνονται με ένα δίκτυο πεζόδρομων με τους πράσινους παραλίμνιους χώρους και ειδικότερα με το πάρκο Κάτσαρη. Το master plan προτείνει επίσης την δημιουργία νέου πάρκου στην θέση των πρώην στρατιωτικών φυλακών στην λεωφόρο Αρχιεπισκόπου Μακαρίου δίπλα από το κέντρο παραδοσιακής βιοτεχνίας. Το δίκτυο αυτό θα αποτελεί επιπλέον ένα πολιτιστικό δίκτυο και πυρήνα τουριστικής έλξης καθώς σε αυτό θα περιλαμβάνονται το Αρχαιολογικό Μουσείο, το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης, το τζαμί Βελή Πασιά το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Ιωαννιτών και το Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο Ιωαννίνων (ΔΗΠΕΘΙ). Για την υλοποίησή τους προτείνονται οι πεζοδρομήσεις των οδών Μπιζανίου (στην οποία υπάρχει η αφετηρία των αστικών λεωφορείων και προτείνεται να μεταφερθεί), και οι οδοί Τσιρογιάννη, κομμάτι της οδού Αγίας Μαρίνας και η οδός Μετσόβου. Η κίνηση των αυτοκινήτων από την συγκεκριμένη παραλίμνια περιοχή έως το κέντρο και αντίστροφα μπορεί να γίνει περιμετρικά χρησιμοποιώντας την Λεωφόρο Χρήστου Κάτσαρη και το υπόλοιπο κομμάτι της οδού Αγίας Μαρίνας σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες τοπικές οδούς (ζεύγη μονόδρομων) από αυτήν προς το κέντρο. Προτείνεται επίσης η δημιουργία νέου Πάρκου στο ΟΤ που ανήκουν το Πνευματικό Μουσείο και το πάρκο Λιθαριτισίων, στον χώρο που λειτουργεί σήμερα δημοτικός χώρος στάθμευσης, με παράλληλη ανάπλαση του γύρω χώρου μέσω δενδροφυτεύσεων για την υλοποίησή ενός μεγάλου ενοποιημένου τμήμα πρασίνου με πολιτιστικές δραστηριότητες. Στους πεζόδρομους προτείνεται η φωταγώγησή τους και η ανάπλασή τους με δενδροφυτεύσεις και πλακοστρώσεις έτσι ώστε να προσελκύσουν τους κατοίκους στην επιλογή αυτής της εναλλακτικής διαδρομής από το κέντρο στην λίμνη. Το δίκτυο ενδέχεται να εξασφαλίσει μία ασφαλή και ευχάριστη διαδρομή.



Εικόνα 21 Δημιουργία 2 νέων πάρκων και πεζοδρομήσεις οδών (Υπόβαθρο: google maps)



Χάρτης 47 Δημιουργία πράσινου δικτύου

Περιμετρικά ειδικά κέντρα υποστήριξης

Τα κέντρα αυτά ενδέχεται να παρέχουν λειτουργίες εξυπηρέτησης, ψυχαγωγίας και εμπορίου και να υποστηρίξουν το υπάρχον πολεοδομικό κέντρο (χάρτης 43). Δύο από αυτά τα κέντρα έχουν αναπτυχθεί ήδη και είναι το τοπικό κέντρο της γειτονιάς Καλο-

ύτσιανης στην νότια πλευρά του κέντρου, και το παραλίμνιο τμήμα (Μώλος) στο οποίο κυριαρχούν οι χρήσεις ψυχαγωγίας και τουρισμού (καφετέριες, εστιατόρια πλωτή μεταφορά στην κοινότητα νήσου). Τα δύο υπόλοιπα κέντρα βρίσκονται στα κομβικά σημεία πλατείας Ομήρου γύρω από την οποία αναπτύσσονται βιοτεχνικές και εμπορικές δραστηριότητες και στην διασταύρωση των οδών Βορείου Ηπείρου και Βηλαρά, κοντά στις οποίες αναπτύσσονται σήμερα δραστηριότητες διοίκησης (Κτήριο Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ηπείρου και Δυτικής Μακεδονίας, Περιφερειακό Τμήμα Δημοσίων Έργων Ηπείρου) και πρόνοιας (Γηροκομείο Ιωαννίνων).

Το ιστορικό κέντρο:

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 605/Δ/1989 οριοθετείται από τις οδούς Μετσόβου, Γερβασίου Αβέρωφ, Κάνιγγος και Παπάζογλου και περιλαμβάνοντας ιδιοκτησίες που έχουν πρόσωπο σε αυτές αλλά και στις οδούς Καραϊσκάκη, Πουκεβίλ, Φιλικής εταιρίας, Αγίου Νικολάου, Αναξαγόρα και Πατριάρχου Ευαγγελίδη έως και την πλατεία Μαβίλη και την λίμνη. Το ΦΕΚ καθόριζε τους όρους δόμησης σε αυτές τις περιοχές (συντελεστές και ποσοστά κάλυψης). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτηρίων καθορίστηκε 7.50 μέτρα και ο επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων έως και 2 μέτρα.



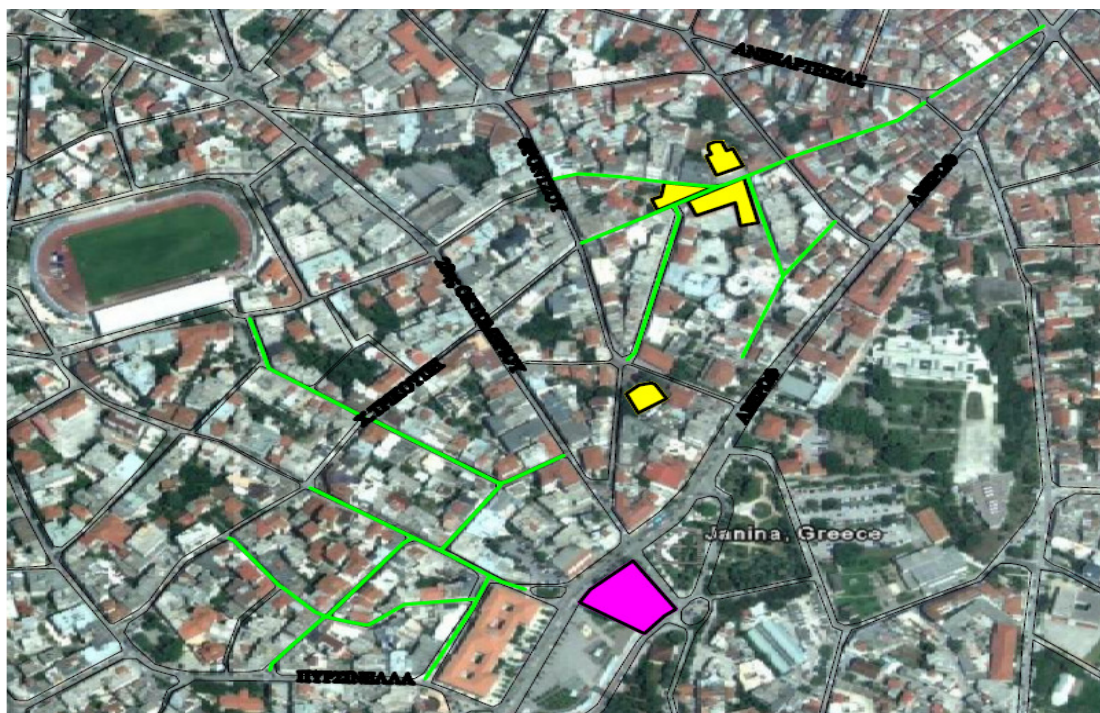
Εικόνα 22 Όρια ιστορικού κέντρου (ΦΕΚ 605/Δ/1989, Υπόβαθρο: google maps)

Σήμερα το ιστορικό κέντρο έχει καταφέρει να διατηρήσει τον χαρακτήρα του σε μεγάλο βαθμό, όμως η επέκταση του εμπορικού κέντρου σε αυτό έχει οξύνει αρκετά τα προβλήματα κυκλοφορίας. Έτσι προτείνεται μία ανακαίνισή του μέσω διαμόρφωσης και ανάπλασης των δρόμων που το περικλείουν με πλακοστρώσεις (όμοια με της οδού Ανεξαρτησίας, εικόνα 13) καθώς και πεζοδρομήσεις των εσωτερικών οδών, έτσι ώστε να μην διέρχονται αυτοκίνητα, και να αποτραπεί η ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων περιμετρικά του κέντρου. Είναι σημαντικό να γίνουν οι ανασχεδιασμοί των δρόμων με τέτοιο τρόπο ώστε να επιβραδύνουν τη ροή της κυκλοφορίας με χρήση εμπόδιων, σαμαρακιών και με δενδροφυτεύσεις. Επίσης προτείνονται οι αναπλάσεις κτηρίων με συντήρηση και αξιοποίηση των παραδοσιακών κατασκευών. Η εφαρμογή

των μέτρων αυτών αναμένεται να έχει ως άμεσους αποδέκτες τους πολίτες και τους επαγγελματίες που διατηρούν τις επιχειρήσεις τους εκεί και να δώσει ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, καθώς θα αυξηθεί η ελκυστικότητα της, η ασφάλειά της και θα μειωθεί ο θόρυβος και η ρύπανση.

Προβλεπόμενα έργα

Ένα από τα σημαντικότερα έργα το οποίο εντάσσεται στον ευρύτερο σχεδιασμό της δημοτικής Αρχής για την αναβάθμιση της πόλης είναι οι αναπλάσεις-πεζοδρομήσεις στο κέντρο της καθώς και ο φωτισμός τεσσάρων σημαντικών διατηρητέων κτηρίων. Το έργο έχει προϋπολογισμό 5.9 εκατομμύρια ευρώ και χρηματοδοτείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας- Στερεάς- Ηπείρου. Ο φωτισμός ανάδειξης κτηρίων αφορά τα διατηρητέα της Καπλάνειου Σχολής, της Παπαζόγλειου Υφαντικής Σχολής και του κτιρίου Πυρσινέλλα καθώς και το αξιόλογο αρχιτεκτονικό κτίριο της Ζωσιμαίας Βιβλιοθήκης. Όσον αφορά τους δρόμους που πεζοδρομούνται αυτοί είναι: οι οδοί Μελανίδα, Βλαχειίδα, Οπλαρχηγού Πουτέτση, Γρηγορίου Σακκά, Ζυγομάλλη και Μιχαήλ Αγγέλου μέχρι το ύψος της Χαριλάου Τρικούπη για το εμπορικό κέντρο και οι οδοί Παπαδοπούλου, Παπαζογλου, Αραβαντινού, Λόρδου Βύρωνος, Στουρνάρα, Κατσαντώνη, Κωλέττη, Κατσιμήτρου και Γούναρη για το ιστορικό κέντρο. (Αυτοδιοίκηση, www.aftodioikisi.gr/dimoi/ioannina-59-ekat-gia-pezdromiseis-fotismo-diatiriteon-ktirion, 2012). Ένα άλλο σημαντικό έργο είναι η ανάπλαση διατηρητέου κτιρίου και περιβάλλοντος χώρου Όασης που βρίσκεται δίπλα από την κεντρική πλατεία Πύρρου, προϋπολογισμού 1.5 εκατομμυρίων ευρώ, χρηματοδοτούμενο από το ΕΣΠΑ. Κάποια από αυτά τα έργα έχουν ήδη υλοποιηθεί ενώ τα περισσότερα βρίσκονται υπό εκπόνηση.



