



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ  
ΑΝΑΤΡΟΠΩΝ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ.  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ**



---

**ΣΙΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**  
Επιβλέπων καθηγητής : Θ. ΒΛΑΣΤΟΣ

**ΑΘΗΝΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2013**

Πηγή της εικόνας του εξωφύλλου είναι το λεύκωμα «Η Λάρισα άνωθεν» του Γ. Μποτικούλη. Εικόνα της Λάρισας προς την ανατολή

*Η εργασία αυτή είναι αφιερωμένη στους συντρόφους μου, «τα παιδιά από τα ΕΑΑΚ». Δεν είναι οι εμπειρίες που μοιραστήκαμε, οι νίκες, οι διαφωνίες ή οι απογοητεύσεις είναι πιο πολύ αυτά που δημιουργήσαμε, μικρά βήματα πιο κοντά στην “ουτοπία” μας, που θα μας ενώνουν για πάντα.*

*Η εργασία αυτή είναι αφιερωμένη και στον Άλκη γιατί το πάθος των διαφωνιών του αποτελεί κίνητρο αναίρεσης και περαιτέρω εμβάθυνσης των θέσεών μου.*

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Φυσικά κανένα έργο, όπως και αυτή η εργασία δεν αποτελεί παρθενογένεση ή αποτέλεσμα μόνο προσωπικής δουλειάς. Η συνεργασία και η καθοδήγηση είναι βασικές προϋποθέσεις για την ολοκλήρωσή της. Στο πλαίσιο αυτό οφείλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θάνο Βλαστό (καθηγητής ΕΜΠ) που με τις υποδείξεις, την επιμονή και την υπομονή του, σε κάθε φάση της εργασίας, προσπάθησε να μου παρουσιάσει μια μακροσκοπική και διαχρονική οπτική των κατευθύνσεων της βιώσιμης ανάπτυξης.

Επιπλέον, οφείλω να ευχαριστήσω την κ. Α. Αϊβαλιώτου–Ντούρου (Αρχιτέκτων, Διευθύντρια Τεχνικών Έργων Δήμου Λάρισας) για την πρόσβαση που μου παρείχε σε υλικό του Δήμου καθώς και την ενημέρωση για τις γενικές κατευθύνσεις της εφαρμοζόμενης πολεοδομικής πολιτικής στο δήμο.

Ακόμα, τους κ. Χ. Ταξιλάρη (καθηγητής Α.Π.Θ.) και κ. Ε. Μπουχούρα (ερευνητής Α.Π.Θ.) για τη συνεργασία τους στην παροχή δεδομένων και συμπερασμάτων από έρευνες και μελέτες του Αριστοτελείου στη Λάρισα.

Σημαντική ήταν η βοήθεια που μου παρείχαν οι υπάλληλοι του δήμου, της περιφέρειας και των ΚΤΕΛ ώστε να έχω πρόσβαση σε πληροφορίες και υλικό που χρειαζόμουν, γι' αυτό και τους ευχαριστώ πολύ.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω για τη στήριξη καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας και τη βοήθεια στη συγκέντρωση του βιβλιογραφικού υλικού τους συμφοιτητές και φίλους Γιώργο Δαύρο, Χάρις Δελή, Κλεάνθη Αντωνίου και Αλεξάνδρα Κλάρα. Ιδιαίτερη ήταν η συμβολή των Γίτσα Κωνσταντουδάκη και Σταθούλας Μανδηλαρά μέσω των επιστημονικών και τεχνικών παρατηρήσεών τους.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</b> .....	<b>1</b>
<b>ΣΥΝΟΨΗ</b> .....	<b>2</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>2</b>
<b>1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>3</b>
1.1 Σκοπός και μεθοδολογία .....	3
1.2 Διάρθρωση κεφαλαίων .....	5
<b>2 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ</b> .....	<b>6</b>
2.1 Αλλαγές από και για τους κατοίκους. ....	7
2.2 Οι μεταφορές στην πόλη ως κοινωνικό δικαίωμα.....	8
2.3 Συλλογική μνήμη και πόλη .....	8
2.4 Απαραίτητα υλικά πολεοδομίας .....	9
2.5 Ενιαίος Πολεοδομικός και Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός.....	10
2.6 Ασυμβίβαστα συμφέροντα – ανυπέρβλητες αντιθέσεις.....	11
2.7 Δυναμικός σχεδιασμός και παρεμβάσεις στην πόλη.....	12
<b>3 ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ</b> .....	<b>13</b>
3.1 Σημασία της ιστορίας για τον αστικό σχεδιασμό - Προστασία και ανάδειξη ιστορικών κέντρων .....	13
3.1.1 Πόρτο (Porto) - Πορτογαλία: Ριζική ανάπλαση ιστορικού κέντρο .....	13
3.1.2 Άμστερνταμ (Amsterdam) - Ολλανδία: Απομάκρυνση του αυτοκινήτου από το κέντρο .....	14
3.1.3 Δουβλίνο (Dublin) - Ιρλανδία: Οργανωμένη και αυστηρή πολιτική χρήσεων γης .....	15
3.2 Όσμωση φυσικού περιβάλλοντος και πόλης - Ποτάμι και χώροι πρασίνου ενταγμένοι στον αστικό ιστό. ....	16
3.2.1 Βιτόρια (Vitoria) - Ισπανία: Πράσινη περιφερειακή ζώνη .....	16
3.2.2 Βερολίνο (Berlin) - Γερμανία: Αξιοποίηση παλιού αεροδρομίου Tempelhof.....	16
3.2.3 Παρίσι (Paris) - Γαλλία: Το ποτάμι στην καθημερινότητα της πόλης ...	18
3.3 Συμπαγής πόλη - Τρόποι κάλυψης οικιστικών αναγκών .....	20

3.3.1	Άμστερνταμ (Amsterdam) - Ολλανδία: όχι στα προάστια, ναι στα πολυλειτουργικά κέντρα .....	20
3.3.2	Munster - Γερμανία: Βασικό κριτήριο σχεδιασμού η δημόσια συγκοινωνία .....	20
3.4	Βιώσιμη κινητικότητα - Τρόποι διαχείρισης της κυκλοφορίας .....	22
3.4.1	Βιέννη (Vienna) - Αυστρία: Επενδύοντας στη δημόσια συγκοινωνία..	22
3.4.2	Βιτόρια (Vitoria) - Ισπανία: Superblocks .....	22
3.4.3	Κοπεγχάγη (Copenhagen) - Δανία: Επενδύοντας στο ποδήλατο .....	23
3.5	Συνολική πολιτική ανάπτυξης της πόλης - Συνδυασμένες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις .....	25
3.5.1	Βιέννη (Vienna) - Αυστρία: Ακολουθώντας τις πολιτικές του Ε.Πο.Κυ.Σ. . .....	25
3.5.2	Μπιλμπάο ( Bilbao) - Ισπανία: Από τη βιομηχανία στον τουρισμό.....	27
3.6	Βασικά Συμπεράσματα.....	28
<b>4</b>	<b>Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ.....</b>	<b>30</b>
4.1	Χαρακτηριστικά στοιχεία του ρόλου και της φυσιογνωμίας της Λάρισας..	30
4.1.1	Το ιστορικό κέντρο της, το Φρούριο .....	32
4.1.2	Το ποτάμι της, ο Πηνειός .....	34
4.2	Σταθμοί στην ιστορία της Λάρισας. ....	37
4.3	Η Λάρισα από το 1970 έως σήμερα. ....	40
<b>5</b>	<b>Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΕ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΕΤΑΙΧΜΙΟ - ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ .....</b>	<b>45</b>
5.1	Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά .....	45
5.1.1	Οικονομία και Απασχόληση.....	45
5.1.2	Ιδιοκτησία κατοικίας και οχημάτων.....	48
5.1.3	Βασικά Συμπεράσματα.....	48
5.2	Πολεοδομική ταυτότητα .....	49
5.2.1	Συντελεστής Δόμησης και Πυκνότητα κατοικίας.....	49
5.2.2	Χρήσεις Γης.....	54
5.2.3	Βασικά Συμπεράσματα.....	63
5.3	Συγκοινωνιακή ταυτότητα .....	64
5.3.1	Συστήματα κυκλοφορίας και μεταφορών .....	65

5.3.1.1	Οδική κυκλοφορία στην πόλη .....	65
5.3.1.2	Αστικές Μαζικές Μεταφορές.....	70
5.3.1.3	Στάθμευση .....	72
5.3.1.4	Πεζοί-Ποδήλατα.....	73
5.3.1.5	Υπεραστικές συνδέσεις .....	75
5.3.2	Βασικά Συμπεράσματα.....	81
<b>6</b>	<b>ΣΤΟΧΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΜΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΑ ΛΑΡΙΣΑ .....</b>	<b>83</b>
6.1	Στρατηγική .....	83
6.2	Συνέχεια και ρήξη με τις έως σήμερα παρεμβάσεις .....	85
6.2.1	Γενικά χαρακτηριστικά και κατευθύνσεις προηγούμενων μελετών ....	85
6.2.2	Δυνατά σημεία και Αδυναμίες της Λάρισας .....	86
6.3	Επιμέρους Στόχοι .....	92
<b>7</b>	<b>ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ ΛΑΡΙΣΑ - ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>	
	<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΘΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΙ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ.....</b>	<b>103</b>
7.1	Βελτίωση των υπεραστικών συνδέσεων.....	103
7.1.1	Απομάκρυνση του αεροδρομίου από τον αστικό ιστό.....	103
7.1.2	Ανάπτυξη του υπεραστικού οδικού δακτυλίου και προστασία της πόλης από διαμπερή ροές .....	104
7.1.3	Υπεραστικό ΚΤΕΛ, συμπληρωματικό ως προς το σιδηρόδρομο .....	104
7.1.4	Σιδηρόδρομος, κέντρο των υπεραστικών συνδέσεων.....	105
7.2	Δημιουργία νέων και πολυχρηστικών αστικών κέντρων .....	109
7.2.1	Νέο κέντρο υπερτοπικού επιπέδου .....	110
7.2.2	Ανάπτυξη δευτερευόντων τοπικών κέντρων .....	111
7.3	Κάλυψη των οικιστικών αναγκών με έμφαση στην συμπαγή πόλη-μείωση της προαστικοποίησης .....	113
7.3.1	Περιοχές εντός σχεδίου πόλεως.....	113
7.3.2	Περιοχές εκτός σχεδίου- επεκτάσεις .....	115
7.3.3	Γειτονικοί οικισμοί- περιορισμός προαστικοποίησης .....	116
7.4	Ανάδειξη των ιστορικών στοιχείων μέσω της σύνδεσης με τις σύγχρονες ανάγκες των κατοίκων .....	119
7.4.1	Παρεμβάσεις στο χώρο του Φρουρίου.....	119

7.4.1.1	Συντελεστές Δόμησης .....	119
7.4.1.2	Χρήσεις γης.....	120
7.4.2	Ανάδειξη του Β' αρχαίου θεάτρου.....	124
7.5	Ανατροπή της κυριαρχίας της χρήσης του αυτοκινήτου σε όλη την πόλη. ....	126
7.5.1	Ορθολογική ιεράρχηση του οδικού δικτύου.....	126
7.5.1.1	Περιφερειακές περιοχές .....	127
7.5.1.2	Κεντρική περιοχή .....	131
7.5.2	Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας .....	135
7.5.3	Περιοχές χωρίς αυτοκίνητο .....	137
7.6	Διαχείριση της στάθμευσης ως μέσο αποτροπής της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου .....	140
7.6.1	Κριτήρια οργάνωσης της στάθμευσης.....	140
7.6.2	Προτάσεις χωροθέτησης στάθμευσης.....	141
7.7	Ανάδειξη της ηγεμονίας της Δημόσιας Συγκοινωνίας σε όλη την πόλη. ....	146
7.7.1	Το τραμ, πυρήνας των συνδυασμένων μεταφορών .....	147
7.7.2	Το αστικό ΚΤΕΛ, συμπληρωματικό των συνδυασμένων μεταφορών..	148
7.8	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, θεμέλιο του μεταφορικού συστήματος.....	152
7.8.1	Κριτήρια ανάπτυξης και λειτουργίας ποδηλατοδρόμων .....	153
7.8.2	Βασικοί άξονες κίνησης ποδηλάτων .....	154
7.8.3	Σταθμοί και κέντρα ποδηλάτων.....	156
7.9	Κίνηση και παραμονή πεζών.....	159
7.9.1	Κριτήρια ανάπτυξης των οργανωμένων περιπάτων .....	159
7.9.2	Αναπτύσσοντας χώρους πρασίνου .....	161
7.9.2.1	Ανάδειξη του Πηνειού ως ζωογόνο στοιχείο της πόλης .....	161
7.9.2.2	Εξάλειψη ασυνεχειών στον αστικό ιστό .....	163
7.9.3	Ενοποιημένο δίκτυο περιπάτων-πράσινων διαδρομών.....	164
<b>8</b>	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ.</b>	<b>168</b>
<b>9</b>	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>172</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....</b>	<b>177</b>



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<b>Εικόνα 3.1:</b> Ιστορικό κέντρο στο Πόρτο .....	14
<b>Εικόνα 3.2:</b> Το δίκτυο πράσινων χώρων της πόλης .....	16
<b>Εικόνα 3.3:</b> Κατάληψη του χώρου του αεροδρομίου από τους κατοίκους της περιοχής.....	17
<b>Εικόνα 3.4:</b> Επανάχρηση παλαιού αεροδρομίου Tempelhof.....	18
<b>Εικόνα 3.5:</b> Solférino – μουσείο Orsay: σύνδεση με το επίπεδο του μουσείου, επανακατοχύρωση του χώρου από τους πεζούς-ποδηλάτες. ....	19
<b>Εικόνα 3.6:</b> Κάτοψη της περιοχής Weissenburg.....	21
<b>Εικόνα 3.7:</b> Χωρίς (αριστερά) και με superbloc (δεξιά) .....	23
<b>Εικόνα 3.8:</b> Χαρακτηριστικά ποδήλατα - πόλης σε ένα σημείο στάθμευσης τους....	24
<b>Εικόνα 3.9:</b> Άξονες οικιστικής ανάπτυξης, σε συνδυασμό με κύριους οδικούς άξονες (αριστερά) και άξονες Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (δεξιά) σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Βιέννης 1985 και 1994. ....	25
<b>Εικόνα 3.10:</b> Ανάπλαση περιοχής Abandoibarra.....	28
<b>Εικόνα 4.1:</b> Τα τραπεζοκαθίσματα τείνουν να καταλάβουν όλο και περισσότερο χώρο.....	34
<b>Εικόνα 4.2:</b> Γεωγραφική Θέση Πηνειού.....	35
<b>Εικόνα 4.3:</b> Μεταφορά πόσιμου νερού και ψάρεμα στον Πηνειό, περίπου το 1930.	35
<b>Εικόνα 4.4:</b> Πριν και μετά τις παρεμβάσεις στην κοίτη του Πηνειού. ....	36
<b>Εικόνα 4.6:</b> Κεντρική Πλατεία Λάρισας το 1956.....	39
<b>Εικόνα 4.5:</b> αμαξάκια landau.....	39
<b>Εικόνα 4.7:</b> Κεντρική Πλατεία Λάρισας σήμερα.....	42
<b>Εικόνα 5.1:</b> Παλιά μαγαζάκια στο Φρούριο.....	53
<b>Εικόνα 6.1:</b> Λειτουργική ιεράρχηση οδών .....	95
<b>Εικόνα 6.2:</b> Σχηματική διάταξη και ιεράρχηση ενός τμήματος αστικού οδικού δικτύου .....	96

<b>Εικόνα 7.1:</b> Αριστερά οδοντωτός στα Καλάβρυτα, δεξιά TGV στη Γαλλία. Το τρένο αποτελεί την επιτομή της τεχνολογικής ανάπτυξης (ταχύτητα, κόστος, ασφάλεια) με την προστασία του περιβάλλοντος.....	106
<b>Εικόνα 7.2:</b> Η περιοχή χωρίς αυτοκίνητο στο Munster .....	138
<b>Εικόνα 7.3:</b> Ποδηλατόδρομοι στη Λάρισα. Πάνω στη μέση: οδός Θέτιδος-Κύπρου, πάνω δεξιά: οδός Ιωαννίνων, κάτω αριστερά: οδός Λογιωτάτου, κάτω δεξιά: οδός Ανθ. Γαζή.....	152
<b>Εικόνα 7.4:</b> Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.....	157
<b>Εικόνα 8.1:</b> vive la rue publique velorution.....	171

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<b>Πίνακας 5.1:</b> Διάρθρωση απασχόλησης-ανεργίας .....	46
<b>Πίνακας 5.2:</b> Επιβατικά οχήματα ανά 1000 κατοίκους .....	48
<b>Πίνακας 6.1:</b> Θετικές κατευθύνσεις προηγούμενων μελετών .....	86
<b>Πίνακας 6.2:</b> Δυνατά σημεία και αδυναμίες Λάρισας.....	92
<b>Πίνακας 6.3:</b> Στόχοι παρεμβάσεων στη Λάρισα.....	102
<b>Πίνακας 7.1:</b> Ενδεικτικές μέγιστες αποστάσεις εισόδων κτιρίων κατοικίας από το πλησιέστερο σημείο προσέγγισης του αυτοκινήτου.....	135
<b>Πίνακας 7.2:</b> Η απαιτούμενη επιφάνεια οδού για μεταφορά επιβάτη ανά μέσο....	146

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

<b>Διάγραμμα 4.1:</b> Πυραμίδα ηλικιών δημοτικής ενότητας Λάρισας.....	31
<b>Διάγραμμα 4.2:</b> Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού της Λάρισας (1961-2001). ....	32
<b>Διάγραμμα 5.1:</b> Κλαδική/Τομεακή διάρθρωση απασχόλησης.....	46
<b>Διάγραμμα 6.1:</b> Πορεία στοχοθεσίας.....	83
<b>Διάγραμμα 6.2:</b> Επίπεδα Στρατηγικής.....	84

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

<b>Χάρτης 4.1:</b> Η Θεσσαλική περιφέρεια. ....	30
<b>Χάρτης 4.2:</b> Χώροι ιστορικής σημασίας στο Φρούριο. ....	33
<b>Χάρτης 4.3:</b> Οδικοί άξονες προς την ενδοχώρα-Πύλες 1881. ....	38
<b>Χάρτης 4.4:</b> Το σχέδιο πόλης το 1970. ....	40
<b>Χάρτης 4.5:</b> Οδικό δίκτυο Λάρισας. ....	42
<b>Χάρτης 4.6:</b> Εξέλιξη σχεδίου πόλης. ....	44
<b>Χάρτης 5.1:</b> Κοινωνικο-επαγγελματική τυπολογία των ζωνών κατοικίας. ....	47
<b>Χάρτης 5.2:</b> Ζώνες Συντελεστών Δόμησης. ....	52
<b>Χάρτης 5.3:</b> Χρήσεις γης στο υπέρκεντρο. ....	56
<b>Χάρτης 5.4:</b> Χρήσεις Γης στο Φρούριο. ....	59
<b>Χάρτης 5.5:</b> Χρήσεις Γης παραποτάμια. ....	60
<b>Χάρτης 5.6:</b> Χρήσεις Γης. ....	62
<b>Χάρτης 5.7:</b> Τοπικό οδικό δίκτυο, σταθμοί Κ.Τ.Ε.Λ. και Ο.Σ.Ε. ....	69
<b>Χάρτης 5.8:</b> Γραμμές αστικού ΚΤΕΛ. ....	71
<b>Χάρτης 5.9:</b> Υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρομών και ποδηλατοδρόμων. ....	74
<b>Χάρτης 5.10:</b> Υπεραστικό συγκοινωνιακό δίκτυο. ....	79
<b>Χάρτης 7.1:</b> Παρεμβάσεις στις υπεραστικές συγκοινωνίες. ....	108
<b>Χάρτης 7.2:</b> Υφιστάμενες εγκαταστάσεις Μεζούρλου. ....	109
<b>Χάρτης 7.3:</b> Περιοχή νέου κέντρου. ....	110
<b>Χάρτης 7.4:</b> Κεντρικές λειτουργίες υπερτοπικού χαρακτήρα. ....	112
<b>Χάρτης 7.5:</b> Αραιοδομημένη περιοχή Αγ. Γεωργίου. ....	114
<b>Χάρτης 7.6:</b> Αραιοδομημένη περιοχή Νεάπολης αριστερά και Αβέρωφ δεξιά, όπου και προτείνεται η κάλυψη οικιστικών αναγκών. ....	114
<b>Χάρτης 7.7:</b> Ευθύγραμμες αποστάσεις περιοχών επεκτάσεων από υπάρχουσες και νέες κεντρικότητες. ....	116

<b>Χάρτης 7.8:</b> Περιοχές κάλυψης οικιστικών αναγκών .....	118
<b>Χάρτης 7.9:</b> Συντελεστές δόμησης ευρύτερης περιοχής Φρουρίου. Αριστερά- υφιστάμενοι Σ.Δ. και δεξιά προτεινόμενοι Σ.Δ. ....	119
<b>Χάρτης 7.10:</b> Παιδική χαρά και Παζάρι στο Φρούριο. ....	122
<b>Χάρτης 7.11:</b> Ευρύτερη περιοχή Β' θεάτρου.....	125
<b>Χάρτης 7.12:</b> Μέτρα άμεσου εφαρμογής- προτεινόμενο οδικό δίκτυο περιφερειακών συνοικιών.....	129
<b>Χάρτης 7.13:</b> Μέτρα μακροπρόθεσμης εφαρμογής- προτεινόμενο οδικό δίκτυο περιφερειακών συνοικιών.....	130
<b>Χάρτης 7.14:</b> Μέτρα άμεσου εφαρμογής - προτεινόμενο οδικό δίκτυο κεντρική περιοχής.....	132
<b>Χάρτης 7.15:</b> Μέτρα άμεσου εφαρμογής - προτεινόμενο οδικό δίκτυο κεντρική περιοχής.....	134
<b>Χάρτης 7.16:</b> Η Ανθούπολη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας .....	136
<b>Χάρτης 7.17:</b> Ζώνες Στάθμευσης στη Λάρισα. ....	143
<b>Χάρτης 7.18:</b> Σταθμοί αυτοκινήτων εντός εσωτερικού δακτυλίου. ....	145
<b>Χάρτης 7.19:</b> Πρόταση δικτύου τραμ από το Α.Π.Θ. 2002. ....	150
<b>Χάρτης 7.20:</b> Ενδεικτική πρόταση για γραμμές τραμ και λεωφορείων. ....	151
<b>Χάρτης 7.21:</b> Δίκτυο ποδηλατοδρόμων.....	158
<b>Χάρτης 7.22:</b> Συνολικό πάρκο Πηνειού.....	162
<b>Χάρτης 7.23:</b> Πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την εξάλειψη ασυνεχειών.....	164
<b>Χάρτης 7.24:</b> Διαδρομές πεζών και ενοποίηση δικτύου πράσινων χώρων.....	167

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΕΔΙΩΝ

<b>Σχέδιο 1:</b> Πολεοδομικές ενότητες Λάρισας. ....	43
<b>Σχέδιο 2:</b> Μπεζεστένι 1983. Σχέδιο της αποκατάστασης κατά Gert Schneider.....	121
<b>Σχέδιο 3:</b> Τυπική υφιστάμενη διατομή Π.Ε.Ο. ....	128
<b>Σχέδιο 4:</b> Τυπική προτεινόμενη διατομή Π.Ε.Ο.....	128
<b>Σχέδιο 5:</b> Διατομή προτεινόμενου εξωτερικού δακτυλίου .....	178
<b>Σχέδιο 6:</b> Υφιστάμενη τυπική διατομή εσωτερικού δακτυλίου, Ηρ. Πολυτεχνείου .	178
<b>Σχέδιο 7:</b> Προτεινόμενη τυπική διατομή εσωτερικού δακτυλίου, Ηρ. Πολυτεχνείου .....	178
<b>Σχέδιο 8:</b> Υφιστάμενη διατομή οδού Λαμπράκη.....	179
<b>Σχέδιο 9:</b> Προτεινόμενη διατομή Λαμπράκη .....	179
<b>Σχέδιο 10:</b> Υφιστάμενη διατομή οδού Λαμπράκη επί της γέφυρας .....	180
<b>Σχέδιο 11:</b> Προτεινόμενη διατομή οδού Λαμπράκη επί της γέφυρας .....	180
<b>Σχέδιο 12:</b> Υφιστάμενη δυσμενέστερη διατομή οδού Ιωαννίνων .....	181
<b>Σχέδιο 13:</b> Προτεινόμενη δυσμενέστερη διατομή επί της Ιωαννίνων .....	181
<b>Σχέδιο 14:</b> Υφιστάμενη διατομή οδού Κύπρου-Θέτιδος .....	182
<b>Σχέδιο 15:</b> Υφιστάμενη διατομή οδού Κύπρου μπροστά από την κεντρική πλατεία .....	182
<b>Σχέδιο 16:</b> Προτεινόμενη διατομή οδού Κύπρου μπροστά από την κεντρική πλατεία .....	182
<b>Σχέδιο 17:</b> Υφιστάμενη διατομή Κύπρου προς πλατεία λαού .....	183
<b>Σχέδιο 18:</b> Προτεινόμενη διατομή Κύπρου προς πλατεία λαού .....	183
<b>Σχέδιο 19:</b> Τυπική προτεινόμενη διατομή (δυσμενέστερη η παρούσα, επί Κενταύρων) Αν.Γαζή-Παπαναστασίου, Κενταύρων-Μανωλάκη, Παναγούλη-28 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου μονής τροχιάς. ....	184

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο 21<sup>ος</sup> αιώνας βρίσκει την ανθρωπότητα σε ένα ιδιόμορφο σταυροδρόμι. Από τη μία οι σύγχρονες πολιτικές (ως υλοποίηση της βούλησης της άρχουσας τάξης) που εφαρμόζονται, οδηγούν σε τεράστιες κρίσεις επισιτισμού, στέγασης, κοινωνικής εξαθλίωσης και βίαιης πτώσης του προσδοκώμενου χρόνου ζωής ακόμα και στις «αναπτυγμένες» καπιταλιστικές χώρες. Από την άλλη κοινωνικές αντιστάσεις και δομές (ως υλοποίηση της βούλησης των υποτελών τάξεων) όχι μόνο εμφανίζονται αλλά αποκαλύπτουν τελικά τα πραγματικά όρια των δυνατοτήτων του λαού.

Αυτή η μάχη δεν αφήνει αμέτοχη την πόλη<sup>1</sup> ούτε και τον πολεοδομικό λόγο. Έννοιες όπως βιώσιμος σχεδιασμός, εφικτό, πράσινη ανάπτυξη, κοινωνική ισορροπία και δικαιοσύνη τελικά γίνονται όπλα για να παρουσιάσουν με ένα αντικειμενικοφανή και νομοτελειακό τρόπο την υπάρχουσα τάξη (και χωροταξία) πραγμάτων. Η πόλη και η κοινωνία της δεινοπαθούν. Η εντατική χρήση γης, η μετατροπή της κατοικίας, του πρασίνου, των κοινόχρηστων χώρων, των μεταφορών σε προϊόν (ακόμα και χρηματιστηριακό<sup>2</sup>) προς εκμετάλλευση και κερδοφορία δημιουργούν ασφυκτικό πλέγμα άσκησης πολεοδομικής πολιτικής, προδιαγράφοντας με ένα τρόπο τα αποτελέσματα κάθε δράσης.

Δεν είναι, λοιπόν, τυχαία η υποταγή των σύγχρονων πόλεων στο αυτοκίνητο και στο mall, στο συμβολικό και στο εντυπωσιακό. Όπως επίσης δεν μπορεί παρά να είναι αποτέλεσμα επιστημονικής έρευνας και μελέτης (στη βάση των σύγχρονων κοινωνικών αναγκών) οποιοδήποτε προσπάθεια για την βελτίωση των συνθηκών ζωής στη πόλη, του αστικού και φυσικού περιβάλλοντός της.

Χωρίς να αξιώνουμε την καθολική τεκμηρίωση ή βέβαιη αποτελεσματικότητα της παρακάτω ανάλυσης και πρότασης, επιδιώκουμε η διπλωματική αυτή εργασία να αποτελέσει μια μικρή συμβολή προς το παραπάνω στόχο. Η συγκεκριμενοποίηση του πεδίου μελέτης στη Λάρισα αποσκοπεί στην παρουσίαση της άμεσης και υλικής πλευράς των γενικών κατευθύνσεων της βιώσιμης πόλης εν μέσω της συστημικής κρίσης<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Οφείλουμε να ξεκαθαρίσουμε απ' αυτήν την πρώτη κίβλας αναφορά ότι η πόλη θεωρείται κοινωνικό έργο. Αποτελεί αποτύπωση στο χώρο των επιμέρους συσχετισμών των παραπάνω δυνάμεων.*

<sup>2</sup> [13] (Μαυρίδου, 2004) σελ 9

<sup>3</sup> *Προφανώς με τα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά που πόλη και κρίση παρουσιάζουν στην Ελλάδα.*



## ΣΥΝΟΨΗ

**Τίτλος:** Προτάσεις πολεοδομικών και κυκλοφοριακών ανατροπών προς μια βιώσιμη προοπτική. Η περίπτωση της Λάρισας

**Όνομα :** Σιούλας Παναγιώτης

**Επιβλέπων:** Βλαστός Θάνος, καθηγητής Ε.Μ.Π.

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται την εφαρμογή του σύγχρονου βιώσιμου αστικού σχεδιασμού στη Λάρισα. Για το σκοπό αυτό πρώτα ορίζονται οι βασικές αρχές του και έπειτα δίνονται επιτυχημένα παραδείγματα εφαρμογής του σε πόλεις της Ευρώπης. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η περιοχή μελέτης-Λάρισα μέσα από την ιστορική της εξέλιξη και την υφιστάμενη κατάστασή της (πολεοδομική και κυκλοφοριακή). Με βάση τα παραπάνω προσδιορίζονται συγκεκριμένοι στόχοι επίτευξης αυτής της βιώσιμης πολιτικής αστικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα προτείνεται μια σειρά σοβαρών αλλαγών στο σύστημα των υπεραστικών συνδέσεων, στην πολεοδομική οργάνωση και στις αστικές συγκοινωνίες κι έτσι στοιχειοθετείται ένα ολοκληρωμένο πλέγμα παρεμβάσεων στην πόλη προς αυτή την κατεύθυνση.

## ABSTRACT

**Title:** Proposals for urban and transport planning transformations towards a sustainable perspective. The case of Larissa.

**Name:** Sioulas Panagiotis

**Supervisor:** Vlastos Thanos, Professor at N.T.U.A.

The purpose of the present thesis is to negotiate the application of contemporary and sustainable urban planning principles in Larissa. To this intent, at first the basic principles are defined and then certain examples are given of successful applications in various European cities. Following, the study area is presented, which is the city of Larissa. Attention is given to its historical evolution and its present state (with regard to its urban and transport planning). According the analysis results specific goals are defined towards a very different Larissa. Namely it is proposed a series of transformations in the suburban connection system and in the urban and transport planning which constitute an integral strategy for a sustainable city.

# 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 Σκοπός και μεθοδολογία

Όσο και αν εθελουφλούμε το δίλλημα για την ελληνική πόλη πλέον έχει μπει κατηγορηματικά. Θα συνεχίσει να είναι έρμαιο των επιχειρηματικών συμφερόντων και των αντικοινωνικών δυνάμεων της αγοράς, των πολιτικών αποφάσεων που άγονται και φέρονται από αυτές ή με αφορμή και ευκαιρία την συστημική κρίση, η πόλη θα αποτελέσει αντικείμενο σχεδιασμού μηχανικών και κατοίκων στη βάση των αναγκών και συμφερόντων του λαού; Το ποια θα είναι η απάντηση αυτού το διλήματος δεν κρίνεται στις προθέσεις, πόσο μάλλον στο σχεδιασμό. Κρίνεται περισσότερο στη κοινωνική πρακτική, στα μικρά αλλά στέρεα υλικά βήματα στο σήμερα προς μια βιώσιμη πόλη.

Η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, η τρίτη τεχνολογική επανάσταση, η ενεργειακή-περιβαλλοντική κρίση είναι λίγοι μόνο από τους παράγοντες που έχουν διαμορφώσει από τις αρχές του αιώνα ένα νέο τοπίο στην ανάπτυξη της ελληνικής πόλης. Πλέον, ο χώρος δεν είναι απλώς υποδοχέας των οικονομικών και πολιτισμικών δραστηριοτήτων, αλλά μέσω του σχεδιασμού, χρησιμοποιείται συνειδητά ως «καταλύτης» και «εργαλείο» ανάπτυξης των οικονομιών-αστικών και περιφερειακών (Γοσποδίνη 2007)<sup>4</sup>.

Αυτή τη διάσταση του χώρου επιδιώκουμε κι εμείς να ενισχύσουμε, του χώρου καταλύτη και του χώρου εργαλείου επιβολής και κάλυψης των υποβαθμισμένων κοινωνικών αναγκών, του δικαιώματος στην πόλη, στις μεταφορές, στην εργασία, στην αναψυχή και το εμπόριο.

Η Λάρισα, αν και φέρει «γονιδιακά» τα αρνητικά των ελληνικών πόλεων τα τελευταία χρόνια έχει ακολουθήσει άλλη πολιτική ανάπτυξης στα χνάρια ευρωπαϊκών πόλεων προς το βιώσιμο σχεδιασμό. Αυτή η πολιτική απαιτείται να βαθύνει, να ενταθεί για να συνεχίσει να έχει θετικά αποτελέσματα στην οικονομία και κοινωνία.

Σκοπός μας είναι λοιπόν να απαντήσουμε αποφασιστικά στο άνω δίλλημα. Αποσκοπούμε τόσο στη διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης όσο και στην εκμετάλλευση των δυνατοτήτων αυτών για τη Λάρισα. Μια πόλη συμπαγής, οικονομική<sup>5</sup>, πράσινη, πολυλειτουργική με αναπτυγμένη οικονομική βάση, φιλική για πεζούς και ποδήλατα και αποτρεπτική στο αυτοκίνητο είναι ο τελικός επιδιωκόμενος και μακροπρόθεσμος στρατηγικός στόχος.

---

<sup>4</sup>[11] (Γοσποδίνη, 2007)σελ 101

<sup>5</sup> ενεργειακά αλλά και στο επίπεδο χρηματικών δαπανών ανά οικογένεια

Από τον ορισμό του σκοπού απορρέει και η μεθοδολογία. Η προσέγγισή του έγινε σε τέσσερα επίπεδα. Το πρώτο ήταν η εμβάθυνση στο γνωσιοθεωρητικό κομμάτι της σύγχρονης πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη, το δεύτερο ήταν η προβολή των κυρίαρχων πολιτικών ανάπτυξης στον ευρωπαϊκό χώρο, το τρίτο ο προσδιορισμός της ταυτότητας και των πολεοδομικών-κυκλοφοριακών τάσεων εξέλιξης της περιοχής μελέτης (της Λάρισας) και τέλος το τέταρτο η κωδικοποίηση των προτάσεων-παρεμβάσεων.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά το επίπεδο της θεωρητικής προσέγγισης αυτό έγινε μέσω βιβλιογραφικής διερεύνησης. Βασικός στόχος ο όσο το δυνατόν καλύτερος, συμπαγέστερος και με εσωτερική συνοχή τρόπος προσέγγισης του φαινομένου της βιώσιμης ανάπτυξης του αστικού χώρου. Οι διαδικτυακές μηχανές αναζήτησης google και dsracentua αποτέλεσαν σημαντικό εργαλείο για τη πλοήγηση στο διαδίκτυο, από όπου και αντλήθηκαν πολλές βιβλιογραφικές πηγές.

Όσον αφορά το δεύτερο επίπεδο, στόχος ήταν όχι μόνο η παράθεση παραδειγμάτων βιώσιμης πολεοδομικής πολιτικής στην Ευρώπη αλλά η ανάδειξη μέσω αυτών των δυνατοτήτων και ορίων προς αυτή την κατεύθυνση της περιοχής μελέτης. Η προσέγγιση του θέματος έγινε κυρίως μέσω διαδικτύου. Αξιοποιήθηκαν τα επίσημα site των πόλεων που αναφέρονται και εργασίες (προπτυχιακές, μεταπτυχιακές), διαλέξεις και άρθρα σε επιστημονικά περιοδικά ή στον καθημερινό Τύπο.

Στο τρίτο επίπεδο επιδιώχθηκε να αποκτηθεί τεκμηριωμένα και να αποτυπωθεί σχετικά πλήρης εικόνα για την κατάσταση και τις προοπτικές της περιοχής μελέτης. Η έρευνα έγινε σε δύο επιμέρους κατηγορίες, συλλογή πρωτογενών στοιχείων από επιτόπια έρευνα και αξιοποίηση της μακροχρόνιας εμπειρίας του γράφοντος ως πεζός και ποδηλάτης της Λάρισας και από την άλλη ανασκόπηση μελετών-παρεμβάσεων σε επίπεδο 25ετίας, θεσμικών κανονισμών και άρθρων στον ημερήσιο Τύπο. Το διαδίκτυο και οι τοπικές υπηρεσίες-βιβλιοθήκες αποτέλεσαν τις πηγές άντλησης των δευτερογενών δεδομένων.

Τέλος, στο τέταρτο επίπεδο στόχος ήταν το σύνολο των προτεινόμενων παρεμβάσεων να διέπεται από τα κριτήρια της εσωτερικής συνοχής, συνέπειας στις γενικές αρχές και εφικτότητας. Σημαντικοί οδηγοί ήταν τόσο οι υπάρχουσες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Λάρισας, όσο και η βιβλιογραφία του πρώτου επιπέδου.

Οι φάσεις εξέλιξης της εργασίας ήταν τρεις. Πρώτα έγινε παράλληλη έρευνα πάνω στο πρώτο και τρίτο επίπεδο. Έπειτα αναλύθηκε το δεύτερο, επαναδιατυπώθηκε το τρίτο όπου χρειαζόταν και καταλήξαμε στο τέταρτο επίπεδο.

## 1.2 Διάρθρωση κεφαλαίων

Η διάρθρωση των κεφαλαίων ακολουθεί τη λογική της μεθοδολογίας που αναλύεται στο παρόν 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο.

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο χαράσσεται ο θεωρητικός χάρτης της διπλωματικής εργασίας. Με τη μορφή γενικών αρχών αποτυπώνονται επί της ουσίας τα συμπεράσματα της βιβλιογραφικής ανασκόπησης για τη βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Δεν αποτελούν γενικές αλήθειες αλλά στρατευμένα στον στρατηγικό σκοπό σημεία αναφοράς-βαρύτητας και καθοδήγησης της σκέψης τόσο στην ανάλυση όσο και στις προτάσεις.

Στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά, επενδύοντας σε όψεις αλλά και εν συνόλω επιτυχημένα παραδείγματα εφαρμογής των άνω συμπερασμάτων μας στην πράξη. Προβάλλεται με αυτόν τον τρόπο τόσο το υλοποιήσιμο των γενικών αρχών όσο και οι δυνατότητες εφαρμογής τους στη Λάρισα (περιοχή μελέτης).

Στο 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζεται η ιστορική πορεία της πόλης-περιοχής μελέτης. Κρίθηκε σκόπιμο για την ολόπλευρη και όσο το δυνατόν πραγματική αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης (και πριν γίνει αυτή), να εξεταστεί η Λάρισα μέσα από την εξελικτική της πορεία. Πυρήνας της λογικής αυτής είναι ότι οι όποιες προτάσεις δεν έρχονται να πατήσουν απλά πάνω σε μια παγιωμένη υφιστάμενη κατάσταση αλλά πάνω στις συγκυριακές εκφράσεις<sup>6</sup> των ιστορικών τάσεων εξέλιξης της πόλης.

Στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο επιχειρείται όχι μόνο η δημοσιογραφική αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης αλλά η ανάδειξη της σύνδεσης της πολεοδομικής με την κυκλοφοριακή ταυτότητα της πόλης, της κοινωνικοοικονομικής κατάστασης με τη θέση, το ρόλο (σε περιφερειακό και πανελλαδικό επίπεδο), τη δομή και τις λειτουργίες της. Σε αυτό το κεφάλαιο επιχειρείται και η ανάδειξη της σχέσης αιτίας-αιτιατού κάθε αλλαγής (ή απουσία αυτής) που λαμβάνει χώρα στη Λάρισα.

Στο 6<sup>ο</sup> κεφάλαιο συντελείται η διαδικασία θέσης ορισμένων στόχων. Η στρατηγική επιδίωξη φιλτράρεται μέσω της υφιστάμενης κατάστασης και επιμερίζεται σε συγκεκριμένους και επιτεύξιμους στόχους. Η διαδικασία αυτή βοηθά στην οργάνωση και καθοδήγηση των προτάσεων που ακολουθούν.

Στο 7<sup>ο</sup> κεφάλαιο προτείνονται ειδικές αλλαγές στη πολεοδομία και κυκλοφορία της Λάρισας. Λόγω του εύρους τους και της μακροσκοπικής διάστασής τους, αλλά και το όρια της παρούσας εργασίας αποτελούν περισσότερο προτάσεις προς διερεύνηση παρά άμεσης εφαρμογής. Στο 8<sup>ο</sup> και τελευταίο κεφάλαιο γίνεται η γενίκευση των συμπερασμάτων όλης της εργασίας.