Εικόνα 23 Προβλεπόμενα έργα : πράσινο: πεζοδρομήσεις, κίτρινο: φωταγώγηση κτηρίων, ροζ: ανάπλαση χώρου (Υπόβαθρο: google maps)

4.3.4 ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το υφιστάμενο δίκτυο

Σύμφωνα με κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου Ιωαννιτών το 1999 (Μελέτη αξιολόγησης επιπτώσεων από την εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής ρύθμισης, Μελέτη Κ. Ηλιόπουλος και Συνεργάτες ΕΠΕ, 1999) η λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου έχει ως εξής:

Κύριες αρτηρίες: Οι κύριες αρτηρίες οι οποίες εξυπηρετούν υπεραστικές μετακινήσεις και φτάνουν ή διέρχονται μέσα από την πόλη είναι :

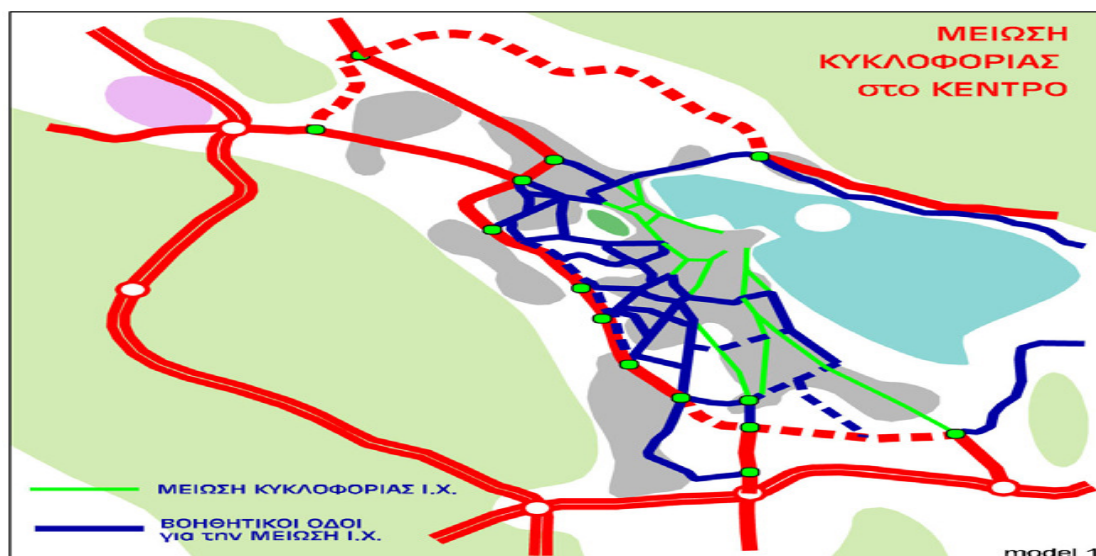
- Λεωφόρος Δωδώνης
- Λεωφόρος Δόμπολη
- Βορείου Ηπείρου
- Σουλίου- Σπύρου Λάμπρου- Μεγάλου Αλεξάνδρου
- Λεωφόρος Μακρυγιάννη
- Γράμμου
- Κωνσταντινουπόλεως
- Νικοπόλεως
- Παπαναστασίου

Δευτερεύουσες αρτηρίες: Οι δευτερεύουσες αρτηρίες που εξυπηρετούν κυρίως μέσου μήκους μετακινήσεις είναι :

- Αβέρωφ
- Αρχιεπισκόπου Μακαρίου
- Λεωφόρος Γεωργίου Παπανδρέου
- Λεωφόρος Κάτσαρη
- Μπιζανίου
- Βηλαρά-28^{ης} Οκτωβρίου
- Πυρσινέλλα
- Παύλου Μελά

Το χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου είναι ότι ο αριθμός των ιεραρχημένων οδών είναι ιδιαίτερα πυκνός και ιδιαίτερα στο κεντρικό κομμάτι ελάχιστες οδοί έχουν χαρακτήρα τοπικής οδού (Μποντίνη, 2011). Οι περισσότερες έχουν χαρακτήρα συλλεκτικής, ακόμα και αρτηρίας και πράγμα που δυσχεραίνει αρκετά την κυκλοφορία σε αυτό. Στις παραπάνω οδούς έρχεται σήμερα να προστεθεί η Περιφερειακή οδός η οποία συνδέεται με τις Εθνικές οδούς Άρτας –Ιωαννίνων, Ιωαννίνων Ηγουμενίτσας και Κοζάνης Ιωαννίνων. Η περιφερειακή οδός έχει βοηθήσει αρκετά στην μείωση της κυκλοφορίας στους δρόμους των Ιωαννίνων καθώς σήμερα όλες οι εμπορικές μετακινήσεις καθώς και οι μετακινήσεις των υπεραστικών λεωφορείων διέρχονται από αυτήν.

Το Ρυθμιστικό σχέδιο προτείνει ένα μοντέλο τύπου ημι-ιστού αράχνης με την δημιουργία κλειστών λεωφόρων οι οποίες θα αποτελούνται από τις κύριες αρτηρίες που συνδέουν την πόλη με τις εθνικές οδούς, με ταυτόχρονη βελτίωση όλων των οδών που μπαίνουν ακτινικά στο κέντρο για μία την μείωση της κυκλοφορίας στους άξονες που διατρέχουν την πόλη από Βορρά προς Νότο και την επίτευξη μίας ομαλής κυκλοφορίας.

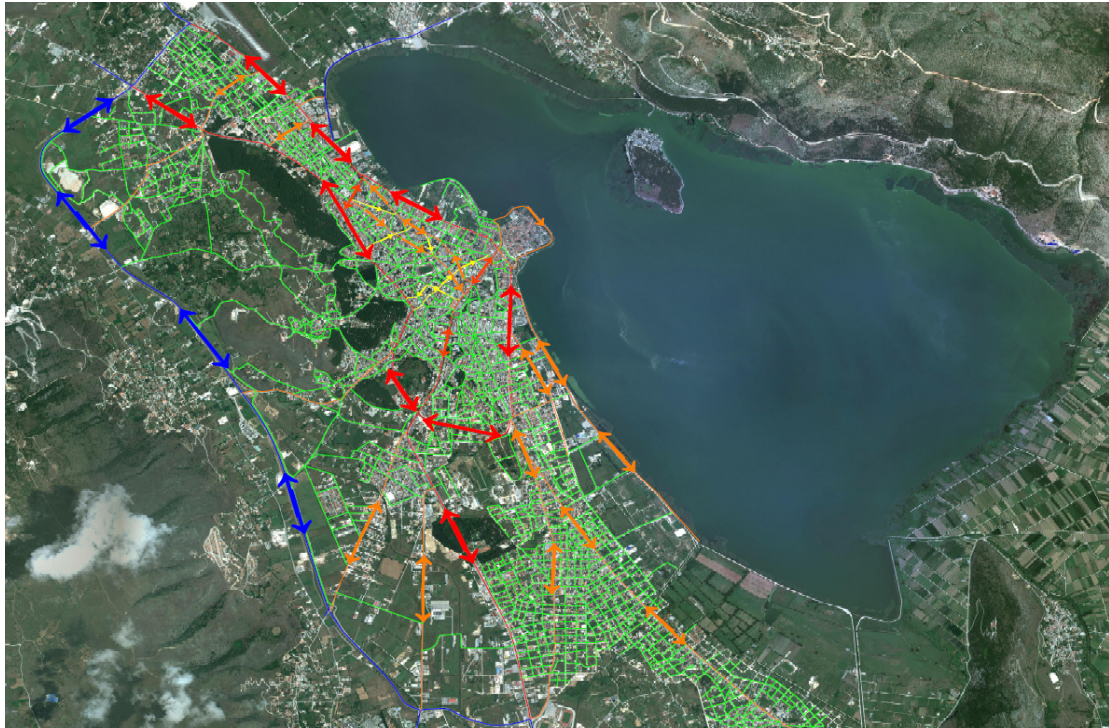


Εικόνα 24 Μείωση για την κυκλοφορία στο κέντρο (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό σχέδιο Ιωαννίνων-Β φάση, 2009)

Προς την παραπάνω κατεύθυνση προτείνεται η εξής ιεράρχηση του οδικού δικτύου, εντός του κλειστού δικτύου και μέσα στην πόλη :

- Δημιουργία μικρού δακτυλίου που θα περικλείει το εσωτερικό της πόλης και διοχέτευση της κυκλοφορίας σε αυτόν. Οι λεωφόροι που περιλαμβάνονται είναι οι εξής :
 - ✓ Από βόρεια η λεωφόρος Στρατηγού Μακρυγιάννη-Μεγάλου Αλεξάνδρου-Σπύρου Λάμπρου.
 - ✓ Από νότια η λεωφόρος Γράμμου η οποία συνδέεται μέσω της Περιφερειακής οδού με την Στρατηγού Μακρυγιάννη και η λεωφόρος Γεωργίου Παπανδρέου.
 - ✓ Από δυτικά του κέντρου η Λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου η οποία συνδέεται μέσω των οδών Κενάν Μεσσαρέ-Δόμπολη-Σουλίου με την Σπύρου Λάμπρου και με την Γεωργίου Παπανδρέου μέσω της παραλίμνιας οδού Διονυσίου φιλοσόφου.
- Το κύριο δίκτυο στο κέντρο θα πόλης διαμορφώνεται ως εξής: Οι κύριες αρτηρίες μέσα στο κέντρο θα είναι οι οδοί διπλής κατεύθυνσης Δωδώνη-Αβέρωφ και Βορείου Ηπείρου η οποίες συνδέονται με τον παραπάνω δακτύλιο. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες που συνδέονται με τις κύριες θα είναι οι οδοί 28^{ης} Οκτωβρίου-Βαλαωρίτου-Βηλαρά και Μαυρογιάννη-Παύλου Μελά-Ζωσιμάδων. Οι συλλεκτικές της πόλης που θα έχουν ένα μεσαίο φόρτο κυκλοφορίας θα είναι οι οδοί Πυρσινέλλα, Χαριλάου Τρικούπη, Ευεργετών και Κομνηνών. Το τοπικό δίκτυο που αποτελείται από ζεύγη μονόδρομων και θα συνδέεται με τις παραπάνω κατηγορίες ενδέχεται να βελτιωθεί να διαπλατυνθεί (μέσω της απομάκρυνσης των σταθμευμένων οχημάτων σε αυτόν στις κεντρικές περιοχές) έτσι ώστε να δημιουργηθεί μία ομαλή κυκλοφορία πάνω σε αυτό. Για τις περιοχές εκτός του κέντρου προτείνεται η ανακατασκευή της οδού Νιάρχου, η οποία συνδέει το Πανεπιστήμιο

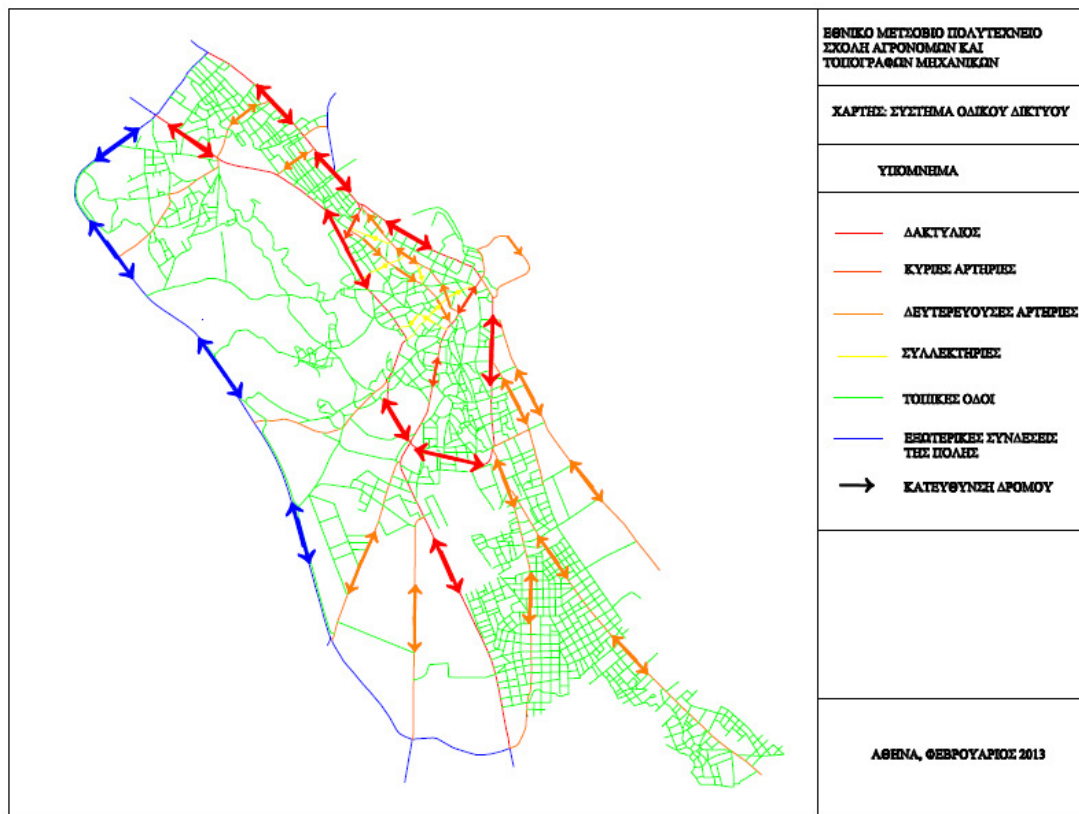
και το Νοσοκομείο με την πόλη, καθώς θυμίζει επαρχιακή οδό, μέσω διαπλάτνσης της.



Εικόνα 25 Προτεινόμενο σύστημα δικτύου (Υπόβαθρο: google earth)



Εικόνα 26 Σύστημα δικτύου στο κέντρο



Χάρτης 48 Σύστημα οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης

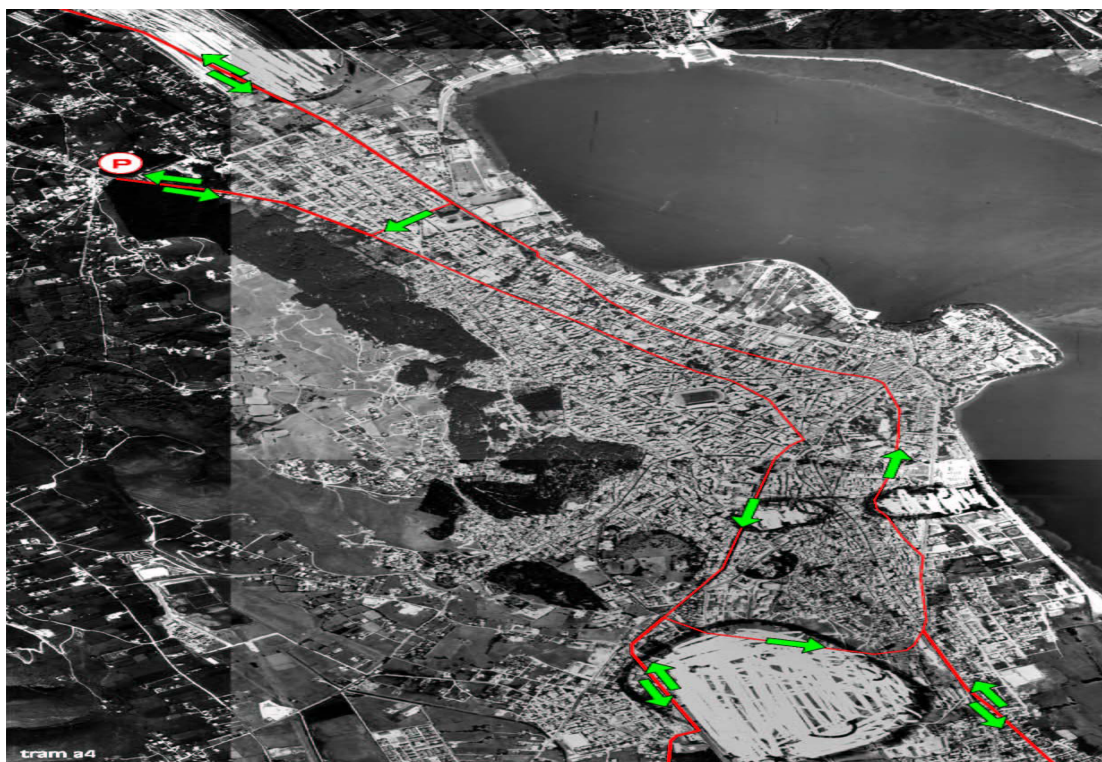
Συγκοινωνία

Το παρών master plan στοχεύει στην δημιουργία μιας πιο ευέλικτης και βιώσιμης δημόσιας συγκοινωνίας. Τονίζεται ότι για την αξιοποίηση της δημόσιας συγκοινωνίας, είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός μηχανισμού ελέγχου και συντονισμού των αρμοδιοτήτων της. Η ύπαρξη κάποιου ενιαίου φορέα, μητροπολιτικής εμβέλειας ο οποίος θα μπορέσει να ενσωματώσει όλα τα διατιθέμενα μέσα σε ένα πιο ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών, μέσα στο οποίο τα μέσα δεν θα λειτουργούν ανταγωνιστικά (αστικά λεωφορεία, ταξί), άλλα το καθένα από αυτά θα έχει το δικό του, συγκεκριμένο ρόλο, είναι απαραίτητη. Αυτό φυσικά προϋποθέτει μια μορφή οργάνωσης πιο αυστηρή μέσα στην οποία θα ασκούνται ουσιαστικά οι διάφορες πολιτικές που θα δίνουν έμφαση στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας.

Ένας ενιαίος φορέας σε συνεργασία με τις τοπικές αυτοδιοικήσεις της κάθε περιοχής, μπορεί να δώσει επίσης στον πολίτη αρκετά κίνητρα, ώστε να τον ενθαρρύνει στη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας για τις μετακινήσεις του. Κίνητρα που μπορεί να είναι είτε ποσοτικά (πχ οικονομικά) είτε ποιοτικά, και γενικά θα σκοπεύουν στην ελαχιστοποίηση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς καθώς και στην εύκολη προσβασιμότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Ένας τέτοιος φορέας μπορεί επίσης να εφαρμόσει πολιτικές οι οποίες θα οδηγήσουν σε εύρεση πηγών εσόδων για την δημόσια συγκοινωνία, έσοδα τα οποία θα διατεθούν για την ορθολογική ανάπτυξη και εξέλιξη του συστήματος μεταφορών.

Το Ρυθμιστικό σχέδιο προτείνει την οργάνωση ενός συστήματος συγκοινωνίας βασισμένο στο Τραμ το οποίο αποτελεί το βασικό μέσω σταθερής τροχιάς και το οποίο

θα μπορεί να συνδέεται με το προβλεπόμενο δίκτυο ΟΣΕ αλλά και με το δίκτυο των αστικών λεωφορείων.



Εικόνα 27 Διερεύνηση τραμ (ΠΗΓΗ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων-Β φάση, 2009)

Είναι αποδεκτό ότι το μέλλον για την βιώσιμη συγκοινωνία ταυτίζεται με το τραμ σε όλες τις μεσαίες πόλεις, όπως τα Ιωάννινα, αλλά λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα της εποχής, ένα τέτοιο έργο είναι αρκετά δύσκολο να υλοποιηθεί στο άμεσο μέλλον. Γι αυτό τον λόγο δεν θα συμπεριληφθεί στο παρών master plan.