---

<sup>6</sup> του χώρου, της κοινωνίας, της οικονομίας, της ιδεολογίας

## **2 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Η οργάνωση και η λειτουργία της κοινωνίας χωροταξικά με τη μορφή της σημερινής πόλης, δεν αποτελεί μια διαχρονική αλήθεια. Είναι ένας συγκυριακός σταθμός σε μια εξελισσόμενη μορφή που υπόκειται σε ορισμένους κανόνες κοινωνικής, πολιτικής, οικονομικής εξέλιξης και στις σχέσεις που τους διέπει. Από την άλλη, η πόλη δεν αποτελεί επ' ουδενί μια μονοσήμαντη πραγμάτωση αυτών, μιας και αυτή η ίδια, αν και σε υποδεέστερο βαθμό, επικαθορίζει την εξέλιξη σε αυτά τα επίπεδα. Άλλωστε (Lefevre, 2006) *η πόλη είναι η προβολή της κοινωνίας πάνω στο έδαφος*<sup>7</sup>, και ως εκ τούτου αναπόφευκτο να την ακολουθεί στην ιστορική της πορεία.

Ειδικότερα, με την έκρηξη της βιομηχανικής επανάστασης και την τείλορικού τύπου οργάνωση της παραγωγής, το καπιταλιστικό σύστημα μπαίνει σε νέα τροχιά ανάπτυξης, τραβώντας μαζί του ολόκληρη την κοινωνία και φυσικά την πόλη σε νέα άγνωστα ως τότε μονοπάτια. Σημαντικός σταθμός, η περίοδος του μεσοπόλεμου και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, οπότε και το αυτοκίνητο μετατράπηκε σε προσβάσιμο προϊόν για τους εργαζόμενους, δίνοντας διέξοδο στους όλο και πιο απαιτητικούς ρυθμούς παραγωγής. Η πόλη έδειχνε θαμπωμένη από αυτό και ιδιαίτερα στις δυτικές κοινωνίες του υποτάχθηκε πλήρως.

Τα αποτελέσματα σήμερα τόσο στο περιβάλλον όσο και στον άνθρωπο είναι τόσο εμφανή που δε χωρά καμία αμφιβολία για την αναγκαιότητα ριζικής αλλαγής πλεύσης στην πολεοδομία και στις μεταφορές. Είναι επιτακτικό να ξεγράψουμε λογικές σπασμωδικών, μερικών βελτιώσεων, λογικές που στοχεύουν στη μορφή που παίρνει το σύγχρονο πρόβλημα στις πόλεις αντί των πραγματικών αιτιών που το γεννά, λογικές που άγονται και φέρονται από τις επιταγές της αγοράς και τα πολιτικά παιχνίδια τους σε βάρος των κοινωνικών αναγκών.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, θα προσπαθήσουμε να ορίσουμε τους πυλώνες της σκέψης μας για κάθε παρέμβαση πολεοδομική ή κυκλοφοριακή στην πόλη της Λάρισας. Θα ήταν μάλλον χρήσιμο να επιχειρήσουμε από τώρα μια καταγραφή, ένα είδος κωδικοποίηση αυτών των σιωπηρών καθ' όλη την έκταση της εργασίας αρχών. Στόχος είναι όχι μόνο να δοθεί μια πρώτη βάση του πυρήνα λογικής αλλά και να αποκαλυφθεί η εσωτερική συνοχή και η διαφοροποίηση από τον κυρίαρχο λόγο, της σκέψης μας.

---

<sup>7</sup> [5] (Lefevre,2006)

## 2.1 Αλλαγές από και για τους κατοίκους.

Τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, κάτω από την πίεση της πανευρωπαϊκής πολιτικής λιτότητας, αναδείχθηκαν έντονα κοινωνικά κινήματα με πρωτοφανέρωτα χαρακτηριστικά. Το βασικό ερώτημα που έθεταν όλα, αν και ανολοκλήρωτο και πολλές φορές ελλιπές, ήταν το **ποιος αποφασίζει σήμερα**. Ο Δεκέμβρης του '08 έφερε και ένα κύμα καταλήψεων κτηρίων (από το Πολυτεχνείο και τη Νομική έως το Γαλαξία στη Ν. Σμύρνη και το info cafe στη Ζωγράφου) που οργανώθηκαν ως κέντρα αγώνα, ως χώροι αυτοοργάνωσης και συμμετοχής στην από κοινού προσπάθεια ανατροπής αυτής της καταστροφικής πολιτικής. Η τάση αυτή εξελίχθηκε και με αφορμή το μεσοπρόθεσμο σχέδιο της κυβέρνησης, το καλοκαίρι του '11 σε κίνημα κατάληψης πλατειών στις γειτονιές αλλά και στο Σύνταγμα. Η καθημερινή λειτουργία λαϊκών Συνελεύσεων και η πολιτικού χαρακτήρα αποφάσεις τους φανέρωναν ολόπλευρα την πρόθεση αλλά και τη δυνατότητα να έχουν τον έλεγχο στις ζωές τους. Έτσι, μετέπειτα κοινωνικά στέκια όπως η εργατική λέσχη στη Ν. Σμύρνη, ο κοινωνικός χώρος στο Βύρωνα, στη Δραπετσώνα, στο Βόλο άρχισαν να δίνουν ένα πιο μόνιμο χαρακτήρα και χώρο στην έκφραση της παραπάνω δυναμικής.

Δίνοντας ως παράπλευρη συνέπεια μια άλλη διάσταση στην έννοια της διοικητικής ενότητας προσπαθούμε να ξεπεράσουμε κι ίσως το βασικότερο πρόβλημα της σύγχρονης πόλης.

Στις διαδικασίες του στρατηγικού αστικού σχεδιασμού, οι φορείς των κατοίκων συνήθως απλώς ενημερώνονται για αποφάσεις που έχουν ληφθεί. Δεν είναι άλλωστε εύκολο να προβάλλουν αντίρρηση γιατί τα σχέδια ανάπτυξης παρουσιάζονται από ειδικούς επικοινωνιολόγους με πειστικό τρόπο. Η συμμετοχική διαδικασία μεταβάλλεται σε μια διαδικασία πειθούς<sup>8</sup>.

*Όπως επισημαίνουν (Βλαστός,Μηλάκης: 2006) τα τροχαία ατυχήματα, ο κορεσμός, η ρύπανση και ο θόρυβος αποτελούν τεχνικές εκδηλώσεις ενός προβλήματος, βαθύτατα πολιτικού. Οι πόλεις είναι άρρωστες γιατί έχασαν τους πολίτες τους, εκείνους που τις αγαπούσαν, που τους αφορούσε η τύχη τους, που αισθάνονταν δεμένοι μαζί τους. Αυτό το πρόβλημα δε θα το λύσουν μηχανικοί, ούτε η τεχνολογία. Χρειάζονται πολιτικές που θα αναδειχθούν από συλλογικές διαδικασίες ικανές να κινητοποιήσουν τους πολίτες, φέρνοντας τους πιο κοντά. Η συμμετοχή των πολιτών στις μεγάλες και τις μικρές αποφάσεις είναι προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητά τους. Οι πολίτες είναι που υλοποιούν τις αποφάσεις και μόνο αν είναι δικές του πειθαρχούν. Καλές θεωρητικά τεχνικές λύσεις, αν είναι ξένες, δεν πείθουν και όταν επιβάλλονται αυταρχικά, ανατρέπονται.*

Πρέπει να διευκρινίσουμε εδώ ότι δε μιλάμε για τομές στην οργάνωση της

---

<sup>8</sup> [13] (Μαυρίδου) σελ 10

τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά για τη δυνατότητα συμμετοχής (συμβουλευτικού, ελεγκτικού χαρακτήρα) των κατοίκων μέσω των τοπικών συνελεύσεων του σε κάθε αλλαγή που τους αφορά, όπως κι αυτές που γίνονται στο χώρο της πόλης τους. Να μια ισχυρή δικλείδα ασφαλείας, ιδιαίτερα εν μέσω κρίσης, τόσο απέναντι σε μηχανιστικές λογικές όσο και στην κυριαρχία της άναρχης ατομικής-επιχειρηματικής πρωτοβουλίας<sup>9</sup>.

## 2.2 Οι μεταφορές στην πόλη ως κοινωνικό δικαίωμα

Οι μετακινήσεις στην πόλη δεν αποτελούν απλά προσωπική επιλογή. Οι κινήσεις από και προς την εργασία, την αναψυχή, το εμπόριο επί της ουσίας συνιστούν υλικές αποκρυσταλλώσεις των αναγκών του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής. Απλούστερα, η κεφαλαιοκρατική συσσώρευση και η ανάγκη κερδοφορίας είναι που δημιουργούν τα τεράστια πολεοδομικά συγκροτήματα και τις λύσεις για την προσπελασιμότητά τους. Η συντριπτική πλειοψηφία της κοινωνίας βρίσκεται έτσι έρμαιο σε ένα κυκεώνα επιλογών<sup>10</sup> που δεν έχει καμιά δύναμη, παρά της επιλογής, απέναντί τους.

Ως αποτέλεσμα, οι μεταφορές δεν πρέπει (Σαρηγιάννης 2012)<sup>11</sup> να αντιμετωπίζονται με τα γνωστά «οικονομικά κριτήρια της ελεύθερης αγοράς», αλλά ως επιστροφή στις λαϊκές μάζες μέρους της ζημιάς που προξενεί ή άνω συνοπτικά περιγραφείσα κατάσταση. Είναι υψίστης σημασίας να μην βασίζονται στο κέρδος ή την αυτοχρηματοδότηση, όπως πρέπει να ισχύει και με την παιδεία, υγεία, πρόνοια, ασφάλιση και λοιπές κοινωνικές λειτουργίες. Άρα ο κοινωνικός χαρακτήρας των αστικών συγκοινωνιών (Καρλαύτης, Λυμπέρης 2009)<sup>12</sup> μεταφράζεται σε αποδεκτό κόμιστρο με ικανοποιητική παράλληλα ποιότητα υπηρεσιών. Σε αυτό το πλαίσιο, συχνά, το κόστος λειτουργίας ενός συστήματος μεταφορών αστικών συγκοινωνιών δεν είναι δυνατό να καλυφθεί από τα έσοδα που προέρχονται από τους χρήστες και επιδιώκονται νέες πηγές εσόδων.

## 2.3 Συλλογική μνήμη και πόλη

Κάθε πόλη έχει χαραγμένη “πάνω” της την ιστορική της πορεία. Ιστορικά κέντρα περιτριγυρισμένα από μεσαιωνικά τείχη, κτίρια και συνοικίες που διατηρούν ακόμα το άρωμα άλλων εποχών – αρχιτεκτονικών αναζητήσεων, αποτελούν όχι αποστειρωμένα μνημεία για ηδονοβλεψίες και την ανάπτυξη του

<sup>9</sup> [44] (Αραβαντινός, 2007) σελ 374

<sup>10</sup> στη συγκεκριμένη περίπτωση τρόπου και μέσου μεταφοράς

<sup>11</sup> [17] (Σαρηγιάννης, 2012) Τευχος 2 σελ 4

<sup>12</sup> Συστήματα αστικών συγκοινωνιών, Συμμετρία 2009 σελ 564

τουρισμού αλλά φέρουν την ταυτότητα των κατοίκων τους. *Η ιστορική πόλη είναι ένα συνεχές θέατρο της ανθρώπινης εμπειρία [...]. Το συλλογικό και ιδιωτικό στοιχείο, κοινωνία και άτομο συγκρούονται και συγχωνεύονται μέσα της, [...] σε ένα χώρο πιο συγκεκριμένο και οικείο από το γενικό αόριστο χώρο.* Η ιστορία της δεν οριοθετείται απλά από τους σημαντικότερους σταθμούς της, αλλά είναι ενιαία και αδιαίρετη, όπως θα έπρεπε να είναι και η χρήση των ιστορικών κτιρίων και γειτονιών της στην πάροδο του χρόνου. Σε αντίθεση με τις λογικές αποστείρωσης και μουσειακής έκθεσης που επικρατούν.

Επιτυχημένα αναφέρεται (Μπόμπολος, 2007) για τα ιστορικά κέντρα ότι αν καθώς αναβαθμίζονται, γίνονται νέες μονολειτουργικές ζώνες τουρισμού και αναψυχής, αποξενωμένα από τον πληθυσμό και πόλοι πίεσης και υποβάθμισης για την περιφέρεια, και αν η κατοικία σ' αυτά απουσιάζει ή καταλαμβάνεται από τα προνομιάχια μόνο στρώματα, η βιωσιμότητά τους είναι αμφισβητούμενη και το μήνυμα που μεταδίδουν στην κοινωνία είναι αρνητικό: η αειφορία, η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς και η αρχιτεκτονική δημιουργία, δεν θα είναι παρά προσχήματα για την ιδιοποίηση κάθε αξίας στην πόλη από το κεφάλαιο και τους προνομιάχους<sup>13</sup>.

Όπως θα αναλυθεί και μετέπειτα η Λάρισα χρειάζεται να αναδείξει την πλούσια ιστορική της συνέχεια, κι αυτό όχι σε επίπεδο συμβολισμού με μνημεία και μουσεία αλλά σε επίπεδο καθημερινών βιωμάτων από τους κατοίκους της. Επείγει να ξαναβρεί την αξία χρήσης του χώρου κόντρα στις αγοραίες και παροδικές επιταγές.

#### **2.4 Απαραίτητα υλικά πολεοδομίας**

Ο ήλιος, το πράσινο, ο αέρας και ο χώρος δεν αποτελούν απλά κάποια παραπάνω πλεονεκτήματα που μπορούμε να εξασφαλίσουμε, αλλά απαραίτητους όρους για μια βιώσιμη πόλη που στο επίκεντρό της θα έχει τα συμφέροντα των κατοίκων της και μάλιστα αυτά της πληττόμενης πλειοψηφίας τους. Δεν είναι ζήτημα απλά μιας εικονικής επαφής με τη φύση. Όσο μεγάλα και να είναι τα πάρκα, όσο προστατευμένα κι αν είναι από τους ήχους και τις εικόνες της πόλης αν οι τόποι κατοικίας και εργασίας συνεχίσουν να είναι όπως τώρα, αυτά θα αποτελούν παροδικές στιγμές όασης στη ζωή των κατοίκων. Η ανθρώπινη και η φυσική κλίμακα αποτελούν κόκκινες γραμμές για τη βιώσιμη κινητικότητα και πόλη.

Στη Λάρισα υπάρχουν οι προϋποθέσεις ενίσχυσης και σχεδιασμού με βάση αυτά τα "υλικά". Όπως θα επιχειρήσουμε να αποδείξουμε παρακάτω.

---

<sup>13</sup> [12] (Μπόμπολος, 2007)



## 2.5 Ενιαίος Πολεοδομικός και Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός

Ο ενιαίος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός, σύγχρονη επιστημονική θεώρηση για την ανάλυση και σχεδιασμό της δομής και λειτουργίας της πόλης, αποτελεί απότοκο όχι μόνο της θεωρητικής εξέλιξης της πολεοδομίας αλλά και των αναγκών της κοινωνίας, των κατοίκων, της πόλης του 21ου αιώνα. Η παλαιότερες πολεοδομικές πολιτικές έδειξαν τα όριά τους. Η διαιώνιση και ενίσχυση των κοινωνικών ανισοτήτων, η διάλυση του κοινωνικού ιστού της πόλης, η αποκοινωνικοποίηση και ο κανιβαλισμός είναι λίγα μόνο από τα προβλήματα των σημερινών κοινωνιών που μεγεθύνονται υπέρμετρα από την συστημική κρίση. Η παρούσα λογική και οργάνωση του χώρου όχι μόνο δεν μπορεί να τα αντισταθμίσει αλλά καταλήγει να τα ενισχύει. Η υπερβολική χρήση του αυτοκινήτου, ο τεμαχισμός και η αυτοτελή χωροθέτηση των διαφορετικών λειτουργιών της πόλης, η προαστικοποίηση έχουν οδηγήσει στη δημιουργία πολλών αλυσιδωτών αντιδράσεων στο φυσικό και αστικό περιβάλλον.

Σε επίπεδο τεχνικής προσέγγισης και σε σύνδεση με τις υπόλοιπες αρχές που αναλύονται εδώ θεωρούμε ότι ο Ε.Πο.Κυ.Σ. αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την υπέρβαση των άνω προβλημάτων. Έχει γίνει πλέον αντιληπτό ότι *χρήσεις γης και μεταφορές είναι δύο συστήματα που αλληλοεπηρεάζονται. Για να είναι το σύστημα μεταφορών αποτελεσματικό και αποδοτικό πρέπει οι χρήσεις γης να είναι συναρτημένες με αυτό. Αντίστροφα, για να είναι αποτελεσματική η λειτουργία των διαφόρων δραστηριοτήτων, πρέπει η χωροθέτηση των δικτύων μεταφορών να τις εξυπηρετεί*<sup>14</sup>. Η πολεοδομία και η μεταφορές είναι και απαιτείται να αντιμετωπίζονται ως ενιαίο σύστημα δύο αυτοτελών υποσυστημάτων.

Βασικοί στόχοι του Ε.Πο.Κυ.Σ. για μια βιώσιμη πόλη είναι ο περιορισμός της χρήσης ΙΧ, ενίσχυση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και μη μηχανοκίνητων μέσων, η δημιουργία ανοικτών ελεύθερων δημόσιων χώρων. Οι πολιτικές του ενιαίου αυτού σχεδιασμού αναφέρονται επιγραμματικά στη συνέχεια:

- ✦ **Προσανατολισμός στη Δημόσια Συγκοινωνία**
- ✦ **Ορθολογική ιεράρχηση του οδικού δικτύου** για την προστασία περιοχών, ιδιαίτερα κατοικίας από την υποταγή τους στο αυτοκίνητο.
- ✦ **Διαχείριση στάθμευσης**, καθιστώντας το ΙΧ ασύμφορο μέσω μετακίνησης
- ✦ **Περιοχές χωρίς αυτοκίνητο**
- ✦ **Μικτές χρήσης γης**, μειώνοντας τις απαιτούμενες αποστάσεις μετακίνησης
- ✦ **Πράσινες ζώνες** προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο συνένωσης

---

<sup>14</sup> [3] (Βλαστός, Μηλάκης 2009)

γειτονικών πόλεων με συνεχή δόμηση

- ▲ **Η πολιτική ABC:** χωροθέτηση εργασίας στο οδικό δίκτυο βάσει των αναγκών τις κάθε μίας για μετακινήσεις. Παραδείγματος χάριν επιχειρήσεις τριτογενούς τομέα χωροθετούνται κοντά σε σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας, ενώ επιχειρήσεις βιομηχανίας απαιτούν υψηλή οδική προσπελασιμότητα.

Ο ενιαίος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός θα είναι και το μεθοδολογικό-επιστημονικό εργαλείο που θα ορίζει τόσο την ανάλυση όσο και τις παρεμβάσεις μας στη Λάρισα.

## 2.6 Ασυμβίβαστα συμφέροντα – ανυπέρβλητες αντιθέσεις.

Είναι γνωστό από τις στατιστικές ότι το ποσοστό των ατυχημάτων στις φτωχότερες γειτονίες με θύματα κυρίως παιδιά είναι πολύ υψηλότερο των πλούσιων περιοχών. Όσο πιο φτωχός είσαι τόσο πιο πιθανό είναι να πέσεις θύμα τροχαίου<sup>15</sup>. Η πραγματικότητα γύρω μας είναι ισοπεδωτική όσον αφορά την πληθώρα παραδειγμάτων για ακραία άνισες συνθήκες διαβίωσης μεταξύ των παραγωγικών-υποτελών τάξεων και της εκμεταλλευτικής-κυρίαρχης τάξης. Από το γκέτο στα gated communities, από τους στενούς βρόμικους δρόμους, γεμάτους ΙΧ στα πλατιά πεζοδρόμια των εμπορικών κέντρων, από τα κακοδιατηρημένα ανήλια σπίτια στις μεγάλες επαύλεις. Δεν παραγνωρίζουμε εδώ, φυσικά, και όλες τις ενδιάμεσες μορφές των λιγότερο ακραίων ανισοτήτων που όμως τελικά ενισχύουν και αυτές το τελικό συμπέρασμα. Η ταξική διαστρωμάτωση της κοινωνίας έχει άμεσο αντίκτυπο στη διάρθρωση των πόλεων.

Θα πρέπει να γίνει κατανοητό εδώ, ότι η πολεοδομική πολιτική (οικονομική και θεσμική) δεν ασκείται “για το καλό όλων των πολιτών”.<sup>16</sup> Κόντρα στην αστική στρατηγική για τη συντήρηση της υπάρχουσας κατάστασης και την εδραίωση αυτής της ανισότητας (έχει μείνει στην ιστορία η παρέμβαση Haussmann στο Παρίσι το 19ο αι. μπροστά στο φόβο των αστών για λαϊκές εξεγέρσεις<sup>17</sup>) εμείς πρέπει μαζί με τους κατοίκους (δες Α σημείο παραπάνω) να προτάξουμε και μια άλλη πολεοδομική και κυκλοφοριακή λογική. Μια λογική που θα έχει στον πυρήνα της τα συμφέροντα τους, την κατοχύρωση της υγείας τους, της παιδείας, της προστασίας του περιβάλλοντος.

Υπάρχουν ανυπέρβλητες αντιθέσεις. Για παράδειγμα η κυκλοφοριακή οργάνωση με βάση τις αρχές που σήμερα τη διέπουν, στοχεύοντας δηλαδή στην

<sup>15</sup> [9] (Βλαστός, 2012)

<sup>16</sup> [7] (Σαρηγιάννης, 2000)σελ 23

<sup>17</sup> [4] (Engels, 2012) σελ106

προστασία από διαμπερείς ροές περιοχών κατοικίας ή άλλων ευαίσθητων τόπων, παίζει ένα παράξενο ρόλο ως προς τους κοινωνικούς διαχωρισμούς στο χώρο. Από την μια πλευρά η θωράκιση περιοχών με τη δημιουργία περιμετρικών δακτυλίων ενισχύει πολεοδομικές εσωστρέφειες που εντείνουν την απομόνωση κοινωνικών ομάδων, από την άλλη πλευρά η θωράκιση διαμορφώνει ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη σχέσεων γειτονιάς<sup>18</sup>. Άλλο ένα παράδειγμα είναι ότι κάθε προσπάθεια απελευθέρωσης της περιοχής από το ΙΧ αυξάνει την αξία της γης, καταλήγοντας να διώχνει τα πιο φτωχά στρώματα που μετακινούνται σε άλλες υποβαθμισμένες γειτονιές. Παρόμοια προβλήματα εμφανίστηκαν και κατά την πεζοδρόμηση του κέντρου της Λάρισας.

Παρόλα αυτά, θεωρώντας ότι υπάρχει χώρος για την υπεράσπιση και ικανοποίηση των συμφερόντων της κοινωνίας ιδιαίτερα σήμερα παρά ποτέ, είναι αναγκαία η βιώσιμη πόλη, οι βιώσιμες μετακινήσεις και απαραίτητη κάθε προσπάθεια για την επίτευξή τους. Αυτό είναι και η συνολική λογική που αγκαλιάζει τις όποιες παρεμβάσεις στη Λάρισα.

## 2.7 Δυναμικός σχεδιασμός και παρεμβάσεις στην πόλη

Εδώ πρέπει να τονιστούν δύο κύρια χαρακτηριστικά που θα διέπουν πέρα ως πέρα της προτεινόμενες αλλαγές. Η **συνέχεια** και σύνδεση με προγενέστερες αλλαγές, αλλά και ο σχετικά αμετάβλητος **στρατηγικός στόχος** για μια βιώσιμη πόλη.

Η ανάπτυξη των πόλεων υπόκεινται σε συνεχείς αλλαγές (πληθυσμιακές αυξομειώσεις, ωφέλιμες - οδυνηρές πολιτικές, τεχνολογικές καινοτομίες κτλ)<sup>19</sup>. Προσφάτως η εκβιομηχάνιση αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη αυτής της ανάπτυξης<sup>20</sup> μέσω της ενίσχυσης των παραγωγικών δυνάμεων. Η Λάρισα δεν αποτελεί εξαίρεση, έχοντας πλέον χαραγμένο στο DNA της τοπικής κοινωνίας, την γεωργική παραγωγή και κάποιες βιοτεχνίες-βιομηχανίες. Όμως πλέον κι αυτό αλλάζει λόγω της συστημικής κρίσης του τρόπου παραγωγής (εργοστάσια κλείνουν, η αγροτική παραγωγή γίνεται ασύμφορη, αυξάνεται η ανεργία).

Γι' αυτό και οι όποιες παρεμβάσεις θα πρέπει να έχουν το δυαδικό χαρακτήρα του αναγκαίου σκαλοπατιού για την άμεση βελτίωση της διαβίωσης στην πόλη και τη βάση για το επόμενο σκαλοπάτι που θα μας φέρει πιο κοντά στο τελικό στόχο.

---

<sup>18</sup> [9] (Βλαστός, 2012)

<sup>19</sup> [6] (Le Corbusier, 2003)

<sup>20</sup> [5] (Lefevre, 2006)

### **3 ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ**

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε άρθρο της η Πετρίδου<sup>21</sup>, «η Ευρώπη μπορεί να θεωρηθεί ως μια αστική κοινωνία, με την έννοια ότι σήμερα τρεις στους τέσσερις Ευρωπαίους ζουν σε πόλεις και κωμοπόλεις. Οι αστικές αυτές περιοχές συγκεντρώνουν τις περισσότερες από τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η σύγχρονη πόλη, αλλά ταυτόχρονα και τα εργαλεία και τη δυνατότητα για την επίλυσή τους».

Στην προσπάθειά μας να προχωρήσουμε -με βάση τις αναφερθέντες γενικές αρχές και στις κατευθύνσεις του ΕΠοΚυΣ- σε πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στη Λάρισα, θα συμβάλει ιδιαίτερα η εμπειρία σχεδιασμού και υλοποίησης αντίστοιχων πολιτικών σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Αναγνωρίζουμε τον κίνδυνο που έχει η παράβλεψη των ιδιαίτερων κοινωνικών αναγκών, εμπειριών και διαφορετικών ρόλων που τελικά εξυπηρετεί η κάθε πόλη. Έτσι, η παρακάτω παρουσίαση, πλην της μεταφοράς εμπειριών και την ευρύτερη εποπτεία των σύγχρονων παρεμβάσεων στην αστική δομή, σκοπεύει **στην έκθεση των δυνατοτήτων και στην αποσαφήνιση των ορίων των παρεμβάσεων στη Λάρισα**. Σε καμία περίπτωση δε μιλάμε για ταυτόσημες αλλαγές με αυτές που αναφέρονται παρακάτω. Κατά αυτή τη λογική, δε μας απασχολεί και η ολοκληρωμένη μελέτη των κοινωνικοοικονομικών, πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στοιχείων των πόλεων.

Στη συνέχεια με βάση τις πολιτικές για ένα βιώσιμο κοινωνικά αναγκαίο σχεδιασμό, αναφέρονται και τα αντίστοιχα παραδείγματα υλοποίησής τους.

#### **3.1 Σημασία της ιστορίας για τον αστικό σχεδιασμό - Προστασία και ανάδειξη ιστορικών κέντρων**

##### **3.1.1 Πόρτο (Porto) - Πορτογαλία: Ριζική ανάπλαση ιστορικού κέντρου**

Στο Πόρτο ασκήθηκε μια από τις πιο ριζοσπαστικές πολιτικές για την ανάδειξη του ιστορικού του κέντρου. Μέχρι τα μέσα τις δεκαετίας του '70 το ιστορικό κέντρο το διαπερνούσαν μεγάλες λεωφόροι, είχαν κατασκευαστεί μεγάλες μεταλλικές γέφυρες, υπήρχαν 3000 κτίρια σε προβληματική κατάσταση και 20.000 κάτοικοι σε ελάχιστο χώρο<sup>22</sup>, μαζί με μνημεία (που περισσότερο δυσχέραναν παρά αναβάθμιζαν τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων).

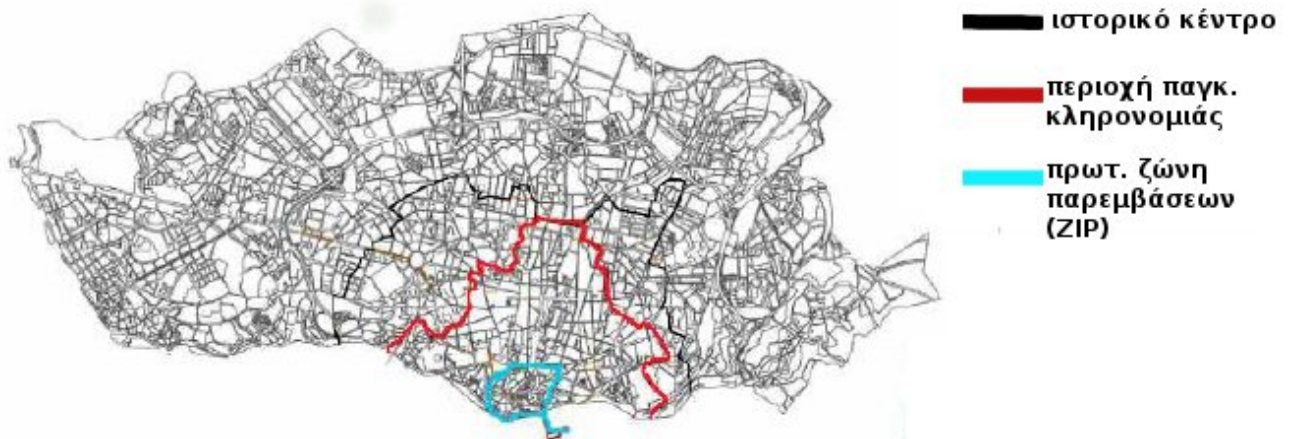
---

<sup>21</sup> [18] (Πετρίδου, 2012)

<sup>22</sup> [14] (Αυγερινού, 2012)

Από τότε όμως και μετά ο κεντρικός σχεδιασμός αλλάζει. Προσδιορίζεται η πρωτεύουσα ζώνη παρέμβασης (Priority Intervention Zone-ZIP) (**Εικόνα 3.1**) όπου απαιτούνται και οι πιο ριζικές πολιτικές και σταδιακά αναμορφώνεται όλο το κέντρο. Σημαντικές πλευρές των πολιτικών που εφαρμόστηκαν ήταν η ενίσχυση της κατοικίας και η αναζωογόνηση του εμπορίου της περιοχής. Δόθηκε βάση στην ανάπτυξη του τουρισμού και της αναψυχής. Μαζί με την UNESCO διαμορφώθηκαν τελικά οι εξής κατευθύνσεις:

- Διατήρηση-προστασία υφιστάμενου ιστού
- Η πολιτιστική κληρονομιά δεν αποτελείται μόνο από παλιές και μνημειώδεις κατασκευές αλλά και από μικρότερα κτίρια χαμηλότερης αισθητικής, η αξία των οποίων έγκειται στη συνεισφορά τους στη συνολική αστική υλικότητα
- Διερεύνηση επιρροής νέων κατασκευών
- Διατήρηση πολυλειτουργικού χαρακτήρα
- Ποικιλία προσεγγίσεων-τεχνικών
- Συμμετοχή κατοίκων στις αποφάσεις
- Μεγάλες αλλαγές τομής μόνο κάτω από ορισμένες περιπτώσεις.



**Εικόνα 3.1:** Ιστορικό κέντρο στο Πόρτο Πηγή υποβάθρου: [24] (Παπαθανασίου, 2006)

### **3.1.2 Άμστερνταμ (Amsterdam) - Ολλανδία: Απομάκρυνση του αυτοκινήτου από το κέντρο**

Το ιστορικό κέντρο της πόλης, από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης, οριοθετείται από μια σειρά από ομόκεντρα ημικυκλικά κανάλια γύρω του. Κατά μήκος των καναλιών βρίσκονται πολλά αξιόλογα κτίρια, λίγα κατοικούνται, άλλα είναι γραφεία,

και κάποια είναι δημόσια κτίρια. **Το κέντρο προστατεύεται από την κυκλοφορία αυτοκινήτων.** Αυτό επιτυγχάνεται, μέσω συστήματος δακτυλίων που το περιβάλλουν και αναπτύσσονται μέχρι τη μητροπολιτική περιοχή του Άμστερνταμ, οδικό δίκτυο σχεδόν συνολικά ήπιας κυκλοφορίας, μονοδρομήσεις στις περισσότερες οδούς και ειδικής πολιτικής στάθμευσης, αυστηρά καθορισμένων σημείων (οικονομικότερων από την παρόδια) και αυξανόμενης προς το κέντρο χρέωσης.

### **3.1.3 Δουβλίνο (Dublin) - Ιρλανδία: Οργανωμένη και αυστηρή πολιτική χρήσεων γης**

Αν και συνδέει την ανάδειξη του ιστορικού κέντρου κυρίως με την κερδοφορία των επιχειρήσεων που επενδύουν σε αυτό, αξίζει να σταθούμε στην οργανωμένη στροφή της πολεοδομικής πολιτικής και στο στόχο που θέτει.

Η περίπτωση του Δουβλίνου, αφορά την περιοχή Temple Bar, μια από τις ιστορικές περιοχές της πόλης που το 19ο αι. λειτουργούσε ως κέντρο εμπορικών δραστηριοτήτων. Από το 1950 όμως και για 40 χρόνια η περιοχή βιώνει έναν έντονο οικονομικό μαρασμό και απαξιώνεται λόγω λανθασμένων πολιτικών ανάπτυξης<sup>23</sup>. Η κοινωνική και οικονομική ανάτασή της ξεκινά από 1985 και τον χαρακτηρισμό της περιοχής ως πολιτιστική συνοικία (cultural quarter). Ως στόχος ορίζεται η άρρηκτη σύνδεση του πολιτιστικού χαρακτήρα της περιοχής με τις χρήσεις γης. Συγκεκριμένα, αυτό επιτυγχάνεται μέσα από την αυστηρή προώθηση επιθυμητών χρήσεων γης (π.χ. εκθεσιακά κέντρα, εστιατόρια, bar) κόντρα σε άλλες επιλογές. Τότε είναι που εισρέουν στο χώρο επιχειρήσεις «πολιτιστικής βιομηχανίας»<sup>24</sup>, μεταμορφώνοντάς τον και σε έναν από τους δημοφιλέστερους προορισμούς για τη νεολαία. Στην διαμόρφωση αυτής της πολιτική πήραν μέρος και οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων της περιοχής.

---

<sup>23</sup> [22] (Γιαννακοπούλου, 2009) σελ.36

<sup>24</sup> Ο.π. σελ 38

### 3.2 Όσμωση φυσικού περιβάλλοντος και πόλης - Ποτάμι και χώροι πρασίνου ενταγμένοι στον αστικό ιστό.

#### 3.2.1 Βιτόρια (Vitoria) - Ισπανία: Πράσινη περιφερειακή ζώνη

Η Βιτόρια επιλέχθηκε ως Πράσινη Πρωτεύουσα του 2012 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο λόγος είναι ότι δένει με οργανικό τρόπο το φυσικό με το αστικό περιβάλλον, βελτιώνει τη ζωή στην πόλη και παράλληλα παρέχει προστασία της βιοποικιλότητας και των φυσικών τοπίων.

Η πόλη αποτελείται από ομόκεντρους κύκλους που περιβάλλουν το ιστορικό κέντρο και τη μεσαιωνική πόλη. Ενσωματωμένη σε αυτούς είναι η “**πράσινη περιφερειακή ζώνη**”, που μαζί με ένα δίκτυο από πάρκα, χώρους πρασίνου και διαδρομές μόνο για πεζούς και ποδηλάτες φέρνουν τη φύση μέσα στην πόλη. Σε κάθε κάτοικο αντιστοιχούν 42,12 τ.μ. πρασίνου, από τα 3700 στρέμματα πάρκων μέσα στον αστικό ιστό και 6200 στρ. της “Πράσινης Ζώνης” γύρω του (**Εικόνα 3.2**). Η πρόσβαση στους παραπάνω χώρους είναι πολύ εύκολη, αν σκεφτεί κανείς πως η μέση απόσταση που κάνει κάποιος για να τους προσεγγίσει είναι 300 μέτρα.<sup>25</sup>



**Εικόνα 3.2:** Το δίκτυο πράσινων χώρων της πόλης. Οι πράσινες γραμμές είναι τα μονοπάτια που συνδέουν τα αστικά πάρκα με την Πράσινη Περιφερειακή Ζώνη. **Πηγή:** vitoria-gasteiz.org

#### 3.2.2 Βερολίνο (Berlin) - Γερμανία: Αξιοποίηση παλιού αεροδρομίου Tempelhof

Η αδυναμία του αεροδρομίου Tempelhof να δεχτεί τα μεγάλα σύγχρονα αεροπλάνα, και η ανάδειξη του αεροδρομίου Schönefeld σε διεθνές, οδήγησε στη

<sup>25</sup> [18] (Πετρίδου, 2012)

παύση λειτουργίας του μικρού αεροδρομίου οριστικά το 2008. Οι κτηριακές του εγκαταστάσεις ανακηρύχτηκαν πολιτιστικό μνημείο της Γερμανίας. Η τελευταία προσπάθεια, μέσω δημοψηφίσματος, να διατηρηθεί σαν αεροδρόμιο για μικρά τουριστικά αεροπλάνα δεν απέδωσε, με αποτέλεσμα κάτοικοι της περιοχής να προχωρήσουν στην κατάληψη του χώρου του αεροδρομίου και την επαναχρησιμοποίησή του βάση των αναγκών τους<sup>26</sup> (**Εικόνα 3.3**).



**Εικόνα 3.3:** Κατάληψη του χώρου του αεροδρομίου από τους κατοίκους της περιοχής.  
Πηγή: [www.lifo.gr](http://www.lifo.gr).

Άνοιξαν έτσι περιθώρια για αξιοποίηση του χώρου του τελευταίου για τις ανάγκες της πόλης. Έπρεπε να εναχθεί στον αστικό ιστό και να γίνει κομμάτι της καθημερινότητας των κατοίκων. Πλέον αποφασίστηκε η οργανωμένη αξιοποίησή του. Οι βασικές αρχές<sup>27</sup> που ορίστηκαν ήταν οι εξής:

- Εξέλιξη της περιοχής σε μητροπολιτικό πάρκο. Έχει μεγάλη σημασία ο ελεύθερος χώρος και για τους κατοίκους αλλά ειδικά για το μικροκλίμα της περιοχής.
- Διατήρηση του κυκλικού ορίου του αεροδρομίου, για το διαχωρισμό του πάρκου από τις οικοδομήσιμες περιοχές.
- Διατήρηση ως θεματικού κεντρικού στοιχείου και εκμετάλλευση του μεγάλου κτιρίου του αεροδρομίου για εμπορικές, πολιτιστικές και χρήσεις υπηρεσιών.

---

<sup>26</sup> «Tempelhof. Το ιστορικό αεροδρόμιο του Βερολίνου μετατρέπεται σε πάρκο.» 18.6.2012 Άρθρο στη Lifo. Πηγή: [www.lifo.gr](http://www.lifo.gr).

<sup>27</sup> [15] (Συλλογικό, 2012) σελ 107





**Εικόνα 3.4:** Επανάχρηση παλαιού αεροδρομίου Tempelhof. Εναλλακτικές προτάσεις κατανομής της επιφάνειάς του σε μητροπολιτικό πάρκο και σε επιφάνειες για οικιστική χρήση. *Πηγή:*<sup>27</sup>

### **3.2.3 Παρίσι (Paris) - Γαλλία: Το ποτάμι στην καθημερινότητα της πόλης**

Τα τελευταία 20 χρόνια έχει γίνει τομή στη λογική εξέλιξης του Σηκουάνα. Βασικοί στόχοι όπως η βελτίωση της προσβασιμότητας στις όχθες, η διαφοροποίηση των χρήσεων και η ενίσχυση των πλωτών μεταφορών επιτυγχάνονται με τις αναπλάσεις στις όχθες. Στο κέντρο των παρεμβάσεων μπαίνει η προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος, ο πεζός και το ποδήλατο, περιορίζοντας τη χρήση του αυτοκινήτου. Όλα αυτά φυσικά κάτω από την ομπρέλα των επιχειρηματικών κερδών (μέσω του τουρισμού κυρίως).

Πάρκα, πεζογέφυρες, ολοκληρωμένες διαδρομές περιπάτων που εναλλάσσονται στις όχθες και συνδέουν πάρκα και δημόσια κτίρια μεταξύ τους αποτελούν βήματα για την επανοικειοποίηση του ποταμού από τους κατοίκους (Εικόνα 3.5). Παράλληλα, ανακαινίζονται ιστορικά κτίρια που βρίσκονται παραποτάμια, με στόχο την ενίσχυση του πολιτιστικού χαρακτήρα των οχθών. Με αυτόν τον τρόπο, οι Γάλλοι έχουν πετύχει και την άρση της απομόνωσης του ποταμού από τις γύρω περιοχές και χρήσεις, συνδέοντας των πιο άμεσα με την καθημερινές ανάγκες των κατοίκων.



**Εικόνα 3.5:** Solférino – μουσείο Orsay: σύνδεση με το επίπεδο του μουσείου, επανακατοχύρωση του χώρου από τους πεζούς-ποδηλάτες. **Πηγή:** [26] (Νεοφύτου, 2011)

Από την άλλη, και αφού τους διαπερνά ο σύγχρονος προβληματισμός για τη θέση του αυτοκινήτου στην πόλη και τις προσπάθειες για ένα οικολογικό και ανθρώπινο αστικό περιβάλλον αρχίζουν και αναθεωρούν για την παράδοση στο αυτοκίνητο παρόχθιων περιοχών. Έχει τεθεί ζήτημα, λοιπόν, για τη μετατροπή ή και κατάργηση του παρόχθιου αυτοκινητόδρομου, ο οποίος από τη δημιουργία του κατά τη δεκαετία του 1960, αποτελεί ένα στοιχείο που αποκόπτει την πόλη από το ποτάμι της. Ως αποτέλεσμα, έχει δημιουργηθεί ένα σχέδιο ανάπλασης των οχθών του Σηκουάνα που περιλαμβάνει σημειακές, μόνιμες ή εφήμερες, διευθετήσεις των οχθών και των αποβάθρων<sup>28</sup>. Τέλος, υλοποιούνται προγράμματα που περιλαμβάνουν την περιστασιακή απόδοση αυτοκινητόδρομων σε πεζούς και ποδηλάτες. Έτσι, τις Κυριακές και τις Αργίες, τμήματα του Περιφερειακού, υπέργειων διαβάσεων και των οχθών του Σηκουάνα, αποσπώνται από το κυκλοφοριακό δίκτυο και προσφέρονται ως δημόσιος χώρος στους πολίτες<sup>29</sup> ενώ τους καλοκαιρινούς μήνες κατασκευάζεται τεχνητή παραλία, με άμμο, ομπρέλες και όλα τα απαραίτητα.