Σήμερα η πόλη των Ιωαννίνων εξυπηρετείται από την αστική συγκοινωνία στο έπακρο από την οπτική της προσβασιμότητας, αφού οι στάσεις και τα δρομολόγια της ικανοποιούν όλο το πολεοδομικό συγκρότημα. Συγκεκριμένα η κίνηση των αστικών λεωφορείων γίνεται μέσω δύο βασικών διαδρομών, συνδέοντας αφενός το Πέραμα και την Ελεούσα με το Πανεπιστήμιο μέσω της λεωφόρου Δωδώνης (27 στάσεις) και αφετέρου το Νοσοκομείο Χατζηκώστα μέσω της Ανατολής με το Πανεπιστήμιο (30 στάσεις) (Μακρυγιάννης, 2009). Τα κύρια προβλήματα είναι τα αραιά δρομολόγια, ειδικότερα τις εποχές που το Πανεπιστήμιο δεν λειτουργεί, πράγμα που επιβαρύνει την ελκυστικότητά της και οδηγεί τους κατοίκους στην επιλογή της γρήγορης λύσης του Ι.Χ για τις μετακινήσεις τους.

Το παρών σχέδιο εστιάζει στις παρακάτω προτάσεις:

- Μεταφορά της αφετηρίας των αστικών λεωφορείων από την κεντρική πλατεία Ιωαννίνων στην οδό Δόμπολη, δίπλα από τα κτήρια της Εφορίας στα εγκαταλελειμμένα κτήρια του παλιού Πανεπιστημίου.
- Τα λεωφορεία προς τις νότιο ανατολικές περιοχές (Ανατολή-Κατσικά) θα παρακάμπτουν πλέον τον πυκνοδομημένο χώρο της χωρικής ενότητας 4, καθώς δεν θα βρίσκεται εκεί η κεντρική αφετηρία και θα χρησιμοποιούν την οδό Κεβάν Μεσσαρέ για την σύνδεσή τους με την οδό Δόμπολη και την νέα αφετη-

ρία. Η πορεία τους προς το κέντρο θα συνεχίζεται κανονικά από την οδό Δωδώνης.

- Δημιουργία σταθμού park and ride στην νέα αφετηρία. Ο χώρος επαρκεί για την δημιουργία ενός ολοκληρωμένου χώρου αφετηρίας με θέσεις στάθμευσης έτσι ώστε ο πολίτης να αφήνει το αυτοκίνητό του εκεί και να συνεχίζει την πορεία του με τα αστικά λεωφορεία προς το κέντρο.
- Χρήση minibus για την διέλευση προς το κέντρο έτσι ώστε να μπορεί να διέρχεται με ασφάλεια και άνεση στους δρόμους που δεν εξυπηρετούνται από τα υπόλοιπα λεωφορεία στις κεντρικές περιοχές. Τα minibus θα έχουν την δυνατότητα μετακίνησης και στις παραλίμνιες περιοχές και θα μπορούν να αξιοποιηθούν και για τουριστικούς σκοπούς (περιηγήσεις κλπ).
- Η γενικότερη βελτίωσή της με πύκνωση των δρομολογίων αφού τα δρομολόγια σταματούν σχετικά νωρίς ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου το Πανεπιστήμιο παραμένει κλειστό. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι η συγκοινωνία για την περιοχή Εξοχή (Χωρική ενότητα 1) σταματάει το μεσημέρι στους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς η αφετηρία της γραμμής είναι το Πανεπιστήμιο. Ταχύτητα, αξιοπιστία και βολικές ώρες λειτουργίας αποτελούν τους κύριους παράγοντες για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας.



Εικόνα 28 Μεταφορά αφετηρίας από κεντρική πλατεία (κόκκινο) σε Δόμπολη (μπλε)
(Υπόβαθρο: Google maps)

Τονίζεται η άμεση ανάγκη σύμπραξης του ιδιωτικού με τον δημόσιο τομέα στην περίπτωση των αστικών λεωφορείων. Ένα εμφανές παράδειγμα είναι η προσπάθεια που κάνει η ιδιωτική εταιρία των αστικών λεωφορείων για τον εκσυγχρονισμό των αστικών συγκοινωνιών μέσω της δημιουργίας έξυπνων στάσεων στην πόλη. Πρόκειται για ένα έργο το οποίο θα περιλαμβάνει την τοποθέτηση 22 ηλεκτρονικών πινακίδων δίπλα στις κανονικές στάσεις που θα ενημερώνουν συνεχώς το επιβατικό κοινό για την ώρα άφιξης και αποχώρησης των αστικών λεωφορείων και για τα δρομολόγια. Το έργο δεν έχει υλοποιηθεί καθώς έρχεται αντιμέτωπο με αρκετά τεχνικά προβλήματα (μη ύπαρξη ρεύματος συνεχούς τάσης), και η εταιρία έχει ζητήσει την συνεργασία του Δήμου Ιωαννιτών και ιδιαίτερα των τεχνικών υπηρεσιών για την αντιμετώπισή τους. Ο Δήμος θα μπορούσε επίσης να διαθέσει οικονομικούς πόρους για την αγορά

επιπλέον λεωφορείων που θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη συχνότερων δρομολογίων στις απομακρυσμένες περιοχές.

Στάθμευση

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει το κέντρο των Ιωαννίνων είναι το πρόβλημα της στάθμευσης. Σε κυκλοφοριακή έρευνα του 2009 (Μελέτη αξιολόγησης επιπτώσεων από την εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής ρύθμισης, Μελέτη Κ. Ηλιόπουλος και Συνεργάτες ΕΠΕ, 1999), είχαν καταγραφεί 1500 παράνομα σταθμευμένα οχήματα τα περισσότερα από τα οποία ήταν στην κεντρική οδό Δωδώνης-Αβέρωφ. Το νέο υπόγειο παρκινγκ παρότι βρίσκεται στο κεντρικότερο σημείο της πόλης (Πλατεία Πύρρου) δεν έχει λύσει σήμερα το πρόβλημα, το οποίο σε συνδυασμό με την αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας των Ι.Χ (Μποντίνη, 2011) και την ενδεχόμενη αύξηση της τουριστικής κίνησης στην πόλη, ενδέχεται να οξυνθεί. Αυτό που απαιτείται είναι η θέσπιση μέτρων αποθάρρυνσης της χρήσης του Ι.Χ για τις κεντρικές μετακινήσεις και η εφαρμογή αυστηρών οικονομικών πολιτικών για τις παράνομες σταθμεύσεις. Το παρών master plan προτείνει την δημιουργία δύο νέων χώρων στάθμευσης σε ακτίνα 500 και 100 μέτρων αντίστοιχα από το κέντρο οι οποίοι σε συνδυασμό με τον προτεινόμενο σταθμό “park and ride” που θα βρίσκεται στο βόρεια όριά του (Δόμπολη) και με τους υπάρχοντες χώρους που βρίσκονται στο παραλίμνιο μέτωπο ενδέχεται να βοηθήσουν ακόμα περισσότερο στην αποσυμφόρηση του κέντρου δημιουργώντας ένα περιμετρικό δίκτυο σταθμών. Οι δύο αυτές νέες θέσεις θα βρίσκονται σε αναξιοποίητους σήμερα χώρους και συγκεκριμένα στους χώρους των παλαιών κτηρίων υπεραστικής συγκοινωνίας ΚΤΕΛ τα οποία μεταφέρθηκαν στην λεωφόρο Γεωργίου Παπανδρέου. Ο ένας βρίσκεται στην χωρική ενότητα 3 και στην οδό Ζωσιμάδων και ο δεύτερος χώρος στην χωρική ενότητα 4 και στην οδό Μπιζανίου.



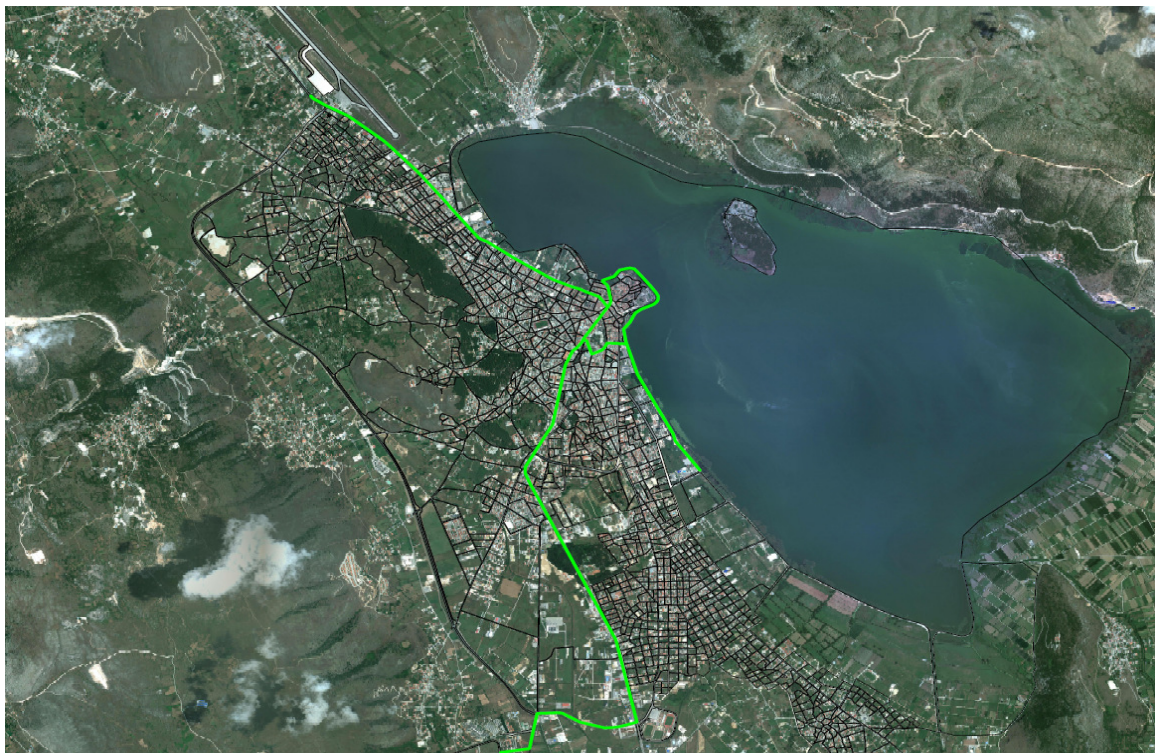
Εικόνα 29 Νέοι χώροι στάθμευσης (Υπόβαθρο: google maps)