Αξίζει να τονιστεί ότι το εγχείρημα των αναπλάσεων στο Σηκουάνα βασίζεται σε ένα διαφορετικό μοντέλο λήψης αποφάσεων. Εδώ το διαδίκτυο και όχι οι

<sup>28</sup> [26] (Νεοφύτου, 2011) σελ 74

<sup>29</sup> Ο.π. σελ 41

πλατείες ή τα στέκια ανά γειτονία είναι ο τρόπος που μεσολαβεί αυτή η διαδικασία διαλόγου. Έτσι, μέσω συζητήσεων στα fora, στα social media, μέσω ψηφοφοριών και γκάλοπ, οι τοπικές αρχές προσπαθούν να εμπλέξουν όσους περισσότερους κατοίκους γίνεται, αναβαθμίζοντας την αποτελεσματικότητα (αποδοχή από τους χρήστες του) του έργου. Αν και καινοτομεί θετικά η παραπάνω λογική, προσπαθώντας να εντάξει τους άμεσα ενδιαφερόμενους στη λήψη αποφάσεων εντούτοις συμπύσσοντας ασύμπτωτα συμφέροντα, καταλήγει στην αδυναμία σύνθεσης από κοινού των διαφορετικών προτάσεων και στη νομιμοποίηση της κεντρικής πρότασης έναντι των άλλων<sup>30</sup>.

### **3.3 Συμπαγής πόλη - Τρόποι κάλυψης οικιστικών αναγκών**

#### **3.3.1 Άμστερνταμ (Amsterdam) - Ολλανδία: όχι στα προάστια, ναι στα πολυλειτουργικά κέντρα**

Το Άμστερνταμ στοχεύει από τη μία στην πολυκεντρική ανάπτυξη με μικτές χρήσεις γης σε κάθε κέντρο (παράλληλα με την αναμόρφωση όλων των περιοχών), και από την άλλη στον περιορισμό της προαστιακής ανάπτυξης σε όσο το δυνατόν λιγότερους πόλους-προάστια. Χαρακτηριστικό πρόβλημα προαστικοποίησης είναι η πόλη-υπνωτήριο Almere.

Όσον αφορά τον πρώτο στόχο επιδιώκεται να επιτευχθεί με την ανάπτυξη νέων κέντρων μέσα στην πόλη που όμως λόγω των δυσκολιών επέκτασης, θα προκύψουν από την αύξηση της πυκνότητας σε ήδη δομημένες περιοχές και κυρίως από την εξέλιξη μονολειτουργικών κέντρων σε μικτές χρήσεις. Ενώ ο δεύτερος στόχος αναμένεται να επιτευχθεί ως συνέπεια της υλοποίησης του πρώτου σε συνδυασμό με τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας και την κατάλληλη χωροθέτηση των χώρων εργασίας στο οδικό δίκτυο αναλόγως του είδους των μετακινήσεων που παράγουν/έλκουν (πολιτική ABC).

#### **3.3.2 Munster - Γερμανία: Βασικό κριτήριο σχεδιασμού η δημόσια συγκοινωνία**

Ειδικότερα, για την κάλυψη των οικιστικών αναγκών ακολουθείται η εξής μεθοδολογία<sup>31</sup>:

- Οριοθέτηση συγκεκριμένων περιοχών-υποδοχέων οικιστικής ανάπτυξης που είτε βρίσκονται εντός συμπαγούς αστικού ιστού, είτε κοντά σε σταθμούς Δ.Σ. Μειώνονται, έτσι οι καθημερινά διανυόμενες αποστάσεις.

<sup>30</sup> Ο.π. σελ.79-80

<sup>31</sup> [3] (Βλαστός, Μηλάκης, 2009) σελ.201-202

- Κατοχύρωση γης για μελλοντικές επεκτάσεις. Με αυτόν τον τρόπο, ασκείται έλεγχος τόσο στις αξίες γης όσο και στην διάθεση αυτής, εμποδίζοντας επιχειρηματικά συμφέροντα και νόμους τις αγοράς να ασκούν επί της ουσία πολεοδομικό σχεδιασμό.

- Σύνδεση των νέων περιοχών με το δίκτυο σταθερής τροχιάς.

Αξίζει εδώ να γίνει ειδική αναφορά στην περιοχή Weissenburg (**Εικόνα 3.6**). Πρώην χώρος στρατοπέδου, τώρα με εμβαδόν 3.2 εκτάρια αποτελεί μια περιοχή κατοικίας όπου απαγορεύεται η ιδιοκτησία και χρήση αυτοκινήτου (πλην συγκεκριμένων εξαιρέσεων)<sup>32</sup>. Συνδέεται με το κέντρο της πόλης μέσω δικτύου ποδηλατοδρόμων και μιας λεωφορειακής γραμμής, ενώ μέσω άλλων τριών γραμμών συνδέεται με άλλες περιφερειακές περιοχές. Τέλος, με το σύστημα car-sharing ολοκληρώνεται η σύνδεση του Weissenburg με τους γύρο προορισμούς. Συμπερασματικά, να τονίσουμε ότι αν και αναδεικνύονται οι δυνατότητες και αποτυπώνεται και η κοινωνική αποδοχή τέτοιων περιοχών, εντούτοις, η αυστηρή πολιτική ιδιοκτησίας αποθαρρύνει πολλούς ενδεχόμενους κατοίκους λόγω της δεσμευτικότητάς της.



**Εικόνα 3.6:** Κάτοψη της περιοχής Weissenburg. **Πηγή:**  
[http://www.muenster.de/stadt/exwest/practice\\_11.html](http://www.muenster.de/stadt/exwest/practice_11.html)

<sup>32</sup> [27](Διαδίκτυο, τελευταία πρόσβαση 3/2013)

### **3.4 Βιώσιμη κινητικότητα - Τρόποι διαχείρισης της κυκλοφορίας**

#### **3.4.1 Βιέννη (Vienna) - Αυστρία: Επενδύοντας στη δημόσια συγκοινωνία**

Η Βιέννη διαθέτει ένα ολοκληρωμένο μεταφορικό σύστημα, πυρήνας του οποίου είναι η δημόσια συγκοινωνία και μάλιστα το Τραμ. Βάση του σημερινού μεταφορικού συστήματος αποτελεί αυτό που υπήρχε από τα τέλη του 19ου αι., εκσυγχρονισμένο και αναβαθμισμένο. Αυτό συμβαίνει διότι ανήκει την δικαιοδοσία του Δήμου οπότε ο σχεδιασμός και οι επεκτάσεις του στηρίζονται στις κοινωνικές ανάγκες και δίνεται η δυνατότητα για συνέχεια και συνοχή στο σχεδιασμό.

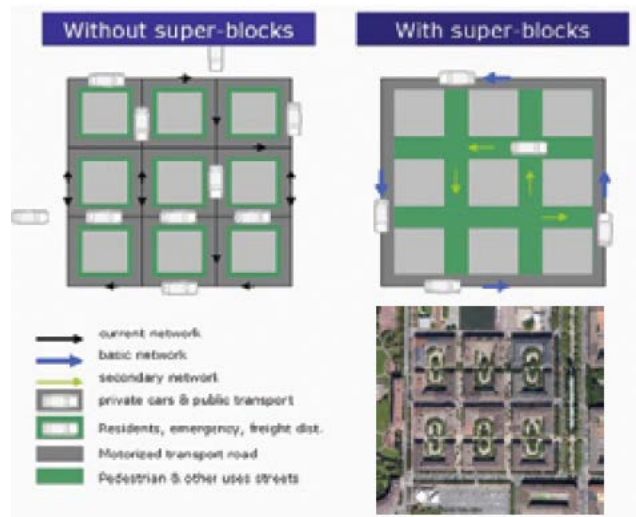
Ειδικότερα, με κριτήρια την κάλυψη όλων των αναγκών για μετακινήσεις (και όχι μόνο της κεντρικής περιοχής, που έχει τις περισσότερες), τη σύνδεση σημείων με μεγάλες απαιτήσεις για αυτές (κέντρο, πάρκα, βιομηχανικές περιοχές, εμπορικοί πόλοι, υπεραστικοί συγκοινωνιακοί κόμβοι) και τη συμπληρωματικότητα των μέσων γίνονται τα σχέδια ανάπτυξης και λειτουργίας των μετακινήσεων. Επιπλέον, λειτουργούν και τοπικά τρένα (προαστιακού χαρακτήρα) εξυπηρετώντας περιοχές που απέχουν 50-80χλμ από το κέντρο<sup>33</sup>. Το δίκτυο λεωφορείων υποτάσσεται στα μέσα σταθερής τροχιάς και αποφεύγεται να εξυπηρετεί πυκνές συνοικίες, ενώ όλες οι γραμμές του είναι συνδεδεμένες με το μετρό και το τραμ. Προφανώς και εδώ λειτουργεί πυκνό δίκτυο ποδηλατοδρόμων και συνδέεται με κομβικούς σταθμούς της Δημόσιας Συγκοινωνίας (bike&ride).

#### **3.4.2 Βιτόρια (Vitoria) - Ισπανία: Superblocks**

Το κυκλοφοριακό δίκτυο της Βιτόρια βασίστηκε στην οργάνωση των superblocks (**Εικόνα 3.7**). Αυτά σαν μια μικροσκοπική μορφή κυψέλης, ιεραρχούν το οδικό τους δίκτυο ώστε στο εσωτερικό τους να δίνεται προτεραιότητα στον πεζό και τον ποδηλάτη, ενώ περιμετρικά οι οδοί εντάσσονται οργανωμένα στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο. Το σύστημα αυτό αποτρέπει την κυκλοφορία ιδιωτικών αυτοκινήτων στο εσωτερικό του superblock με τον περιορισμό της πρόσβασης και με τον καθορισμό της στάθμευσης και της φορτοεκφόρτωσης στο δρόμο μέσα σε καθορισμένες ζώνες. Έτσι βελτιώνεται η δημόσια συγκοινωνία και προωθούνται μη μηχανοκίνητοι τρόποι μεταφοράς. Το πρόγραμμα, εφαρμόζεται σε ολόκληρη την πόλη, ξεκινώντας από το ιστορικό κέντρο και σε κάθε αστική περιοχή που υποβάλλεται σε ανάπλαση.

---

<sup>33</sup> [17] (Σαρηγιάννης, 2012) «Η Βιέννη και το μεταφορικό σύστημα» σελ. 15



Εικόνα 3.7:Χωρίς (αριστερά) και με superblock (δεξιά)

Πηγή: vitoria-gasteiz.org

Επιπλέον, λειτουργούν δύο γραμμές τραμ συνδυαζόμενες με το ανανεωμένο δίκτυο λεωφορείων της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας. Έχουν κατασκευαστεί 90 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων, που θα αυξηθούν στα 164 χιλιόμετρα, ενώ το 50% του συνόλου των διαδρομών στην πόλη γίνονται πεζή, λόγω του εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων 33 χιλιομέτρων<sup>34</sup>.

### 3.4.3 Κοπεγχάγη (Copenhagen) - Δανία: Επενδύοντας στο ποδήλατο

Δεν είναι μόνο ο σχεδιασμός ποδηλατοδρόμων, αλλά η συνολική πολιτική προώθησης και πρόσβασης στη χρήση ποδηλάτου, που πρέπει να σταθούμε.

Σύμφωνα με έρευνα (2007) της περιοδικής έκδοσης "Monocle" (της *International Herald Tribune*, [www.ihf.com](http://www.ihf.com))<sup>35</sup>, η Κοπεγχάγη είναι η δεύτερη πιο φιλική προς τον άνθρωπο πόλη διεθνώς. Οι κάτοικοι νοιάζονται τόσο για την παρουσία όσο και για τη προσβασιμότητα των χώρων πρασίνου, ενώ προτιμούν πάντα οικολογικούς τρόπους μεταφοράς.

Συγκεκριμένα, η Κοπεγχάγη στηριζόμενη στον Ε.Πο.Κυ.Σ. έχει προχωρήσει στις εξής παρεμβάσεις:

- Δημιουργία πολλών ζωνών ήπιας κυκλοφορίας σε όλη την έκταση της πόλης.
- Οι περιοχές γύρω από το κέντρο έχουν μετατραπεί σε ζώνες χωρίς αυτοκίνητο πριμοδοτώντας τη χρήση τρένου.

<sup>34</sup> [18] (Πετρίδου, 2012) [25](Πετάλα, 2012)

<sup>35</sup> [19] (Σταματίου) σελ.16

- Δεν έγιναν διαπλατύνσεις δρόμων στο κέντρο της πόλης από το 1970 ώστε να μην ελκύει ακόμα περισσότερα αυτοκίνητα.
- Κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης και μετατροπή πολλών λωρίδων κυκλοφορίας σε ποδηλατοδρόμους.
- Ανάπτυξη δίκτυο πεζοδρόμων στη λογική ότι ο πεζόδρομος δεν είναι αγωγός διέλευσης πεζών αλλά κοινωνικό, πολιτικό και πολιτιστικό εργαστήρι της πόλης.

Ως αποτέλεσμα το 30% των κατοίκων καλύπτει ανάγκες εργασίας, αγοράς και αναψυχής μετακινούμενο με ποδήλατο, χρησιμοποιώντας δίκτυο ποδηλατόδρομων, συνολικού μήκους άνω των 300χλμ. Αυτό αποτελείται κυρίως από διακριτές μονόδρομες λωρίδες σε κάθε πλευρά του οδοστρώματος (αριστερά και δεξιά) και σε διαφορετική στάθμη, ευρισκόμενη μεταξύ αυτής των πεζοδρομίων και του οδοστρώματος<sup>36</sup>.

Επιπλέον, στην Κοπεγχάγη εφαρμόζεται σύστημα δωρεάν παροχής δημοσίων ποδηλάτων (**Εικόνα 3.8**). Ο δήμος διαθέτει 2.000 δημοτικά ποδήλατα, 110 σημεία στάθμευσης, 1 συνεργείο δημοτικών ποδηλάτων, 4 κινητά συνεργεία οδικής βοήθειας και επιδιόρθωσης ποδηλάτων.



**Εικόνα 3.8:** Χαρακτηριστικά ποδήλατα - πόλης σε ένα σημείο στάθμευσης τους. Η χαρακτηριστική τους εμφάνιση τα κάνει ευδιάκριτα ανάμεσα στις εκατοντάδες των ιδιωτικών που κυκλοφορούν στην πόλη. Μερικά από αυτά είναι εφοδιασμένα και με ένα χάρτη του κέντρου της πόλης στο τιμόνι για τουρίστες που θέλουν να την γνωρίσουν ποδηλατώντας. **Πηγή:** [21] (Βαφειάδης 2009) σελ. 34

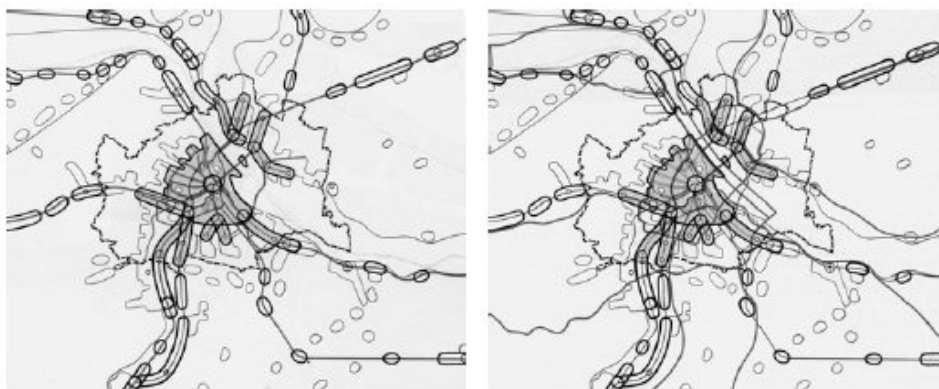
<sup>36</sup> **ό.π. σελ17**

### 3.5 Συνολική πολιτική ανάπτυξης της πόλης - Συνδυασμένες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις

#### 3.5.1 Βιέννη (Vienna) - Αυστρία: Ακολουθώντας τις πολιτικές του Ε.Πο.Κυ.Σ.

Η Βιέννη αποτελεί πολιτικό, πολιτισμικό και οικονομικό κέντρο της χώρας. Είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα του πως οι πολεοδομικές (εδώ κυρίως το ζήτημα της κατοικίας) και συγκοινωνιακές αλλαγές αποτελούν αποκρυστάλλωση των εκάστοτε πολιτικών συσχετισμών<sup>37</sup>, ορίζοντας επί της ουσίας και υλικά την πέμπτη κατά σειρά προαναφερθείσα γενική αρχή. Επιπλέον, λόγω των συσχετισμών αυτών, διατηρήθηκε όσο γινόταν ο πυρήνας των παρεμβάσεων, οι κοινωνικές ανάγκες, αναδεικνύοντας τη Βιέννη κατά τον Σαρηγιάννη, σε *υπόδειγμα συγκοινωνιακής και μεταφορικής γενικότερα πολιτικής και ακόμη και σε σχέση με την πολεοδομική της πολιτική, στον ευρωπαϊκό χώρο*<sup>38</sup>.

Η πόλη παρουσιάζει ένα πολυλειτουργικό κέντρο, με σημαντική παρουσία του τριτογενή τομέα της οικονομίας αλλά και πολιτιστικών στοιχείων (κτίρια, εκκλησίες, πάρκα, μουσεία). Το φυσικό περιβάλλον δένει αρμονικά με τον αστικό ιστό (μεγάλες εκτάσεις πράσινου, δημόσιοι κήποι, πάρκα και χώροι αναψυχής, ιδιαίτερη μνεία χρίζει η περιοχή του παλιού Δούναβη). Ταυτόχρονα, διαθέτει ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο που εξυπηρετώντας το σύνολο των αναγκών σε μετακινήσεις, δεν διασπά τον αστικό ιστό της. Επιπλέον, μέσω του πυκνού δικτύου ποδηλατοδρόμων, εξυπηρετεί τις ανάγκες όχι μόνο του κέντρου ή των περιφερειακών συνοικιών αλλά της ευρύτερης ενδοχώρας.



**Εικόνα 3.9:** Άξονες οικιστικής ανάπτυξης, σε συνδυασμό με κύριους οδικούς άξονες (αριστερά) και άξονες Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (δεξιά) σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Βιέννης 1985 και 1994. **Πηγή:** Magistrat der Stadt Wien, 1994 (αναφ. [15] (Βασενχόβεν) σελ. 122)

<sup>37</sup> Αναλυτικότερα δεξ [17] (Σαρηγιάννης)

<sup>38</sup> ό.π. «Η Βιέννη και το μεταφορικό σύστημα» σελ 16



Συγκεκριμένα η πολιτική που ακολουθείται όσον αφορά τον ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό μπορεί να συνοψιστεί στις εξής κατευθύνσεις:

- Συγκέντρωση όλων των δραστηριοτήτων κατά μήκος ακτινικών αξόνων δημόσιας συγκοινωνίας, διασφαλίζοντας έτσι από τη μία την ενίσχυση της ελκυστικότητάς της και από την άλλη ελεύθερες επιφάνειες πρασίνου στον αστικό ιστό **(Εικόνα 3.9)**.
- Γειτονίες χωρίς αυτοκίνητα
- Προγράμματα ενημέρωσης για την ανταγωνιστικότητα της δημόσιας συγκοινωνίας<sup>39</sup>
- Έλεγχος και καθορισμός από το δήμο των περιοχών που θα κατασκευαστούν νέα συγκροτήματα κατοικιών (βασικά κριτήρια η προσπελασιμότητα με δ.σ. και η εγγύτητα σε χώρους πρασίνου).
- Δίκτυο λεωφορείων που εξυπηρετεί κατά κανόνα τις πέραν των πυκνών συνοικιών περιοχές.
- Δίκτυο ποδηλάτων, πυκνό, που επεκτείνεται στην ευρύτερη περιοχή της Βιέννης, άμεσα συνδεδεμένο με συγκοινωνιακούς κόμβους και τα bike&ride. Υπάρχει, επίσης, πρόγραμμα για δημόσια ποδήλατα που υλοποιείται.
- Δημοτικοί χώροι στάθμευσης σε περιοχές κατοικίας, μόνο για κατοίκους, πυκνό δίκτυο park&ride χώρων σε επαφή με συγκοινωνιακούς κόμβους. Υπάρχουν χώροι στάθμευσης και στο ιστορικό κέντρο, που όμως καταλήγουν να συμβάλουν στη μείωση της χρήσης ΙΧ, λόγω όλων των παραπάνω. Τέλος, έχει προβλεφθεί, η κατασκευή μεγάλων χώρων στάθμευσης σε σταθμούς του τοπικού τραίνου προς εξυπηρέτηση των καθημερινά μετακινούμενων εργαζόμενων από την περιφέρεια. Ακόμα κι αυτοί μπορούν να αποφύγουν την είσοδο στην πόλη με αυτοκίνητο.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι όλο το σύστημα μεταφορών ανήκει στο Δήμο, θέτοντας φραγμούς στην επιχειρηματοποίηση των δημόσιων συγκοινωνιών και αντιμετωπίζοντας τες ως κοινωνική ανάγκη και δικαίωμα.

---

<sup>39</sup> [21] ( Βαφειάδης, 2009) σελ 114,115

### 3.5.2 Μπιλμπάο ( Bilbao) - Ισπανία: Από τη βιομηχανία στον τουρισμό

Το Μπιλμπάο είναι μία από τις πολλές παλιές ευρωπαϊκές βιομηχανικές πόλεις, όπου οι παραδοσιακές οικονομικές λειτουργίες έχουν παρακμάσει και οι τοπικοί φορείς μαζί με τους επιχειρηματίες επενδύουν στον τουρισμό. Αυτή η κίνηση κεφαλαίων απαιτεί και παράλληλη διαμόρφωση των όρων για τη μεγαλύτερη αποδοτικότητά τους<sup>40</sup>. Ως αποτέλεσμα, η πόλη αλλάζει ριζικά. Κεντρικός στόχος των παρεμβάσεων είναι η ανάδειξη του πολιτισμικού στοιχείου της, μέσω της δημιουργίας πολιτιστικών κεντρικότητων. Το δημοτικό συμβούλιο της πόλης αναγνώρισε ότι η επίτευξη αυτού του στόχου μπορεί να γίνει μόνο μέσω μιας επιθετικής πολεοδομικής πολιτικής, ρυθμίζοντας ή και περιορίζοντας παράλληλα το ρόλο της αγοράς στη διαμόρφωση της νέας εικόνας του κέντρου<sup>41</sup>.

Ειδικά οι πολιτικές που εφαρμόζονται είναι:

- Ανάπλαση της περιοχής Abandoibarra (**Εικόνα 3.10**), που βρίσκεται στις όχθες του Nervión. Η κατοικία, τα εμπορικά κέντρα, δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες, το πράσινο καταλαμβάνουν την άλλοτε βιομηχανική περιοχή. Υποβαθμίζεται η λεωφόρος που τη διαπερνούσε και αναπτύσσεται δίκτυο πεζών.
- Επεκτάσεις πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων σε βάρος των αυτοκινήτων.
- Μικτές χρήσεις γης στην κεντρική περιοχή.
- Περιορισμός του Ι.Χ. αυτοκινήτου και παράλληλα ενίσχυση της Δ.Σ. με χώρους «park&ride», συνδυασμένες μετακινήσεις των Μ.Μ.Μ. και την κατασκευή γραμμής τραμ.

---

<sup>40</sup> Άρθρο στην ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ Ζώγιας Κουταλιανού «Γενναίες αποφάσεις σώζουν τις πόλεις» 13-9-09

<sup>41</sup> [3] (Βλαστός, 2003) σελ169



**Εικόνα 3.10:** Ανάπλαση περιοχής Abandoibarra **Πηγή:** <http://www.greekarchitects.gr>

### **3.6 Βασικά Συμπεράσματα**

1. Φαίνεται ότι οι ευρωπαίοι έχουν καταλάβει την αξία των ιστορικών τους κέντρων όχι μόνο με την έννοια της μουσειακής έκθεσης και του τουρισμού (αν και αποτελεί μια από τις κυρίαρχες οπτικές αξιοποίησης αυτών), αλλά με την ένταξη στη ζωή της πόλης. Τα προστατεύουν και τα αναδεικνύουν τόσο μέσω της απαγόρευσης ή τουλάχιστον σημαντικού περιορισμού του αυτοκινήτου όσο και μέσω πολεοδομικών αλλαγών, στις χρήσεις ή στα κτίρια γύρω από τα ιστορικά μνημεία.

2. Το πράσινο αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητάς τους, αφού πάρκα και κήποι συνδέονται με το δίκτυο πεζών και ποδηλατών. Επιπλέον, χρωθετούνται τέτοιοι χώροι σε καίριας σημασίας σημεία μέσα στον αστικό ιστό, με γύρω τους να γειτνιάζουν κατοικίες και χώροι εργασίας. Το ίδιο ισχύει και για τα ποτάμια που αποτελούν ζωογόνο στοιχείο στην οικονομία, στον πολιτισμό και στην κοινωνία πολλών των ευρωπαϊκών πόλεων-πρωτευουσών (ακόμα και αν εδώ αναφερθήκαμε μόνο στο Σηκουάνα) και όχι ανεπιθύμητη ασυνέχεια στον αστικό ιστό.

3. Αναιρείται η πολιτική της προαστικοποίησης. Επιδιώκονται αύξηση πυκνοτήτων, πολυκεντρική ανάπτυξη με μικτές χρήσεις γης και με θεμέλιο όπως

αναφέρθηκε τη δημόσια συγκοινωνία.

4. Ραχοκοκαλιά της ανάπτυξης, της δομής και της λειτουργίας αποτελεί η δημόσια συγκοινωνία και ιδιαίτερα τα μέσα σταθερής τροχιάς, με το τραμ να έχει την τιμητική του. Μόνο συμπληρωματικά έρχονται να συνεισφέρουν τα λεωφορεία, περιφερειακά και εκεί που δεν φτάνουν τα μέσα σταθερής τροχιάς. Επιπλέον, στη λογική της βιώσιμης πόλης, τόσο σε επίπεδο πολεοδομίας όσο και κυκλοφορίας έδαφος έχει κερδίσει ο πεζός και το ποδήλατο σε βάρος του αυτοκινήτου. Ολοκληρωμένα και πυκνά δίκτυα πεζών-ποδηλατοδρόμων δεν υλοποιούν μια παράπλευρη μορφή μετακίνησης αλλά ανταγωνίζονται ως προς την ελκυστικότητα και το συγκοινωνιακό τους έργο, το αυτοκίνητο και το ενδοαστικό οδικό δίκτυο.

5. Δεν διστάζουν να εφαρμόσουν τομές στην πολιτική που μέχρι τώρα προωθούσε το ΙΧ, αλλά και στις συνήθειες των κατοίκων που βασίζονταν σε αυτό. Περιοχές χωρίς αυτοκίνητα αν και δεν αποτελούν τον κανόνα παρουσιάζονται και επιδιώκεται τελικά να είναι μια ματιά στη μελλοντική οργάνωση της πόλης.

6. Επιδιώκουν τη συμμετοχή των άμεσα ενδιαφερόμενων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων για την πόλη.

7. Επιβεβαιώνεται η ανάλυση σε άρθρο<sup>42</sup> (Μπόμπολος;2007) ότι οι ευρωπαϊκές πόλεις προχωρούν στην καταπολέμηση της τριτογενεοποίησης των κεντρικών ζωνών, με την ανάμειξη των χρήσεων και κυρίως την πραγματική χωροθέτηση κατοικιών και την ουσιαστική ανάμειξη των εισοδημάτων.

8. Πάλι σε συμφωνία με το παραπάνω άρθρο<sup>42</sup>, έχει παρουσιαστεί το πρόβλημα ότι επιτυχημένες κατ' αρχήν αναπλάσεις για την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής-πολιτιστικής κληρονομιάς αλλά με στόχο την αποκλειστική ενίσχυση του πολιτιστικού τουρισμού, κατηγορούνται για αλλοίωση της ιστορίας της πόλης, για διχασμό της τοπικής κοινωνίας, καθώς χρησιμοποιήθηκαν πόροι για την κοινωνική στέγη και για δεδηλωμένες προθέσεις προσέλκυσης των ευπόρων με ταυτόχρονη αδιαφορία για τους φτωχούς.

---

<sup>42</sup> [12] (Μπόμπολος, 2007)

## 4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

### 4.1 Χαρακτηριστικά στοιχεία του ρόλου και της φυσιογνωμίας της Λάρισας

Η Λάρισα βρίσκεται στην κεντρική Ελλάδα (**Χάρτης 4.1**). Είναι η έκτη μεγαλύτερη πόλη της με πληθυσμό στο δήμο 129.533 κατοίκους<sup>43</sup> έκταση 19.000 στρέμματα και διατρέχεται από τον Πηνειό ποταμό. Είναι η πρωτεύουσα του νομού Λαρίσης, του δεύτερου μεγαλύτερου νομού με έκταση 5.381 τετρ. χλμ. Βόρεια συνορεύει με τους νομούς Πιερίας και Κοζάνης, δυτικά με τους νομούς των Γρεβενών, των Τρικάλων, της Καρδίτσας, νότια με τους νομούς Φθιώτιδος και Μαγνησίας και ανατολικά βρέχεται από το Αιγαίο Πέλαγος σε μήκος 70 περίπου χλμ. Επιπλέον, ορίστηκε ως έδρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδας<sup>44</sup>.



**Χάρτης 4.1:** Η Θεσσαλική περιφέρεια. Πηγή υποβάθρου: users.sch.gr

Αποτελεί μια αστική περιοχή με έναν από τους δυναμικότερους ρυθμούς ανάπτυξης στη χώρα. Αυτό δικαιολογείται εύκολα, λόγω τριών παραγόντων:

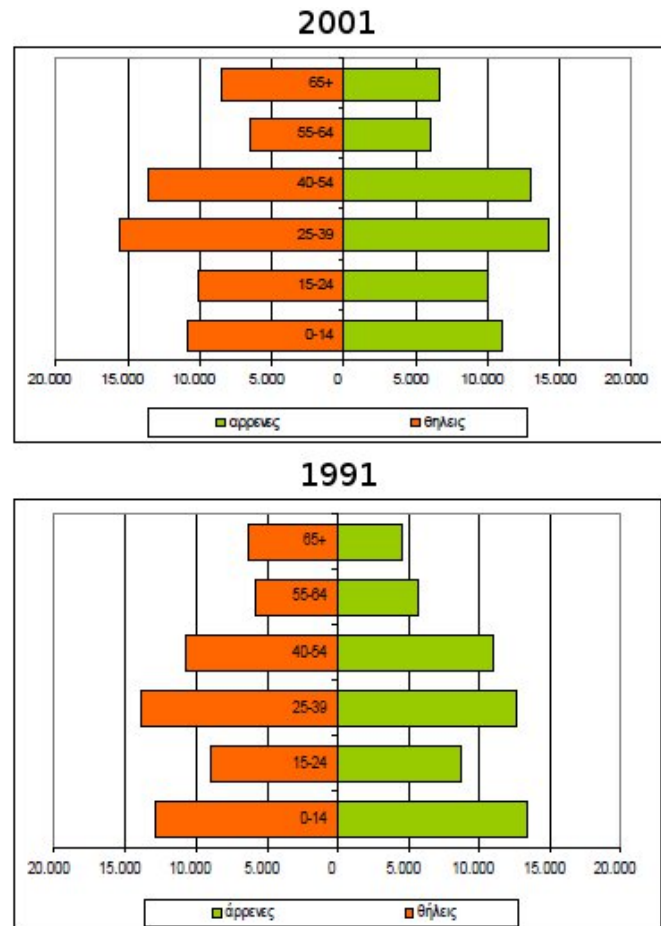
- ▲ της θέσης. Βρίσκεται στο κέντρο τόσο της περιφέρειας όσο και της χώρας. Αποτελεί λόγω αυτού διοικητικό κέντρο της περιφέρειας και συγκοινωνιακό κέντρο όλης της Ελλάδας ιδιαίτερα λόγω του οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε. και του σιδηροδρόμου.
- ▲ της πεδινής καλλιεργήσιμης ενδοχώρας, που έχει επηρεάσει την κοινωνική και οικονομική διαστρωμάτωση των κατοίκων.

<sup>43</sup> ανακοίνωση της ΕΛ.ΣΤΑΤ.Α. στις 31/7/12

<sup>44</sup> Φ.Ε.Κ. Αρ. Φύλλου 231, 27 Δεκ. 2010

- ^ του ρυθμού φυσικής αύξησης του πληθυσμού. Ο ρυθμός αυτός σε σύγκριση με άλλες αστικές περιοχές μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητικός, αναδεικνύοντας παράλληλα τα σημερινά όρια αλλά και τις υπάρχουσες δυνατότητες της πόλης<sup>45</sup>. Από τα στοιχεία<sup>46</sup> προκύπτει ότι ο πληθυσμός μπορεί να χαρακτηριστεί ως νεανικός, κάτι που αποτελεί σαφή ένδειξη της δυναμικής του αναφορικά με την μελλοντική εξέλιξη. **(Διάγραμμα 4.1)**

**Διάγραμμα 4.1:** Πυραμίδα ηλικιών δημοτικής ενότητας Λάρισας. Πηγή: [35] σελ. 21

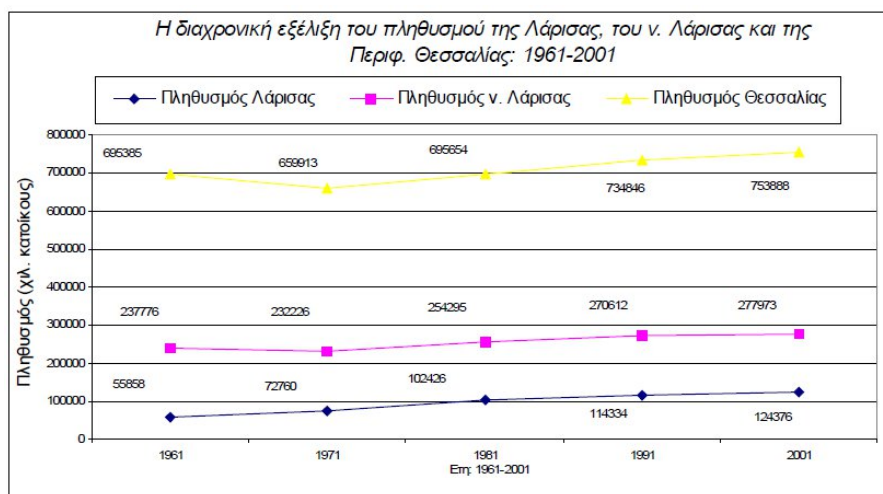


Στο παρακάτω διάγραμμα δεν παρουσιάζεται απλά η διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού αλλά μπορεί να γίνει και η σύγκριση με τις αντίστοιχες τάσεις στο νομό και στην περιφέρεια. Αποδεικνύεται ότι η Λάρισα παρουσιάζει μια έντονη αστικοποίηση με τις τάσεις εντός νομού να είναι και οι ισχυρότερες. **(Διάγραμμα 4.2)**

<sup>45</sup> [38](Α.Π.Θ., 2002), [35] (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, 2011)

<sup>46</sup> [35] (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, 2011) σελ20

**Διάγραμμα 4.2:** Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού της Λάρισας (1961-2001). Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων σελ. 17



Από την άλλη, η εσωτερική οργάνωση της Λάρισας βασίζεται στην προστασία και στην ανάδειξη, στην ένταξη στον αστικό ιστό και την αξιοποίηση δύο βασικών χαρακτηριστικών της. Η ιστορία της πόλης και το πώς αυτή έχει αποτυπωθεί στο χώρο του Φρουρίου καθώς και η σχέση της πόλης με το φυσικό περιβάλλον και το πώς αποτυπώνεται αυτή στην αξιοποίηση του Πηνειού ποταμού είναι τα δύο αυτά φυσιογνωμικά στοιχεία της. Ως εκ τούτου αυτά θα αποτελέσουν αυτόνομες υποενότητες τόσο στην ανάλυση όσο και τις προτάσεις που θα γίνουν παρακάτω.

#### **4.1.1 Το ιστορικό κέντρο της, το Φρούριο**

Βρίσκεται στον κεντρικό τομέα της πολεοδομικής ενότητας του Αγ. Αχιλλείου και περιβάλλεται από τις οδούς Βενιζέλου, Ολύμπου, Γεωργιάδου και Γκύζη. Είναι ο μόνος λόφος με ύψος μόλις 25 μέτρα, στην κατά τ' άλλα πεδινή έκταση της Λάρισας. Όπως θα αναλυθεί αποτέλεσε την ακρόπολη της αρχαίας πόλης καθώς και σημαντικό πολιτισμικό και εμπορικό κέντρο στην βυζαντινή και στην οθωμανική περίοδο. Το αρχαίο θέατρο (αντίστοιχης πολιτισμικής σημασίας με το θέατρο της Επιδαύρου) στη νότια πλευρά του λόφου, τα Τούρκικα λουτρά απέναντί του θεάτρου, το Μπαϊρακλί τζαμί (σώζονται οι δύο τοίχοι του κεντρικού χώρου, ενσωματωμένοι σε νεότερη κατασκευή) λίγο πιο κάτω, το Μπεζεστένι στην κορυφή του λόφου, μαζί με μια παλαιοχριστιανική βασιλική νότια του και ένα παλαιοχριστιανικό λουτρό και μεσοβυζαντινό ναό στα ανατολικά του αποτελούν ιδιαίτερα μνημεία που αναδεικνύουν την ταυτότητα του τόπου. Επιπλέον, η πλατεία Λαμπρούλη - μπροστά από το Μπεζεστένι, το πάρκο της Νίκης-δίπλα από τον Αγ. Αχίλλειο και η παραποτάμια περιοχή – ανατολικά προβάλλουν τα μνημεία αυτά και δημιουργούν τη δυνατότητα ύπαρξης στο κέντρο της πόλης μιας πράσινης ελεύθερης περιοχής όπου η κοινωνικοποίηση, η καθημερινή τριβή και όσμωση θα

την ορίζουν ως μια σύγχρονη αγορά του δήμου. (Χάρτης 4.2)



**Χάρτης 4.2:** Χώροι ιστορικής σημασίας στο Φρούριο. Πηγή υποβάθρου: 7gym-laris.lar.sch.gr

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες έχουν γίνει μια σειρά έργων για την ανάδειξη του αρχαιολογικού χαρακτήρα και την εξέλιξη της περιοχής σε πόλο αναψυχής και πολιτισμού. Το αρχαίο θέατρο βγήκε στην επιφάνεια ξεπερνώντας τα προβλήματα απαλλοτριώσεων που υπήρχαν. Έφυγε η Λαχαναγορά που επί 3 τουλάχιστον αιώνες λειτουργούσε σε εβδομαδιαία βάση, και ο χώρος στάθμευσης από το λόφο, δίνοντας ζωτικό χώρο στην πόλη και ανοίγοντας το δρόμο για την ανάδειξη της πολιτιστικής της κληρονομιάς. Προχωράει η ευρύτερη ανάπλαση της περιοχής με πεζοδρομήσεις και θεσμικές διασφαλίσεις της πολεοδομικής της ταυτότητας και της γύρω κυκλοφορίας, όπως θα περιγραφεί κι αργότερα. Παρόλα αυτά παρουσιάζονται προβλήματα από τη χρήση γης, μιας και οι ταβέρνες, οι καφετέριες και τα μπαρ έχουν κατακλύσει την πλατεία και τους δρόμους γύρω, εξαφανίζοντας τις συνθήκες γειτονιάς και θεμελιώνοντας πιο πολύ τη λογική της απρόσωπης κατανάλωσης, της κοινωνικής απομόνωσης και της σύντομης παρουσίας στο χώρο καταφέροντας εντέλει να διαλύσουν και όλες τις αναφερθείσες προσπάθειες για το χαρακτήρα της περιοχής. (Εικόνα 4.1)





**Εικόνα 4.1:** Τα τραπεζοκαθίσματα τείνουν να καταλάβουν όλο και περισσότερο χώρο. **Πηγή:** panoramio.com

Συμπερασματικά, πρέπει να τονιστεί ότι η παρουσία στο κέντρο της Λάρισας μιας τόσο εκτεταμένης περιοχής με έντονα ιστορικά στοιχεία ανάδειξης της συλλογικής μνήμης που δεν έχουν χάσει και δεν πρέπει να χάσουν την αξία χρήσης τους αποτελεί πολύ εξαιρετικό πλεονέκτημα για την ποιότητα ζωής των κατοίκων όλης της πόλης. Το έργο για την ανάδειξή του είναι δύσκολο και πρέπει να συνεχιστεί. Θα συγκρουστεί νομοτελειακά με τα συμφέροντα των επιχειρήσεων, τους νόμους της ελεύθερης αγοράς, που βάζουν τα κέρδη πάνω από το συμφέρον της κοινωνικής πλειοψηφίας. Επιπλέον έχει να αντιπαλέψει και τις δικές του αντιφάσεις, να ηγεμονεύσει στην τάση εξαφάνισης της γειτονιάς και ανάδειξης του χώρου ως έναν μονοσήμαντο πλην πλούσιο προορισμό για ακριβή διασκέδαση, κάτι σαν το Γκάζι στην Αθήνα. Σε επόμενη ενότητα θα επιχειρήσουμε να απαντήσουμε συγκεκριμένα σε αυτήν την πρόκληση στο σήμερα.