Δίκτυο ποδηλατοδρόμων

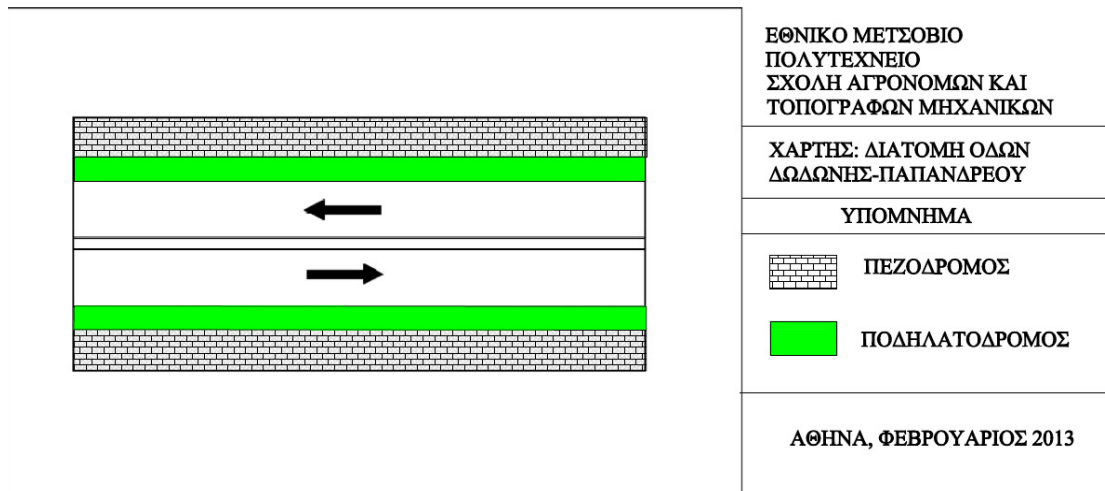
Στην πόλη των Ιωαννίνων σήμερα είναι ολοκληρωμένος ένας ποδηλατοδρόμος στην παραλίμνια περιοχή, ο οποίος χρησιμοποιείται για λόγους αναψυχής. Για την βιωσιμότητα των μετακινήσεων προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στους πεζούς και το ποδήλατο. Η ένταξη του ποδηλάτου δεν είναι μόνο ζήτημα κατασκευής ποδηλατοδρόμων αλλά και ευαισθητοποίησης των πολιτών. Είναι εμφανής η ανάγκη επέκτασης του υπάρχοντος ποδηλατοδρόμου και η ένταξη του σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο. Το master plan προτείνει την δημιουργία του δικτύου για την σύνδεση του κέντρου και του παραλιμνίου μετώπου με τους βασικούς πόλους ενδιαφέροντος, δηλαδή το Πανεπιστήμιο, το ΤΕΙ, τις αθλητικές εγκαταστάσεις και το αεροδρόμιο. Για την κατασκευή του απαιτείται να γίνουν οι απαραίτητες ρυθμίσεις στις οδούς Δωδώνης και Γεωργίου Παπανδρέου, ρυθμίσεις που αφορούν την απομάκρυνση των σταθμευμένων αυτοκινήτων για την εξοικονόμηση χώρου που θα επιτρέπουν την κατασκευή του.



Εικόνα 30 Υπάρχον ποδηλατοδρόμος στα Ιωάννινα (ΠΗΓΗ: www.travelstyle.gr)



Εικόνα 31 Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (Υπόβαθρο: google earth)



Εικόνα 32 Διατομή οδών Δωδώνης-Παπανδρέου

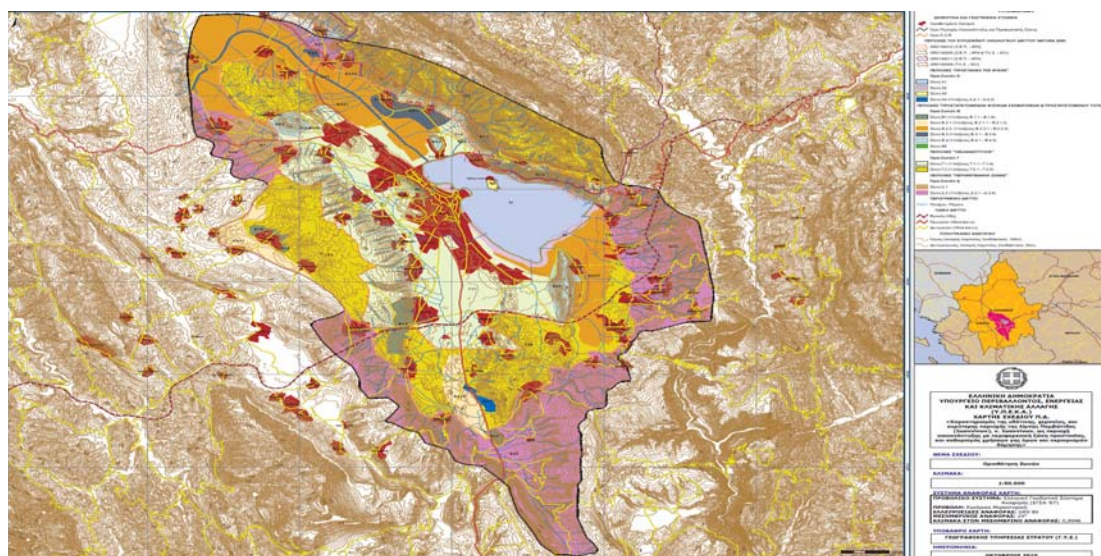
Σημαντικό θετικό στοιχείο για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στην πόλη είναι η ύπαρξη ενός αυτοματοποιημένου συστήματος μίσθωσης ποδηλάτων. Πρόκειται για ένα σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων το οποίο επιτρέπει την αυτόματη παραλαβή ενός ποδηλάτου, την χρησιμοποίησή του για όσο χρόνο είναι απαραίτητο και στην συνέχεια την επιστροφή του σε οποιονδήποτε σταθμό μίσθωσης. Το σύστημα αυτό τυγχάνει μεγάλης αποδοχής από πολίτες Ευρωπαϊκών χωρών και στην Ελλάδα έχει εφαρμοστεί μόνο στην πόλη της Κέρκυρας. Στα Ιωάννινα το σύστημα περιλαμβάνει 10 ποδήλατα καταναμεμένα σε δύο σταθμούς αυτόματης μίσθωσης αλλά δεν έχει αξιοποιηθεί ακόμα. Προτείνεται η προώθησή του και η κατασκευή επιπλέον σταθμών στους αθλητικούς χώρους της Λιμνοπούλας και του Πανηπειρωτικού σταδίου, στους σημαντικότερους χώρους συγκέντρωσης δραστηριοτήτων (κεντρική πλατεία, Παραλίμνιο Ψυχαγωγικό Πάρκο, Νέο Τεχνολογικό Πάρκο) καθώς και στο Πανεπιστήμιο, το ΤΕΙ και το αεροδρόμιο. Το σύστημα θα μπορεί να εξυπηρετήσει χρήστες οι οποίοι θα διαθέτουν ειδική ηλεκτρονική κάρτα για να παραλαμβάνουν και να αφήνουν κοινόχρηστα ποδήλατα σε όποιον σταθμό τους βολεύει.



Εικόνα 33 Σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων στα Ιωάννινα (ΠΗΓΗ: www.ioanninabikes.gr)

4.3.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Σύμφωνα με σχέδιο προεδρικού διατάγματος για την λίμνη Παμβώτιδα, η ευρύτερη περιοχή της πόλης των Ιωαννίνων με κωδικό GR 2130012 αποτελεί Ζώνη Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.) για την άγρια ορνιθοπανίδα. Επίσης η λίμνη Παμβώτιδα αποτελεί ταυτόχρονα Ζώνη Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.) για την άγρια ορνιθοπανίδα καθώς και Τόπο Κοινοτικής Σημασίας (Τ.Κ.Σ.) ο οποίος χαρακτηρίζεται και ως «Ειδική Ζώνη Διατήρησης» (ΥΠΕΚΑ, <http://www.opengov.gr/minenv/?p=1428>, 2011). Επίσης το περιαστικό δάσος Ιωαννίνων έχει χαρακτηριστεί ως Αισθητικό Δάσος σαν προστατευόμενη περιοχή με το ΦΕΚ 306/ΤΑ/1976 (Ελληνικό κέντρο βιότοπων-υγροτόπων, http://www.ekby.gr/ekby/el/EKBY_PP_el.html)



Εικόνα 34 Περιοχές του δικτύου "NATURA" και προστασίας της φύσης (ΠΗΓΗ: ΥΠΕΚΑ, http://www.opengov.gr/minenv/wp-content/uploads/downloads/2011/01/pamvotida_map.pdf)

Τα σημαντικότερα περιβαλλοντικά προβλήματα εντοπίζονται στην λίμνη Παμβώτιδα η οποία είναι το κυρίαρχο ταυτολογικό στοιχείο της πόλης. Τα προβλήματα αφορούν τον περιορισμό των πλημμυρισμένων εκτάσεων, την συρρίκνωση της βλάστησης, τον περιορισμό των τόπων φυσικής αναπαραγωγής ψαριών και τον ευτροφισμό (Μποντίνη, 2011). Τα μέτρα που προτείνει ο σύλλογος προστασίας Περιβάλλοντος Ιωαννίνων για την προστασία της λίμνης είναι ο έλεγχος δραστηριοτήτων λεκάνης απορροής μέσω ενός προγράμματος διαχείρισης υδάτων, η δημιουργία δικτύου αποχέτευσης και σύνδεση όλων των περιμετρικά της λίμνης οικισμών με τον βιολογικό καθαρισμό και η απομάκρυνση των αναχωμάτων (Εισήγηση του Συλλόγου Προστασίας Περιβάλλοντος Ιωαννίνων, 2011). Το σημαντικότερο έργο που έχει ολοκληρωθεί είναι το πάρκο ερμηγείας οικοσυστήματος Λίμνης Παμβώτιδας, συνολικής έκτασης 4,5 στρεμμάτων το βρίσκεται στην παραλίμνια οδό (περιοχή Λασπότοπος). Το πάρκο αυτό είναι το πρώτο περιβαλλοντικό πάρκο που υλοποιήθηκε στα Ιωάννινα και εγκαινιάστηκε στις 5/6/2010 στο πλαίσιο εκδηλώσεων για την παγκόσμια ημέρα περιβάλλοντος. Σήμερα, ο σύλλογος προστασίας περιβάλλοντος Ιωαννίνων έχει προτείνει την κατασκευή ενός Περιβαλλοντικού-Υγροτοπικού πάρκου το οποίο θα περιλαμβάνει έναν χώρο έκτασης 1943 στρεμμάτων και θα μπορεί να λειτουργήσει σαν μεγάλος φυσικός χώρος αναψυχής. Σύμφωνα με την πρόταση το πάρκο στοχεύει στην αποκατάσταση της σχέσης των υγροτοπικών εκτάσεων με τη λίμνη και δημιουργία κατάλληλων βιοτόπων για τα προστατευόμενα και απειλούμενα είδη πανίδας και χλωρίδας

(Σύλλογος προστασίας περιβάλλοντος Ιωαννίνων, <http://spri1976.blogspot.gr/>, 2011)
Η πρόταση θεωρείται αμφιλεγόμενη σήμερα καθώς πολλοί υποστηρίζουν ότι το πάρκο θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον της λίμνης καθώς ενδέχεται να χωροθετηθούν εκεί και εγκαταστάσεις αθλητισμού και ψυχαγωγίας. Το παρών master plan συμπεριλαμβάνει την δημιουργία του πάρκου αυτού, εφόσον γίνει στα σωστά περιβαλλοντικά πλαίσια χωρίς χωροθετήσεις δυσμενών δραστηριοτήτων προς το οικοσύστημα της λίμνης, με αποκλειστικό στόχο την προστασία και την ανάδειξή του.



Εικόνα 35 Προτεινόμενη θέση πάρκου (ΠΗΓΗ: Σύλλογος προστασίας περιβάλλοντος Ιωαννίνων, <http://spri1976.blogspot.gr/2011/02/2011.html>, 2011)

Όσον αφορά τους δασικούς χώρους, οι απαραίτητες ενέργειες στις οποίες θα πρέπει να δοθεί έμφαση για την διαχείριση του πλούτου που υπάρχει σε αυτούς, είναι :

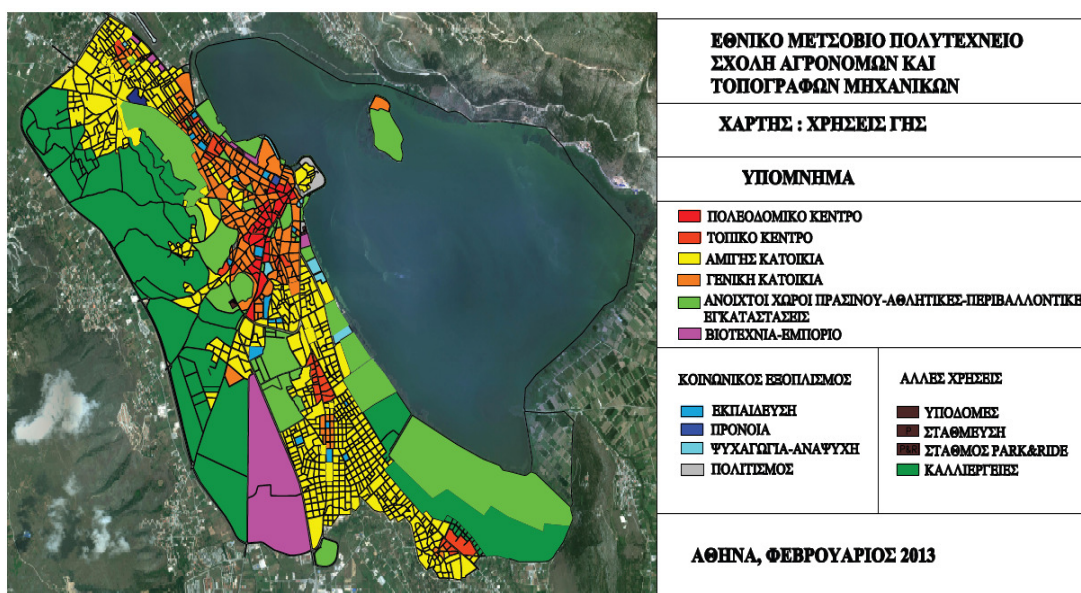
- Αποκατάσταση και αναδάσωση του χώρου του λόφου της Περιβλέπτου.
- Συμπληρωματικές φυτεύσεις στον χώρο του περιαστικού δάσους.
- Αντιπυρική προστασία.
- Φύλαξη.

4.3.6 ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε η δημιουργία επιπλέον πολεοδομικών κέντρων εξυπηρέτησης είναι ο κύριος στόχος για την διαμόρφωση του οικιστικού περιβάλλοντος στις περιοχές που βρίσκονται εκτός του πρωτεύοντος κέντρου της πόλης. Στόχο όμως αποτελεί και η προστασία των περιοχών αμιγούς κατοικίας έτσι ώστε να προστατευτεί το αστικό τοπίο στις εξωαστικές περιοχές. Επίσης οφείλεται η προστασία των οικιστικών περιοχών με παραδοσιακό χαρακτήρα (ιστορικό κέντρο, κάστρο) όπως επίσης και των αποθεμάτων αδόμητης γης στα όρια των περιοχών (γεωργική γη) αλλά και του παραλιμνίου μετώπου. Η δημιουργία ενός πολυκεντρικού μοντέλου πόλης είναι εφικτή στα Ιωάννινα, ενός μοντέλου που θα μεγιστοποιήσει την λειτουργικότητα της, θα ελαχιστοποιήσει τις αποστάσεις και τον χρόνο από τα σημεία εξυπηρέτησης και θα συμβάλλει στην αποσυμφόρηση του παραδοσιακού κέντρου. Για την υλοποίησή του απαιτείται πρώτιστος να γίνει μία αποκέντρωση των εμπορικών και διοικητικών χρήσεων, και η διασπορά τους επί των κυρίων οδικών αξόνων που οριοθετούν τις περιο-

χές εκτός του κέντρου. Το κύριο όραμα είναι η επαναφορά της παραδοσιακής ταυτότητας στην περιοχή (κέντρο, γειτονιές) και αυτό θα υλοποιηθεί μόνο με την ανάπτυξη «ζωντανών» γειτονιών μακριά από το κέντρο. Οι νέες χρήσεις γης θα έχουν ως εξής:

- Για τις περιοχές του κέντρου οι κύριες προτεινόμενες αλλαγές είναι η δημιουργία του δικτύου πρασίνου, μέσω ανάπλασης του χώρου που βρίσκεται το πνευματικό κέντρο. Ειδικότερα, προτείνεται η δημιουργία πάρκου στην θέση του δημοτικού χώρου στάθμευσης και η ενοποίησή του με τις κεντρικές πλατείες επί της οδού Δωδώνης, αλλά και με το παραλίμνιο μέτωπο μέσω ενός δικτύου πεζόδρομων. Επίσης δημιουργούνται δύο νέοι χώροι στάθμευσης στις χώρους των παλιών κτηρίων υπεραστικού ΚΤΕΛ. Τέλος μεταφέρεται η αφετηρία των αστικών συγκοινωνιών (αφού πεζοδρομείται η οδός που την διατρέχει για την δημιουργία δικτύου πρασίνου) στο βόρεια πλευρά του κέντρου, στον χώρο του παλαιού Πανεπιστημίου, όπου και δημιουργείται σταθμός Park & Ride.
- Για τις εκτός κέντρου περιοχές, η αμιγής κατοικία προστατεύεται και παραμένει η κυρίαρχη χρήση, δημιουργούνται όμως και τοπικά κέντρα σε κομβικά σημεία τους όπου είναι εύκολη η προσβασιμότητα, όπως αναφέρθηκε παραπάνω.
- Τέλος δημιουργούνται ένα Τεχνολογικό Πάρκο και ένα Περιβαλλοντικό Πάρκο στις περιοχές του στρατοπέδου Βελισσαρίου και στην παραλίμνια έκταση στο ύψος της Κατσικάς αντίστοιχα, όπως έχει προταθεί από τον περιβαλλοντικό σύλλογο Ιωαννίνων.



Χάρτης 49 Νέες χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης (Υπόβαθρο: google earth)

Όλες οι παραπάνω προτάσεις εστιάζουν στην ορθολογικότερη αξιοποίηση του υπάρχοντος δομημένου χώρου και σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα έργα πεζοδρομήσεων και αναπλάσεων που ενδέχεται να υλοποιηθούν στο άμεσο μέλλον, αναμένεται να συμβάλλουν στην υλοποίηση του πρωτεύοντος στόχου, που είναι η αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι στις προτάσεις για το οδικό δίκτυο, δεν συμπεριλαμβάνεται η λεωφόρος Γεννηματά, μία οδός που είχε αρχικά σχεδιαστεί ως η κύρια νότια είσοδος-έξοδος της πόλης των Ιωαννίνων, η οποία θα διέτρεχε τις περιοχές της Κατσικάς και της Ανατολής, καταλήγοντας στην Εγνατία

οδό. Το Ρυθμιστικό σχέδιο επίσης σταματάει την επέκτασή της έως το σημείο που έχει ολοκληρωθεί στο ύψος της Ανατολής, αφού μία τυχόν κατασκευή της ενδέχεται να δημιουργήσει βλαβερές επιπτώσεις προς το περιβάλλον, λόγω της γειτνίασής της με το οικοσύστημα της λίμνης.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συμπερασματικά, τα master plan σήμερα αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο σχεδιασμού για τις σύγχρονες πόλεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και των προκλήσεων που εμφανίζονται στα νέα ανταγωνιστικά πλαίσια. Το περιεχόμενό τους είναι διερευνημένο λαμβάνοντας υπόψη τις καθημερινές πτυχές των κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων και περιλαμβάνοντας όλους τους τομείς, έτσι ώστε να καθοδηγήσουν αρμονικά την ανάπτυξη των πόλεων. Στις περισσότερες μεγάλες πόλεις όπου ο κύριος στόχος είναι ο έλεγχος της αστικής διάχυσης, τα master plan προσπαθούν να πετύχουν έναν οικονομικότερο σχεδιασμό και εστιάζουν στην βελτιστοποίηση του ήδη δομημένου χώρου. Το στοίχημα είναι η ανάπτυξη πολυκεντρικών δομών μέσω δημιουργίας κέντρων ανάπτυξης τα οποία θα αλληλοϋποστηρίζονται και θα συμβάλουν στην ανάπτυξη συμπαγών αστικών μορφών. Οι προτάσεις επεκτάσεων των πόλεων εστιάζουν σήμερα στην μέγιστη εξυπηρέτηση του πολίτη δημιουργώντας νέες περιοχές σε χώρους όπου υποστηρίζονται από τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας. Στο πλαίσιο αυτό, όλες οι χώρες προσπαθούν να δώσουν έμφαση στην ανάπτυξη και την βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας προωθώντας την ως κύριο μέσο μεταφοράς, δίνοντας επιπλέον κίνητρα στους πολίτες για την χρήση της, καλλιεργώντας την νοοτροπία του ότι η βιωσιμότητα συνδέεται άρρηκτα μαζί της. Σε κάποιες χώρες επίσης τα master plan στοχεύουν στην απομάκρυνση των κακώς κειμένων που άφησε πίσω της η βιομηχανική έξαρση, (κοινωνικός διαχωρισμός) απομακρύνοντας τις βιομηχανικές περιοχές από τον κύριο αστικό ιστό παρεμβαίνοντας αποφασιστικά στις οικιστικές μονάδες τους μέσω αναπλάσεων και ανοικοδομήσεων. Για την πτυχή της κυκλοφορίας, εκτός του ότι προωθείται η δημόσια συγκοινωνία ως κύριο μέσο μετακίνησης, τα master plan στοχεύουν στην απομάκρυνση του φόρτου από τα κέντρα των πόλεων και των γειτονιών μέσω ενός συστήματος δακτυλίων που επιτρέπουν την κίνηση των οχημάτων περιμετρικά από αυτά. Σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν, παρατηρήθηκε επίσης ότι μεγάλη έμφαση δίνεται στους δημοσίους χώρους. Όντας ζωτικής σημασίας, πολλά master plan προσπαθούν να αναδείξουν όλο και περισσότερο τους δημοσίους χώρους και χώρους πρασίνου στις πόλεις, δημιουργώντας νέους όπου και αν είναι εφικτό και προστατεύοντας τους υπάρχοντες. Τέλος αξίζει να αναφερθεί ότι σε κάθε περίπτωση που εξετάστηκε, δόθηκε μεγάλη σημασία στην συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες σχεδιασμού, καθώς αυτοί είναι οι κύριοι αποδέκτες των προτάσεων μέσω διαδικασιών συζητήσεων και διαβουλεύσεων αλλά και ηλεκτρονικής συμμετοχής. Τονίζεται επίσης ότι σε πολλές περιπτώσεις δεν υπήρξαν οι παραμικρές καθυστερήσεις για τις εφαρμογές έργων και μελετών μετά την τελική έγκριση των σχεδίων και ότι μεγάλο ρόλο στην σωστή εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων, έπαιξε η σύμπραξη μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου τομέα όπου διαπιστώθηκε ότι ο ιδιωτικός τομέας βοήθησε έμπρακτα σε αρκετές περιπτώσεις στην χρηματοδότηση έργων και μελετών.