#### **4.1.2 Το ποτάμι της, ο Πηνειός**

Πηγάζει από την Πίνδο, διατρέχει τη Θεσσαλία, περνάει από την κοιλάδα των Τεμπών, ανάμεσα από τον Όλυμπο και τον Κίσαβο (Όσσα) και εκβάλλει στο Θερμαϊκό κόλπο. Είναι ο τρίτος μεγαλύτερος ποταμός της χώρα με μήκος 205 χλμ και συνολική επιφάνεια 9.500 τετραγωνικά χλμ. Το ποτάμι αυτό είναι ένας φυσικός υδροβιότοπος με πλούσια χλωρίδα και πανίδα, τροφοδότης του περιβάλλοντος και των ανθρώπων. Διατρέχει τη Λάρισα στο βόρειο τμήμα της όπου και σχηματίζει ένα βρόγχο διακλαδιζόμενος<sup>47</sup>. **(Εικόνα 4.2)**

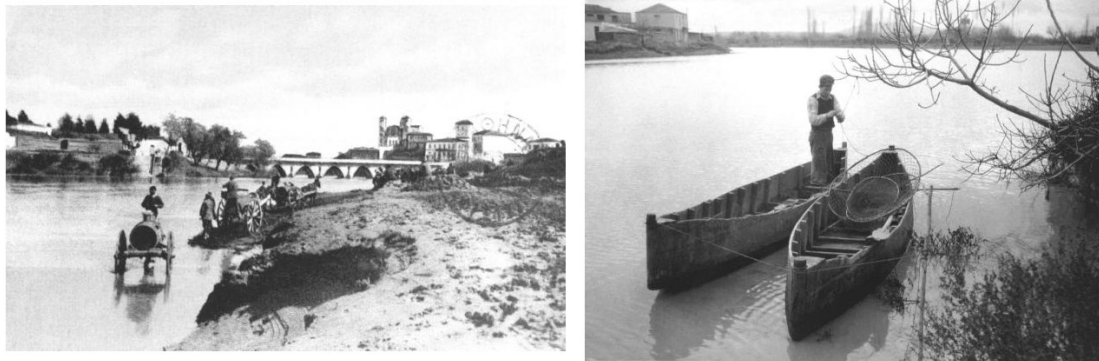
---

<sup>47</sup> Θα αναφερόμαστε σε αυτό το κομμάτι του ποταμού από δω και πέρα



**Εικόνα 4.2:** Γεωγραφική Θέση Πηνειού. **Πηγή:** [42] (Σκριμιζέα, 2012) σελ 12

Από αναγκαίο στοιχείο για την ισορροπία του οικοσυστήματος στη Θεσσαλία, ζωογόνος δύναμη στον κάμπο, στις καλλιέργειες και στην παραγωγή, χρήσιμη φυσική οχύρωση τους προηγούμενους αιώνες για τους Λαρισαίους και πηγή ύδρευσης, ο Πηνειός έχει καταλήξει τις τελευταίες δεκαετίες βολικός αποδέκτης των αγροτικών και βιομηχανικών λυμάτων. Κύρια αιτία αυτού είναι η άναρχη και κανιβαλική ανάπτυξη του βιομηχανικού και αγροτικού κεφαλαίου που θυσιάζει τη φύση και τον άνθρωπο στην κερδοφορία του. Το αποτέλεσμα, ο Πηνειός να κατατάσσεται δεύτερος στον κατάλογο των πιο μολυσμένων ποταμών της Ευρώπης (Ευρωπαϊκό Συνέδριο Υδροενέργειας 2005). Εκτός των άνω, σημαντικότερο κίνδυνο διατρέχουν τόσο οι γύρω απ' αυτόν καλλιέργειες όσο και οι κατοικημένες περιοχές λόγω των συχνών υπερχειλίσεων του και των πλημμυρών .



**Εικόνα 4.3:** Μεταφορά πόσιμο νερού και ψάρια στον Πηνειό, περίπου το 1930. **Πηγή:** Αρχείο Α. Αϊβαλιώτου

Ο Δήμος έχει παρέμβει στην ροή του ποταμού με τη δημιουργία νέας κοίτης ώστε να ενταθεί η αντιπλημμυρική προστασία. Αυτή ακολουθεί το βόρειο τμήμα του δακτυλίου της Ηρ. Πολυτεχνείου και περνά έξω από την πόλη. Επιπλέον, δια μήκος της παλιάς κοίτης που διατρέχει το εσωτερικό της Λάρισας έχουν κατασκευαστεί πεζόδρομοι-ποδηλατόδρομοι, γέφυρες και έχουν γίνει δεντροφυτεύσεις δημιουργώντας μια πράσινη ζώνη κατά μήκος του. Η σύνδεση

της ζώνης αυτής με το πάρκο του Αλκαζάρ ολοκληρώνει τις επεμβάσεις στην περιοχή διευρύνοντας τις δυνατότητες αξιοποίησης του Πηνειού. Τα τελευταία χρόνια λαμβάνουν χώρα εκεί πολλές πολιτιστικές εκδηλώσεις, (χαρακτηριστικό το φεστιβάλ του Πηνειού με πανελλαδική εμβέλεια που διοργανώνεται κάθε καλοκαίρι από το 2000) και παρόλη την αδυναμία διατήρησης του έργου στην αρχική του κατάσταση αποτελεί ισχυρό πόλο έλξης για τους κατοίκους.



**Εικόνα 4.4:** Πριν και μετά τις παρεμβάσεις στην κοίτη του Πηνειού. **Πηγή:** Αρχείο Α. Αϊβαλιώτου

Ένα από τους τελικούς στόχους της παρούσας διπλωματικής είναι και η περαιτέρω οργανική ένταξη του Πηνειού στον αστικό περιβάλλον. Το ποτάμι αποτελούσε πάντοτε αναπόσπαστο στοιχείο της καθημερινότητας των Λαρισαίων και τώρα πιο πολύ από ποτέ αναγκαίο όρο για μια βιώσιμη πόλη.

Εν συνεχεία και προκειμένου, να αναδειχθεί η ιστορική συνέχεια και συνοχή της Λάρισας, τα έργα και ο πλούτος της ζωής των κατοίκων στο πέρασμα του χρόνου, θεωρήσαμε σκόπιμο να προβούμε σε μια συνοπτική ιστορική αναδρομή. Κάθε παρέμβασή μας στην πόλη αυτή θα πρέπει να έχει ως βάση τη διαχρονική Λάρισα χωρίς να υποτιμά καθόλου την εκάστοτε ιστορικά αναγκαία μορφή που αυτή παίρνει. Θα μπορέσουμε με αυτόν τον τρόπο να είμαστε και συνεπείς στις αρχικές μας αρχές και ιδιαίτερα στο πέμπτο χωρίο.

## 4.2 Σταθμοί στην ιστορία της Λάρισας.

Το όνομα της πόλης σημαίνει φρούριο ή ακρόπολη. Λέγεται ότι η πόλη κτίστηκε από τον Λάρισσο πριν από 4000 χρόνια. Μακρά αποδεικνύεται η ιστορία της με εκ γενετής σημάδι το λόφο της περιοχής του Φρουρίου.

**Η περίοδος 450-370 π.Χ. βρίσκει τη Λάρισα να ακμάζει.** Η πόλη αναπτύχθηκε γύρω από το λόφο του Φρουρίου προς τις βόρειες περιοχές λόγω της φυσικής οχύρωσης που αποτελούσε ο Πηνεϊός στην πεδιάδα. Τότε ήταν που κατασκευάστηκαν το μεγάλο Αρχαίο Θέατρο στο κέντρο της πόλης καθώς και το δεύτερο μικρό αρχαίο θέατρο, δρόμοι, αποχετευτικό σύστημα με κεντρικούς χτιστούς αγωγούς, λουτρά, ναοί και άλλα δημόσια κτίρια<sup>48</sup>. Κεντρικοί και περιφερειακοί οδοί απλωνόντουσαν γύρω από τη σημερινή κεντρική πλατεία. Πλέον, τα δύο θέατρα και πολλά αρχαιολογικά ευρήματα έχουν βγει στην επιφάνεια και αποτελούν κομμάτι της αρχιτεκτονικής του κέντρου της πόλης .

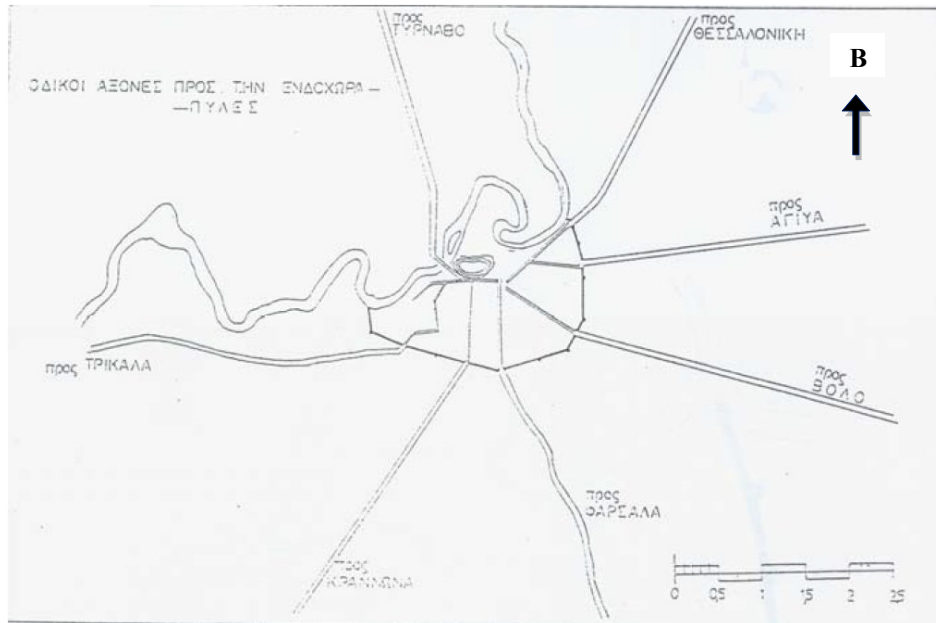
Επόμενος σημαντικός σταθμός βρίσκεται στα μεσαιωνικά χρόνια. Η πόλη καταλαμβάνει μεγαλύτερη έκταση από την αρχαία και περιβάλλεται από τείχη και από τον ποταμό στο βορρά. Η θέση των τυχών κατά προσέγγιση μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπίπτει με τη σημερινή οδό Ηρ. Πολυτεχνείου. Μετά από μια μακρά περίοδο πολιορκιών και συγκρούσεων - λεηλασιών και καταστροφών, έρχεται η διάλυση της βυζαντινής αυτοκρατορίας και η εδραίωση της οθωμανικής. **Το 17ο αιώνα η Λάρισα αποτελεί μια τυπική τουρκόπολη**<sup>49</sup>, σημαντικό εμπορικό και στρατιωτικό κέντρο και εξαιτίας της έδρας του σουλτάνου έχει μεταβληθεί σε κοσμοπολίτικο κέντρο. Τότε είναι, το 1779 που εδραιώθηκε ο θεσμός της αγοράς-λαϊκής που λάμβανε χώρα στο Φρούριο, καθώς και το παζάρι που συνεχίζεται ως τις μέρες μας στις όχθες του Πηνεϊού<sup>50</sup>. Διασώζονται ως σήμερα και χρήζουν αποκατάστασης η οθωμανική σκεπαστή αγορά (Μπεζεστένι), το παλαιοχριστιανικό λουτρό και οι χώροι του βυζαντινού ναού.

**Το 1881, οπότε και προσαρτάται στην Ελλάδα,** η Λάρισα είναι μια αραιοκατοικημένη πόλη με στενούς δρόμους και επικοινωνεί με την ενδοχώρα μέσω 5 οδικών αξόνων (**Χάρτης 4.3**). Κυρίαρχη θέση στην οικονομική ζωή έχει το εμπορευματικό κεφάλαιο. Η κερδοφορία του δεν απαιτούσε μεγάλες αλλαγές ούτε στον αστικό ιστό, ούτε στον κοινωνικό. Το αποτέλεσμα ήταν οι τελευταίοι να παραμένουν σχετικά αναλλοίωτοι από την οθωμανική περίοδο της Λάρισας.

<sup>48</sup> [30] (Αϊβαλιώτου)

<sup>49</sup> Κύρια χαρακτηριστικά της είναι η άναρχη οργάνωση του χώρου, μικρά εμβαδά οικοπέδων, μικρά πλάτη οδών, αδιέξοδοι δρόμοι.

<sup>50</sup> [36] (Συλλογικό, 2001)



**Χάρτης 4.3:** Οδικοί άξονες προς την ενδοχώρα-Πύλες 1881. **Πηγή:** «Σύνταξη και καταγραφή γενικών αρχών και στόχων της επικείμενης ανάπτυξης του Φρουρίου Λάρισσας και της ευρύτερης περιοχής τους»<sup>51</sup>

**Μόνο με την λήξη των Βαλκανικών πολέμων αρχίζει και αναπτύσσεται και σε βιομηχανία -βιοτεχνία.** Το βαμβάκι, το δέρμα, το μετάξι και ο καπνός αποτέλεσαν την πρώτη ύλη της νεογέννητης βιομηχανίας στην πόλη<sup>52</sup>. Το βιομηχανικό κεφάλαιο όμως ασφυκτιά στα όρια της και απαιτεί άμεση οργάνωση και ανάπτυξη του αστικού ιστού και ιδιαίτερα του συγκοινωνιακού δικτύου της. Καθόλου τυχαία, λοιπόν, η κατασκευή της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισσας-Βόλο καθώς και η εμφάνιση των πρώτων ΙΧ. Η Λάρισα αρχίζει τότε και μετατρέπεται σε κυκλοφοριακό κόμβο.

Αυτή τη νέα μεθυστική ανάπτυξη έρχεται να προχωρήσει παραπέρα και η αγροτική εξέγερση. **Το 1910 οι Λαρισαίοι αγρότες πρωτοστάτησαν σε αυτήν** και συγκρούστηκαν με τους τσιφλικάδες που κατέλαβαν με τη γη που άφησαν φεύγοντας οι Τούρκοι γαιοκτήμονες<sup>53</sup>. Το γεγονός αυτό, πέρα από τη μεγάλη του σημασία στον ελληνικό κοινωνικό σχηματισμό, διαμόρφωσε και μια νέα κοινωνική κατάσταση στην πόλη, με την αγροτική παραγωγή από γεωργούς με μικρές εκτάσεις γης να αποτελεί σήμα κατατεθέν για τη Θεσσαλία.

**Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου** εγκαθίστανται στην πόλη πλήθος μικρασιατών προσφύγων επεκτείνοντάς την πέρα από τα τείχη στις περιοχές της Φιλιππούπολης και Ν. Σμύρνης. Η Λάρισα μετατρέπεται από χωριό σε πόλη, με δρόμους, σχολεία, δύο, μεγάλες κεντρικές πλατείες και ωραία νεοκλασικά κτίρια. Η

<sup>51</sup> Συλλογικό, Τ.Ε.Ε., Τμ. Κεντρ.-Δυτ. Θεσσαλίας, αναφ. [41] (Παπαδοπούλου, 2006)

<sup>52</sup> [36] (Συλλογικό, 2001)

<sup>53</sup> [31] (Αϊβαλιώτου, 2004)

κυκλοφορία γινόταν κυρίως πεζή ή με τα πολυάριθμα αμαξάκια landau (**Εικόνα 4.5**), τα αυτοκίνητα ήταν ελάχιστα και μόνο για τους λίγους εύπορους αστούς.



**Εικόνα 4.5:** αμαξάκια landau  
**Πηγή:** athinapoli.gr

**Μετά το '50** άρχισε να εισρέει με έντονους ρυθμούς νέος πληθυσμός από την ύπαιθρο σε αναζήτηση μιας καλύτερης ζωής. Αναπτύσσονται τότε βιομηχανικές μονάδες, βασικά στον τομέα της κλωστοϋφαντουργίας. Η επίπεδη πόλη ευνοούσε την κυκλοφορία με ποδήλατα (**Εικόνα 4.6**) και τα περισσότερα κτίρια ήταν μονώροφα ή διώροφα με αυλή.

Η κατεύθυνση που έμπαινε όμως τότε στην πολεοδομία, που χάριζε την πόλη και τις ανάγκες των κατοίκων στο γρήγορο κέρδος του βιομηχανικού κυρίως κεφαλαίου, είχε ως αποτέλεσμα παράλληλα με την έξαρση της αυθαίρετης και άναρχης δόμησης την κυριαρχία του Ι.Χ. αυτοκινήτου και άρα την επιδείνωση της ποιότητας ζωής και την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.



**Εικόνα 4.6:** Κεντρική Πλατεία Λάρισας το 1956. **Πηγή:** Αρχείο Α. Αϊβαλιώτου

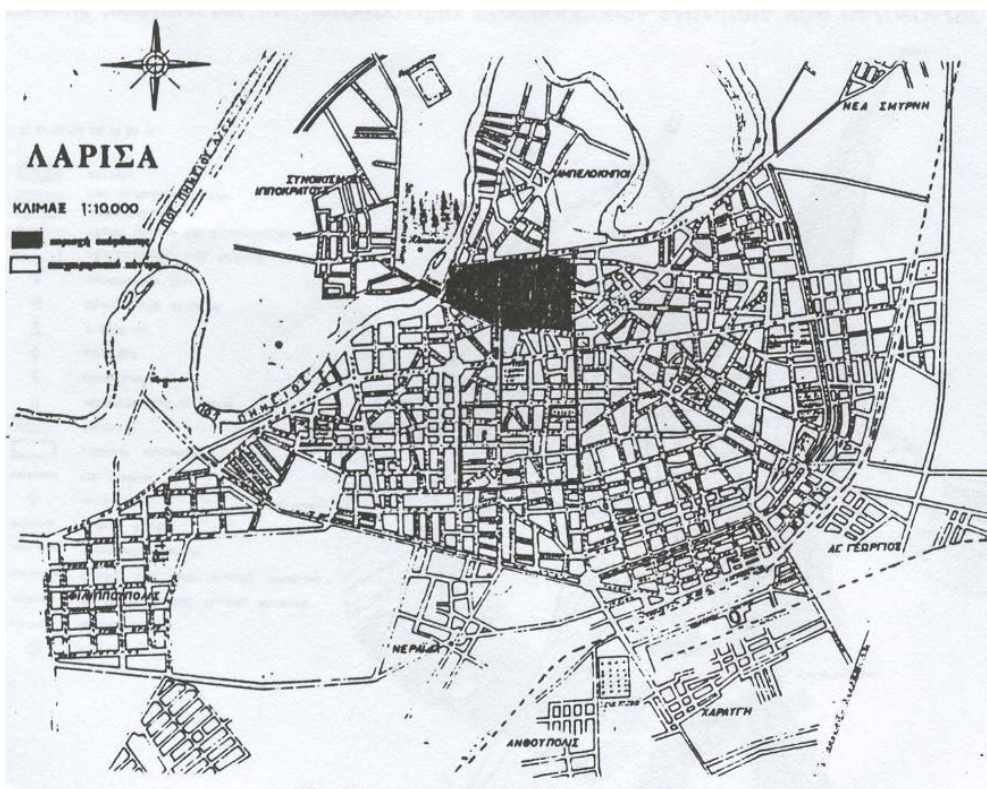
*Έτσι η Λάρισα στις αρχές της δεκαετίας του '80, είχε την εικόνα μιας 'αναπτυσσόμενης' μεν αλλά απρόσωπης πόλης που δεν θύμιζε σε κανένα πλέον τίποτα από την 4000 ετών ιστορία της<sup>54</sup>.*

---

<sup>54</sup> [30] (Αϊβαλιώτου)

### 4.3 Η Λάρισα από το 1970 έως σήμερα.

Τις τελευταίες δεκαετίες οι μεγάλοι ρυθμοί ανάπτυξης και η αύξηση του πληθυσμού της Λάρισας, σε συνδυασμό με την έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού, οδήγησαν σε μια άναρχη επέκταση της πόλης. Η εφαρμογή οποιασδήποτε πολεοδομικής πολιτικής ακολουθούσε και τελικά ενίσχυε την παραγωγή αστικού χώρου μέσω της αυθαίρετης δόμησης και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Χαρακτηριστικό είναι ότι στα μέσα της δεκαετίας του '70, το 60% της κτισμένης επιφάνειας προερχόταν από αυθαίρετη δόμηση, που εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης το 1976 και κυρίως το 1979. (Χάρτης 4.4)<sup>55</sup>



**Χάρτης 4.4:** Το σχέδιο πόλης το 1970. Πηγή: [41] (Παπαδοπούλου, 2006)

Έτσι μέχρι σήμερα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει είναι η συνοχή του πολεοδομικού ιστού και οι συγκρούσεις των χρήσεων γης, φαινόμενα που επηρεάζουν την ομαλή επέκταση και λειτουργία της πόλης<sup>56</sup>.

Όμως, από τις αρχές της δεκαετίας του '80 φάνηκε, και από πλευράς δήμου, η πρόθεση αλλαγής πλεύσης στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό προς μια πιο βιώσιμη κατεύθυνση για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, δίνοντας ιδιαίτερη βάση στην κεντρική περιοχή. Μια σειρά συνεργασιών και μελετών ήταν το αποτέλεσμα αυτής της προσδοκίας με αποκορύφωμα τη « Γενική

<sup>55</sup> [41](Παπαδοπούλου, 2006)

<sup>56</sup> [35] (Επιχειρησιακό Πρ. Ενότητα 2, 2011)

μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας της Λάρισας» από την DENCO και το Φρατζεσκάκη το 1989<sup>57</sup> καθώς και η μόνιμη συνεργασία με το Α.Π.Θ<sup>58</sup>.

Στη Λάρισα (ιδιαίτερα από το 1971 και έπειτα) παρουσιάζεται αύξηση της ποσοστιαίας σχέσης του πληθυσμού της με αυτόν της χώρας, ενώ την αντίστροφη πορεία ακολουθούν οι λόγοι του Ν. Λάρισας και της περιφέρειας. Αιτία και αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων αποτελεί η ενίσχυση του πολυδιάστατου ρόλου της πόλης σε εθνικό επίπεδο αλλά και η ισχυροποίηση των τάσεων αστικοποίησης. Χαρακτηριστικά, η δημοτική κοινότητα Λάρισας περιλαμβάνει τρεις οικισμούς, δυτικά είναι η Τερψιθέα, ο μεγαλύτερος οικισμός με 1290 κατοίκους<sup>59</sup> και βόρεια οι άλλοι δύο, Αμφιθέα και Κουλούριο. Σήμερα στη Λάρισα βρίσκεται το 99% των κατοίκων του Δήμου, το 44.8% του Νομού και το 16.5% της Περιφέρειας<sup>60</sup>.

Σήμερα, το αστικό δίκτυό της οργανώνεται με τη μορφή δακτυλίων και ακτινικών αξόνων που όμως δεν βρίσκονται σε πλήρη ανάπτυξη. Οι βασικοί αγωγοί του κέντρου αποτελούν προέκταση υπεραστικών αξόνων, εκτελώντας προφανώς και αντίστοιχο έργο εξυπηρέτησης διαμετρικών συνδέσεων και διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας. Ακόμα παρουσιάζεται πρόβλημα και σε κάποιους υπεραστικούς οδικούς άξονες που έχουν αναπτύξει παρόδια αστική χρήση<sup>61</sup>. Στα θετικά προσμετρούνται τα 9 χλμ συνολικής πεζοδρόμησης, οι ποδηλατόδρομοι 10 χλμ, οι διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, η μεγάλη προσφορά θέσεων στάθμευσης και οι επιμέρους παρεμβάσεις για την ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πόλης. Πολλά προβλήματα όμως δεν έχουν ξεπεραστεί και θετικές παρεμβάσεις τείνουν να χάσουν την αξία τους αν όχι να γίνουν αρνητικές κάτω από την πίεση αυτών.  
**(Χάρτης 4.5)**

---

<sup>57</sup> που αποτέλεσε την πρώτη ολοκληρωμένη και επιστημονικά τεκμηριωμένη προσπάθεια για τη βελτίωση της κυκλοφορίας της Λάρισας μέσω βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων.

<sup>58</sup> που πέρα των διαφόρων ερευνητικών συμβάλει στην εποπτεία και μόνιμη επαναξιολόγηση του κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού συστήματος της Λάρισας

<sup>59</sup> Στοιχεία Ελ. Στατ. 2001

<sup>60</sup> [35] (Επιχειρησιακό Πρ. Ενότητα 2, 2011)

<sup>61</sup> [33](Γ.Π.Σ., 2009)





**Εικόνα 4.7:** Κεντρική Πλατεία Λάρισας σήμερα. **Πηγή:** Αρχείο Α. Αϊβαλιώτου

Παρουσιάζονται έντονες οικιστικές ανάγκες που καλύπτονται περισσότερο από την ανοικοδόμηση σε περιφερειακές πολεοδομικές ενότητες και λιγότερο από τους περιφερειακούς οικισμούς. Τέλος, η Λάρισα αποτελεί πόλο έλξης για ψυχαγωγικές δραστηριότητες και εμπόριο για όλο το νομό. Έχει καλή οδική σύνδεση με τους περιφερειακούς οικισμούς και πόλεις της Θεσσαλίας, παρουσιάζει όμως αναντίστοιχο έλλειμμα στη σύνδεση με δημόσια συγκοινωνία και μέσω σταθερής τροχιάς. Αποτελεί, τέλος, κεντροβαρικό σημείο στην ανάπτυξη της κεντρικής Ελλάδας.

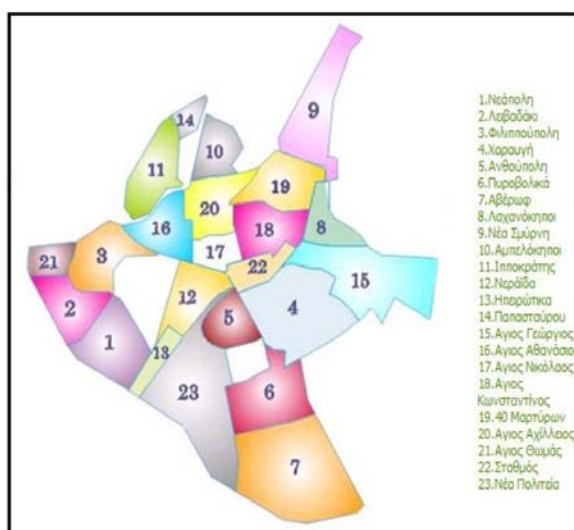


**Χάρτης 4.5:** Οδικό δίκτυο Λάρισας. **Πηγή:** google

Ο Δήμος Λάρισας κινούμενος στην κατεύθυνση της βιώσιμης πόλης, συμμετέχει σε μια σειρά ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Συμμετείχε στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο “Πόλεις Χωρίς Αυτοκίνητα” (Car free Cities Club) , σημερινό Access από το 1994 δίνοντας ξεχωριστή βαρύτητα στις ομάδες για πεζοδρόμους - ποδηλατοδρόμους και δημόσιες συγκοινωνίες. Επίσης συμμετείχε στο Πρόγραμμα PACTE- HERMES με αντικείμενο την ανταλλαγή εμπειριών για την αναβάθμιση

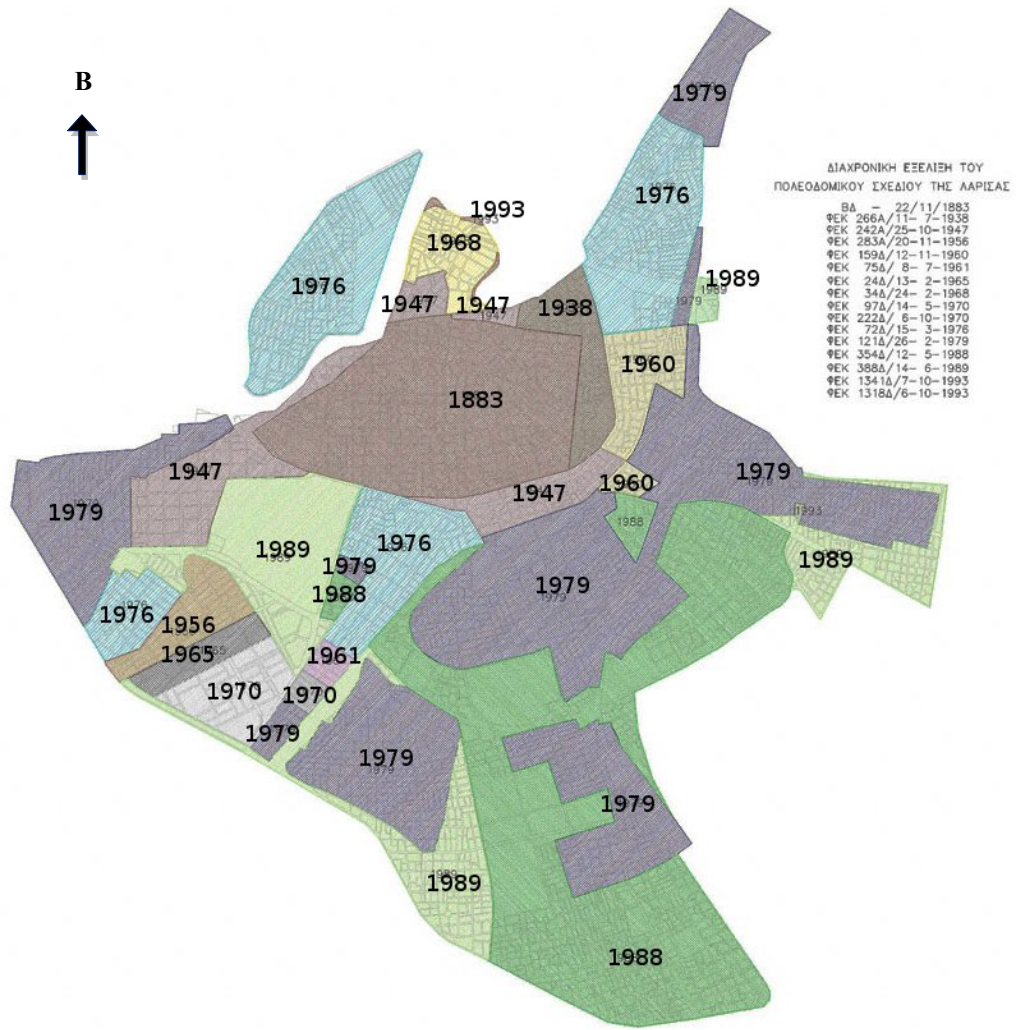
αστικών μεταφορών και περιβάλλοντος. Επιπλέον, είναι μέλος του **Δικτύου Υγειών Πόλεων** και έχει υπογράψει τη χάρτα του Aalborg για **“Αειφόρο και Βιώσιμη Ανάπτυξη”**, προκειμένου να διαμορφώνει την πολιτική του για ένα συνολικό σχέδιο δράσης για την πόλη σύμφωνα με τους στόχους της Local Agenda 21. Τέλος, η Λάρισα ήταν από τις πρώτες πόλεις που δήλωσε συμμετοχή στο πρόγραμμα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Ένταξη στο Εθνικό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας έργων υλοποίησης παρεμβάσεων για την ασφαλή κυκλοφορία ποδηλάτων και την κατασκευή ποδηλατοδρόμων».

Τέλος η Λάρισα ορίζεται από 19 πολεοδομικές ενότητες από το Γ.Π.Σ. του 1986 μέχρι και σήμερα. Αυτές φαίνονται στον παρακάτω σχέδιο. **(Σχέδιο 1)**



**Σχέδιο 1:** Πολεοδομικές ενότητες Λάρισας.

Πηγή: [larissa-dimos.gr/new/](http://larissa-dimos.gr/new/)



**Χάρτης 4.6:** Εξέλιξη σχεδίου πόλης. **Πηγή:** culture.larissa-dimos.gr

## **5 Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΕ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΕΤΑΙΧΜΙΟ - ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

Έχει επισημανθεί και νωρίτερα η σχέση πόλης, κοινωνίας, πολιτικής και οικονομίας. Δε φτάνει όμως μόνο αυτή η αναφορά και η παραπομπή στις αναλύσεις της σημερινής συστημικής κρίσης για να γλιτώσουμε από τον όρο «ιστορικό μεταίχμιο». Όπως θα αναλυθεί και παρακάτω η Λάρισα κατάφερε να κάνει μεγάλα και τολμηρά βήματα προς το βιώσιμο σχεδιασμό. Οι κάτοικοί της στήριξαν τις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αλλαγές. Η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα και η επικοινωνία με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις συνέθεταν με όλα τα υπόλοιπα ένα μεγάλο φάσμα δυνατοτήτων.

Σήμερα όμως ήδη αρχίζει και φαίνεται η απομάκρυνση του Λαρισαίου από την πόλη του. Η ολιγωρία και αδυναμία των δημοτικών αρχών να συνεχίσουν τις παρεμβάσεις προς μια βιώσιμη πόλη τελικά οδηγούν στην ενίσχυση της φθίνουσας τάσης (ίσως μόνο για την κοινωνική πλειοψηφία), του πισωγυρίσματος στην άχρωμη και άναρχη πόλη, την μετατροπή των μέχρι κατακτήσεων σε είδος πολυτελείας για λίγους. Το ερώτημα, λοιπόν, είναι επιβεβαίωση και επέκταση των δυνατοτήτων της ή πισωγύρισμα στις «ρεαλιστικές» πολιτικές;

Παρακάτω μέσα από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης επιδιώκουμε να κατανοήσουμε πως αυτό το μεταίχμιο αποτυπώνεται ήδη στο χώρο.

### **5.1 Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά**

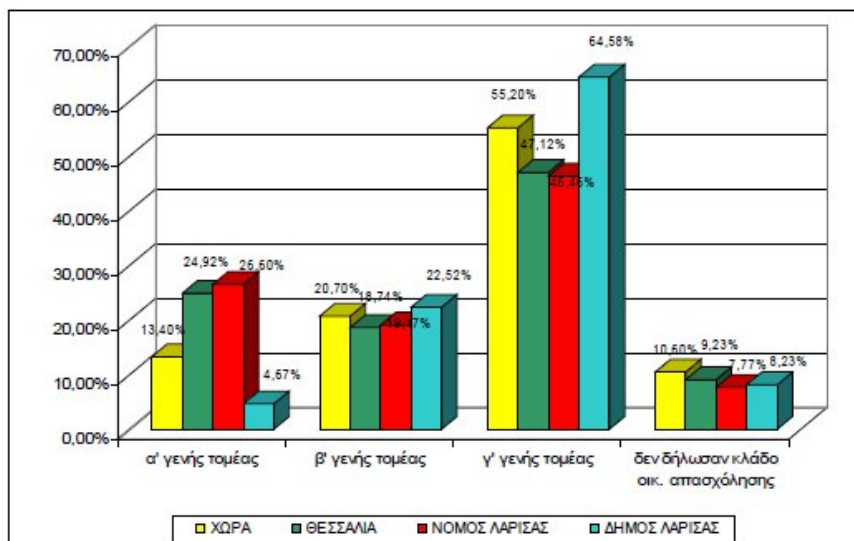
Βασικό παράγοντα για το σχεδιασμό μιας βιώσιμης πόλης αποτελεί ο προσδιορισμός των αναγκών και των προσδοκιών των κατοίκων της. Ιδιαίτερα σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη στιγμή, που με αφορμή την οικονομική κρίση οι πολιτικές λιτότητας έχουν φτωχοποιήσει μεγάλο κομμάτι της κοινωνίας, η δομή και η λειτουργία της πόλης πρέπει και δύναται να περιορίσει τις τραγικές συνέπειες αυτών στους κατοίκους της.

Δυστυχώς, τα αποτελέσματα της απογραφής του 2011 δεν έχουν δημοσιευτεί ακόμα, οπότε θα χρησιμοποιήσουμε παλιότερα στοιχεία δυσκολεύοντας το στόχο της αποτύπωσης των νέων τάσεων που διαμορφώνονται εν μέσω κρίσης.

#### **5.1.1 Οικονομία και Απασχόληση**

Η οικονομία της Λάρισας αποτελεί έναν από του δύο πυλώνες (ο άλλος είναι ο Βόλος) της Θεσσαλικής ανάπτυξης. Ο τριτογενής τομέα παραγωγής παρουσιάζει το

μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης 64.5% και ακολουθούν ο δευτερογενής με ποσοστό 22,52 % και ο πρωτογενής με 4,67 %. **(Διάγραμμα 5.1)**



**Διάγραμμα 5.1:**Κλαδική/Τομεακή διάρθρωση απασχόλησης. **Πηγή:** [35] (Επιχειρησιακό Πρ., 2011) σελ.126

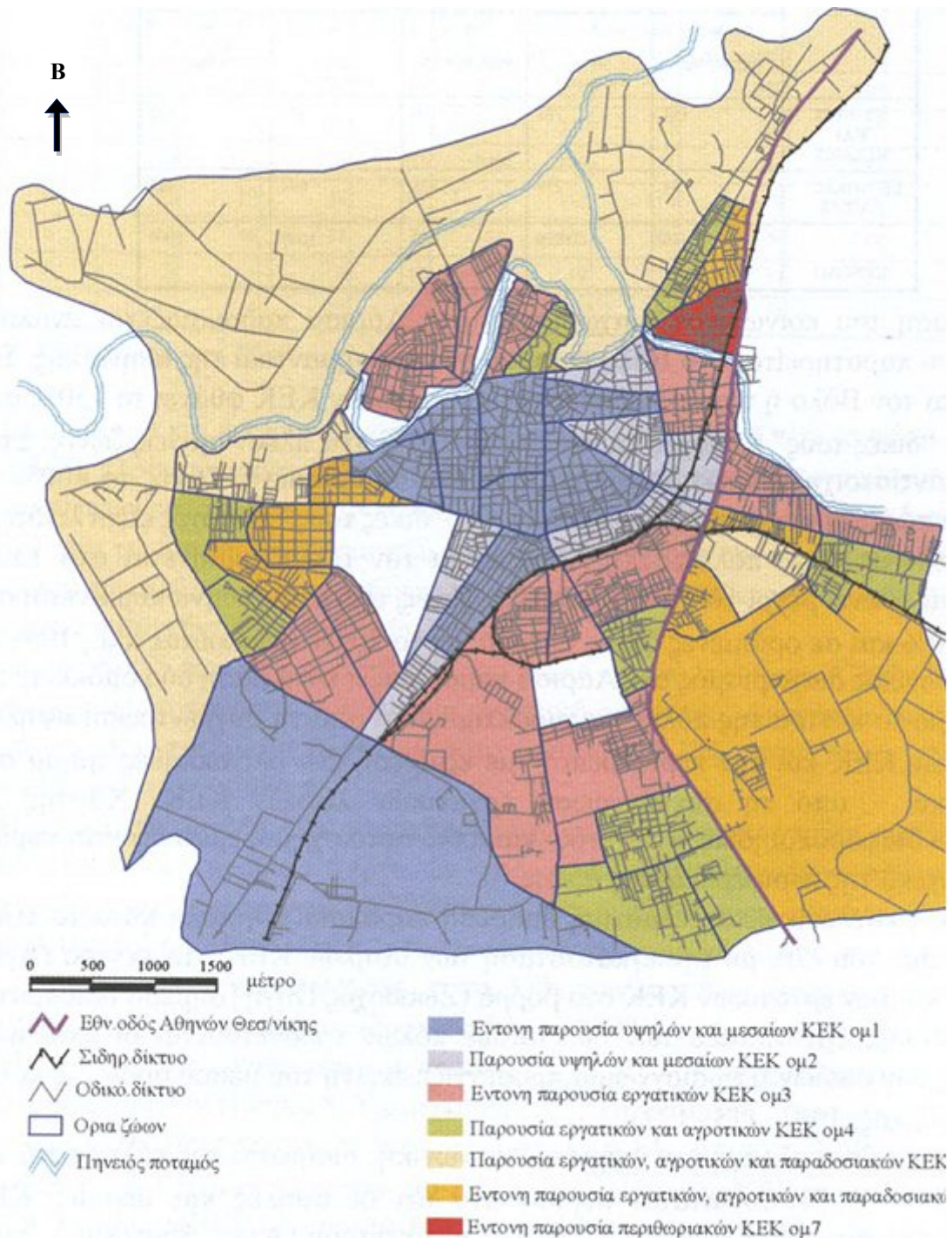
Γενικά στην παραγωγή της επικρατούν δύο κύρια στοιχεία. Από τη μία η διεύρυνση του τριτογενούς τομέα αλλά από την άλλη η σημαντική παρουσία της αγροτικής παραγωγής<sup>62</sup>. Ως αποτέλεσμα του τελευταίου και του σχετικά υψηλού εισοδήματος (σχετικά με την περιφέρεια αλλά και τη χώρα) των προηγούμενων δεκαετιών, ο ενεργός πληθυσμός αντιπροσωπεύει μικρό ποσοστό επί του συνόλου. Τέλος, η ανεργία έχει αυξηθεί κατακόρυφα ακολουθώντας τους εθνικούς ρυθμούς, φτάνοντας σε επίπεδο περιφέρειας το 25%, με τη Λάρισα να το ξεπερνά. Ο πίνακας παρουσιάζει παλιότερα δεδομένα **(Πίνακας 5.1)**

**Πίνακας 5.1:** Διάρθρωση απασχόλησης-ανεργίας. **Πηγή:** ΕΣΥΕ 2001 αναφ.[35] Επιχειρησιακό Πρ., 2011)σελ.125

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	Οικονομικά ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί						Οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι		Άνεργοι		Άνεργοι νέοι		
	1	2	%	3	%	4	%	5
ΧΩΡΑ	4.622.822	4.108.085	88,9	266.610	5,8	248.127	5,4	5.264.915
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	305.887	273.130	89,3	13.802	4,5	18.955	6,2	373.151
Ν. ΛΑΡΙΣΑΣ	116.862	105.774	90,5	4.304	3,7	6.784	5,8	133.147
<b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ</b>								
Λάρισα	52.668	46.965	89,2	2556	4,9	3147	6	59.154
Κοιλάδας	1459	1351	92,6	108	7,4	79	5,4	1468
Γιάννουλης	4229	3873	86,8	556	13,14	283	6,7	4578

<sup>62</sup> [35] (Επιχειρησιακό Πρ. Ενότητα 4, 2011)

Από την άλλη αποτυπώνεται και χωροταξικά η διαφοροποίηση των κοινωνικών στρωμάτων, αποτελούμενη από δύο ομόκεντρους κύκλους. Το κέντρο της πόλης συγκεντρώνει υψηλές και μεσαίες κοινωνικό-επαγγελματικές κατηγορίες ενώ η περιφέρεια εργατο-λαϊκές κατηγορίες. **(Χάρτης 5.1)**



**Χάρτης 5.1:** Κοινωνικο-επαγγελματική τυπολογία των ζωνών κατοικίας. **Πηγή:** [37] σελ. 344

### 5.1.2 Ιδιοκτησία κατοικίας και οχημάτων

Το καθεστώς ιδιοκατοίκησης στη Λάρισα παρουσιάζεται υψηλό, με το 62.5% να κατοικεί σε ιδιόκτητη κατοικία, το 34.7% σε νοικιασμένη και το υπόλοιπο σε κατοικία παρεχόμενη δωρεάν. Τα ποσοστά ενοικιαζόμενων κατοικιών είναι στην κεντρική περιοχή γύρω στο 40% και μειώνονται αισθητά στις εκτός του δακτυλίου της Ηρ. Πολυτεχνείου περιοχές. Επίσης, κατά μέσο όρο η κατοικία αποτελείται από 3 δωμάτια.