Ένα από τα πιο κρίσιμα ερωτήματα σήμερα είναι το αν για τα προβλήματα που επικρατούν στις ελληνικές πόλεις ευθύνεται το σύστημα σχεδιασμού. Η ύπαρξη τεχνικών προβλημάτων στις διαδικασίες σχεδιασμού είναι ορατή, όπως επίσης και η ανυπαρξία μηχανισμών ελέγχου του. Οι μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις καθιστούν τα σχέδια άκαιρα και ως εκ τούτου ο σχεδιασμός γίνεται στον αέρα, χωρίς να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Οι προσπάθειες των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων να περιορίσουν το βασικό πρόβλημα που είναι η εκτός σχεδίου δόμηση δεν έχουν φέρει καρπούς αφού δεν αρκούν απλά οι μειώσεις στους συντελεστές δόμησης χωρίς την μείωση του δομήσιμου χώρου. Καλώς η κακώς, ο τρόπος με τον οποίο δομήθηκαν οι

ελληνικές πόλεις ήταν κοινωνικά βιώσιμος, γι αυτό και συντηρήθηκε. Στην προσπάθεια άμβλυνσης των προβλημάτων της ελληνικής πόλης το ΥΠΕΚΑ σήμερα στοχεύει στην αλλαγή του συστήματος σχεδιασμού με σκοπό να συνάδει με τα νέα δεδομένα της σημερινής εποχής. Για μία τέτοια όμως αλλαγή, απαιτείται πρώτα ο εντοπισμός της ρίζας των προβλημάτων του ισχύοντος συστήματος. Δεν αρκεί μόνο η αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου και των σχεδίων καθώς χρειάζεται ως κοινωνικό σύνολο, από τα επίπεδα εξουσίας και ομάδων συμφερόντων μέχρι τους πολίτες, να αναπτύξουμε μηχανισμούς "περιβαλλοντικής", "πολεοδομικής" και "χωροταξικής ηθικής"(Ιωάννου, Σερράος, 2007).

Για την ευρύτερη περιοχή των Ιωαννίνων, λαμβάνοντας υπόψη ότι το σχέδιο που είναι σε ισχύ χρονολογείται 25 χρόνια πριν, γίνεται σαφές ότι χρειάζεται επείγοντως ένα νέο σχέδιο το οποίο θα συμπεριλαμβάνει όλον τον νέο ιστό, καθώς τα τελευταία χρόνια η πόλη έχει εξαπλωθεί χωρίς κανονισμούς, με νέους οικισμούς να ενσωματώνονται στον ιστό της πόλης. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο σχεδιάζει προς αυτήν την κατεύθυνση και περιλαμβάνει καινοτομικές προτάσεις για όλο το Λεκανοπέδιο, προτάσεις που αν υλοποιηθούν, αναμένεται να συμβάλλουν τα μέγιστα στην ανάπτυξη της πόλης, και στην δημιουργία ενός βιώσιμου περιβάλλοντος ευκαιριών και ποιότητας ζωής για τους κατοίκους της. Η αναγκαιότητα της θεσμοθέτησής του είναι μεγάλη. Θα πρέπει η Πολιτεία και όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς να δρομολογήσουν τις τελευταίες απαραίτητες ενέργειες που χρειάζονται έτσι ώστε το σχέδιο να τεθεί σε εφαρμογή. Παρότι το νέο σύστημα σχεδιασμού που προτείνεται καταργεί το σχέδιο αυτό, η κατάργησή του δεν είναι επιλογή. Ο σχεδιασμός στα Ιωάννινα βρίσκεται σε οριακή κατάσταση και μία τυχόν απαλλαγή από το Ρυθμιστικό Σχέδιο μπορεί να οδηγήσει τον σχεδιασμό σε μεγαλύτερη ακόμα καθυστέρηση. Εάν αλλάξει τελικά το σύστημα σχεδιασμού, θα πρέπει πρωτίστως να προβλεφθεί μία διαδικασία μετάβασης για τα Ιωάννινα που έχουν ήδη υπό διαδικασία θεσμοθέτησης και έγκρισης το Ρυθμιστικό σχέδιο αλλά και Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, αλλά και για τις όποιες περιοχές έχουν υπό εκπόνηση Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, αφού τα σχέδια αυτά επρόκειτο να αλλάξουν ως προς το περιεχόμενο και τον χαρακτήρα τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Carlo Salone, (2006), «The Strategic Plan of Torino and the re-development of the Metropolitan Area», International City Development Policy Conference, Alexandria, 20 – 21 March 2006, Ανασύρθηκε από http://siteresources.worldbank.org/INTMNAREGTOPURBDEV/Resources/Turin_March2006.pdf στις 17 Νοεμβρίου 2012
2. Creg Clark (2011) «Grand Paris, the key to the future of Europe» Ανασύρθηκε από <http://blog.mipimworld.com/2011/03/grand-paris-the-key-to-the-future-of-europe-greg-clark-senior-fellow-uli/> τις 20 Νοεμβρίου 2012
3. Dušan Damjanović,-Borislav Stojkov,(2008), «City of Belgrade Development Strategy», The City of Belgrade, Belgrade City Council
4. Folda H., Machler R., Hogeback A.,(2005) «Shaping the future of Munich», City of Munich, Department of Urban Planning and Building Regulation
5. Greater London Authority (2009) «The London Plan», Greater London Authority City Hall, London
6. Harris W, (XX) «How Urban Planning Works», Ανασύρθηκε από <http://science.howstuffworks.com/environmental/green-science/urban-planning3.htm> στις 18 Νοεμβρίου 2012
7. Ir. Klaas W. de Boer, (2006) « Amsterdam Pocket Atlas» Physical Planning Department, City of Amsterdam
8. Jean-Francois GUET, (2005), French urban planning tools and methods renewal, IsoCaRP congress
9. Lisbeth Iversen (2008), « Cities of the Future», Commissioner for Climate, Environmental Affairs and Urban Development, City of Bergen
10. Luis Rodríguez-Avial, (XX) «El nuevo plan general de Madrid», Ανασύρθηκε από <http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3656627.pdf> στις 20 Νοεμβρίου 2012
11. Marchigianni E. (2001), Lyon 1992-2010. «Strategies and urban projects for the contemporary city», Ανασύρθηκε από <http://www.planum.net/lyon-1992-2010-strategies-and-urban-projects-for-the-contemporary-city> στις 1 Δεκεμβρίου 2012
12. Nelson P., Barcelona Spain, The Complete Integrated City, Ανασύρθηκε από http://depts.washington.edu/open2100/Resources/1_OpenSpaceSystems/Open_Space_Systems/BarcelonaCaseStudy.pdf στις 20 Νοεμβρίου 2012
13. Newman P.,Thornley A. (1996), Urban planning in Europe: International competition, national systems and planning projects, Routledge, London
14. Roberto Morassut (XX), «Rome and the New Master Plan», Ανασύρθηκε από <http://www.homepages.ucl.ac.uk/~ucljlca/rome/downloads/morassut.doc> στις 17 Νοεμβρίου 2012
15. Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, (2003), « Evaluation du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise»
16. Taeke M. De Jong (XX), « The components of a masterplan» Department of Architecture, Department of Urbanism, University of Technology Delft
17. Terziev P., Mihaylovich L. (2004) « Sofia Master Plan», SOFIA MUNICIPALITY
18. Thierstein A, Reiss-Schmidt S. (2008): Urban Development Management in Munich, Germany, 44th ISOCARP Congress 2008

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αθανασόπουλος Κ, Διδακτορική διατριβή «Προς μια μέθοδο ένταξης πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής κινητικότητας», Αθήνα 2009
2. Αραβαντινός, Α. (2007), Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Συμμετρία, Αθήνα
3. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ. (2006), Πολεοδομία vs Μεταφορές, Παπασωτηρίου, Αθήνα.
4. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Μπαρμπόπουλος Ν. Θ., (2005). Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης: Κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολεοδομικού μοντέλου, Αειχώρος, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 2005
5. Γεωργακόπουλος Ν, Συνοπτική παρουσίαση των επιπέδων σχεδιασμού στην Ελλάδα από Επιμορφωτικό πρόγραμμα: Διαδικασίες έγκρισης και εκπόνησης ΓΠΣ & ΣΧΟΟΑΠ, Υπουργείο εσωτερικών, Ινστιτούτο επιμόρφωσης τομέας περιβάλλοντος, Αθήνα 2008
6. Γιαννακού Α. «Πολεοδομικός σχεδιασμός, περιβάλλον και κλιματική αλλαγή», ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ Α.Ε., Εκπαιδευτικά σεμινάρια για το στελεχιακό δυναμικό των Ο.Τ.Α. στο πλαίσιο του έργου City_SEC και της συμμετοχής στην πρωτοβουλία Σύμφωνο των Δημάρχων
7. Γοσποδίνη Α., Μεταβιομηχανική πόλη: Νέες Οικονομίες, χωρικοί μετασχηματισμοί και νέα τοπία, Αειχώρος, τόμος 6-τεύχος 1, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 2007
8. Γοσπονδίνη Α. Μπεριάτος Η.,(2006), Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη, εκδόσεις Κριτική ΑΕ, Αθήνα
9. Δήμος Ιωαννιτών, Μελέτη αξιολόγησης επιπτώσεων από την εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής ρύθμισης, Μελέτη Κ. Ηλιόπουλος και Συνεργάτες ΕΠΕ, 1999, σε Μποντίνη Α., Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία «Η σχέση της αστικής διάχυσης και του δικτύου μεταφορών στο πολεοδομικό συγκρότημα Ιωαννίνων. Προβλήματα-προοπτικές» Μέτσοβο, Ιούλιος 2011.
10. Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον», Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος οικιστικού συγκροτήματος Ιωαννίνων, Ιωάννινα Μάιος 2009
11. Έρευνα ΚΕΔΚΕ στις μελέτες Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) και Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης, 2010
12. ΕΥΡΩΠΗ 2000+: Έκθεση σχετικά με τη συνεργασία για την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού εδάφους, από http://europa.eu/rapid/press-release_IP-94-752_el.htm
13. Ιωάννου Β. ,Σερράος Κ. (2006), Μετασχηματισμοί της Ελληνικής πόλης, επιπτώσεις στην εικόνα του αστικού τοπίου, στο Γοσπονδίνη Α. Μπεριάτος Η., *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, σελ 128-148, εκδόσεις Κριτική ΑΕ, Αθήνα
14. Ιωάννου Β., Σερράος Κ. (2007), Το παρόν και το μέλλον του ελληνικού αστικού τοπίου σε Γοσπονδίνη Α., *Μεταβιομηχανική πόλη: Νέες Οικονομίες, χωρικοί μετασχηματισμοί και νέα τοπία*, Αειχώρος, τόμος 6-τεύχος 1, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας Μάιος 2007
15. Λαγόπουλος Φ. (2011), «Ο χωρικός χαρακτήρας της μελέτης ανάπλασης» Ανασύρθηκε σε <http://nomosphysics.org.gr/articles.php?artid=4279&lang=1&catid=1> τις 15 Δεκεμβρίου 2012
16. Λαλένης Κ. Καλλιακούδας Τ. «Σύγκριση θεσμικών πλαισίων και πολιτικών εξασφάλισης ελεύθερων χώρων σε πόλεις, στις ευρωπαϊκές χώρες», σε : Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων, Ενοποίηση Αρχαιολογικών

- Χώρων Αθήνας Α.Ε, 2004 σε Μέλισσας *Οι χρήσεις γης, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο & η ζώνη οικιστικού ελέγχου*, σελ 325, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα 2005
17. Λεοντίδου, Λ. 2008. Αγεωγράφητος Χώρα: Ελληνικά Είδωλα στις Επιστημολογικές Διαδρομές της Ευρωπαϊκής Γεωγραφίας. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.
 18. Μακρυγιάννης Γ.(2009), Χωροθετική ανάλυση προτύπων εξυπηρέτησης σε μητροπολιτικές περιοχές με χρήση γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών εφαρμογή στο Δήμο Ιωαννίνων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών. Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, Αθήνα
 19. Μέλισσας Δ., *Οι χρήσεις γης, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο & η ζώνη οικιστικού ελέγχου*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα 2005
 20. Μποντίνη Α. Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία «Η σχέση της αστικής διάχυσης και του δικτύου μεταφορών στο πολεοδομικό συγκρότημα Ιωαννίνων. Προβλήματα-προοπτικές» Μέτσοβο, Ιούλιος 2011
 21. Νικολάου Ελένη, Διπλωματική εργασία, « Πολεοδομική Οργάνωση και πιλοτικός σχεδιασμός τμήματος της εκτός σχεδίου περιοχής του Δήμου Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου με χρήση GIS», Αθήνα 2012
 22. Οικονόμου Δ. (2000) 'Η πολεοδομική πολιτική στη δεκαετία του '50'. Στο *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
 23. Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας, Επιχειρησιακό πρόγραμμα εξειδίκευσης και εφαρμογής του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.
 24. Παπαδοπούλου Α. (XX) «*Η Χρυσή Εποχή στη Δυτική Ευρώπη και την Ελλάδα*», Ανασύρθηκε από http://courses.arch.ntua.gr/fsr/129703/Papadopoulou_Anna.pdf , τις 11 Νοεμβρίου 2012.
 25. Παπασπύρου Α (2009), Μεταπτυχιακή εργασία, «*Πολεοδομική ιστορία των Ιωαννίνων*», Σχολή αρχιτεκτόνων μηχανικών Ε.Μ.Π, Αθήνα
 26. Πετροπούλου, Κ. 2008. Ευρωπαϊκή Αστική Γεωγραφία: Από την Πόλη-Κράτος στην «Παγκοσμιούπολη». Στο Λεοντίδου, Λ. (επιμ.) *Ευρωπαϊκές Γεωγραφίες, Τεχνολογία και Υλικός Πολιτισμός*, ΕΑΠ, Πάτρα
 27. Πολύζος Ι., Βλαστός Θ. «*Πολιτικές για το Αστικό Περιβάλλον – Η Ευρωπαϊκή Εμπειρία*», έκδοση Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου – Πάτρα 1999.
 28. Σερράος Κ. «Το σύστημα διοίκησης και σχεδιασμού στη Γερμανία», Ε.Μ.Π Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα 2005
 29. Σιόλας Α. (2005) Οικιστικά συστήματα και σχεδιασμός στο φυσικό χώρο, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού Ε.Μ.Π, Αθήνα
 30. Σμύρης Γ., Πολεοδομία και αρχιτεκτονική στα Ιωάννινα πριν και μετά την απελευθέρωση, Σύλλογος Αποφοίτων Ζωσιμαίας Σχολής Ιωαννίνων, Ανασύρθηκε από <http://www.zosimaia.gr/?page=article&id=52> στις 8 Ιανουαρίου 2013
 31. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Μπαϊμπά Α., Σερράος Κ., Τσακιροπούλου Η., Χατζοπούλου Η., Μελέτη συστημάτων και επιπέδων σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκές χώρες, Αθήνα 2005
 32. ΥΠΕΚΑ- Οργανισμός Θεσσαλονίκης, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, 2011
 33. ΥΠΕΚΑ- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Τεύχος Παρουσίασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021, Ιούνιος 2011
 34. ΥΠΕΚΑ, Διαβίβαση πρότασης ΥΠΕΚΑ για την μεταρρύθμιση του συστήματος χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, Αθήνα 2013

35. ΦΕΚ 247/ΑΑΠ/2012
36. ΦΕΚ 346.ΑΑΠ.2012
37. ΦΕΚ 358.ΑΑΠΔ.2011
38. ΦΕΚ 465/ΑΑΠ/2007
39. ΦΕΚ 52/ΑΑΠ/2012
40. ΦΕΚ 658/Δ/13.9.1988
41. Ψυχογιός Θ. Ρυθμιστικά Σχέδια από Επιμορφωτικό πρόγραμμα: Διαδικασίες έγκρισης και εκπόνησης ΓΠΣ & ΣΧΟΟΑΠ, Υπουργείο εσωτερικών, Ινστιτούτο επιμόρφωσης τομέας περιβάλλοντος, Αθήνα 2008

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. **Wikipedia**
<http://en.wikipedia.org/wiki/Paris>
<http://en.wikipedia.org/wiki/Rome>
http://en.wikipedia.org/wiki/Grand_Paris
<http://el.wikipedia.org/wiki/Ιωάννινα>
2. **Greenstructure and urban planning**
<http://www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/germany.htm>
<http://www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/spain.htm>
<http://www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/france.htm>
<http://www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/nl-planning.htm>
<http://www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/norge.htm>
<http://www.greenstructureplanning.eu/COSTC11/italy.htm>
3. **Plan General De ordenacion Urbana**
<http://www.pgou.eu/>
4. **Barcelona Field Studies Center**
<http://geographyfieldwork.com/BarcelonaUrbanDetail.htm>
5. **Ayuntamiento Madrid (Δημαρχείο Μαδρίτης)**
<http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras/Revision-del-Plan-General/Fases-y-estado-de-tramitacion/Fases-y-estado-de-tramitacion-del-Plan-General-de-Ordenacion-Urbana?vnextfmt=detNavegacion&vnextoid=3bdaa13878266310VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vnextchannel=8791320cad165310VgnVCM2000000c205a0aRCRD>
6. **Διοίκηση για την αστική ανάπτυξη και το περιβάλλον, Βερολίνο**
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/fnp/index.shtml>
7. **Πόλη του Ρότερνταμ**
http://dsvro.dsv.rotterdam.nl/prod/openbaar/plans/NL.IMRO.0599.BP1008Parkstad-/NL.IMRO.0599.BP1008Parkstad-oh02/t_NL.IMRO.0599.BP1008Parkstad-oh02_2.3.html
8. **Camara municipal de lisboa (Δημαρχείο Λισσαβόνας)**
<http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/pdm-em-vigor>
9. **City of Belgrade**
<http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=201126>
10. **City of Munich**
<http://www.muenchen.de/int/en#>

11. Αυτοδιοίκηση
<http://www.aftodioikisi.gr/dimoi/ioannina-59-ekat-gia-pezdromiseis-fotismo-diatiriteon-ktirion>
12. Αποκεντρωμένη διοίκηση Ηπείρου-Δυτικής Μακεδονίας
<http://www.apdhp-dm.gov.gr/portal/index.php>
13. Εθνικό τυπογραφείο (πρόσβαση σε ΦΕΚ)
<http://www.et.gr/>
14. Ελληνικό κέντρο βιότοπων-υγροτόπων
http://www.ekby.gr/ekby/el/EKBY_PP_el.html
15. Σύλλογος προστασίας περιβάλλοντος Ιωαννίνων
<http://sppi1976.blogspot.gr/2011/06/site-httpwwwecoioanninagr.html>
16. ΥΠΕΚΑ
<http://www.opengov.gr/minenv/?p=1428>