Ο δείκτης επιβατικών οχημάτων είναι 283,5 ανά 1000 κατοίκους<sup>63</sup> παρουσιάζοντας τις τελευταίες δεκαετίες μια αυξανόμενη τάση. Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι σύμφωνα με την ίδια μελέτη το 1996 ήταν 160 ανά 1000 κατοίκους. Επιπλέον, μέσα από το 1995 έως το 2005 φαίνεται να αυξήθηκε η ιδιοκτησία Ι.Χ. κατά 100% στη Θεσσαλία, ενώ ο πληθυσμός παρουσίαζε μικρή πτώση<sup>64</sup>.

Πίνακας 5.2:Επιβατικά οχήματα ανά 1000 κατοίκους. Πηγή: ΕΣΥΕ

	1996	1998	2000	2002	2004
Καρδίτσα	107,0	122,0	147,7	177,6	206,8
Λάρισα	160,0	182,5	218,3	250,5	283,5
Μαγνησία	168,1	190,1	225,8	258,2	280,3
Τρίκαλα	131,6	154,2	192,3	227,4	258,9
Θεσσαλία	148,3	169,6	204,2	236,7	265,9
Ελλάδα	218,4	246,9	292,7	331,8	368,3

### 5.1.3 Βασικά Συμπεράσματα

1. Παρουσιάζεται μια έντονη κοινωνική διχοτόμηση μεταξύ κέντρου και περιφέρειας που επιτείνεται από τις αναπλάσεις σε αυτό. Η διχοτόμηση αυτή ακολουθεί και τη σημαντική διακύμανση των εισοδημάτων.

2. Η τάση τριτογενοποίησης της παραγωγής, αναδεικνύει και τον κεντροβαρικό ρόλο της Λάρισας ως πόλου διοίκησης και υπηρεσιών.

3. Από τη μία ύπαρξη σημαντικής ανεργίας από την άλλη μικρό ποσοστό του πληθυσμού είναι οικονομικά ενεργό, από τη μία σημαντική πτώση του εισοδήματος την τελευταία τριετία από την άλλη παραμένει υψηλότερο εισόδημα από την υπόλοιπη Θεσσαλία και από τα περισσότερα αστικά κέντρα της χώρας. Τα φαινομενικά αντιφατικά στοιχεία δείχνουν την κυριαρχία ακόμη των τάσεων

<sup>63</sup> ΠΗΓΗ: *Possession rate of vehicles and basic development alindicators in the impact zone of Egnatia motorway, Greece. Egnatia odos A.E.(2007)*

<sup>64</sup> Πηγή: ΕΣΥΕ

αδράνειας στην πτώση του βιοτικού επιπέδου, αλλά και την υποτελή τάση ισχυροποίησης των οικονομικών ανισοτήτων.

4. Φαίνεται οι Λαρισαίοι να επενδύουν στη χρήση του Ι.Χ.

5. Αναμένονται μικρές μετακινήσεις πληθυσμού λόγω ιδιοκατοίκησης, χωρίς αυτές να συγκρούονται με τις αξιοπρόσεκτες τάσεις επέκτασης -αγοράς νέας κατοικίας. Αν και οι τελευταίες ακολουθούν έναν όλο και περισσότερο μειωμένο ρυθμό αύξησης.

## 5.2 Πολεοδομική ταυτότητα

Η Λάρισα τα τελευταία 25 χρόνια, αν και με σπασμωδικές και κάποιες φορές αντιφατικές κινήσεις, προσπαθεί να τινάξει από πάνω της την ταυτότητα της συνηθισμένης γκρίζας και παραδομένης στο ΙΧ ελληνικής πόλης. Έχει ανάγκη να επανορίσει τις ανάγκες και τα συμφέροντα των κατοίκων της και να επανοριστεί μέσα από αυτά και μέσα από το παρελθόν της. Η πολιτισμική της ιστορία, οι ξεχασμένες συνήθειες των κατοίκων της έρχονται εν μέσω κρίσης σαν αναγκαιότητα να απαιτήσουν το χώρο τους στη δομή και λειτουργία της. Αυτή η μάχη του οικείου-αναγκαίου με το αγοραίο νέο είναι που αφήνει το στίγμα στη σημερινή πολεοδομική ταυτότητα της Λάρισας.

Στην παρακάτω προσπάθεια αποτύπωσης της υπάρχουσας κατάστασης, θεωρήσαμε ορθότερο να ομαδοποιήσουμε τις περιοχές σε κεντρική<sup>65</sup> και περιφερειακές, λόγω των ποσοτικών διαφορών (πυκνότητα, Σ.Δ., χρήσεις γης, οδικό δίκτυο, κυκλοφορία) και του διαφορετικού ρόλου (περιοχές κατοικίας, εμπορικά, ψυχαγωγικά κέντρα, περιβάλλον) που παίζουν στη λειτουργία και ανάπτυξη της πόλης. Επιπλέον, θα επισημάνουμε ξεχωριστά την περιοχή στη ζώνη του ποταμού και την περιοχή του φρουρίου<sup>66</sup> όχι μόνο λόγω της ιδιαιτερότητας τους ως σημαντικούς πόλους έλξης και περιβαλλοντικά μνημεία αλλά και λόγω της εξέχουσας θέσης που είχαν ιστορικά και συνεχίζουν να έχουν στη ζωή της Λάρισας. Θεωρήσαμε ότι οι τέσσερις αυτές περιοχές αποκωδικοποιούν με τον καλύτερο τρόπο το πολεοδομικό DNA της Λάρισας.

### 5.2.1 Συντελεστής Δόμησης και Πυκνότητα κατοικίας

Η πυκνότητα μιας περιοχής αποτελεί αποτέλεσμα πολλών παραγόντων και

<sup>65</sup> περιλαμβάνει την περιοχή που περιβάλλεται από την Ηρώων Πολυτεχνείου, Λαγού, Καλλιθέας, Γεωργιάδου και Αεροδρομίου. Συγκεκριμένα αποτελείται από τις πολεοδομικές ενότητες του Κέντρου -Αγ. Αχιλλείου, Αγ. Νικολάου, Αγ. Αθανασίου και Αγ. Κωνσταντίνου

<sup>66</sup> στην οποία θα αναφερόμαστε από εδώ και πέρα ως Φρούριο



ακολουθεί είτε την αυθαίρετη και ανοργάνωτη ιδιωτική πρωτοβουλία είτε τη συνειδητή και οργανωμένη ασκούμενη πολεοδομική πολιτική, στα πλαίσια που η τελευταία μπορεί να χαρακτηριστεί έτσι. Συνήθως καθορίζεται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής ( αρχαιολογικού ή/και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής, χρήσεων γης κ.α.) προσδιορίζει όμως και η ίδια την ταυτότητα αυτής της περιοχής ( π.χ. υψηλή πυκνότητα οδηγεί στη μείωση του εύρους των μετακινήσεων αλλά από την άλλη χάνει την ανθρώπινη κλίμακα του χώρου και ενδέχεται να επιβαρύνει τους όρους διαβίωσης των κατοίκων). Ιδιαίτερα, ο συντελεστής δόμησης ορίζει των τρόπο και το μέγεθος της αστικής διάχυσης παίζοντας καθοριστικό ρόλο στη λειτουργία της πόλης και στους όρους διαβίωσης των κατοίκων της.

Συγκεκριμένα στη Λάρισα παρουσιάζεται η εξής κατάσταση:

#### Κεντρική περιοχή:

Δύο σημαντικοί παράγοντες μεταξύ άλλων καθόρισαν την πυκνότητα της κεντρικής περιοχής. Πρώτος ήταν η ανάπτυξη της πόλης πάνω στη ρυμοτομία της οθωμανικής περιόδου, όπως περιγράφηκε στην ενότητα “Σταθμοί στην ιστορία της Λάρισας” και δεύτερος η εντατική χρήση γης και η ταχύτατη ανοικοδόμηση που συνέβη τις δεκαετίες του '60 και '70. Ως αποτέλεσμα όλων αυτών και παρά της σημερινές κινήσεις των δημοτικών αρχών για μείωση της πυκνότητας, η κεντρική περιοχή χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση.

Εξαίρεση που επιβεβαιώνει τον κανόνα αποτελεί ο κεντρικός τομέας που λόγω ιδιαίτερων χρήσεων και κανονισμών έχει πυκνότητα 55 άτομα /εκτάριο. Από την άλλη όσον αφορά το συντελεστή δόμησης, παρουσιάζει υψηλούς συντελεστές που κυμαίνονται μεταξύ 2.0 με 2,9 -με εξαίρεση την περιοχή του φρουρίου που ο Σ.Δ. μειώθηκε σε 1 , όπως θα αναλυθεί παρακάτω.

Οι υπόλοιπες περιοχές εντός της Ηρ. Πολυτεχνείου πλην κέντρου, όπως αναμένονταν παρουσιάζουν κι αυτές μεγάλη πυκνότητα που φτάνει μέχρι και τα 184 άτομα /Ha στη πολεοδομική ενότητα του Αγ. Νικολάου και μέσο συντελεστή δόμησης 2.4 περιμετρικό του κεντρικού τομέα και 1.8 στα όρια της περιοχής με την Ηρ. Πολυτεχνείου.

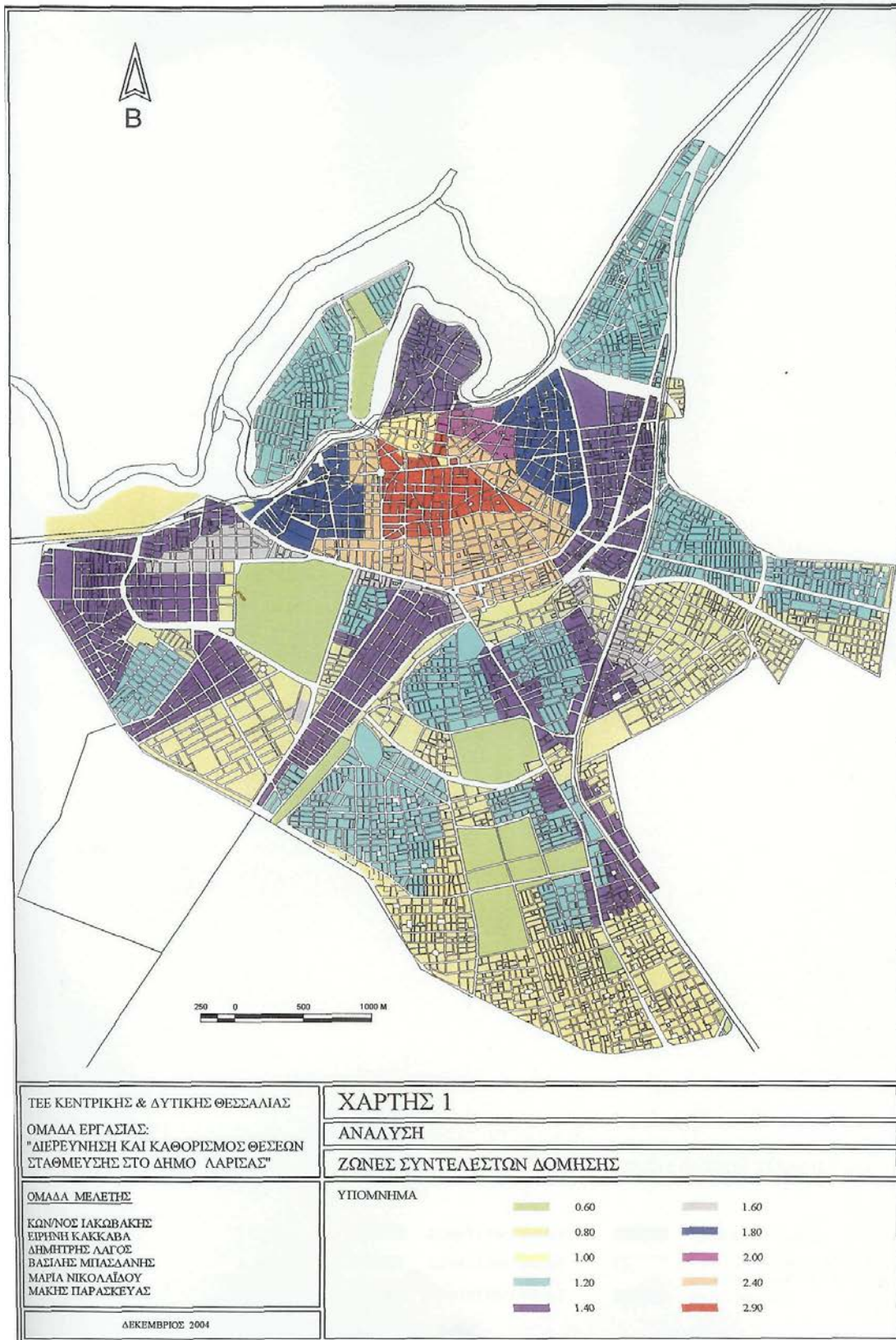
#### Περιφερειακές περιοχές:

Σε αυτές, η ανοικοδόμηση πολυόροφων κτιρίων άρχισε επί της ουσίας στα τέλη του '90, για αυτό ακόμα και τώρα σε πολλές γειτονίες συνυπάρχουν παλιές μονοκατοικίες με νέες πολυόροφες οικοδομές (με την πλειοψηφία να μην ξεπερνά τους τέσσερις ορόφους). Η πυκνότητα κυμαίνεται από 25 και 37 άτομα/Ha στις πιο

απομακρυσμένες από το κέντρο περιοχές με τάσεις οικιστικής ανάπτυξης και φτάνει μέχρι τα 85 άτομα/Ha στην περιοχή του σταθμού τρένων και γύρω από το εσωτερικό δακτύλιο της Ηρ. Πολυτεχνείου.

Ο Σ.Δ. στις βόρειες πολεοδομικές ενότητες είναι 1.2-1.4 και σε επιμέρους τομείς μειώνεται στο 0.8. Στα δυτικά συνεχίζει στο 1.2-1.4 ενώ ανατολικά αυξάνει το εύρος του από 0.8-1.4 με την Π.Ε. στην περιοχή του Σταθμού-Χαραυγή να αγγίζει σε ορισμένους τομείς με χρήση κατοικίας το 2.4. Τέλος, στο νότια τμήμα της πόλης, ο Σ.Δ. ξεκινά από 1.4 στη περιοχή της Νεράιδας και μειώνεται σταδιακά μέχρι το 0.8 στη περιοχή Αβέρωφ. **(Χάρτης 5.2)**

Συνοψίζοντας τα άνω στοιχεία στο σύνολό τους διαπιστώνουμε και τις κατευθύνσεις της οικιστικής εξάπλωσης. Με αφετηρία το πυκνοκατοικημένο κέντρο που συγκλίνουν οι προεκτάσεις των ακτινικών οδών και το σταθμό του ΟΣΕ, οι κατοικίες φτάνουν μέχρι τα νότιο-ανατολικά όρια στην αραιοκατοικημένη περιοχή των μονοκατοικιών. Παράλληλα εμφανίζεται μια διαφορά στις περιφερειακές περιοχές, με την δυτική πολεοδομική ενότητα του Αγ. Θωμά να παρουσιάζει πυκνότητα 100 άτομα/Ha που πιθανότατα να αποτυπώνει την οικιστική ανάπτυξη λόγω των χαμηλών αξιών γης που συνορεύουν με τον Πηνειό και του κινδύνου πλημμυρών.



**Χάρτης 5.2:** Ζώνες Συντελεστών Δόμησης. Πηγή: [49] (ΤΕΕ, 2004) σελ. 18

## Φρούριο:

Στις αρχές του '80 γίνεται η πρώτη τομή στο σχεδιασμό του Φρουρίου. Μετά την εκτεταμένη κατασκευή πολυκατοικιών στο κέντρο της Λάρισας και των προσπαθειών της δημοτικής αρχής για μια βιώσιμη, κοινωνικά δίκαιη πόλη, διατυπώνεται και θεσμοθετείται μια ολοκληρωμένη πολεοδομική πολιτική. Στον πυρήνα της είχε το σεβασμό στον περιβάλλοντα αστικό χώρο και ειδικά την ανάδειξη του ιστορικού του βάρους. Παράλληλα, διατηρούνται οι περιοριστικοί όροι δόμησης και καθιερώνεται σταθερός συντελεστής δόμησης 1 για όλη την περιοχή, που ισχύει και υλοποιείται ως σήμερα.

Ειδική μνεία χρήζουν τα κτίρια, που έχουν κατασκευαστεί μεταξύ 1920 με 1950 και έχουν υποστεί ριζικές ανακαινίσεις αλλοιώνοντας τα μορφολογικά τους χαρακτηριστικά. Πραγματική αιτία είναι η εντατική εμπορευματική χρήση που επικρατεί στην περιοχή και οδηγεί στην ισοπέδωση καθετί μη κερδοφόρου, ακόμα κι αυτής της ιδιαίτερης -αν και όχι αρχιτεκτονικά σπουδαίας και συνεκτικής- μορφολογίας<sup>67</sup>.



**Εικόνα 5.1:** Παλιά μαγαζάκια στο Φρούριο. **Πηγή:** [41] (Παπαδοπούλου, 2006) σελ 42

Παρατηρώντας τους συντελεστές δόμησης, εμφανίζεται το εξής παράδοξο, Σ.Δ. 1 γειτνιάζει με 2.4 και 2.9. Χρειάζεται να τονιστεί εδώ ότι απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση, ώστε να αποφευχθεί η απότομη και μεγάλη αλλαγή των Σ.Δ.. Αυτή

<sup>67</sup> Πηγή: «Σύνταξη και καταγραφή γενικών αρχών και στόχων της επικείμενης ανάπλασης του Φρουρίου Λάρισας και της ευρύτερης περιοχής τους» ΤΕΕ σελ 13. Αναφ. [41] Σελ 42

ενδέχεται να οδηγήσει στη δημιουργία “φράγματος” κατασκευών μεγάλης κλίμακας σε επαφή με τον προστατευόμενο χώρο ή/και την εξομοίωση των συντελεστών προς τα πάνω. Η εντατική εμπορευματική χρήση με τις δυνάμεις της αγοράς και τα ιδιωτικά-επιχειρηματικά συμφέροντα ασκούν ήδη πιέσεις για αύξηση των Σ.Δ. (Χάρτης 5.2)

#### Πηνειός:

Οριοθετώντας τόσο μέσα στην πόλη το πάρκο του αλλά και ευρύτερα τη Ζώνη Προστασίας Πηνειού Ποταμού ορίζονται και ειδικές διατάξεις πολεοδομικών παρεμβάσεων. Προφανώς, δεν μπορεί να οριστεί πυκνότητα κατοικίας σε αυτήν την περίπτωση ενώ ο θεσμοθετημένος και ισχύων συντελεστής δόμησης, για τις χρήσεις που θα αναλυθούν πιο κάτω, δεν ξεπερνά το 0.01.

Ανακεφαλαιώνοντας, διαπιστώνουμε, αρχικά μια διχοτόμηση μεταξύ κέντρου και περιφέρειας. Στο μεν πρώτο η περαιτέρω δόμηση είναι περιορισμένη, δίνοντας όμως λόγω της συμπαγούς οργάνωσης τη δυνατότητα για εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε κάθε λειτουργία της πόλης. Στη δε δεύτερη, με τη μικρή ηλικία κτιρίων και τη χαμηλή αλλά αυξανόμενη πυκνότητα υπάρχουν περιθώρια δόμησης και ανάπτυξης, που δεν ξεφεύγουν όμως από τον κίνδυνο να γίνει αυτή εις βάρος των κατοίκων της.

Τέλος αν και η ειδική μέριμνα για το Φρούριο και τον Πηνειό πραγματώνεται σε σημειακές αλλαγές και όχι σ ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αξιοποίησης των περιοχών, αφήνει περιθώρια βελτιώσεων της.

#### **5.2.2 Χρήσεις Γης**

Δεν αποτέλεσε η Λάρισα εξαίρεση στον κανόνα ανάπτυξης των ελληνικών αστικών κέντρων. Η απουσία μακροπρόθεσμης στρατηγικής, η αδυναμία γείωσης του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού με τις κοινωνικές ανάγκες και η καθοδήγησή του από τα παροδικά συμφέροντα της αγοράς οδήγησαν σε θνησιγενείς παρεμβάσεις. Αποτέλεσμα της άνω λογικής, η εντατική και άναρχη χρήση γης, οι συγκρουόμενες χρήσεις, η έντονη εκτός σχεδίου δόμηση και γενικά η μείωση του επιπέδου διαβίωσης και του αστικού περιβάλλοντος.

Λόγω και της ιστορικής εξέλιξης στη Λάρισα, αρχικά υπήρξε μίξη δραστηριοτήτων και χρήσεων όπως παραμένει στην κεντρική περιοχή. Τελευταία, φαίνεται να ακολουθείται η αντίθετη πορεία με κέντρα μονοσήμαντα ορισμένα και

προστατευμένα από κάθε άλλη χρήση. Σε αυτό το μήκος κύματος κινείται και το Γ.Π.Σ. που επιδιώκει να καλύψει τις έντονες οικιστικές ανάγκες με επεκτάσεις-απλή παράθεση αλληπάλληλων κατοικιών, ευνοώντας της γειτονίες υπνωτήρια, ενώ στοχεύει και στην αποστείρωση του κέντρου από τις κατοικίες<sup>68</sup>.

Ακολουθώντας την ίδια με πριν μεθοδολογία, στη συνέχεια παρουσιάζονται αναλυτικά οι χρήσεις γης ανά τόπους. Έπειτα, κάνοντας μια υπέρβαση της , ενισχύοντας όμως την ουσία της θα αναφερθούμε ειδικά στις στρατιωτικές εγκαταστάσεις της Λάρισας.

#### Κεντρική περιοχή:

Το στοιχείο που τη χαρακτηρίζει είναι η ποικιλομορφία χρήσεων, η συνύπαρξη κατοικίας με τις κεντρικές λειτουργίες της πόλης (διοίκηση, εμπορικά καταστήματα, τράπεζες, γραφεία, κέντρα διασκέδασης). Ως θετική συνέπεια διέπεται από μια δυναμικότητα που μπορεί να αποτελέσει βάση για μια συμπαγή και βιώσιμη πόλη. Ως αρνητική όμως, παρατηρείται σύγκρουση χρήσεων γης ιδιαίτερα μεταξύ των κέντρων διασκέδασης με την κατοικία (όχληση, θόρυβος) και με τους κοινόχρηστους χώρους ( καταπάτησή τους με τραπεζοκαθίσματά).

Αναλυτικότερα, στον κεντρικό τομέα βρίσκεται η πλειοψηφία των διοικητικών υπηρεσιών με άξονα ανάπτυξης την οδό Παπαναστασίου. Μάλιστα παρουσιάζεται πρόβλημα ανεπάρκειας χώρου για τις λειτουργίες τους και έχουν μπει ήδη κατευθύνσεις από το Γ.Π.Σ.<sup>69</sup> και από άλλες μελέτες<sup>70</sup> για τη μετεγκατάσταση αυτών σε άλλα κτίρια ή περιοχές. Επίσης, στην περιοχή αυτή και ιδιαίτερα στους πεζοδρόμους, αναπτύσσεται το εμπορικό κέντρο της πόλης. Μετά τις εκτενείς πεζοδρομήσεις της δεκαετίας του '90 και την οικονομική ανάπτυξη εκείνης της περιόδου, αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης εμπορίου και για τους γύρο οικισμούς.

Μαζί με το πλέγμα των πεζοδρόμων, οι ελεύθεροι χώροι και οι πλατείες (Σάπκα-Κεντρική, Ταχυδρομείου, Εβραίων μαρτύρων, Λαού, Φρουρίου) καταλαμβάνουν σημαντικό κομμάτι, βάζοντας τη σφραγίδα τους για την ελκυστικότητα της περιοχής, την αναβάθμιση συνολικά του αστικού περιβάλλοντος και της ζωής των κατοίκων. Τέλος, πέρα του εμπορικού στην περιοχή εδρεύει και ψυχαγωγικός πόλος, με μια σειρά cafe-bar, εστιατόρια και fast-food να επωφελούνται από το πεζοδρομημένο δίκτυο και τις πλατείες ιδιαίτερα την πλατεία Ταχυδρομείου και του Φρουρίου( δύο από τους τρεις<sup>71</sup> κύριους πόλους έλξης).

#### **(Χάρτης 5.3)**

<sup>68</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ 30

<sup>69</sup> Ο.π.σελ. 33

<sup>70</sup> Ενδεικτικά αναφέρουμε "Διερεύνηση υφιστάμενων χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα της πόλης της Λάρισας και προτάσεις πολεοδομικής αναβάθμισης" -[34] σελ.3

<sup>71</sup> Ο τρίτος είναι στη Νεάπολη, γίνεται παρακάτω αναφορά



**Χάρτης 5.3:** Χρήσεις γης στο υπέρκεντρο. **Πηγή:** Αρχείο Α.Αϊβαλιώτου

Στις πέριξ του κεντρικού τομέα περιοχές κυριαρχεί η χρήση κατοικίας με κάποιες εκτάσεις να καταλαμβάνονται από ελεύθερους χώρους και τις αντίστοιχες λειτουργίες αναψυχής. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι πιο μεγάλες πλατείες και τα πάρκα αυτά δομούνται γύρω από εκκλησίες ( πάρκο Αγ. Αντωνίου, Πλατεία Αγ. Κωνσταντίνου και Αγ. Νικολάου ) και δεν εξισορροπούν την πυκνή κατοίκηση του κέντρου.

#### Περιφερειακές περιοχές:

Στο σύνολό τους κυριαρχεί η χρήση κατοικίας. Τα σχολεία, οι σημαντικοί σε πλήθος ελεύθεροι χώροι καθώς και η πιο αραιή δόμηση συμβάλουν στη σταδιακή δημιουργία συνθηκών γειτονιάς. Παρόλα αυτά θεωρούμε πως η θεσμοθετημένη χρήση αμιγούς κατοικίας ενέχει τον κίνδυνο της δορυφοροποίησης γύρω από το κέντρο ιδιαίτερα λόγω χρήσης εμπορίου, τραπεζών και κοινωφελών οργανισμών. Υπάρχουν, επίσης, αρκετές περιοχές κατοικίας που κτίστηκαν με το σύστημα της οργανωμένης δόμησης όπως στην περιοχή του Αγίου Θωμά (δυτικά) απέναντι από την αντιπλημμυρική ζώνη, στη Νεάπολη (νότιο-δυτικά) και στα Πυροβολικά (νότια).

Όσον αφορά τις εμπορικές χρήσεις αναπτύσσονται κατά μήκος των κεντρικών αρτηριών που διασχίζουν τις συνοικίες ή γύρω από πλατείες και πάρκα. Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στον τρίτο πόλο καταστημάτων αναψυχής που βρίσκεται στην πλατεία της Νεάπολης, που αποτελεί και σημαντικό χώρο πρασίνου της περιοχής. Αν και εκεί παρουσιάζονται παρόμοια προβλήματα με το κέντρο δεν είναι τόσο έντονα.

Τέλος, βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις παρουσιάζονται και εδώ με γραμμικές κυρίως αναπτύξεις στους υπερτοπικούς άξονες, όπως η Φαρσάλων, η Σωκράτους, η Κοζάνης, η Βόλου και κυρίως η Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης, νυν οδό Καραμανλή. Οι συγκεντρώσεις αυτές όντας παλιότερα έξω από τον αστικό ιστό, σήμερα βρίσκονται είτε σε αναπτυσσόμενες περιοχές κατοικίας είτε σε περιοχές όπου δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης (π.χ. Π.Ε.Ο.<sup>72</sup>) παρουσιάζοντας προβλήματα συγκρούσεων χρήσης, όχληση, υποτίμηση του αστικού περιβάλλοντος. **(Χάρτης 5.6)**

#### Πύλες της Λάρισας<sup>73</sup>:

Στις περιοχές αυτές αναπτύσσονται δραστηριότητες χονδρεμπορίου και βιομηχανίας-βιοτεχνίας. Συγκεκριμένα **βόρεια** εκατέρωθεν της Ε.Ο. Κοζάνης υπάρχουν καταστήματα χονδρικής, ενώ στην Α' βιομηχανική ζώνη που ξεκινά από το παλιό εργοστάσιο ζάχαρης και συνεχίζει τόσο πάνω στην παλαιά εθνική όσο και πάνω στην επαρχιακή Λάρισας- Αγιοκάμπου εδράζονται κυρίως βιομηχανίες. Επιπλέον ορίζεται η **ανατολική** εμπορική και βιομηχανική περιοχή εκατέρωθεν της Βόλου που φτάνει ως τη νέα Ε.Ο.. Στη **νότια** περιοχή διαμήκους της Π.Ε.Ο. παρουσιάζεται το εξής μεταβατικό αλλά προβληματικό φαινόμενο, από την δυτική πλευρά υπάρχει οικιστική ανάπτυξη και σημαντική ανοικοδόμηση ενώ δεν έχει πάψει πλήρως η βιομηχανική χρήση και το χονδρεμπόριο. Δυσκολεύετε έτσι και η μετατροπή της Π.Ε.Ο. σε αστική που προτείνει το Γ.Π.Σχέδιο και η γενικότερη αστικοποίηση της περιοχής. Παρόμοιο πρόβλημα παρουσιάζεται και στη Φαρσάλων, εκεί όμως φαίνεται να υπάρχουν ισχυρότερες τάσεις απομάκρυνσης των μονάδων.

Προς αποφυγή των προβλημάτων που παρουσιάζονται από τη σύγκρουση των χρήσεων στον υπό ανάπτυξη αστικό ιστό, το Γ.Π.Σ. έχει προτείνει τη δημιουργία χώρων ΒΙΟ.ΠΑ. και ΒΙ.ΠΑ., όπου θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν ομοειδείς επιχειρήσεις σε χώρους με κατάλληλες υποδομές. Αυτοί βρίσκονται στην εθνική οδό

<sup>72</sup> [35] (Επιχειρησιακό Πρ. 2011) σελ 67

<sup>73</sup> Ορίζουμε τις 7 συνδέσεις με άλλες πόλεις (Κοζάνη, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Αθήνα, Φάρσαλα, Καρδίτσα, Ιωάννινα )



Κοζάνης, στο τρίγωνο μεταξύ της οδού προς Συκούριο και της Ε.Ο. Θεσσαλονίκης, εκατέρωθεν της Βόλου προς Μελισσοχώρι και της Φαρσάλων προς Νίκαια.

Παράλληλα, έχει αναπτυχθεί νέο κέντρο υψηλού υπερτοπικού επιπέδου στα νότια. Μεγάλα εμπορικά κέντρα έχουν εγκατασταθεί εκεί, έξω από την πόλη παράπλευρα της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης (Pantheon Plaza και εμπορικό πάρκο). Συγκεκριμένα, στο ύψος της Νίκαιας έχει δημιουργηθεί μεγάλο εμπορικό πάρκο Περιφερειακής εμβέλειας με ότι αυτό συνεπάγεται σε πολεοδομικό, συγκοινωνιακό αλλά και οικονομικό επίπεδο. Ενώ επί της Φαρσάλων έχουν εγκατασταθεί νυχτερινά κέντρα διασκέδασης. **(Χάρτης 5.6)**

#### Φρούριο:

Πεδίο αλλαγών τομής αποτέλεσε η περιοχή τις τελευταίες δεκαετίες. Τη δεκαετία του '80 κατά την έναρξη κατασκευής των πεζοδρομήσεων και κάτω από την πίεση άμεσης αναπλήρωσης των θέσεων στάθμευσης, αποφασίστηκε η “προσωρινή” χρήση του χώρου ως χώρος στάθμευσης. Κομβικός παράγοντας για αυτήν την εξέλιξη η απουσία ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης της περιοχής μετά την απομάκρυνση της ιστορικής λαχαναγοράς<sup>74</sup>. Η μελέτη “ Διερεύνηση υφιστάμενων χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα της πόλης της Λάρισας και προτάσεις πολεοδομικής αναβάθμισης” του '96-'97 θέτει για πρώτη φορά μια ολόπλευρη πολεοδομική λογική με επίκεντρο τους κατοίκους της περιοχής, τις ανάγκες και τα δικαιώματά τους, βάζοντας τις βάσεις για τη σημερινή κατάσταση.

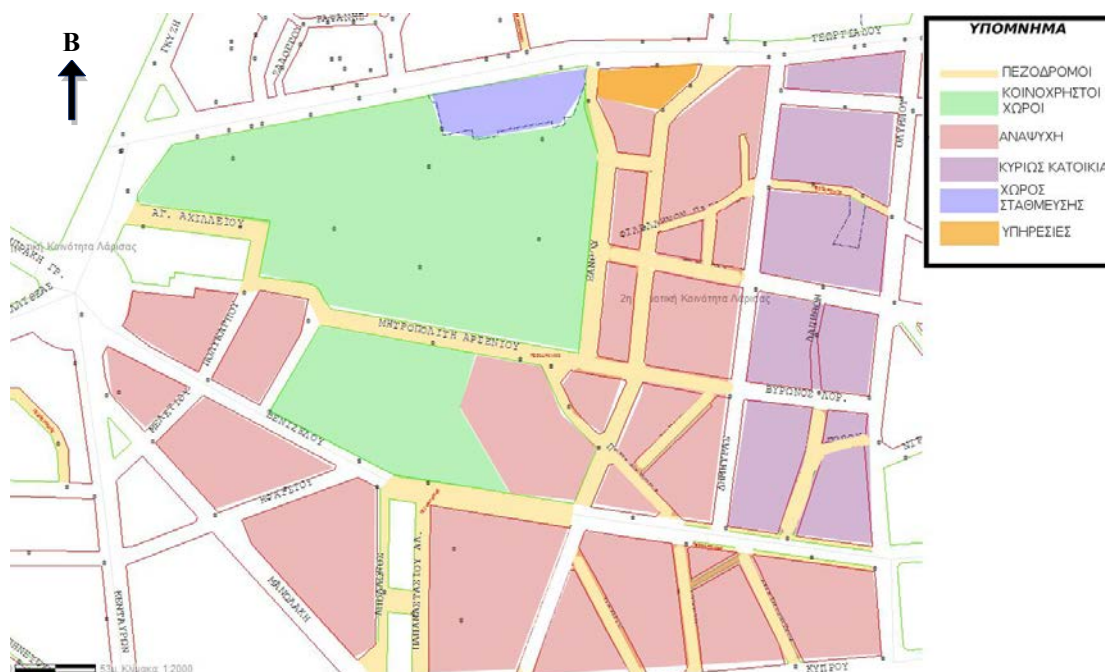
Έχει γίνει (βλ. 4.1 παραπάνω) εκτενής αναφορά των ιστορικής και κοινωνικής σημασίας κτισμάτων στην περιοχή, που ορίζουν και εκτενή υποσύνολά της. Συγκεκριμένα, το Φρούριο χαρακτηρίζεται από μεγάλο ποσοστό κοινόχρηστων χώρων. Το πάρκο του Αγ. Αχιλλείου βορειοδυτικά αποτελεί ιδιαίτερο πόλο έλξης της νεολαίας και όχι μόνο. Ακόμα έχει βγει στην επιφάνεια το αρχαίο θέατρο νότια και έχουν θεσμοθετηθεί προς απαλλοτρίωση χώροι μπροστά του, μεταξύ Παπαναστασίου και Απόλλωνος. Επιπλέον, η πλατεία Λαμπρούλη πάνω στο λόφο μπορεί να συμβάλλει από τη μία στην αρμονική ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων με τον περιβάλλοντα χώρο και στη συνύπαρξη και εν δυνάμει διαδραστικότητά τους με τους κατοίκους. Κι αυτή αποτελεί έναν από τους τρεις δυνατότερους πόλους έλξης αναψυχής.

Έτσι ερχόμαστε κι στο δεύτερο χαρακτηριστικό του λόφου που είναι η εντατική χρήση γης με παρά τους πεζοδρόμους αλληπάλληλα κέντρα διασκέδασης και εστιατόρια. Αυτά αντικαθιστούν τα κλειστά πλέον καταστήματα που θυμίζουν μια άλλη εποχή. Υπάρχουν ακόμα όμως κάποια και στέκουν παράφωνα στο νέο

<sup>74</sup> [34] (Δήμος Λάρισας, 1996) σελ 06

κόσμο της γρήγορης, έντονης και αντικοινωνικής διασκέδασης που απαιτεί και καταλαμβάνει όλο και περισσότερο χώρο, αποξενώνοντάς τον από τους κατοίκους και τους περαστικούς. Αρχίζει και κερδίζει ηγεμονία παρόλες τις επεμβάσεις πάλι η αγορά σβήνοντας τη λαϊκή κουλτούρα, τη συλλογική μνήμη και καθετί που μπορεί να φανεί κοινωνικά χρήσιμο σήμερα. Πέριξ του λόφου μόνο, υπάρχει χρήση κατοικίας ενώ στα όριά του με τη Γεωργιάδου και τον Πηνειό, υπάρχει γήπεδο basket, πρακτικά απομονωμένο από την κατοικία, που λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης.

Ξεχωριστή αναφορά πρέπει να γίνει για το κτιριακό συγκρότημα του Μύλου του Παππά, αν και δεν εντάσσεται στην περιοχή του φρουρίου. Αποτελεί ένα παλιό βιομηχανικό κτιριακό συγκρότημα αλευροποιίας, με πενταώροφο κεντρικό κτίριο, χαρακτηριστικό για την αρχιτεκτονική του με τους πέτρινους τοίχους. Βρίσκεται στην οδό Γεωργιάδου, πίσω από το Φρούριο, στην παλιά συνοικία Ταμπάκικα και δίπλα σχεδόν στον Πηνειό ποταμό. **(Χάρτης 5.4)**



**Χάρτης 5.4:**Χρήσεις Γης στο Φρούριο. **Πηγή υποβάθρου:** [gis.larissa-dimos.gr/poleodom/](http://gis.larissa-dimos.gr/poleodom/)

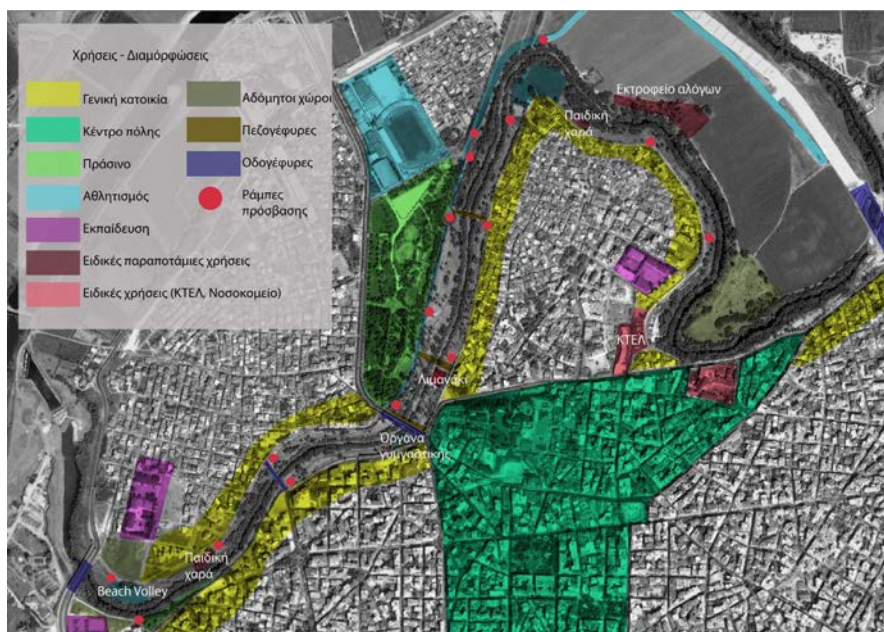
### Πηνειός:

Μετά από αποφασιστικές αναπλάσεις και παρεμβάσεις στην παράκτια περιοχή σήμερα εκδηλώνεται η δυνατότητα σύνδεσης του με το αστικό περιβάλλον και τη ζωή όλων των Λαρισαίων. Συγκεκριμένα, ο Πηνειός συνοδεύεται εκατέρωθεν με συνεχής πεζοδρόμους-ποδηλατοδρόμους συνολικού μήκους 4 χλμ, που ξεκινούν από τη γέφυρα Κρηνίδων νυμφών στα δυτικά και τερματίζουν στα γήπεδα των Αμπελοκήπων ανατολικά, καλύπτοντας το σημαντικό μέρος της ενδοαστικής του

διαδρομής. Παράλληλα έχει διαμορφωθεί όλος ο γύρω χώρος με φυτεύσεις, όμορφα διαμορφωμένα πεζούλια, γηπεδάκια, παιδικές χαρές και με εκτενή φωτισμό. Έχει κατασκευαστεί στο ύψος του Αγ. Αχιλλείου μικρό λιμάνι λέμβων -με μικρή ξύλινη προβλήτα- με δυνατότητα ελλιμενισμού μικρών σκαφών. Τέλος τον ποταμό τέμνουν εκτός της κεντρικής γέφυρας Πηνειάδων νυμφών και της νέας πεζογέφυρας δίπλα της (είσοδος-έξοδος βόρεια κέντρου), άλλες 2 πεζογέφυρες που συνδέουν του Αμπελόκηπους με το πάρκο Αλκαζάρ και 2 για οχήματα που συνδέουν τη συνοικία του Ιπποκράτη με τις κεντρικές περιοχές.

Στα δυτικά του ποταμού τελευταίο συνορεύον όριο είναι το πάρκο Νερού με τις εγκαταστάσεις της Δημόσιας Επιχείρησης Ύδρευσης-Αποχέτευσης Λάρισας ( ΔΕΥΑΛ ), τη Δημοτική Επιχείρηση Φυσικού Αερίου και το Μουσείο Νερού.

Από του Γ.Π.Σ.<sup>75</sup> ορίζεται ότι εντός της πλημμυρικής περιοχής του ποταμού και σε κάθε περίπτωση σε απόσταση 100μ. από τις φυσικές όχθες απαγορεύεται κάθε μορφής δόμηση, περιφράξεις, διαμορφώσεις εδάφους κτλ, με εξαίρεση τα προβλεπόμενα από την υδραυλική μελέτη του ποταμού τεχνικά έργα. Στην υπόλοιπη έκταση επιτρέπει υδραυλικές εγκαταστάσεις, χώρους πρασίνου και υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις (αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, αναψυκτήρια, γραφεία) με Σ.Δ. 0.01. (Χάρτης 5.5)



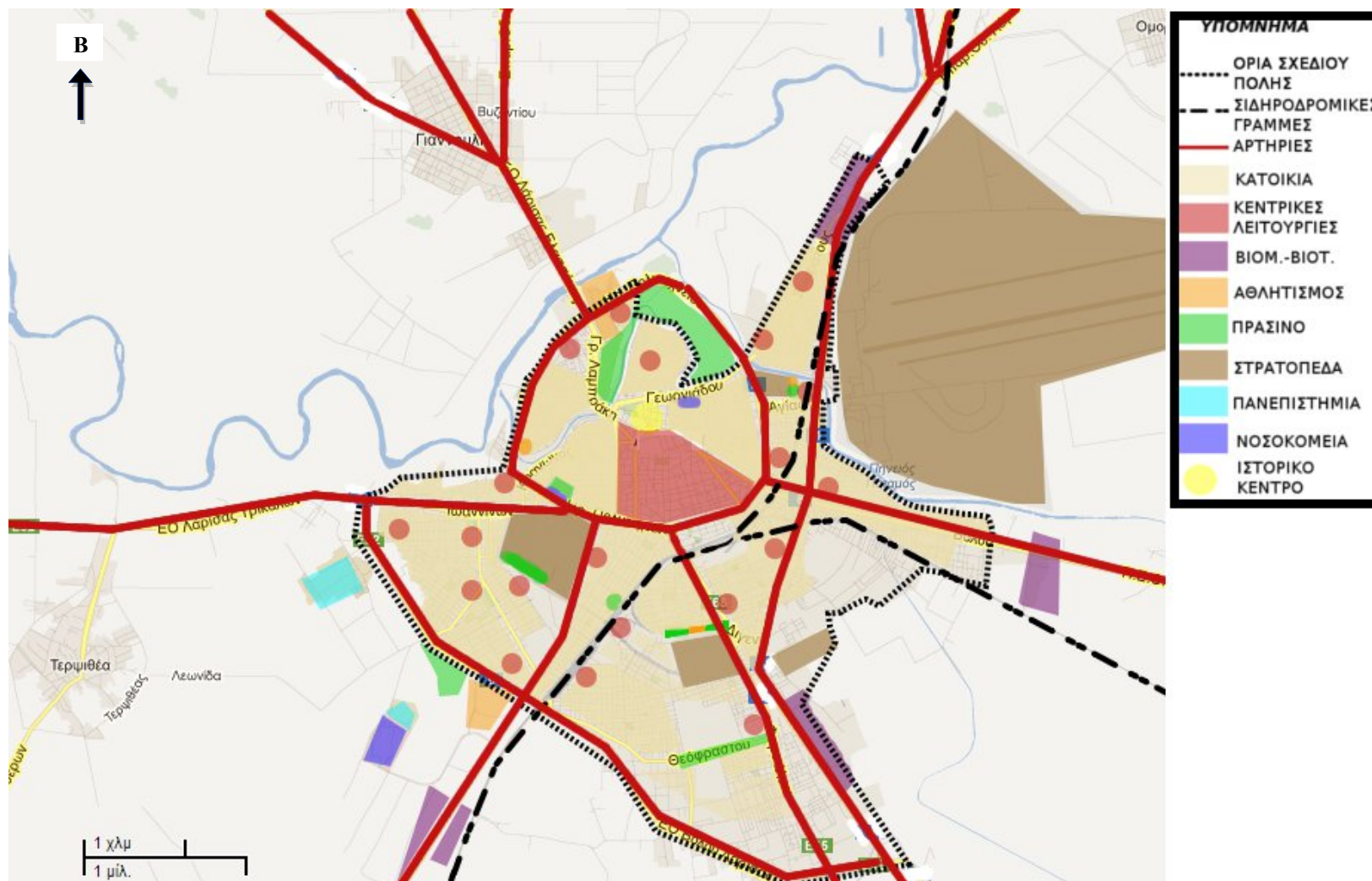
**Χάρτης 5.5:** Χρήσεις Γης παραποτάμια. Πηγή: [42] (Σκιμιζέα, 2012)

<sup>75</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ.41

Στρατόπεδα – αεροδρόμια: Κατά την περίοδο που οι στρατιωτικές μονάδες εγκαταστάθηκαν στη Λάρισα, οι περιοχές αυτές βρίσκονταν εκτός του οικισμού, ενώ σήμερα η πόλη έχει εξαπλωθεί προς τα νότια, με αποτέλεσμα να έχει εγκλωβίσει τους χώρους των στρατοπέδων. Ενταγμένα πλέον μέσα στο σχέδιο πόλης, αποτελούν σημαντικό παράγοντα ασυνέχειας του αστικού ιστού και φραγμό στην επικοινωνία του Καταλαμβάνουν περίπου το 5.25% της έκτασης του σχεδίου και αποτελούνται από την 1η Στρατιά(Νικ. Πλαστήρα)-δυτικά που συνορεύει με Ηρ. Πολυτεχνείου, Σαρίμβεη και Ιωαννίνων, το Στρατόπεδο Μπουγά - νότια επί της Φαρσάλων, το 303 Π.Ε.Β στο ίδιο ύψος στην Π.Ε.Ο. και το Α.Τ.Α- ανατολικά επί της Ηρ. Πολυτεχνείου.

Στην ανατολική πλευρά υπάρχει το αεροδρόμιο της 110 Π.Μ.. Εκτός του ότι εμποδίζει την επέκταση της πόλης ανατολικά, αποτελεί και σημαντική αιτία υποβάθμισης του γύρω αστικού περιβάλλοντος και των συνθηκών ζωής (ηχορύπανση, ατμοσφαιρικοί ρύποι). Η παρουσία αεροδρομίου τόσο κοντά στον αστικό ιστό είναι ανεπίτρεπτο για μια σύγχρονη και βιώσιμη πόλη. Ο εν δυνάμει συγκοινωνιακός του ρόλος θα κριθεί παρακάτω.

Υπάρχει και το κατάλληλο νομικό πλαίσιο Ν. 2745/1999 (ΦΕΚ 224/Α/27-10-1999) για την μετεγκατάσταση των στρατοπέδων και ένταξη του χώρου τους στον αστικό ιστό, με διατάξεις για τις χρήσεις του. **(Χάρτης 5.6)**



Χάρτης 5.6:Χρήσεις Γης. Πηγή υποβάθρου: googlemap

### 5.2.3 Βασικά Συμπεράσματα

1. Παρουσιάζεται στη Λάρισα έντονος διαχωρισμός μεταξύ κέντρου και περιφέρειας. Το μεν κέντρο αποκτά λόγω των χρήσεων γης χαρακτήρα πόλου διοίκησης και αναψυχής, εκτοπίζοντας την κατοικία στις γύρω συνοικίες. Η δε περιφέρεια αν και αραιοδομημένη ακόμα, καλύπτει μέρος των οικιστικών αναγκών άτακτα. Οι συνθήκες γειτονιάς τίθενται υπό αμφισβήτηση και η έντονη εμπορευματοποίηση της γης δεν αφήνει χώρο για αισιόδοξες μελλοντικές εκτιμήσεις.

2. Οι έντονες οικιστικές ανάγκες καλύπτονται με τη ραγδαία εξάπλωση κατοικιών νότια και δυτικά της Λάρισας. Στο βορρά και στην ανατολή λόγω αντικειμενικών δυσκολιών<sup>76</sup> αλλά κυρίως λόγω πολεοδομικής πολιτικής δεν γίνονται επεκτάσεις. Εμφανίζεται, έτσι άλλη μια διχοτόμηση μεταξύ του αστικού νότου και του αγροτικού βορρά.

3. Όπως άλλωστε αναμένονταν εμφανίζεται διάχυση εμπορικών-παραγωγικών δραστηριοτήτων κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων, που εξυπηρετούν και υπεραστικές μετακινήσεις. Η διάχυση αυτή πέρα από νομοτελειακή είναι σε ένα βαθμό επιθυμητή. Η σχέση της όμως με τις τάσεις ανάπτυξης της Λάρισας παρουσιάζουν προβλήματα. Από τη μία παλιές βιομηχανίες-βιοτεχνίες εγκλωβίζονται στον αστικό ιστό δημιουργώντας αυξημένη όχληση, ρύπανση περιβάλλοντος, ηχορύπανση, ασυνέχειες στις μεταφορές και στον ιστό της πόλης, δυσκολεύοντας και την προσπάθεια μετατροπής αυτών των αρτηριών σε αστικές. Από την άλλη, ισχύει το αντίστροφο, υπεραστικοί άξονες συγκεντρώνουν αστικού χαρακτήρα παρόδιες χρήσεις. Πρόκειται για φαινόμενο που δημιουργεί προβλήματα στην οργάνωση του χώρου και στην κυκλοφορία, υποβαθμίζοντας σημαντικά την γύρω περιοχή και απαξιώνοντας οποιαδήποτε βιώσιμο σχεδιασμό<sup>77</sup>.

4. Η κατανομή των χρήσεων στο κέντρο της πόλης οδηγείται μέχρι σήμερα από τους μηχανισμούς της αγοράς, αφού ποτέ δεν ασκήθηκε ειδική πολιτική<sup>78</sup>. Έχουν γίνει μελέτες και παρεμβάσεις σε όλη την κεντρική περιοχή σε μια προσπάθεια βελτίωσης των μεταφορών, ανάδειξης της ιστορικής ταυτότητας του τόπου, καλύτερευσης των όρων διαβίωσης. Παρόλα αυτά, ακόμα παρουσιάζονται ελλείμματα ως προς αυτά. Αιτία δεν είναι η μερική ή ανολοκλήρωτη ανάδειξη των μνημείων, αλλά η εμπορευματοποίησή τους. Συγκεκριμένα, ενισχύεται η επίσημη πολεοδομική προσέγγιση που διαμορφώνει και αναζητά περαστικούς παρατηρητές και όχι συμμετέχοντες και συνδιαμορφωτές του χώρου. Ηγεμονεύει η αντίληψη του

<sup>76</sup> Η ύπαρξη του Πηνειού θόρυβος και του αεροδρομίου ανατολικά (βλ. παραπάνω)

<sup>77</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ.22

<sup>78</sup> [34] (Δήμος Λάρισας, 1996)σελ 22

περαστικού κατοίκου- τουρίστα που δεν έχει και δε θέλει να αποκτήσει καμία σχέση με το χώρο γύρω του. Δεν υπάρχει αξία διαδρομής παρά μόνο ο προορισμός, γυρνώντας ανάποδα την αξία της Ιθάκης του Καβάφη.

5. Η Λάρισα θεωρείται η πρώτη σε αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο, 10 τμ/κάτοικο σύμφωνα με τον τύπο<sup>79</sup>. Τα δικά μας συμπεράσματα τείνουν να ενισχύσουν όμως μία άλλη άποψη, που στηλιτεύει την τεκμηρίωση της έρευνας<sup>80</sup>. Αν και υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες, λόγω των ελεύθερων εκτάσεων σε όλη την πόλη (υπολογίζοντας και τα στρατόπεδα), της κατεύθυνσης του δήμου για μια βιώσιμη πόλη, των μελετών που εξελίσσονται καθώς και των απαιτήσεων των κατοίκων (μέσω τοπικών πρωτοβουλιών-κινήσεων) δεν αξιοποιούνται ή ιεραρχούν πρώτη τη συμβολική αξία του πρασίνου και όχι τη χρηστική (πλατείες με σημειακές φυτεύσεις δένδρων, νησίδες με θαμνοειδής φυτεύσεις, άβατες και κακοδιατηρημένες).

6. Ο Πηνειός αποτελεί πλεονέκτημα υψίστης αξίας για τη διεύρυνση των παραπάνω δυνατοτήτων. Στα θετικά καταλογίζεται η μέχρι τώρα αξιοποίηση και τα μελλοντικά σχέδια για τον ποταμό. Στα αρνητικά όμως η απουσία σύνδεσής του με το σύνολο της πόλης και η περιβαλλοντική προστασία του ίδιου και των παραποτάμιων περιοχών του.

7. Στη Λάρισα εδράζονται διοικητικές υπηρεσίες και μεγάλα εμπορικά κέντρα, καθώς και κέντρα ψυχαγωγίας περιφερειακού βεληνεκού. Αναμενόμενο είναι να αποτελεί αντίστοιχης κλίμακας πόλο έλξης. Οι δημιουργηθείσες μετακινήσεις προκαλούν μια σειρά προβλημάτων στην πόλη, όπως θα αναλυθεί αμέσως μετά.

8. Ο σχηματισμός των βασικών χρήσεων γης που προκύπτει είναι ακτινωτός. Η Λάρισα είναι στο κέντρο του και συνδέεται με τους γειτονικούς οικισμούς- άκρα μέσω υπεραστικών οδών. Κατά μήκος τους αναπτύσσονται βιομηχανικές χρήσεις, ενώ η γεωργική χρήση της γης εισχωρεί μεταξύ των ακτίνων και φτάνει ως τις παρυφές της πόλης.

### 5.3 Συγκοινωνιακή ταυτότητα

Η Λάρισα αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί πολυσήμαντο κυκλοφοριακό κόμβο λόγω της κεντρικής της θέσης και του οικονομικού-πολιτικού ρόλου της στον ελληνικό καπιταλιστικό σχηματισμό. Όπως διαπιστώνουμε και από την συνοπτική ιστορική αναδρομή, αναπτύχθηκε με πυρήνα την “εντός των τειχών” πόλη και σταδιακά επεκτείνονταν πάνω στους 6 υπεραστικούς άξονες (Π.Ε.Ο., Βόλου,

<sup>79</sup> Πηγή: *Real news* (17-05-2009)

<sup>80</sup> Άρθρο στην *Ελευθερία* “Δημιουργική λογιστική και στο πράσινο!” 15/5/2010-[40]

Φαρσάλων, Καρδίτσης, Ιωαννίνων, Κοζάνης) ανομοιογενώς (βλ. Πολεοδομική ταυτότητα-συμπεράσματα-2). Την σημερινή κυκλοφοριακή της ταυτότητα σφραγίζουν η ακτινική μορφή του οδικού δικτύου, η προσπάθεια προστασίας της πόλης από διαμπερή ροές καθώς και ο κεντροβαρικός της ρόλος στην Θεσσαλία και στη Ελλάδα, με τις αντίστοιχες μετακινήσεις και απαιτήσεις εξυπηρέτησής τους.

Χαρακτηριστικά, αναφέρεται σε μελέτη<sup>81</sup> προ δεκαετίας, ότι για μετακινήσεις από και προς το κέντρο, οι Λαρισαίοι χρησιμοποιούν κατά 32,3% Ι.Χ. , έναντι μόλις 12.3% για το λεωφορείο και 4.5% για ποδήλατο. Μετά την πεζοδρόμηση του, τα ποσοστά πεζή μετακίνησης αυξήθηκαν και έφτασαν 42%, προσδιορίζοντας όμως, κυρίως αποστάσεις μικρότερες των 500 μέτρων. Επιπλέον, όσον αφορά τους χρόνους μετακίνησης, η ισοδυναμία δαπάνης χρόνου μεταξύ πεζή μετακινήσεων και μετακινήσεων με ιδιωτικό όχημα για τις περισσότερες περιοχές αλλά ακόμα και η διαφορά χρόνων της τάξης των 5 λεπτών δεν δικαιολογούν την ελκυστικότητα του Ι.Χ..<sup>82</sup>

### **5.3.1 Συστήματα κυκλοφορίας και μεταφορών**

Συνεχίζοντας και διατηρώντας την ως άνω μεθοδολογία, θα εξετάσουμε το σύστημα κυκλοφορίας και μεταφορών της Λάρισας αναλύοντας ως προς τα πέντε θεμελιακά του στοιχεία. Αυτά είναι η οδική κυκλοφορία (Ι.Χ.) στην πόλη, οι αστικές μαζικές μεταφορές, η στάθμευση, οι πεζοί και ποδηλάτες ως μία κατηγορία και οι υπεραστικές συνδέσεις. Κάθε ένα από αυτά εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες, βασίζεται στις ξεχωριστές δικές του υποδομές αλλά δεν είναι αυτοτελές. Η σύνδεσή τους και ο ενιαίος σχεδιασμός του αποτελούν *sine qua non* για τη βιωσιμότητα των πόλεων σήμερα. Οι προτάσεις μας θα αξονιστούν πάνω στα πέντε αυτά θεμέλια.

#### **5.3.1.1 Οδική κυκλοφορία στην πόλη**

Η μείωση της χρήσης Ι.Χ. και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος καλύπτοντας τις κοινωνικές ανάγκες αποτελεί διαχρονικό στόχο της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής πολιτικής που εφαρμόζεται στη Λάρισα. Έχουν γίνει σημαντικές παρεμβάσεις κυρίως στο κέντρο αλλά και στις περιφερειακές συνοικίες για την επίτευξη αυτού. Τα αποτελέσματα αν και ενθαρρυντικά δεν αρκούν. Δυστυχώς η έλλειψη πρόσφατης επικαιροποίησης και συστηματικής εποπτείας-διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης έχει μειώσει τα αποτελέσματα της αρχικής προσπάθειας.

---

<sup>81</sup> [38] (Α.Π.Θ., 2002) σελ 15

<sup>82</sup> Ο.π. σελ 21



Παραμένουν, έτσι, υπαρκτά τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής, η σημαντική κατάληψη του δημοσίου χώρου από το Ι.Χ. είτε κινούμενο είτε σταθμευμένο, η υποτίμηση των μέσων μαζικής μεταφοράς και η επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Η τελευταία επίπτωση χρήζει άμεσης αντιμετώπισης και είναι τόσο σφοδρή που δίνει στη Λάρισα την 3η θέση στις πιο μολυσμένες πόλεις της Ευρώπης<sup>83</sup>. Συγκεκριμένα:

**i) Οδικό δίκτυο:** Παρουσιάζει ακτινωτή μορφή και 3 επίπεδα οδικών δακτυλίων, του κεντρικού, του εσωτερικού και του εξωτερικού ημιδακτύλιου. Η ακτινωτή μορφή ξεκινά από τον εσωτερικό οδικό δακτύλιο και επεκτείνεται προς τα σημαντικά αστικά κέντρα και οικισμούς του νομού (Κοζάνης, Ιωαννίνων, Καρδίτσας, Φαρσάλων, Βόλο).

**Στην ευρύτερη κεντρική περιοχή** ( εντός του εσωτερικού δακτύλιου) διαρθρώνεται σε ορθογωνική μορφή με προσανατολισμούς βορρά-νότο και ανατολή-δύση, με σύστημα μονοδρόμων ενώ έχει πεζοδρομηθεί εκτενές κομμάτι του στον κεντρικό τομέα. Γύρω από το κομμάτι αυτό σχηματίζεται άτυπος κεντρικός δακτύλιος. Περιλαμβάνει τις οδούς Ανθίμου Γαζή, Ηλείου , 23ης Οκτωβρίου, Ογλ, Ολύμπου, Γεωργιάδου και Κενταύρων και εσωκλείει τον κεντρικό τομέα (διοικητικό, πολιτιστικό-ιστορικό, ψυχαγωγικό κέντρο), με τους πεζοδρόμους-ποδηλατοδρόμους, τις τοπικές οδούς και τις δύο συλλεκτήριες ( Κύπρου και Ελ. Βενιζέλου). Εξέχων μειονέκτημα η λειτουργία των κεντρικών αγωγών ως διαμπερείς και διαμετρικές συνδέσεις. Χαρακτηριστικά, αναφέρεται, ότι για μια τυπική μέρα η χωρίς στάση διαμπερής του κέντρου κυκλοφορία αγγίζει το 38% ενώ με ολιγόλεπτη στάση ανεβαίνει άνω του 50%. Αν και η συνολική κυκλοφορία δεν είναι πολύ υψηλή (περί τα 1500 οχ. την ώρα αιχμής στο κρισιμότερο τμήμα του κέντρου), δεν αντιστοιχεί στην ικανότητα των υποδομών του, με τα γνωστά αποτελέσματα. **(Χάρτης 5.7)**

**Ο εσωτερικός οδικός δακτύλιος** παρουσιάζει μια αντίφαση. Ενώ έχει τη μορφή, δεν επιτελεί τη λειτουργία δακτύλιου. Αποτελείται από τη βόρεια παράκαμψη της Λάρισας (το 2009 παραδόθηκε στην κυκλοφορία) που είναι επέκταση της Ηρ. Πολυτεχνείου και της Λαγού, καθώς και από την οδό Σανδράκη. Τα γεωμετρικά όσο και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών αυτών διαφέρουν αισθητά μεταξύ τους, με τη Σανδράκη να μην μπορεί να φέρει το φόρτο των υπολοίπων λόγω της πρότερης λειτουργίας και δομής ως παράπλευρη οδό. Ήδη διεξάγεται μελέτη διαπλάτυνσης της και μετατροπής της σε αστική αρτηρία. Επιπλέον, λόγω και του μικρού χρονικού διαστήματος λειτουργίας της βόρειας παράκαμψης και της σταδιακής προσαρμογής των χρηστών στην αξιοποίησή της, υπάρχουν ακόμα δυνατότητες εκτροπής των διαμπερών ροών και λειτουργίας του

---

<sup>83</sup> Πηγή: ΝΕΑ 17-5-2006

δακτυλίου ως τέτοιου.

Ακτινικές προεκτάσεις του άνω δακτυλίου μπορούν να λειτουργήσουν οι οδοί: Λαμπράκη/Ε.Ο. Κοζάνης, Ιωαννίνων, Καρδίτσας/Σαρίμβη, Φαρσάλων, Βόλου, Καραγάτση και Αεροδρομίου. Ιδιαιτερότητα εμφανίζουν ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (πλάτος και αριθμό λωρίδων)τους, με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Στις θέσεις των ισόπεδων κόμβων με την Ηρώων Πολυτεχνείου οι προσβάσεις τους διαμορφώνονται με περισσότερες λωρίδες προκειμένου να αυξηθεί η κυκλοφοριακή τους ικανότητα. **(Χάρτης 5.7)**

**Ο εξωτερικός οδικός δακτύλιος** περικλείει τη δυτική, νότια και ανατολική περιοχή της Λάρισας. Ενώ, μπαίνει από το Γ.Π.Σ.<sup>84</sup> η κατεύθυνση της επέκτασης της Λαρίσης-Τρικάλων μέχρι την οδό Βόλου. Η παρουσία του αεροδρομίου ανατολικά αλλά και οι μη οικιστικά θεσμοθετημένες περιοχές βόρεια, γύρω από τον Πηνειό αποτελούν φράγματα στην ολοκλήρωσή του. Απαρτίζεται από την Ε.Ο. Λάρισας-Τρικάλων και ανατολικά από την Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Ξεκινά από την Ιωαννίνων και καταλήγει στη Π.Ε.Ο. Λαρίσης-Αθηνών. **(Χάρτης 5.7)**

Η θεωρητική κατηγοριοποίηση της **λειτουργικής ιεράρχησης ενός οδικού δικτύου** δε εφαρμόζεται απόλυτα στη Λάρισα. Οι κύριοι αστικοί άξονες λειτουργούν μικτά παρέχοντας εξυπηρέτηση και στις διασυνοικιακές μετακινήσεις και πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις. Παρόλα αυτά, κύριες αστικές αρτηρίες μπορούν να χαρακτηριστούν ο δακτύλιος της Ηρ. Πολυτεχνείου και τα αστικά τμήματα των οδών Ιωαννίνων, Καρδίτσας/Σαρίμβη, Φαρσάλων, Π.Ε.Ο./Καραμανλή, Βόλου και Σωκράτους. Ως δευτερεύουσες αρτηρίες λειτουργούν οι οδοί Κοζάνης/Λαμπράκη, ο κεντρικός μικρός δακτύλιος και οι προεκτάσεις των οδών του μέχρι να βρουν κύριες αρτηρίες. Το υπόλοιπο κομμάτι αποτελείται από συλλεκτικές και τοπικές οδούς. **(Χάρτης 5.7)**

Τέλος, πρέπει να επισημάνουμε την εμφανή απουσία δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων στις υπόλοιπες συνοικίες εκτός του κέντρου.

**ii) Σημαντικές οδοί:** Εδώ θα περιγραφούν πιο συγκεκριμένα βασικοί οδικοί άξονες που χρήζουν άμεσων αλλαγών και θα επιτελούν άλλη λειτουργία στο δίκτυο της πόλης. Σε αυτούς θα δοθεί ειδική μέριμνα στις μετέπειτα προτάσεις παρεμβάσεων. **(Χάρτης 5.7)**

**Στην κεντρική περιοχή:**

- ▲ **Κύπρου:** Βρίσκεται στην καρδιά της πόλης και αποτελεί τμήμα διαμετρικού οδικού άξονα του εσωτερικού δακτυλίου με κατεύθυνση δύση-ανατολή. Στο

---

<sup>84</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ.95

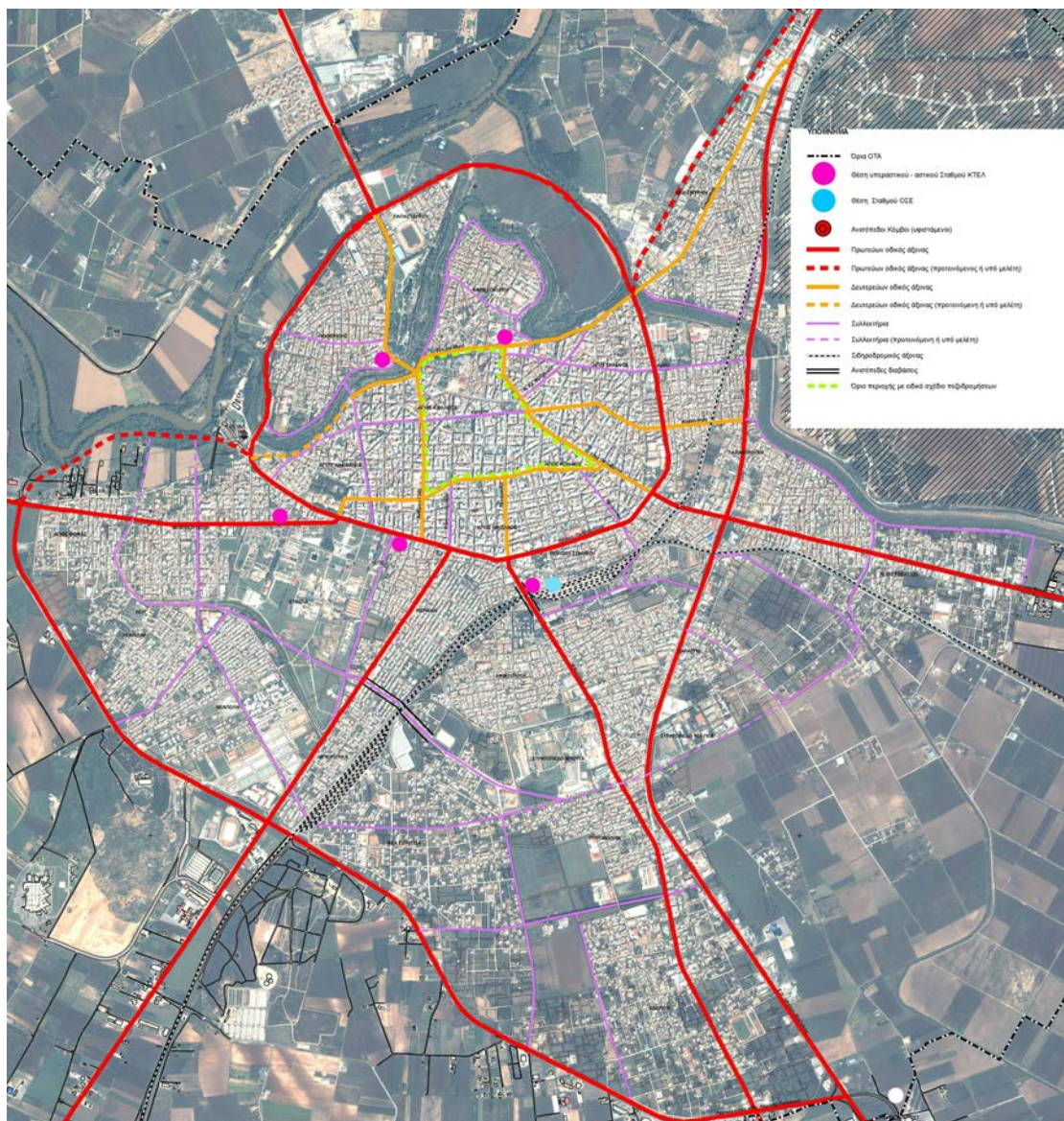
υπό εξέταση τμήμα της (από την πλατεία Εβραίων μαρτύρων ως την πλατεία λαού) λειτουργεί ως συλλεκτήρια οδός, συνδέοντας την Ανθήμου Γαζή με την 23ης Οκτωβρίου. Αποτελείται από δύο λωρίδες μονοδρομημένες με κατεύθυνση ανατολικά. Εξαίρεση παρουσιάζεται στο κομμάτι μεταξύ Μανωλάκη και Φιλελλήνων που έχει και ένα αντίθετο ρεύμα. Αμφίπλευρα, τα πεζοδρόμιά της έχουν διαπλατυνθεί και οι παρόδιες χρήσεις ανήκουν στην κατηγορία αναψυχής. Συνορεύει με την Κεντρική πλατεία, όπου υπάρχει η αφητηρία των λεωφορίων και τους πεζοδρόμους του Φρουρίου.

- ▲ Παναγούλη: Βρίσκεται ανατολικά του κεντρικού μικρού δακτυλίου και λειτουργεί ως δευτερεύουσα οδό που ενώνει την Ηρ. Πολυτεχνείου με την Κύπρου. Αποτελεί προέκταση του άξονα της Φαρσάλων μέσα στο κέντρο. Έχει ένα ρεύμα κυκλοφορίας και η μονοδρόμηση είναι από νότο προς βορρά. Στον κόμβο με την Ηρ. Πολ. το πλάτος της αυξάνει για να αντέξει τον επιπλέον φόρτο εξόδου δύο λωρίδων. Έχουν γίνει διαπλατυνσεις των πεζοδρομίων της στο ύψος της Μανδηλαρά, ενώ στο υπόλοιπο ορίζονται θέσεις στάθμευσης παρά την οδό. Οι παρόδιες χρήσεις της είναι κυρίως εμπορικές.
- ▲ Μεγ. Αλεξάνδρου: Τέμνει το πεζοδρομημένο κέντρο της πόλης με κατεύθυνση βορρά νότου. Στην αφητηρία της με την Κύπρου έχει διαπλατυνθεί ώστε να εξυπηρετήσει πιάτσα ταξί, ενώ καταλήγει στην Μανδηλαρά. Έχει μήκος κάτι λιγότερο από 400 μέτρα και οι παρόδιες χρήσεις της είναι κυρίως εμπορικές.

#### **Στην περιφερειακή περιοχή:**

- ▲ Παλαιά Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης: Περνά εφάπτομενικά την κεντρική περιοχή στο ανατολικό τμήμα της. Όπως έχει ήδη επισημανθεί παρουσιάζει μια μεταβατική αντίθεση χρήσεων λόγω της σταδιακής μετατροπής της σε αστική αρτηρία. Δυτικά της υπάρχουν κατοικίες ενώ ανατολικά λειτουργούν ακόμα βιομηχανίες-βιοτεχνίες. Αποτελείται από δύο λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας ενώ απουσιάζει παράπλευρη οδός για πρόσβαση στα εμπορικά καταστήματα που ανοίγουν. Σήμερα επί της ουσίας δημιουργεί κυκλοφοριακό φραγμό για πεζούς και ποδηλάτες που κινούνται προς και από την Τούμπα και τον Αγ. Γεώργιο, τόσο λόγω δομικών ελλείψεων για αστική οδό, όσο και λόγω των μεγάλων ταχυτήτων. Ο μέσος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται σε 700 οχήματα/ώρα
- ▲ Φαρσάλων: Μία από τις κύριες ακτινικές αρτηρίες της πόλης που βρίσκεται νότια. Αποτελείται από δύο κατευθύνσεις με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση

και παρουσιάζει υψηλό μέσο κυκλοφοριακό φόρτο με 600 οχήματα/ώρα και σε περιόδους αιχμής προσεγγίζει τα 780 οχήματα/ώρα. Η παρόδια χρήση της είναι κατά κύριο λόγο εμπορική, ενώ συνορεύει με περιοχές αμιγούς κατοικίας. Ο συνδυασμός αυτών των χρήσεων με τη λειτουργία της ως πύλη εισόδου στη Λάρισα αποτελεί και την κύρια αιτία των αυξημένων φόρτων. Τέλος, δεν υπάρχει καθόλου μέριμνα για τα ποδήλατα και τους πεζούς, ενώ στο αστικό της τμήμα υπάρχουν εκατέρωθεν συνεχείς θέσεις στάθμευσης, επιδεινώνοντας ακόμα περισσότερο την κυκλοφορία και τα αστικό περιβάλλον.



**Χάρτης 5.7:** Τοπικό οδικό δίκτυο, σταθμοί Κ.Τ.Ε.Λ. και Ο.Σ.Ε. **Πηγή υποβάθρου:** [33] (Γ.Π.Σ., 2009)

### 5.3.1.2 Αστικές Μαζικές Μεταφορές

Το υφιστάμενο δίκτυο των αστικών μαζικών συγκοινωνιών αποτελείται από 15 λεωφορειακές γραμμές. Αυτές αναπτύσσονται ακτινικά κυρίως πάνω στις κεντρικές αρτηρίες με πυρήνα το κέντρο. Εξαιτίας της ανάπτυξης αυτής, όλες οι περιφερειακές περιοχές στερούνται αυτοτελείς συνδέσεις μεταξύ τους, καθιστώντας το αυτοκίνητο αναγκαίο μέσο μεταφοράς από τη μία στην άλλη περιφερειακή συνοικία. Ακόμα, αν και δεν υπήρχε μέριμνα ώστε το δίκτυο των Μ.Μ.Μ. να λειτουργεί συμπληρωματικά και με τα άλλα υπεραστικά δίκτυα με γραμμές που θα ενώνουν τους σταθμούς τους (ΚΤΕΛ, ΟΣΕ) μέχρι το 2009, σήμερα με δύο γραμμές συνδέονται ΚΤΕΛ και ΟΣΕ εξυπηρετώντας παράλληλα την μεγάλη απαίτηση για μετακινήσεις από και προς αυτούς.

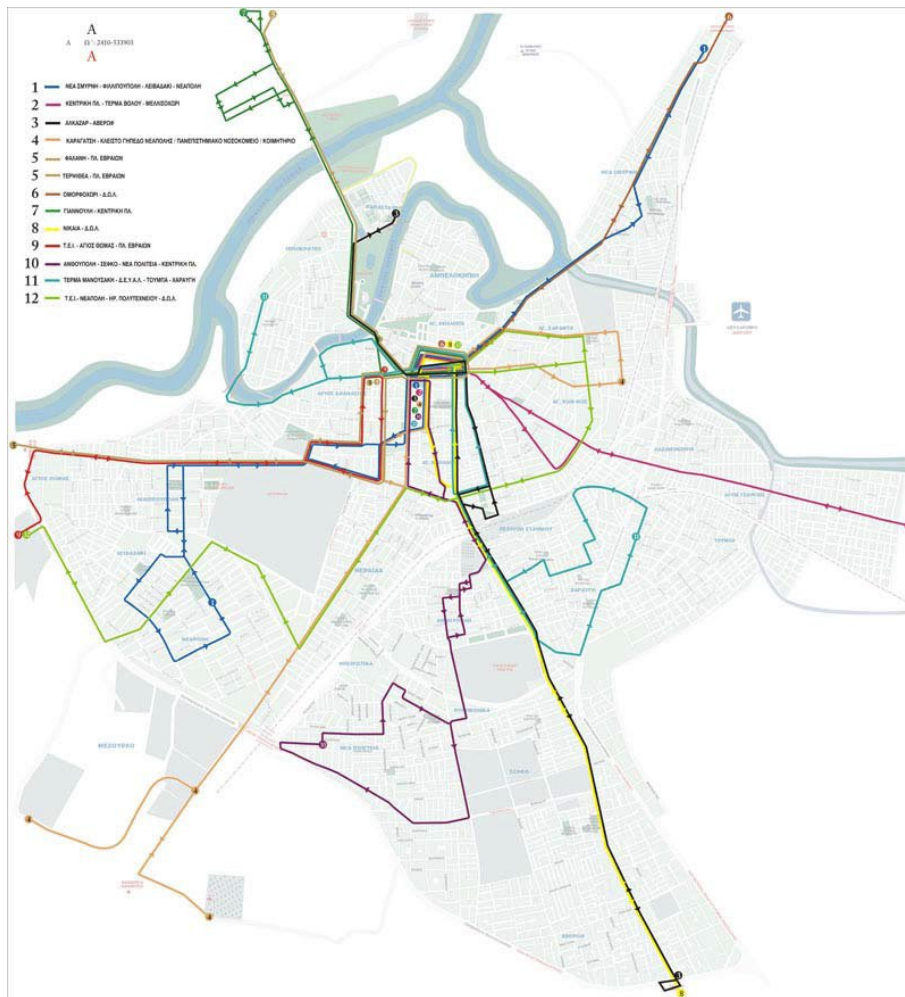
Η ελκυστικότητά τους ως συγκοινωνιακά μέσα είναι πολύ κάτω του προσδοκώμενου. Προκύπτει από έρευνα (Α.Π.Θ. 2002)<sup>85</sup> ότι από τις 160.000 περίπου μετακινήσεις ημερησίως, οι μετακινήσεις με το λεωφορείο είναι μόλις το 12%, ενώ το 48% του πληθυσμού δεν το χρησιμοποιεί ποτέ. Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε ότι στην Ευρώπη, στις αντίστοιχες πληθυσμιακά πόλεις το ποσοστό χρήσης του λεωφορείου υπερβαίνει το 50%<sup>86</sup>.

Αν και όπως έχει περιγραφεί, η πολεοδομική-κυκλοφοριακή πολιτική που εφαρμόζεται από τους αντίστοιχους φορείς επιδιώκει την μείωση της χρήσης Ι.Χ μέσα στην πόλη, δεν έχει αναδείξει εναλλακτικό και αποτελεσματικότερο μέσο μετακίνησης από το αυτοκίνητο. Στην άνω έρευνα προσδιορίζεται ότι ο μέσος χρόνος μετακίνησης με λεωφορείο από το κέντρο είναι 26 λεπτά, ξεπερνώντας πολύ το αντίστοιχο 16λεπτο του Ι.Χ.. Επιπλέον, η μέση ταχύτητα των λεωφορείων κυμαίνεται από 14,5 έως 18,0 χλμ/ώρα, μιας και δεν μπόρεσαν να υπάρξουν ή να λειτουργήσουν παρεμβάσεις που θα έδιναν προτεραιότητα στην κίνησή τους (λεωφορειόδρομοι, κίνηση από πεζοδρόμους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας κ.α.). Από την άλλη, οι κάτοικοι θεωρούν το ακριβό εισιτήριο και την απόσταση από τη στάση, τους σημαντικότερους ανασταλτικούς παράγοντες για τη χρήση των Μ.Μ.Μ.. (Χάρτης 5.8)

---

<sup>85</sup> Αν και προ δεκαετίας, θεωρούμε ότι αποτυπώνουν ακόμα την πραγματική κατάσταση, λόγω των μικρών αλλαγών στις παραμέτρους που την επηρεάζουν (οδικό δίκτυο, γραμμές ΚΤΕΛ, ασκούμενη κυκλοφοριακή πολιτική από δήμο και ΚΤΕΛ, στόλος). Επιπλέον, τα χρησιμοποιεί και το επιχειρησιακό πρόγραμμα 2011-2014.

<sup>86</sup> [35] (Επιχειρησιακό Πρ. Εν. 2, 2011)



**Χάρτης 5.8:** Γραμμές αστικού ΚΤΕΛ. **Πηγή:** Λυτροκάπης, Μανήκα 2009 σελ 60

Εξαιτίας των Μεσογειακών Αγώνων που θα λάμβαναν χώρα το 2013 στο Βόλο και τη Λάρισα, οι δημοτικές αρχές αποφάσισαν τη δημιουργία συστήματος ήπιας μεταφοράς. Αν και η όλη λογική φανερώνει των καθορισμό της ασκούμενης κυκλοφοριακής πολιτικής από τα συμφέροντα της αγοράς, η μελέτη που έγινε το 2002 από το Α.Π.Θ. θεωρούμε -στο βαθμό που μας αντιστοιχεί- ότι είναι πλήρης, επιστημονικά τεκμηριωμένη και άμεσα εφαρμόσιμη. Η ανάπτυξη και η λειτουργία μέσου σταθερής τροχιάς, η συμπληρωματικότητα των δύο μέσων θα αναβαθμίσουν τις συνθήκες κυκλοφορίας και γενικά διαβίωσης των κατοίκων σε όλη τη Λάρισα, στην κατεύθυνση μιας βιώσιμης πόλης.

### 5.3.1.3 Στάθμευση

Η διαχείριση της στάθμευσης, ως αναπόσπαστο κομμάτι μιας ολοκληρωμένης συγκοινωνιακής πολιτικής, επηρεάζει άμεσα την κυκλοφορία και κατ' επέκταση τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων της περιοχής. Καθοριστικοί παράγοντες για τις απαιτήσεις στάθμευσης είναι η χρήση της γης και το ποσοστό χρήσης του αυτοκινήτου.

Όπως έχει αναλυθεί, οι επαγγελματικές δραστηριότητες των κατοίκων της Λάρισας είναι συγκεντρωμένες τόσο στο κέντρο της (εμπόριο/υπηρεσίες) όσο και εκτός αυτού(βιομηχανία). Επιπλέον, γίνεται προσπάθεια περιορισμού του Ι.Χ. στο κέντρο, με παρεμβάσεις στην υποδομή της πόλης και όχι μειώνοντας την ανταγωνιστικότητά του. Κάτι που οδηγεί στην χρήση του Ι.Χ. από και προς του κεντρικού τομέα αλλά στη δυσκολία μετακίνησης εντός αυτού.

Διαμορφώνεται έτσι η απαίτηση για εντός κεντρικής περιοχής χωροθέτηση χιλιάδων θέσεων στάθμευσης. Σήμερα αυτή καλύπτεται από μια σειρά χώρων και κτιρίων που έχουν χωροθετηθεί γύρω και μέσα στον κεντρικό τομέα. Συγκεκριμένα, υπάρχουν δύο πολυόροφα ιδιωτικά πάρκινγκ στην οδό 28ης Οκτωβρίου (275 θέσεων) και στην οδό Γεωργιάδου (250 θέσεων), άλλα και δύο υπόγεια, στην Πλατεία Λαού (315 θέσεων) και κάτω από το καινούργιο θέατρο ΟΥΗΛ (290 θέσεων). Τον κατάλογο κλείνουν τρία υπαίθρια πάρκινγκ στην οδό Καλλιθέας (94 θέσεων), στο κτηνιατρείο και στην οδό Καρδίτσης (φορτηγών). Η παρόδια στάθμευση στην υπόλοιπη “εντός των τειχών” πόλη αγγίζει τις 4700 θέσεις, ελεύθερες ή ελεγχόμενες, με την παράνομη να είναι σύνηθες φαινόμενο. Σημαντικό να αναφερθεί ότι υπάρχουν ήδη βλέψεις για δύο χώρους γύρω από την περιοχή του Φρουρίου.

Αντίθετα στις περιφερειακές περιοχές, όπως αναμένονταν και από την πολεοδομική ανάλυση, οι απαιτήσεις είναι ευκολότερα ικανοποιήσιμες. Αυτό δε σημαίνει ότι το πρόβλημα της στάθμευσης έχει λυθεί εκεί. Το αντίθετο μάλιστα, η κατοικία είναι άμεσα συνδεδεμένη μαζί της. Σήμερα ισχύει ότι για κάθε 200 τ.μ. κατοικίας αντιστοιχεί μία θέση, οριοθετώντας μεν ένα κανονιστικό πλαίσιο, υποτιμώντας δε τις πραγματικές ανάγκες. Θα επιμείνουμε σ' αυτό αναλυτικότερα παρακάτω. Τέλος, υπάρχει μέριμνα για τους πόλους διασκέδασης και εμπορίου με την κατασκευή ξεχωριστών πάρκινγκ για τις ανάγκες τους.

Συμπερασματικά, θεωρούμε τις υπάρχουσες υποδομές για στάθμευση στο κέντρο και την περιφέρεια επαρκείς ορίζοντας ένα καλό πρώτο σκαλοπάτι προς τη βιώσιμη πόλη. Υπολείπονται όμως της σύνδεσης με ένα συνολικότερο σχεδιασμό και μια στρατηγική απελευθέρωσης της πόλης από το Ι.Χ.

#### 5.3.1.4 Πεζοί-Ποδήλατα

Η πολιτική των πεζοδρομήσεων και ποδηλατοδρόμων στην Λάρισα αποτελεί ίσως την πιο ριζοσπαστική τομή στην οργάνωση του χώρου και των μεταφορών που έγιναν στην πόλη. Χωρίς να παραγνωρίζουμε τις αντιφάσεις και τα μειονεκτήματα της, πρέπει να πούμε ότι αναδιαμόρφωσε εξ ολοκλήρου το κέντρο και έδωσε άλλο χαρακτήρα στο σύνολο του αστικού περιβάλλοντος και της αστικής ζωής.

Έχει ξεκινήσει από το 1985 με 1987 και την κατασκευή των πρώτων 2.2χλμ πεζοδρόμων και συνεχίζεται ως σήμερα με το συνολικό μήκος να φτάνει τα 9χλμ και το εμβαδόν των περιοχών όπου έγιναν οι παρεμβάσεις τα 460 στρ, περίπου 40 οικοδομικά τετράγωνα. Η μελέτη για τους ποδηλατοδρόμους ξεκίνησε το 1994 και μέχρι το 2003 είχαν μελετηθεί και κατασκευαστεί ποδηλατοδρόμοι συνολικού μήκους 10 χλμ. ενώ προβλέπεται η μελλοντική επέκτασή τους σε 54χλμ. Βασικές επιλογές του σχεδιασμού ήταν από τη μία η ισόρροπη κεντροβαρική κάλυψη με ποδήλατο των συνδέσεων του κέντρου της πόλης προς όλες τις κατευθύνσεις και από την άλλη η προσέγγιση των κυριότερων πόλων έλξης της πόλης, με προτεραιότητα στα σχολικά συγκροτήματα, τους αρχαιολογικούς χώρους και τον Πηνειό.

Συγκεκριμένα, το κεντρικό δίκτυο κίνησης πεζών αποτελείται από 3 βασικούς άξονες: **(Χάρτης 5.9)**

- ▲ Όπως ορθός επισημαίνεται από το Γ.Π.Σ., τον “διοικητικό” άξονα που περιλαμβάνει την Παπαναστασίου και συνδέει όλες τις διοικητικές υπηρεσίες. Ο άξονας αυτός έχει κατεύθυνση βορρά-νότο έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας και διαπλατυσμένα πεζοδρόμια εκατέρωθεν με ποδηλατόδρομο στην ανατολική πλευρά.
- ▲ Τους εμπορικούς άξονες που διασχίζουν σταυρωτά το κέντρο, ανατολή-δύση και βορρά-νότο. Αποτελούνται από την οδό Κούμα και την Ερμού/Ρούσβελτ αντίστοιχα και είναι πεζοδρομημένοι καθόλο το μήκος τους στον κεντρικό τομέα.
- ▲ Τον πολιτισμικό άξονα, την Βενιζέλου, που συνδέει την κεντρική πλατεία με το Φρούριο και παράλληλα του παρέχει την απαραίτητη αυτοτέλεια. Η Βενιζέλου περνά μπροστά από το μεγάλο αρχαίο θέατρο με το τμήμα της αυτό να έχει πεζοδρομηθεί.

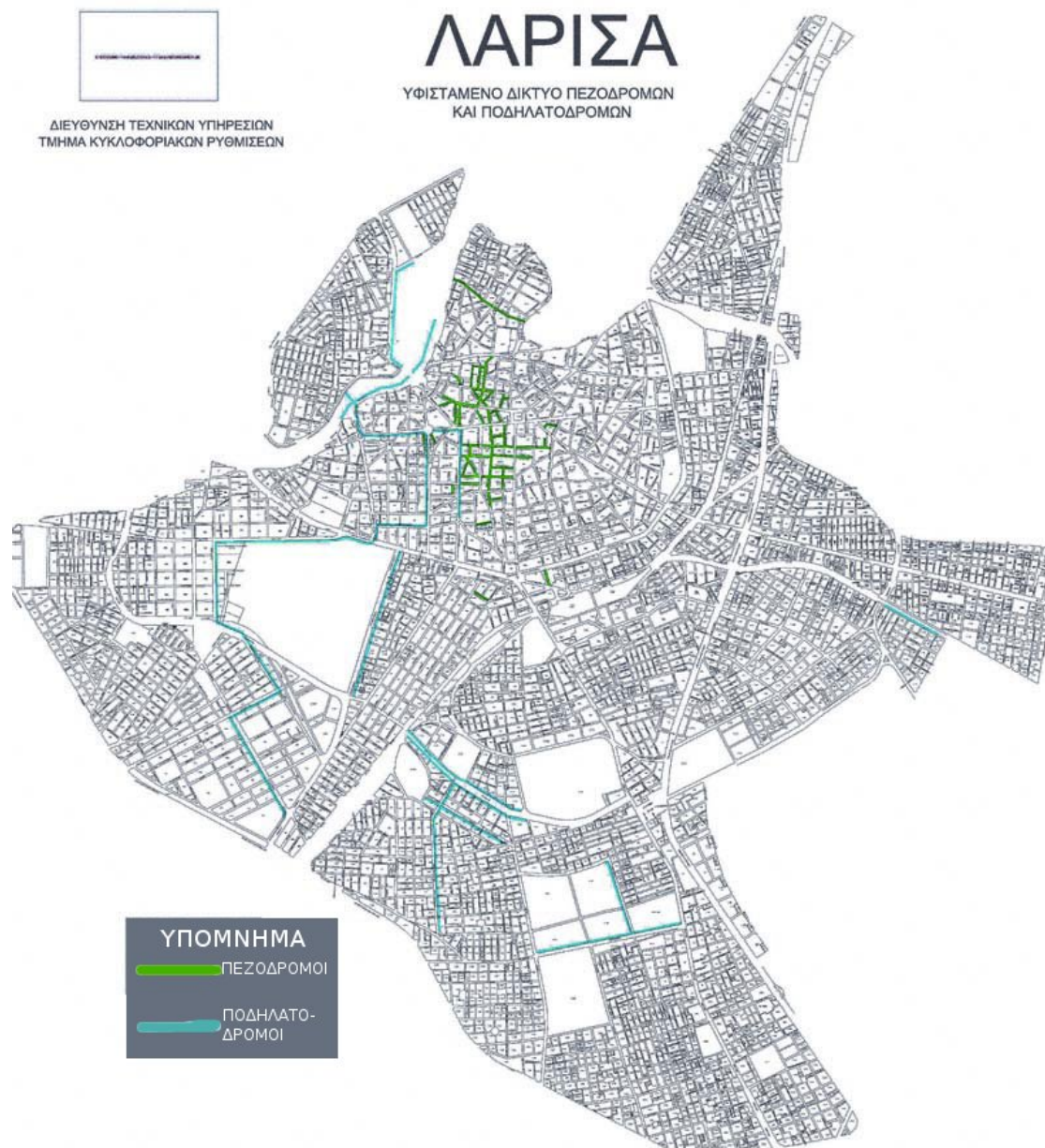
Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων πλην του παραπάνω τμήματός του αποτελείται από τους εξής άξονες: **(Χάρτης 5.9)**

- ▲ Τη σύνδεση των συνοικιών Νεάπολης – Φιλιπούπολης με το πεζοδρομημένο κέντρο μέσω Αγίας Τριάδος -Ιωαννίνων-Καραθάνου-



Λογιωτάτου-Αν.Γαζή-Παπαναστασίου.

- ▲ Τη σύνδεση της συνοικίας του Ιπποκράτη και τη διαμορφωμένη περιοχή του Πηνειού μέσω Αθηνάς/Καραθάνου-Θέτιδος-Κύπρου
- ▲ Τη σύνδεση της συνοικίας Σταθμού με κέντρο μέσω Ιάσονος-Μανδηλαρά
- ▲ Τα ζευγάρια διαδρομών Αν. Γαζή-Παπαναστασίου και Μανδηλαρά-Ηπείρου για την κίνηση γύρω από το κέντρο.



**Χάρτης 5.9:** Υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. **Πηγή:** Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Λάρισσας

Συμπερασματικά, τα δίκτυα πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων αναπτύσσονται στην κεντρική περιοχή, γύρω και μέσα στον κεντρικό τομέα, τείνοντας να ενοποιήσουν τις πλατείες μεταξύ τους και με την περιοχή του Φρουρίου αλλά και τον Πηνειό. Συνιστούν ένα από τα εκτενέστερα δίκτυα πεζοδρόμων πανευρωπαϊκά και διαμορφώνουν πλέον ένα άλλο DNA στην πόλη. Χαρακτηριστικά, όπως αναφέρεται στο βιβλίο “Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις”<sup>87</sup> η *ταυτότητά της* (της Λάρισας) *είναι οι πεζόδρομοι, δηλαδή η έμφαση στον πεζό ή αντίστροφα, ο περιορισμός του αυτοκινήτου. Είναι μία λύση που αποτελεί ένα βήμα ενός γενικότερου σχεδιασμού [...] για τη βιώσιμη Λάρισα.*

### 5.3.1.5 Υπεραστικές συνδέσεις

Στην προσπάθειά μας για μια συνολική αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης στη Λάρισα, αναγκαία προϋπόθεση είναι η μακροσκοπική ματιά της θέσης και της σύνδεσης της πόλης. Η θέση αναλύθηκε παραπάνω. Εδώ θα αναφερθούμε μόνο στις δομές και στη λειτουργία των υπεραστικών συνδέσεων της. Εκτός τις ανάλυσης του οδικού δικτύου, ιδιαίτερη αναφορά θα γίνει για τα υπεραστικά ΚΤΕΛ, τον Ο.Σ.Ε. και για το αεροδρόμιο (σημερινή λειτουργία και δυνατότητες)

**i) Οδικό δίκτυο:** Αποτελεί κομβικής σημασίας παράγοντα για την οικονομική-κοινωνική ζωή της πόλης. Είναι αναπόσπαστο κομμάτι της και επηρεάζει και επηρεάζεται από τη θέση της στο πλέγμα ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων. Διαμορφώθηκε πάνω στους άξονες που συνδέουν τη Λάρισα με τα γύρω της Θεσσαλικά αστικά κέντρα, ενώ μόλις το 2000 ολοκληρώθηκε η νέα εθνική οδός που παρακάμπτει τη Λάρισα περνώντας στα ανατολικά της. Η επικοινωνία μεταξύ Λάρισας και νέας εθνικής (Π.Α.Θ.Ε.) γίνεται μέσω τεσσάρων κόμβων και τις προεκτάσεις της παλαιάς εθνικής οδού<sup>88</sup> και της οδού Βόλου.

Αναλυτικότερα το υπεραστικό οδικό δίκτυο συντίθεται από 6 άξονες:

- ▲ Τον βορειοδυτικό άξονα προς Τύρναβο-Κοζάνη που αποτελεί προέκταση της αστικής οδού Λαμπράκη. Επιτελεί ρόλο πύλης εισόδου για τη μεταφορά γεωργικών προϊόντων από τον Τύρναβο και τις γύρω περιοχές.
- ▲ Τον δυτικό άξονα προς Τρίκαλα-Ιωάννινα που οριοθετείται από τη Γεωργική σχολή και έπειτα. Αποτελεί τη μόνη δίοδο επικοινωνίας με τη δυτική Ελλάδα.
- ▲ Το νοτιοδυτικό άξονα προς Καρδίτσα που οριοθετείται από τον κόμβο Νεάπολης και έπειτα. Εξυπηρετεί καθημερινά τις ανάγκες σύνδεσης με το

<sup>87</sup> [32] (Βλαστός, Μηλάκης 2004)σελ 230

<sup>88</sup> Ενταγμένη πλέον στον αστικό ιστό, βλ. παραπάνω

νοτιοδυτικό κομμάτι της Θεσσαλίας.

- ▲ Τον νότιο άξονα προς Φάρσαλα της Βιοκαρπετ και έπειτα. Επιτελεί ρόλο πύλης εισόδου για τη μεταφορά γεωργικών προϊόντων από τα Φάρσαλα και τις γύρω περιοχές.
- ▲ Τον ανατολικό άξονα προς Βόλο που οριοθετείται από τη διασταύρωσή της με την Π.Ε.Ο. και έπειτα. Εξυπηρετεί καθημερινά τις ανάγκες σύνδεσης και μεταφορά αγροτικών, αλιευτικών προϊόντων από και προς το Βόλο. Ο οδικός άξονας αυτός παίζει στρατηγικής σημασίας ρόλο στη δημιουργία δίπολου Λάρισας-Βόλου και αναμένεται να επηρεάσει τόσο την εξέλιξη των δύο πόλεων όσο και όλης της περιφέρειας.
- ▲ Το βορειοανατολικό και νοτιοδυτικό τμήμα της παλαιάς εθνικής που σύμφωνα με τα αναφερθέντα συνδέονται με την Π.Α.Θ.Ε. και ουσιαστικά αποτελούν τις κύριες συνδέσεις της Λάρισας με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, γενικότερα όλης της χώρας πλην του δυτικού τμήματός της.

Όμως, παρά το πλεονέκτημα το οποίο προσφέρει η πεδινή μορφολογία του εδάφους πλην της σύνδεσης Λάρισας - Βόλου, η οποία γίνεται μέσω του ΠΑΘΕ, οι περισσότεροι των δια-νομαρχιακών δρόμων διέρχονται μέσα από οικισμούς. Αυξάνεται, έτσι, ο κίνδυνος ατυχημάτων για τους κατοίκους τους, μειώνεται η ταχύτητα κίνησης και ρυπαίνεται το περιβάλλον του οικισμού (θόρυβος - καυσασαέρια). Έντονο είναι και το πρόβλημα ύπαρξης πολλών κάθετων διασταυρώσεων του εθνικού δικτύου με επαρχιακούς και κοινοτικούς δρόμους<sup>89</sup>.

**ii) Υπεραστικές Λεωφορειακές Γραμμές:** Καλύπτοντας το σύνολο του νομού καθώς και τα αστικά κέντρα εκτός του, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Τρίκαλα, Καρδίτσα, Βόλο, Κατερίνη και Ιωάννινα, οι μετακινήσεις με υπεραστικά ΚΤΕΛ είναι ιδιαίτερα ελκυστικές. Φυσικά, πρέπει να συνυπολογίσουμε τόσο την καλή κατάσταση και τη χάραξη (με μεγάλες ακτίνες καμπυλότητας και γενικά χωρίς κλίση) που επιτρέπουν υψηλές ταχύτητες και ασφάλεια, όσο και τη συνεχή απαξίωση του Ο.Σ.Ε. και διάλυση κάθε πλεονεκτήματός του απέναντι στα άλλα μέσα. Διατηρείται έτσι η ανταγωνιστικότητα των υπεραστικών ΚΤΕΛ, ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο ετήσιος αριθμός επιβατών (αναχωρήσεις) είναι περίπου 1.050.000 .

Όσον αφορά τη πολεοδομία και κυκλοφορία της πόλης, παρουσιάζεται η εξής πραγματικότητα. Οι σταθμοί των ΚΤΕΛ είναι πέντε και είναι διασκορπισμένοι μέσα στον αστικό ιστό, χρησιμοποιώντας ο στόλος τους το αντίστοιχο οδικό δίκτυο. Συγκεκριμένα, ο κεντρικός σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων έχει τοποθετηθεί

---

<sup>89</sup> [35] (Επιχειρησιακό Πρ., 2011) σελ 67

στην οδού Γεωργιάδου συνορεύοντας με το λόφο του Φρουρίου, ενώ ο σταθμός για τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, συνορεύοντας με κατοικίες. Για τα Ιωάννινα ο σταθμός βρίσκεται στην οδό Ιωαννίνων και για Κοζάνη επί της Λαμπράκη, απέναντι από το πάρκο Αλκαζάρ και συνορεύοντας με κατοικίες. Τέλος, στο σταθμό του Ο.Σ.Ε. είναι οι σταθμοί των διερχόμενων από τη Λάρισα Κ.Τ.Ε.Λ.. **(Χάρτης 5.7)**

Σαν συνέπεια της χωροθέτησης και της λειτουργίας τους, προκαλούν όχληση και σύγκρουση χρήσεων με το γύρω χώρο, επιβαρύνοντας ταυτοχρόνως και την κίνηση των Ι.Χ.. Υποτιμάται έτσι το αστικό περιβάλλον, δυσχεραίνοντας τη ζωή όχι μόνο των κατοίκων των γύρω γειτονιών αλλά όλης της πόλης.

Το Γ.Π.Σ<sup>90</sup>. εξετάζει το πρόβλημα αυτό και προτείνει την παραμονή του κεντρικού σταθμού στη Γεωργιάδου και τον επανασχεδιασμό του ώστε να συμβαδίζει με την ανάδειξη και ανάπτυξη όλης της περιοχής καθώς και τη δημιουργία δύο νέων έξω από τον αστικό ιστό στην Ιωαννίνων και στην Π.Ε.Ο.. **(Χάρτης 5.10)**

**iii) Σιδηρόδρομος:** Έχει ήδη τονισθεί η κατασκευή του σιδηροδρόμου με την ανάγκη της Λάρισας του 1881 να εξελιχθεί σε συγκοινωνιακό κόμβο λόγω των δυνατοτήτων εδραίωσης και κερδοφορίας του βιομηχανικού κεφαλαίου. Από τον προηγούμενο ήδη αιώνα, το τρένο συνδέει την ύπαρξή του με την οικονομική ευρωστία της πόλης, συμβάλλοντας στη μεταφορά πρώτων υλών, εμπορευμάτων και εν μέρει με τις κοινωνικές ανάγκες των κατοίκων της, για τους οποίους για πολλά χρόνια ήταν το μοναδικό μεταφορικό μέσον για μετακινήσεις στην περιφέρεια. Τα τελευταία χρόνια όμως όλα αυτά έχουν αλλάξει. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές απαξιωνόνταν ως μη κερδοφόρες και η όξυνση της καπιταλιστικής κρίσης στην Ελλάδα, αποτέλεσε την καλύτερη αφορμή για την διάλυσή τους.

Όσον αφορά τη λειτουργία του, ο σταθμός της Λάρισας εμφανίζει επιβατική κίνηση άνω του 1,3 εκατ. επιβατών τον χρόνο. Παρόλα αυτά, εξαιτίας των καταργήσεων γραμμών, μείωσης συχνοτήτων και αύξησής κομίστρου αναμένεται σημαντική πτώση.

Αντιθέτως, οι δυνατότητες των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι πολύ μεγάλες. Μπορούν να αποτελέσουν τη ραχοκοκαλιά του εθνικού συστήματος μεταφορών μιας και όχι μόνο συνδέουν γρήγορα και ασφαλώς όλη την ανατολική Ελλάδα, αλλά μπορούν να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και ελάχιστα ενεργοβόρες. Σε ένα τέτοιο σύστημα, ασφαλώς ο ρόλος του σταθμού της Λάρισας και ιδιαίτερα η γραμμή Λάρισα-Βόλου θα έρθουν να παίξουν καταλυτικό ρόλο στην

---

<sup>90</sup> [33] (Γ.Π.Σ. 2009) Σελ 88

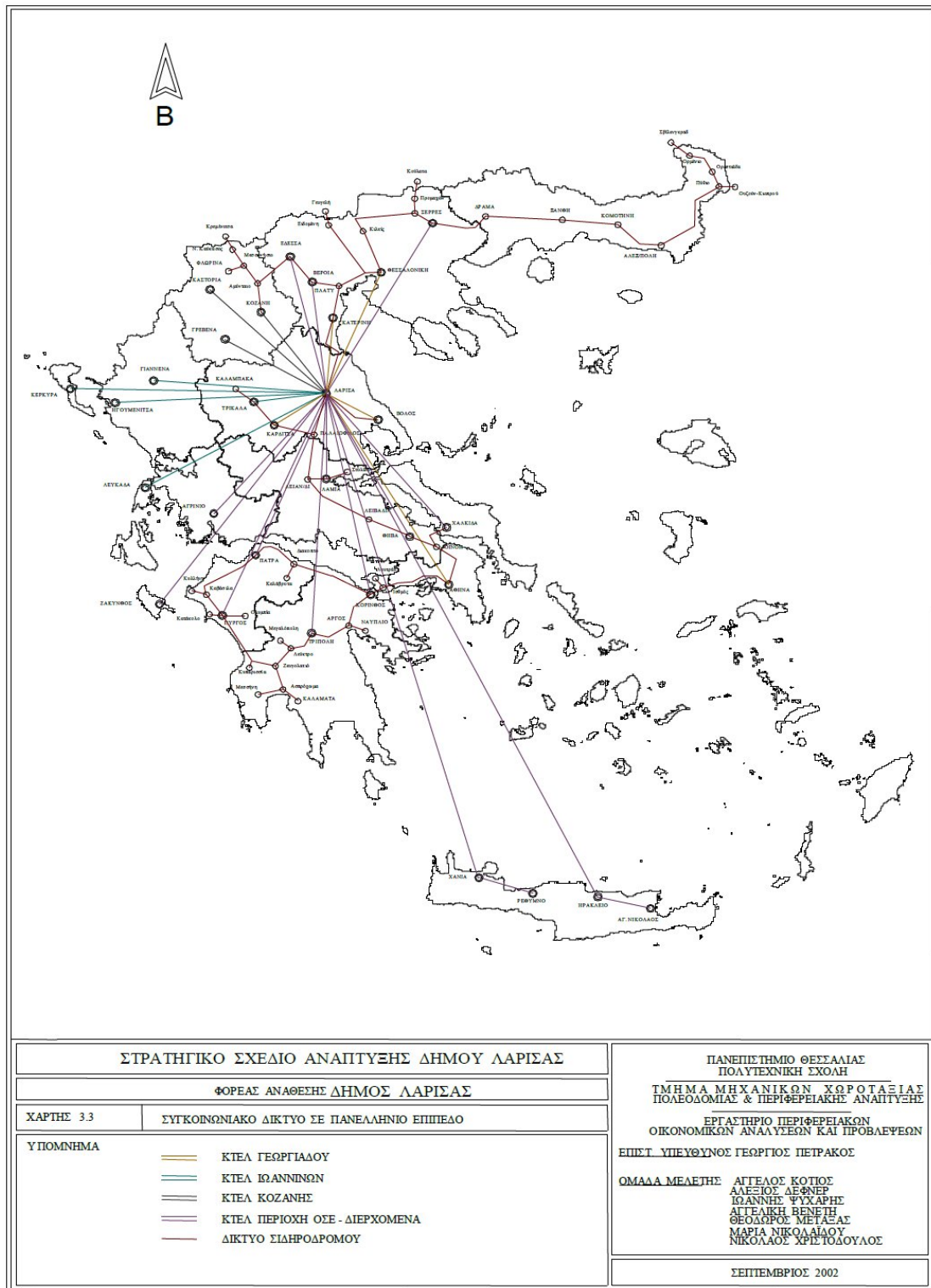
κάλυψη των κοινωνικών αναγκών για επιβατικές και εμπορικές μεταφορές.

Όσον αφορά τη χωροθέτησή του, να επαναλάβουμε ότι βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό, πλησίον Φαρσάλων και Ηρ. Πολυτεχνείου, καταλαμβάνοντας σημαντική έκταση. Εκεί βρίσκονται ο επιβατικός και εμπορευματικός σταθμός, το μηχανοστάσιο και ο σταθμός διαλογής. Από την άλλη οι γραμμές του σιδηροδρόμου διασχίζουν μεγάλο κομμάτι της πόλης δημιουργώντας προβλήματα στη συνέχεια, τη συνοχή του αστικού ιστού και τη κυκλοφορία μεταξύ των δύο πλευρών του. Ενδεικτικά, αναφέρουμε τα καθημερινά σημαντικά προβλήματα στις ισόπεδες διασταυρώσεις με τους κύριους οδικούς άξονες Βόλου και Αγιάς, καθώς και τις σημαντικές δυσκολίες των πεζών να περάσουν απέναντι. Όλα τα αρνητικά αυτά έχουν επισημανθεί από όλες τις σχετικές μελέτες και έχουν προταθεί μια σειρά λύσεων που όμως μένουν ανεφάρμοστες. **(Χάρτης 5.7)**

Το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ<sup>91</sup>. λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω προχωρά σε ριζοσπαστικές προτάσεις μετεγκατάστασης σταθμών και υπογείωσης γραμμών που όμως φαίνεται ότι θα ακολουθήσουν τη μοίρα όλων των προηγούμενων. **(Χάρτης 5.10)**

---

<sup>91</sup> Ο.π. Σελ. 90



**Χάρτης 5.10:** Υπεραστικό συγκοινωνιακό δίκτυο. **Πηγή:** Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Λάρισσας

**iv) Αεροδρόμιο:** Αναφέρθηκε ήδη, το επαναλαμβάνουμε χάριν πληρότητας, βρίσκεται ανατολικά της Λάρισας και λόγω της ολοένα και μεγαλύτερης οικιστικής ανάπτυξης, συνορεύει πλέον με τον ιστό της πόλης. Αποτελεί έναν ακόμα φραγμό στη συνέχεια του υποβαθμίζοντας παράλληλα τις συνθήκες διαβίωσης στις γύρω περιοχές, (Ν. Σμύρνη, Αγ. Γεώργιος, Λαχανόκηποι) και σε όλη την πόλη.

Κατασκευάστηκε για στρατιωτικούς λόγους στην περιοχή και έτσι καθορίζεται η χρήση του ως σήμερα. Από μια σειρά μελετών και σχεδιασμών έχει προταθεί η χρήση του ως πολιτικού, σε σύνδεση με αυτό της Αγχιάλου, αναβαθμίζοντας τη σημασία του διπόλου Λάρισας-Βόλου σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Αντίθετα από τις εξουσιοδοτημένες στρατιωτικές υπηρεσίες φαίνεται ότι είναι απαραίτητο για στρατιωτικούς σκοπούς και ασύμφορη η πολιτική του χρήση.

Από τη δικιά μας πλευρά, θεωρούμε ότι ένα σύνολο αρνητικών παραγόντων όπως:

- ⤴ η όχληση που δημιουργεί στο αστικό περιβάλλον, η ασυνέχεια στον αστικό ιστό και το φράγμα για την ομοιογενή επέκταση της πόλης,
- ⤴ οι ρύποι και οι περιβαλλοντικές ζημιές,
- ⤴ η ανασφάλεια που προκαλεί στους κατοίκους, μαζί με τη συνολικότερη υποβάθμιση των συνθηκών ζωής,
- ⤴ αλλά ακόμα και για στρατιωτική χρήση, η ίδια παρουσία δίπλα της πόλης, σε κάθε περίπτωση είναι επικίνδυνη και μειονεκτική,

και ένα σύνολο θετικών για άλλα μέσα μεταφοράς όπως:

- ⤴ η κεντρική θέση της Λάρισας και κατά συνέπεια οι μικρές αποστάσεις τόσο από την υπόλοιπη Θεσσαλία όσο και από Αθήνα-Θεσσαλονίκη,
- ⤴ συγκεκριμένα η Λάρισα απέχει μέσω οδικού δικτύου 70χλμ (40 λεπτά με Ι.Χ. ή 50 με δημόσια συγκοινωνία) από τον Κρατικό Αερολιμένα Αγχιάλου και 181χλμ (112 λεπτά με Ι.Χ. ή 100-120 λεπτά με δημόσια συγκοινωνία) από το Αεροδρόμιο Μακεδονίας<sup>92</sup>,
- ⤴ η παρουσία σιδηροδρομικού σταθμού με γραμμές που διατρέχουν όλη την ανατολική Ελλάδα και δυνατότητες επέκτασης. Η ξεχωριστή σημασία που δύναται και πρέπει να παίζει στο δίπολο με το Βόλο,

---

<sup>92</sup> *Θεωρούμε ότι οι παραπάνω χρόνοι από και προς τα αεροδρόμια είναι υποφερτοί για τέτοιου βεληγεκούς ταξίδια.*

- ▲ οι πεδινές εκτάσεις που την περιβάλλουν ευνοώντας περισσότερο από κάθε άλλη περιοχή τις χερσαίες μεταφορές,
- ▲ το καλό οδικό δίκτυο που συνδέει τη Λάρισα με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της Ελλάδας,

μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι όχι μόνο δεν προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις μετακινήσεις στη Λάρισα, αλλά επιβαρύνει και τη λειτουργία και ανάπτυξη της ίδιας της πόλης.

### **5.3.2 Βασικά Συμπεράσματα**

1. Μια γενική διαπίστωση πρώτα: Η εξέλιξη της συγκοινωνιακής υποδομής της Λάρισας δεν ανταποκρίθηκε στη ραγδαία ανάπτυξή της τις τελευταίες δεκαετίες, δημιουργώντας έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα και επιβαρύνοντας τις δραστηριότητες της πόλης. Εντούτοις τα τελευταία χρόνια οι Λαρισαίοι έχουν επιδείξει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την οριστική λύση των προβλημάτων αυτών. Έχουν ολοκληρωθεί πολλές μελέτες και παρεμβάσεις επί των συγκεκριμένων, παραμένουν όμως, όπως αναλύθηκε και θα ειδικευτεί αργότερα, καίριας σημασίας ζητήματα που απαιτούν άμεσες λύσεις.

2. Ενισχύοντας και το 1. συμπέρασμα της πολεοδομικής ταυτότητας, παρουσιάζεται και στην κυκλοφορία διχοτόμηση μεταξύ κέντρου και περιφέρειας. Ο διαχωρισμός έγκειται στην ποιότητα και οργάνωση του οδικού και παρόδιου περιβάλλοντος, στις συνθήκες ασφαλούς, άνετης και γρήγορης μετακίνησης ανταγωνιστικής προς το Ι.Χ.. Ενώ η κεντρική περιοχή φαίνεται να συγκροτείται στην κατεύθυνση της βιώσιμης πόλης (μέσω πεζοδρομήσεων, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, γεωμετρικών χαρακτηριστικών οδών), οι περιφερειακές συνοικίες είναι αναντίστοιχα “ανοχύρωτες” από το αυτοκίνητο, με εμφανή απουσία οποιασδήποτε διευθέτησης προς την αποτροπή χρήσης του. Ο συνδυασμός των χαμηλών πυκνοτήτων, της αμιγούς χρήσης κατοικίας και το μη ισχυρό τοπικό κέντρο δημιουργούν αυτοκινητοκεντρικό προσανατολισμό στην περιφέρεια.

3. Σαν επιβεβαίωση των εκτιμήσεων από τις χρήσεις γης στην κεντρική περιοχή, η έλξη που η ίδια ασκεί αποτυπώνεται στη έντονη ζήτηση για μετακινήσεις από και προς αυτή.

4. Διαφαίνεται λύση στο πρόβλημα των διαμπερών ροών, μετά την κατασκευή της βόρειας παράκαμψης της Ηρ. Πολυτεχνείου. Παραμένει όμως η αναγκαιότητα ορθολογικού διαχωρισμού του οδικού δικτύου (διαδρομές πεζών, ποδηλάτων, λεωφορείων, στάθμευση) με γνώμονα τον πεζό και το ποδήλατο.

5. Όσον αφορά τα Μ.Μ.Μ. η πολιτική που ακολουθείται, ανεξαρτήτως



προθέσεων, τα υποτάσσει στα Ι.Χ. ως συμπληρωματικό μέσο. Από τα αναφερόμενα ποσοστά χρήσης, συμπεραίνουμε ακόμα ότι οι μαζικές μεταφορές δεν έχουν βρει τη θέση τους ούτε σχετικά με την πεζή μετακίνηση ή το ποδήλατο, εξυπηρετώντας τελικά μια κατ' ανάγκη και όχι κατ' επιλογή χρήση.

6. Η πολιτική της στάθμευσης φαίνεται να ακολουθεί και όχι να ορίζει τη ζήτηση για μετακινήσεις με αυτοκίνητο. Επαρκείς χώροι έχουν οριστεί-κατασκευαστεί, αλλά η διάταξή τους εντός του κέντρου είναι αντιφατική με το στόχο απομάκρυνσης του Ι.Χ. από αυτό. Από την άλλη στις περιφερειακές συνοικίες δεν παρουσιάζει κάποια συνοχή ή βραχυ-μεσοπρόθεσμη στοχοθεσία.

7. Το ίδιο το δίκτυο πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων-πλατειών-πολιτισμικών μνημείων-χώρων πρασίνου τείνει να αποτελέσει σήμα κατατεθέν της πόλης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Η μονομερής παρουσία του όμως στην κεντρική περιοχή δύναται να αναιρέσει το στρατηγικό στόχο της βιωσιμότητας αν δεν επεκταθεί και εκτός της. Αν και το πρώτο βήμα για μια βιώσιμη πόλη έχει γίνει, η βίαιη πτώση του βιοτικού επιπέδου και η φτωχοποίηση μεγάλων τμημάτων της κοινωνίας απαιτούν άλλη οργάνωση και δομή της πόλης προς αυτή την κατεύθυνση.

8. Η υποδομή για την ανάδειξη του διπόλου Λάρισας-Βόλου και της κάθε μιας πόλης ξεχωριστά ως κέντρα ανάπτυξης της Θεσσαλίας υπάρχουν. Ο ΟΣΕ αποτελεί το πιο ισχυρό χαρτί στην παραπάνω προσπάθεια. Παραμερίζεται όμως συνεχώς από τις ασκούμενες πολιτικές, ισχυροποιώντας τελικά τις μετακινήσεις με Ι.Χ. και φορτηγά. Δυστυχώς η πολιτική του άνω δίπολου που προωθείται βασίζεται μονομερώς πάνω σε τεχνοκρατικά στοιχεία, φτάνοντας να προτείνει πολιτική χρήση του αεροδρομίου στη Λάρισα και υποτιμώντας την ανισοβαρή μεν ταυτόχρονη δε ανάπτυξη της Θεσσαλίας.

## 6 ΣΤΟΧΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΜΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΑ ΛΑΡΙΣΑ

Πριν από τη χάραξη οποιασδήποτε πολιτικής και μέτρων προηγείται πέρα της ανάλυσης (προηγούμενα κεφάλαια) και η διαδικασία της στοχοθεσίας. Σε αυτή την ενότητα θα επιχειρήσουμε να ορίσουμε τη στρατηγική των παρεμβάσεων μας στη Λάρισα και να την εξειδικεύσουμε -μέσω του φίλτρου της υπάρχουσας κατάστασης και σε συνέχεια με τις θετικές κατευθύνσεις των προηγούμενων μελετών- σε συγκεκριμένους στόχους. (Διάγραμμα 6.1)



Διάγραμμα 6.1: Πορεία στοχοθεσίας

### 6.1 Στρατηγική

Η στρατηγική αναλύεται ως η διαχρονική μεθοδολογία τακτικής καθοριζόμενη από τον τελικό, μακροπρόθεσμο στόχο.

Η βιώσιμη Λάρισα θα είναι πρώτιστα μια πόλη χρήσιμη για το σύνολο των κατοίκων της. Σήμερα, μπαίνοντας στον τέταρτο χρόνο της κρίσης, είναι αναγκαίο και επιτακτικό η πόλη να είναι οικονομική (μείωση κόστους διαβίωσης), δημοκρατική (προώθηση της κοινωνικής επαφής, πολιτικής ζύμωσης, συμμετοχής στα κοινά), να συγκροτείται και να αναπτύσσεται με επίκεντρο τις κοινωνικές

ανάγκες, που πετιούνται όλο και περισσότερο στο περιθώριο. Αυτό θα είναι και το πρώτο σκαλοπάτι, το μεσοπρόθεσμο βήμα σε ένα ακόμα αδιάβατο μονοπάτι. Σκοπός μας παρακάτω είναι να ορίσουμε αυτό το βήμα, θέτοντας παράλληλα και τις κατευθύνσεις για το επόμενο. Συγκεκριμένα, η στρατηγική μπορεί να αναλυθεί σε τέσσερα επίπεδα.

Στο πρώτο βρίσκεται ο πολιτισμός και η ιστορία. Η Λάρισα μπορεί να γίνει η πόλη που θα προβάλλει και θα συνδέεται με την ιστορία της. Θα την αφηγείται μέσω της δομής και των λειτουργιών της. Θα προβάλλει και θα ενισχύει το λαϊκό πολιτισμό. Ένα άλλο πρότυπο ζωής, με πυρήνα την αλληλεγγύη και τη δημοκρατία είναι δυνατό να διαμορφώσει.

Στο δεύτερο βρίσκεται το περιβάλλον και ο χώρος. Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η σύνδεση με τον αστικό ιστό και τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων αποτελεί ζωτικής σημασίας πολιτική. Πρέπει να προχωρήσουμε στην κατεύθυνση ενιαιοποίησης πόλης και φύσης, σπάζοντας τις σχέσεις ασυμβατότητας τους.

Στο τρίτο βρίσκεται η μετατροπή της Λάρισας σε μια συμπαγή πόλη, με μεικτές χρήσεις γης, όπου κέντρο το μετακινήσεων θα αποτελεί η χρήση και η ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας, ενώ το αυτοκίνητο θα είναι η έσχατη λύση μεταφοράς. Το δικαίωμα στη μεταφορά, το δικαίωμα στην πόλη, η κοινωνική τριβή-πολιτική ζύμωση και ο επαναπροσδιορισμός ακόμα και των αξιών της ζωής των κατοίκων αποτελούν όχι μόνο μακροπρόθεσμες κατευθύνσεις αλλά εφικτές τομές (περισσότερο από κάθε άλλη ιστορική στιγμή) στην κοινωνία της πόλης.

Στο τέταρτο βρίσκεται ο εξωτερικός ρόλος της Λάρισας. Είναι κρίσιμη η δημιουργία ισχυρού δίπολου ανάπτυξης με το Βόλο, η λειτουργία της πόλης και ως ενδιάμεσος κυκλοφοριακός σταθμός δημόσιας συγκοινωνίας, συμβάλλοντας να γίνει τροφοδότρια όλης της χώρας με την αγροτική της παραγωγή. **(Διάγραμμα 6.2)**



**Διάγραμμα 6.2:** Επίπεδα Στρατηγικής

## 6.2 Συνέχεια και ρήξη με τις έως σήμερα παρεμβάσεις

### 6.2.1 Γενικά χαρακτηριστικά και κατευθύνσεις προηγούμενων μελετών<sup>93</sup>

Από το 1980 και έπειτα, όπως αναφέρεται και παραπάνω, υπήρξε μια στροφή στον τρόπο της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής συγκρότησης της Λάρισας. Μπήκαν επί της ουσίας θεμέλια για την οικοδόμηση της βιώσιμης πόλης. Κοινή συνισταμένη όλων ήταν η οργάνωση του αστικού ιστού και των λειτουργιών της πόλης, βελτιώνοντας τις συνθήκες ζωής των κατοίκων.

Η ευρύτερη κεντρική περιοχή αποτέλεσε το κεντρικό πεδίο εφαρμογής αυτής της στροφής. Πλέον **ο πεζός και ο ποδηλάτης έμπαιναν στον πυρήνα των αλλαγών**. Κατασκευάστηκαν δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων που συνδέουν τους χώρους των πολιτιστικών, διοικητικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων στην περιοχή αυτή. **Η χρήση του αυτοκινήτου έπρεπε να περιοριστεί**. Εκτός της πεζοδρόμησης, μειώθηκαν και τα πλάτη των κεντρικών οδών, παίρνοντας χώρο από το Ι.Χ. και δίνοντάς το στους πεζούς-ποδηλάτες. Απαραίτητη κρίθηκε **η ανάδειξη των στοιχείων που συγκροτούν τη φυσιογνωμία της πόλης**. Ο Πηνειός και το Φρούριο αποτέλεσαν την αιχμή του δόρατος. Οι παράκτιες διαδρομές και η σύνδεση με το πάρκο του Αλκαζάρ για τον πρώτο, η ανάπλαση και ανάδειξη των αρχαίων μνημείων (με αποκορύφωμα το αρχαίο θέατρο) για το δεύτερο συνετέλεσαν σημαντικά στην προβολή της πραγματικής ταυτότητας της Λάρισας.

Αλλά και εκτός κεντρική περιοχής, αποφασίστηκε ο **περιορισμός της αυθαίρετης δόμησης** και μελετήθηκε χωροταξικό σχέδιο αντιμετώπισης των πιεστικών οικιστικών αναγκών. Επιπλέον, **επιδιώχθηκε να συγκεντρωθούν η διοίκηση, η ψυχαγωγία και το εμπόριο σε συγκεκριμένες περιοχές** είτε μέσα στον αστικό ιστό, είτε σε αυτόνομα πάρκα εκτός αυτού. Δημιουργήθηκαν, όμως, έτσι ζώνες που έτειναν να έχουν μονολειτουργικό χαρακτήρα. Τέλος, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στη **βελτίωση των οδικών υποδομών** (διαμόρφωση κόμβων, βελτιστοποίηση λειτουργίας σηματοδοτών κ.α.) και **ρύθμιση της κυκλοφορίας** (μονοδρομήσεις, ιεράρχηση οδικού δικτύου κ.α.) σε όλη την πόλη, ώστε να αυξηθεί το μεταφορικό έργο και να μειωθούν οι κίνδυνοι ατυχημάτων. **(Πίνακας 6.1)**

Από την άλλη οι κατευθύνσεις που έμπαιναν ενώ αρχικά ήταν ριζοσπαστικές και ανέτρεπαν τους συσχετισμούς της άναρχης επιβολής της αγοράς στη διαμόρφωση της πόλης με την οργανωμένη κάλυψη των κοινωνικών αναγκών υπέρ των δεύτερων, τελευταία κατέληξαν να είναι περισσότερο διαχειριστικές. Σταδιακά άφηναν όλο και περισσότερο χώρο στα ευμετάβλητα και παροδικά επιχειρηματικά συμφέροντα. Παρόλα αυτά, θεωρούμε ότι οι μελέτες αναδεικνύουν το πυρήνα της λογικής ενός ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και την ανάγκη αποτύπωσης αυτού σε μια νέα ολοκληρωμένη μελέτη, αντίστοιχη της «Γενικής

<sup>93</sup> Παρουσιάζονται στο παράρτημα

Μελέτης Κυκλοφορίας και Μεταφορών» του 1991.

**Πίνακας 6.1:** Θετικές κατευθύνσεις προηγούμενων μελετών

**Θετικές παρακαταθήκες μελετών**

1	Περιορισμός αυθαίρετης δόμησης
2	Βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών
3	Οι πεζοί και τα ποδήλατα στο επίκεντρο
4	Περιορισμός Ι.Χ.
5	Ανάδειξη Φρουρίου και Πηνειού

**6.2.2 Δυνατά σημεία και αδυναμίες της Λάρισας**

Συνοψίζοντας την παραπάνω ανάλυση θα εστιάσουμε στα δυνατά σημεία και στις αδυναμίες της Λάρισας, όσον αφορά την στατική εικόνα του παρόντος και τη δυναμική προς ένα βιώσιμο σχεδιασμό. Τα δυνατά σημεία πρέπει να επιτελέσουν το ρόλο πυλώνων στις επικείμενες παρεμβάσεις αλλά και να αναδειχθούν μέσα από αυτές. Οι αδυναμίες από την άλλη θα επιδιωχθεί να περιοριστούν ως τέτοιες και όπου δε γίνεται τουλάχιστον να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις τους στο βιώσιμο σχεδιασμό της πόλης.

**Δυνατά Σημεία:**

*Όσον αφορά τον εξωτερικό της ρόλο στην περιφέρεια και τη χώρα...*

- Η κεντρική γεωγραφική της θέση. Τόσο σε επίπεδο περιφέρειας όσο και σε επίπεδο χώρας τη μετατρέπει αυτόματα σε κομβικής σημασίας συγκοινωνιακό κόμβο όλης της Ελλάδας. Ιδιαίτερα η διέλευση του οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε. και του σιδηροδρόμου από την περιοχή της, της ισχυροποιεί περισσότερο το ρόλο. Ως συνέπεια ο καλός χρόνος σύνδεσης με την πρωτεύουσα, τη Θεσσαλονίκη αλλά και τα Ιωάννινα της δίνουν ώθηση για περαιτέρω ανάπτυξη.
- Οικονομικό κέντρο της Θεσσαλίας. Όσον αφορά τον πρωτογενή τομέα, δεν πρέπει να λησμονούμε το ρόλο της ευρύτερης περιοχής ως *σιτοβολώνα όλης της χώρας*. Η αγροτική παραγωγή (αν και λόγω της Κ.Α.Πολιτικής τείνει να μειώνεται) μπορεί να αποτελέσει το θεμέλιο για την οικονομική ανάκαμψη τόσο της Θεσσαλίας όσο και όλης της χώρας.

Επιπλέον, στον δευτερογενή τομέα, υπάρχουν σημαντικές παραγωγικές υποδομές που δυστυχώς υποτιμούνται όλο και περισσότερο. Μένουν ακόμα κάποιες βιομηχανίες και βιοτεχνίες στην περιοχή κόντρα στις απαιτήσεις των καιρών. Η Λάρισα έχει ισχυρή βάση στους κλάδους μεταποίησης (αγροτικές πρώτες ύλες) και εμπορίου<sup>94</sup>. Όσον αφορά το εμπόριο, η λειτουργία των εμπορικών πάρκων στις πύλες της πόλης, αν και εκμηδενίζει (λόγω ανταγωνισμού) το μικρό εμπόριο στο εσωτερικό της πόλης, αποτελεί πόλο έλξης περιφερειακού βεληνεκού.

- Διοικητικό κέντρο της Θεσσαλίας. Η Λάρισα μαζί με το Βόλο καλούνται να παίξουν το διπολικό κέντρο ανάπτυξης και διοίκησης της περιφέρειας. Το κέντρο των περιφερειακών υπηρεσιών βρίσκεται στη Λάρισα.
- Η πεδινή ενδοχώρα. Πέρα του καλλιεργήσιμου των εκτάσεων, δίνει πλεονέκτημα στις χερσαίες μεταφορές και μειώνει σημαντικά το κόστος ανάπτυξής τους.

*Όσον αφορά την εσωτερική δομή και λειτουργία της...*

- Σχετικά μεγάλο πληθυσμιακό μέγεθος και ο καλός ρυθμός φυσικής αύξησής του. Από τα στοιχεία<sup>95</sup> προκύπτει ότι ο πληθυσμός μπορεί να χαρακτηριστεί ως νεανικός, κάτι που αποτελεί σαφή ένδειξη της δυναμικής του αναφορικά με την μελλοντική εξέλιξη.
- Αναπλασμένη κεντρική περιοχή. Η παρεμβάσεις που έχουν γίνει στη κεντρική περιοχή, οι πεζόδρομοι-ποδηλατόδρομοι, οι πλατείες, χώροι πρασίνου, οι επιμέρους πόλοι (εμπορικός, ψυχαγωγικός, διοικητικός) ακόμα και με τις ατέλειες και ελλείψεις τους δίνουν στο κέντρο της Λάρισας όχι μόνο μια πιο ανθρώπινη εικόνα αλλά και τις δυνατότητες σοβαρών βημάτων προς το βιώσιμο σχεδιασμό.
- Το ιστορικό κέντρο. Μετά και τις παρεμβάσεις στο λόφο του Φρουρίου, η Λάρισα προβάλλει το πολιτιστικό της στοιχείο, δημιουργώντας παράλληλα και τις κατάλληλες συνθήκες για την κοινωνική ανάπτυξη, τη πολιτική ζύμωση και τη ενίσχυση της δημοκρατίας στο εσωτερικό της. Μπαίνει, έτσι και ο σπόρος για την ηγεμονία μιας νέας ιδεολογίας, κόντρα στην απομόνωση, την κανιβαλική λογική για την προσωπική καταξίωση και στις θνησιγενείς, περιορισμένες ανθρώπινες σχέσεις. Αλλάζει και η αντίληψη για την ίδια την πόλη, μια πόλη με ανθρώπινο πρόσωπο, καλή ποιότητα ζωής και

---

<sup>94</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ. 12

<sup>95</sup> [35] (Επιχειρησιακό Πρ., 2011) σελ. 20

περιβάλλοντος χώρου.

- Το ποτάμι. Το κομμάτι του Πηνειού που διατρέχει την πόλη μπορεί να αποτελέσει όχι μόνο πόλο πρασίνου και ψυχαγωγίας αλλά να καθορίσει ολόκληρη τη φυσιογνωμία της πόλης, συμβάλλοντας σ' ένα βιώσιμο σχεδιασμό.
- Κοινωνικός εξοπλισμός. Η κοινωνική πρόνοια αποτέλεσε πυρήνα των ασκούμενων πολιτικών των προηγούμενων δεκαετιών. Ως αποτέλεσμα, η Λάρισα στους τομείς της παιδείας, υγείας, και περίθαλψης ηλικιωμένων βρισκόταν σε καλά επίπεδα. Σήμερα βιώνοντας τα αποτελέσματα επιλογών της κεντρικής και τοπικής διοίκησης, βρισκόμαστε σε μια μεταβατική φάση αποξήλωσης επί της ουσίας ολόκληρου του ιστού της κοινωνικής πρόνοιας. Παρόλα αυτά, και σε σχέση με την κατάσταση στα άλλα αστικά κέντρα αλλά και τις δυνατότητες αντιστροφής των σημερινών προβλημάτων, πρέπει να βάλουμε θετικό πρόσημο. Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει για την παρουσία του τμήματος Ιατρικής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, καθώς και των Τ.Ε.Ι. που έχει σημαντικές επιπτώσεις, οικονομικές και κοινωνικές στη ζωή της πόλης.
- Οικολογική πολιτική. Η καθαριότητα και η διαχείριση απορριμμάτων έχουν απασχολήσει ιδιαίτερα το Δήμο Λάρισας καταλήγοντας στην ικανοποιητική αντιμετώπισή τους, παρόλο την πανελλαδική ολιγωρία στο ζήτημα της ανακύκλωσης. Το ίδιο συμβαίνει και στους τομείς της ύδρευσης και της διαχείρισης ενέργειας, όπου αποφεύγεται η σπατάλη των διαθέσιμων πόρων.

### **Αδυναμίες:**

*Όσον αφορά τον εξωτερικό της ρόλο στην περιφέρεια και τη χώρα...*

- Εξάρτηση από την αγροτική παραγωγή. Η εξάρτηση αυτή δεν ορίζει μια αντικειμενική αδυναμία (όπως ειπώθηκε παραπάνω μπορεί να αποτελέσει και ισχυρό σημείο για την κοινωνική ανάπτυξη), αλλά στο πλαίσιο των προωθούμενων πολιτικών η αγροτική παραγωγή ακολουθεί μια κάμψη. Σαν συνέπεια αυτής έρχεται η πτώση του εισοδήματος των αγροτών και ιδιαίτερα των εργατών γης, η περαιτέρω μείωση της προσφοράς αγροτικών προϊόντων με ότι άλλες επιπτώσεις αυτή συνεπάγεται στην τοπική κοινωνία και στο ρόλο της Λάρισας στη Θεσσαλία. Η λογική καθετοποίησης<sup>96</sup> της

---

<sup>96</sup> Απόκτηση πλήρους ελέγχου της παραγωγής, από τη φύτευση του σπόρου μέχρι και την τελική διάθεση του προϊόντος από μία εταιρία.

παραγωγής που προβάλλεται από το Γ.Π.Σ. δεν θεωρούμε ότι κινείται στην κατεύθυνση λύσης του προβλήματος.

- Μειωμένη συνεργασία με όμορους νομούς άλλων περιφερειών. Αναφερόμαστε στις οικονομικές, πολιτισμικές και κοινωνικές σχέσεις που αναπτύσσει η Λάρισα, ο νομός Λαρίσης με αυτών της Πιερίας, Κοζάνης, Γρεβενών και Φθιώτιδος. Υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες, όπως είναι η μορφολογία του εδάφους αλλά και τεχνικές όπως τα προβλήματα που παρουσιάζουν οι διασυνδέσεις τους.
- Υποτίμηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης. Αν και υπάρχουν υποδομές, στα πλαίσια της ασκούμενης πολιτικής ο Ο.Σ.Ε. έχει μετατραπεί σε σκιά του εαυτού του. Αυξήσεις των κομίστρων, απολύσεις προσωπικού, μείωση δρομολογίων και συχνοτήτων καθιστούν το σιδηρόδρομο σήμερα, (ιδιαίτερα μπροστά στο εξελιγμένο οδικό δίκτυο που ενώνει τη Λάρισα με Θεσσαλονίκη – Αθήνα και με Βόλο και μειώνει κατά πολύ τους χρόνους μετακίνησης) επιλογή ανάγκης.

*Όσον αφορά την εσωτερική δομή και λειτουργία της...*

- Αυξημένη ανεργία. Ο προσανατολισμός στον τριτογενή τομέα δεν θα μπορέσει να λύσει το πρόβλημα λόγω εγγενών αντιφάσεων του όσον αφορά τις σχέσεις εργασίας. Δηλαδή αν και φαίνεται να μπορεί να εξισορροπήσει τις απώλειες θέσεων εργασίας από των πρωτογενή και δευτερογενή τομέα, εντούτοις είναι πολύ ευπαθής στις συνολικές διακυμάνσεις της δικής του ζήτησης<sup>97</sup> και οι ελαστικές σχέσεις εργασίας που προωθεί προλείανουν το έδαφος για γρήγορες και μαζικές απολύσεις. Τέλος να αναφερθεί ότι η αστικοποίηση της Θεσσαλίας επιδεινώνει το πρόβλημα της ανεργίας.
- Μονοκεντρική οργάνωση. Σχεδόν το σύνολο των διοικητικών, οικονομικών, πολιτισμικών λειτουργιών είναι συγκεντρωμένες στον κεντρικό τομέα της πόλης. Δημιουργούνται έτσι προβλήματα στην λειτουργία της, στην καθημερινή διαβίωση των κατοίκων της αλλά και στο φυσικό και αστικό περιβάλλον. Επιπλέον, λόγω αυτού οι απαιτούμενες μετακινήσεις καθημερινά έχουν μεγάλο μήκος διαδρομής.
- Μονομερής ανάπτυξη δίκτυο πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων. Αν και η κεντρική περιοχή απολαμβάνει τα θετικά του δικτύου, οι περιφερειακές περιοχές στερούνται πλήρως αντίστοιχων υποδομών. Επιπλέον, η σημερινή πολιτική αξιοποιεί το δίκτυο του κέντρου πιο πολύ για την τόνωση της

---

<sup>97</sup> [46](Μακρυγιάννη, 2007)



τουριστικής εικόνας της πόλης παρά για την αναδιαμόρφωση της συγκοινωνιακή της ταυτότητας.

- Ρύπανση Πηνειού. Ο Πηνειός έχει καταλήξει τις τελευταίες δεκαετίες βολικός αποδέκτης των αγροτικών και βιομηχανικών λυμάτων. Κύρια αιτία αυτού είναι η άναρχη και κανιβαλική ανάπτυξη του βιομηχανικού και αγροτικού κεφαλαίου που θυσιάζει τη φύση και τον άνθρωπο στην κερδοφορία του. Παρόλες τις εξαγγελθέντες προθέσεις του Δήμου δεν έχει μπει τέλος σε αυτή την οικολογική καταστροφή. Από την άλλη παρουσιάζεται και μια αδυναμία οργανικής ένταξης του διαμορφωμένου παραποτάμιου χώρου στον αστικό ιστό της πόλης.
- Ιδεολογική ηγεμονία της αγοράς. Η αύξηση του εισοδήματος των Λαρισαίων, το ανέβασμα κοινωνικών τάξεων και ο νέος τρόπος ζωής που αυτά επέβαλαν τις προηγούμενες δεκαετίες λογικό ήταν να ακολουθηθεί κι από έναν νέο τρόπο σκέψης. Η κυρίαρχη ιδεολογία του καταναλωτισμού, του ατομισμού-απομονωτισμού, των εφήμερων κοινωνικών σχέσεων, της ανάδειξης της εικόνας-εντύπωσης κόντρα στην ουσία-χρηστικότητα αποτυπώθηκαν στο χώρο και ενισχύθηκαν από αυτόν.

Πλέον η κοινωνική επαφή και η πολιτική ζύμωση λειοδορούνται ως είδη πολυτελείας σε μια κοινωνία που λόγω της κρίσης βυθίζεται σταδιακά στην απομόνωση και στις ψευδαισθήσεις του «καλού και ασφαλούς» παρελθόντος. Η ευαισθητοποίηση για το αστικό και φυσικό περιβάλλον, η συμμετοχή στις διαδικασίες ανατροπής των συνεπειών της κρίσης, η δημοκρατία λαμβάνονται ως χάσιμο χρόνου σε μια καθημερινότητα που μοιάζει με αγώνα δρόμου.

Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το πως η κοινωνία και η δημοτική αρχή αγκάλισαν την ανάπτυξη του Φρουρίου. Η εμπορευματοποιημένη διασκέδαση με τις αλλεπάλληλες ταβέρνες, τα bar και τα καφέ καταλαμβάνουν τον κοινόχρηστο χώρο, διώχνουν τους κατοίκους και τελικά ξεγράφουν το παρελθόν της περιοχής μπροστά σε ένα εφήμερο αλλά κερδοφόρο για τους μεν, εκτονωτικό για τους δε, βράδυ. Το χειρότερο απ' όλα είναι ότι οι Λαρισαίοι, έτσι, κυρίως αντιλαμβάνονται και το χώρο εκεί, κερδοφόρο και εφήμερο.

- Μη ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Οι κύριοι αστικοί άξονες λειτουργούν μικτά παρέχοντας εξυπηρέτηση και στις διασυνοικιακές μετακινήσεις και πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις, όπως αναλύθηκε στην εν. 6.3.1. Αποτέλεσμα αυτού η κυκλοφοριακή συμφόρηση να αποτελεί ίσως το σημαντικότερο πρόβλημα της πόλης.

- Ανεξέλεγκτη αστική διάχυση και προαστικοποίηση γειτονικών οικισμών. Η αυθαίρετη δόμηση αποτελούσε ανέκαθεν πρόβλημα για τη Λάρισα, και εντεινόνταν από την απουσία οργανωμένου χωροταξικού σχεδιασμού. Σήμερα ιδιαίτερα με το Γ.Π.Σ. γίνεται προσπάθεια αντιστροφής της κατάστασης. Τα αποτελέσματά της όμως έχουν ήδη φανεί. Χαρακτηριστικές επιπτώσεις είναι η έλλειψη οργανωμένων ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, κυριαρχία του αυτοκινήτου στη λειτουργία της πόλης και η διάλυση των συνθηκών γειτονιάς σε πολλές περιοχές.
- Υποτίμηση της Δημόσια Συγκοινωνίας. Απόρροια μιας πολιτικής που ενδιαφέρεται πιο πολύ για την εικόνα παρά για τη χρηστικότητα του της πόλης, τα λεωφορεία (μοναδικό μέσω δημόσιας συγκοινωνίας) υποτάσσονται στα Ι.Χ. ως συμπληρωματικό μέσο. Πλέον και μετά την ακύρωση της διεξαγωγής εδώ των Μεσογειακών αγώνων δεν γίνεται ούτε λόγος για το απαραίτητο δίκτυο σταθερής τροχιάς που έχει γίνει και μελέτη.
- Ασυνέχειες στον αστικό ιστό. Τα στρατόπεδα, το αεροδρόμιο, η σιδηροδρομική τροχιά, η Π.Ε.Ο. και ο Πηνειός διασπούν τη συνοχή και συνέχεια του αστικού ιστού.

Ο παρακάτω πίνακας αποτελεί μια συνοπτική παρουσίαση των όσων αναφέρθηκαν.

**Πίνακας 6.2:** Δυνατά σημεία και αδυναμίες Λάρισας

<b>Δυνατά σημεία</b>	<b>Αδυναμίες</b>
<b>Εξωτερικός ρόλος στην περιφέρεια και τη χώρα</b>	
Κεντρική γεωγραφική θέση	Εξάρτηση από αγροτική παραγωγή
Οικονομικό και Διοικητικό κέντρο της Θεσσαλίας	Μειωμένη συνεργασία με όμορους δήμους άλλων περιφερειών
Πεδινή ενδοχώρα	Υποτίμηση σιδηροδρομικών μεταφορών
<b>Εσωτερική δομή και λειτουργία</b>	
Μεγάλος και νεανικός πληθυσμός	Αυξημένη ανεργία
Αναπλασμένη κεντρική περιοχή	Μονοκεντρική ανάπτυξη
Ιστορικό κέντρο	Μονομερής ανάπτυξη δικτύου πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων
Το ποτάμι	Μόλυνση Πηνειού
Κοινωνικός εξοπλισμός	Ιδεολογική ηγεμονία της αγοράς
Οικολογική πολιτική	Μη ιεράρχηση οδικού δικτύου
	Ανεξέλεγκτη αστική διάχυση και προαστικοποίηση
	Υποτίμηση Δημόσιας Συγκοινωνίας
	Ασυνέχειες στον αστικό ιστό

### 6.3 Επιμέρους Στόχοι

Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας θα επιχειρήσουμε με ένα σύνολο παρεμβάσεων να προωθήσουμε το βιώσιμο σχεδιασμό της Λάρισας. Αυτός έχει δύο σκέλη, το άμεσο και επιτακτικό και το μεσο-μακροπρόθεσμο. Το πρώτο σκέλος αφορά την άμεση εξέλιξή της, σε πόλη που θα καλύπτει τις υπάρχουσες κοινωνικές ανάγκες, θα προωθεί την κοινωνικότητα, την πολιτική ζύμωση. Το δεύτερο και πιο στρατηγικό ίσως θα αφορά την αντιστροφή των πολιτικοideολογικών συσχετισμών που αποτυπώνονται στα κριτήρια των σχεδίων και των παρεμβάσεων στην πόλη. Ποια κοινωνικά συμφέροντα έρχονται να εξυπηρετήσουν οι εκάστοτε πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αλλαγές; Ποια θα είναι η θέση του παραγωγού-εργαζόμενου μέσα σε αυτή την πόλη; Να επισημάνουμε εδώ, ότι τα δύο αυτά σκέλη δεν

κατηγοριοποιούν τους στόχους μας αλλά ενσωματώνονται από κοινού στη φύση καθενός από αυτούς.

Όλα τα παραπάνω, από τις γενικές αρχές, τα ευρωπαϊκά παραδείγματα και την κατάσταση στη Λάρισα απαιτείται να μετουσιωθούν σε συγκεκριμένους στόχους. Αυτοί θα αποτελέσουν τον «οδικό χάρτη» των παρεμβάσεων μας στη Λάρισα, ορίζοντας ουσιαστικά και την κατεύθυνση προς την επίτευξη του στρατηγικού στόχου. Οι στόχοι θα ομαδοποιηθούν ανάλογα με τον τομέα της λειτουργίας της πόλης που κεντράρουν. Συγκεκριμένα:

### ***Εξωτερικός ρόλος***

#### ***1) Ενίσχυση οικονομικού ρόλου.***

Αποτελεί αποτέλεσμα της διατήρησης και ενίσχυσης της παραγωγικής βάσης, εξειδικεύεται όμως και ως επιμέρους στόχος για την ανάπτυξη της Θεσσαλίας. Η αγροτική παραγωγή πρέπει να γίνει η ζωογόνος δύναμη του εμπόριο που θα έχει περιφερειακό και πανελλαδικό επίπεδο. Αγορές αντίστοιχου βεληνεκούς πρέπει να αποτυπωθούν και χωροταξικά δημιουργώντας τελικά κεντρικότητες ανταγωνιστικές με τα υπερκαταστήματα, ανάχωμα στη εντεινόμενη φτωχοποίηση πολλών κοινωνικών στρωμάτων.

#### ***2) Βελτίωση δικτύωση πόλης με περιφερειακά και πανελλαδικά κέντρα.***

Έρχεται ως απαίτηση του διοικητικού, πολιτισμικού και οικονομικού ρόλου της Λάρισας στη Θεσσαλία και τη χώρα. Ο σιδηρόδρομος πρέπει να αποτελέσει το βασικό τρόπο σύνδεσης τόσο με το Βόλο (λιμάνι και αεροδρόμιο) όσο και με τη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα. Επιπλέον μέσω αυτού μπορεί να εξυπηρετηθούν και οι ανάγκες σύνδεσης με τα ανατολικά παράλια του νομού. Ιδιαίτερο ρόλο θα πρέπει να έχει ως προς τη μεταφορά εμπορευμάτων και αγαθών.

### ***Ενιαιότητα Πολεοδομίας και Κυκλοφορίας***

#### ***3) Μείωση προαστιακής ανάπτυξης.***

Από την μία έχουμε τις περιφερειακές συνοικίες που αυθόρμητα έχουν αποκτήσει χαρακτηριστικά προαστίου. Με το Γ.Π.Σ να θεσμοθετεί αυτού του είδους την ανάπτυξη<sup>98</sup> και τελικά και ρόλο στη λειτουργία της πόλης. Από την άλλη πιο πολύ ως τάση με αυξανόμενη ένταση παρά ως παγιωμένο φαινόμενο συναντάμε την προαστικοποίηση σε γειτονικούς οικισμούς της Λάρισας. Η Γιάννουλη και η Τερψιθέα αποτελούν δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα.

Απώτερος σκοπός της μείωσης της προαστιακής ανάπτυξης είναι η δημιουργία μιας συμπαγούς πόλης και η συγκέντρωση της ανάπτυξης στα

---

<sup>98</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ.15

εσωτερικά όρια της, ώστε να αποφευχθεί και το φαινόμενο της εκτός σχεδίου δόμησης. Επιπλέον, οποιαδήποτε επέκταση για κάλυψη των πιεστικών οικιστικών αναγκών οφείλει να γίνεται προσανατολισμένη στην Δημόσια Συγκοινωνία και με μικτές χρήσεις γης ώστε να μειωθεί η ανάγκη για μετακινήσεις.

#### 4) Συμπαγής πόλη.

Χωρίς προφανώς να χάνεται η ανθρώπινη κλίμακα, αλλά αντίστροφα μάλιστα, ενισχύοντάς την, η βιώσιμη πόλη θα είναι και μια συμπαγής πόλη. Η αύξηση της πυκνότητας (ως γενικός κανόνας) παράλληλα με μικτές χρήσεις γης μπορούν να οδηγήσουν από τη μία στη μείωση του χρόνου και της απόστασης των μετακινήσεων και από την άλλη, το σημαντικότερο, στη μείωση της ίδιας της ανάγκης για μετακινήσεις. Ενισχύεται έτσι ιδιαίτερα το περιβάλλον για τους πεζούς ώστε οικία, εργασία, ψυχαγωγία, εμπόρια να είναι σε απόσταση που να καλύπτεται περπατώντας.

#### 5) Εξάλειψη ασυνεχειών στον αστικό ιστό.

Εδώ κρύβονται ζητήματα κοινωνικής συνοχής και ομοιογενής ισόρροπης ανάπτυξης της πόλης. Η διάσπαση του αστικού ιστού δημιουργεί επιπλέον δυσκολίες στις μετακινήσεις εντείνοντας πολλές φορές την κοινωνικοοικονομική ανισότητα περιοχών. Η απομόνωση ή η μερική και δύσκολη πρόσβαση, το υποβαθμισμένο αστικό και φυσικό περιβάλλον δημιουργούν ένα φαύλο κύκλο μειωμένου κόστους διαβίωσης, προσέλκυσης μικροαστικών, λούμπεν προλεταριακών ή εργατικών στρωμάτων, εντείνοντας την αδιαφορία των κρατικών μηχανισμών για αυτές τις περιοχές και δημιουργώντας εντέχνως γόνιμο περιβάλλον για εθνικιστικές-φασιστικές συμμορίες, κομματικούς σχηματισμούς. Δεν είναι καθόλου τυχαία οι κοινωνική κατανομή στις περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο, τον Πηνειό αλλά και τις σιδηροδρομικές γραμμές.

#### 6) Αναμόρφωση της αστικής δομής έτσι ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη αυτονομία μεταξύ περιοχών.

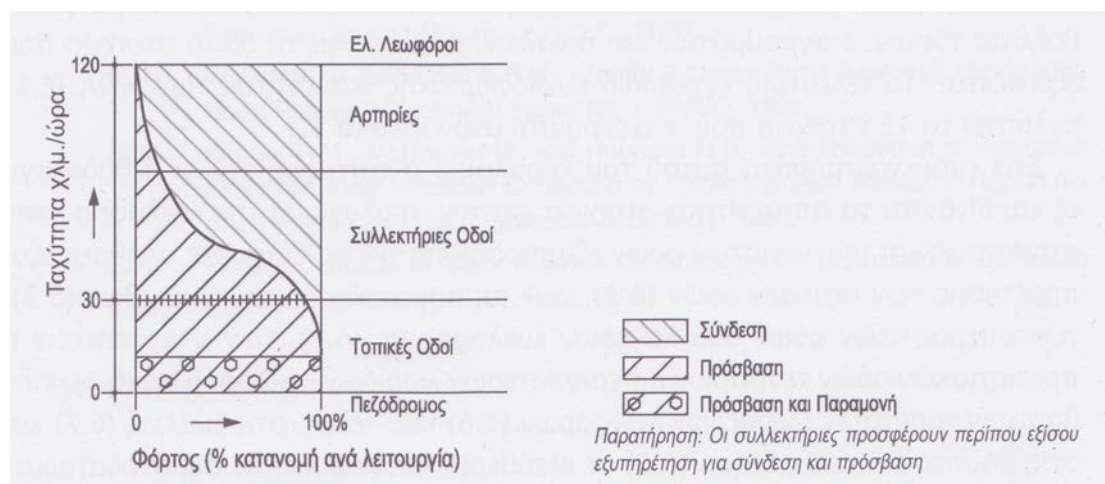
Αφορμή δόθηκε από το δορυφορικό ρόλο ως προς την κεντρική περιοχή που παίζει η περιφέρεια, με αποτέλεσμα να αποτελείται από χρήση γης αμιγής κατοικίας και να υπάρχει απουσία αυτοτελούς εξυπηρέτησης (χωρίς να διέρχονται από το κέντρο) των αναγκών για μετακινήσεις. Δεν θεωρούμε ως πρόβλημα την ακτινική ανάπτυξη της Λάρισας αλλά αμφισβητούμε τη χρησιμότητα του συγκεντρωτικού (ως προς τις υπηρεσίες, εμπόριο και ψυχαγωγία) κέντρου καθώς και της αυθόρμητης ανισομερής επέκτασης των οικισμών νοτιοδυτικά.

Επιδίωξη εδώ είναι η δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για τη δημιουργία συνοικιών με τα χαρακτηριστικά κυψέλης. Εννοούμε δηλαδή, την αποτροπή διαμπερών ροών, εμφανή διαφορετική εσωτερική κυκλοφοριακή οργάνωση με

πυρήνα το πεζό και το ποδήλατο, σχετική αυτάρκεια κάλυψης των αναγκών για εμπόριο, ψυχαγωγία.

### 7) Κατηγοριοποίηση και Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Οι οδοί μπορεί να διακριθούν σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τις λειτουργίες που εξυπηρετούν: σύνδεση, πρόσβαση και παραμονή. Άμεσα συνδέεται έτσι η κυκλοφοριακή δομή με τις χρήσεις γης και ευρύτερα την υπάρχουσα πολεοδομική κατάσταση.



Εικόνα 6.1: Λειτουργική ιεράρχηση οδών

Πηγή: [47] σελ 105

Οι κατηγορίες ορίζονται<sup>99</sup> ως εξής:

- **Αρτηρίες:** Προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες.
- **Συλλεκτήριες οδοί:** Κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό τους προορισμό που μπορεί να έχει πρόσβαση σε συλλεκτήρια ή τοπική οδό και αντίστροφα. Προσφέρουν περίπου ίση εξυπηρέτηση για σύνδεση και πρόσβαση.
- **Τοπικές οδοί:** Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης.

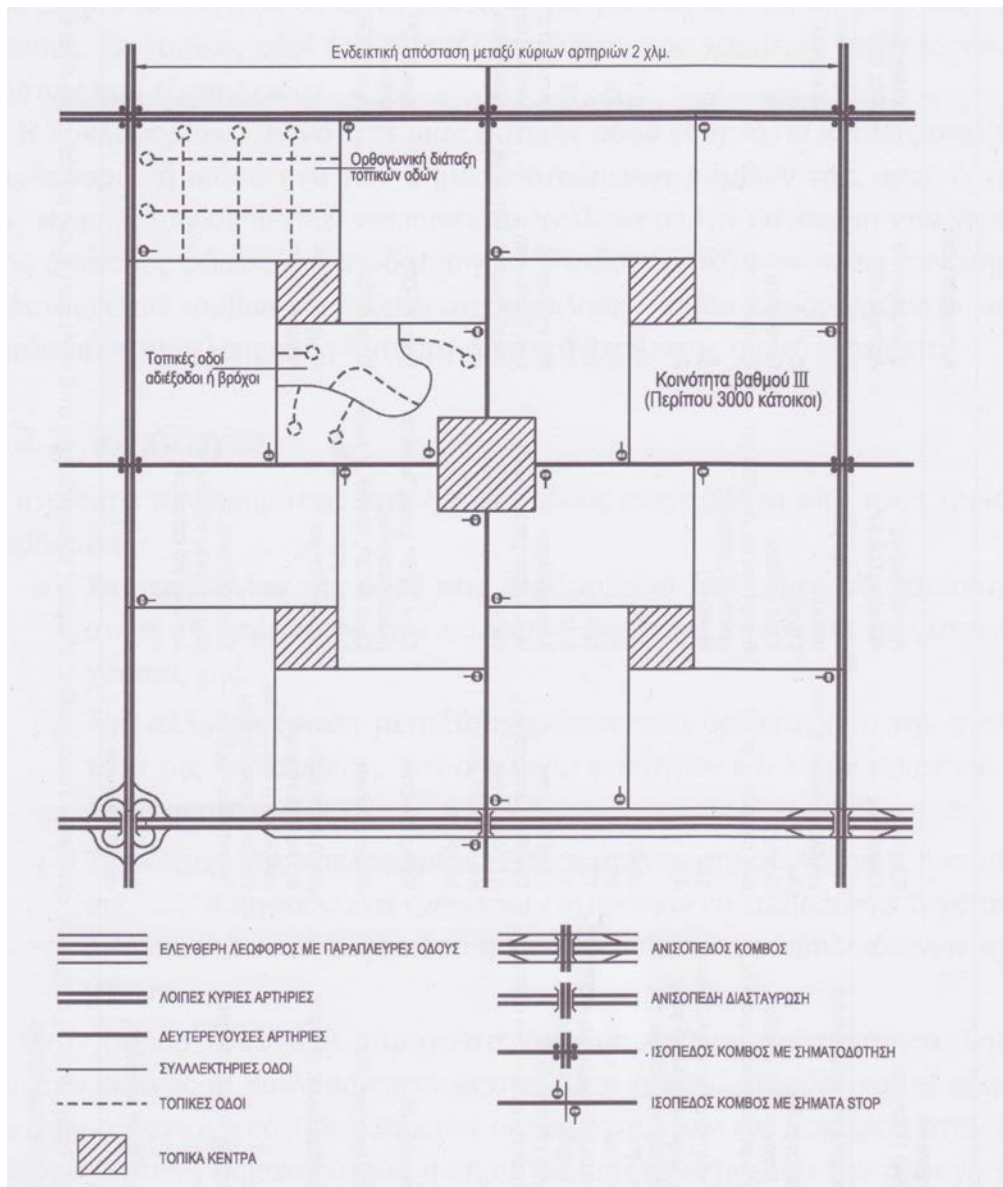
Οι λειτουργίες ορίζονται<sup>100</sup> ως εξής:

- **Σύνδεση:** Εξυπηρετεί κυρίως μηχανοκίνητα μέσα με μικρές έως μηδαμινές απαιτήσεις για πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις και καθόλου ή μηδαμινές απαιτήσεις για παραμονή πεζών στον οδικό χώρο.

<sup>99</sup> [47] (Συλλογικό, 2009) σελ 102

<sup>100</sup> [3] (Βλαστός, Μηλάκης, 2009) σελ 142,143

- **Πρόσβαση:** Αφορά κυρίως αστικά οδικά τμήματα και αναφέρεται στην ανάγκη προσπέλασης από και προς τις παρόδιες χρήσεις των κατοίκων, των επισκεπτών, των προμηθευτών και των οχημάτων μεταφοράς αγαθών ή εκτάκτου ανάγκης.
- **Παραμονή:** Αφορά κατά κύριο λόγο τον πεζό και την ανάγκη χρήσης του οδικού και του δημόσιου χώρου γενικότερα απ' αυτόν.



**Εικόνα 6.2:** Σχηματική διάταξη και ιεράρχηση ενός τμήματος αστικού οδικού δικτύου

(Κοινότητα βαθμού V με περίπου 50.000 κατοίκους) **Πηγή:** [47] σελ 105

Τα παραπάνω δεν αποτελούν απλά μια καταγραφή για καλύτερες αναλύσεις, αλλά βασική προϋπόθεση για την επίτευξη του συνόλου των παρουσιαζόμενων στόχων και του βιώσιμου σχεδιασμού για τη Λάρισα. Τα παραδείγματα από το εξωτερικό (αν και ενδεικτικά) επιβεβαιώνουν την παραπάνω άποψη.

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου αναδεικνύει και αποτυπώνει στο χώρο τις σχέσεις αλληλοσύνδεσης του σκοπού και του μέσου μεταφοράς, τείνοντας να βελτιστοποιήσει τη σχέση χρόνου-ταχύτητας-ασφάλειας αλλά και τη σχέση διερχόμενου-σταματημένου. Κυκλοφοριακή συμφόρηση, διαμπερείς ροές (και όλες οι δυσμενείς συνέπειες από άποψη ασφάλειας, διάσπασης του οικιστικού συνόλου και γενικότερα υποβάθμισης του περιβάλλοντος που τις ακολουθούν) εξαρτώνται από την επίτευξη του στόχου αυτού.

#### 8) Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, εμφανής και λειτουργικοί δακτύλιοι.

Η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης δε χωρά περαιτέρω εξηγήσεις, μιας και αποτελεί το συνηθέστερο πρόβλημα στα ελληνικά αστικά κέντρα και φυσικά και στη Λάρισα. Στους οδικούς δακτυλίους παρουσιάζεται όμως πρόβλημα στη λειτουργία-ρόλο που επιτελούν στην αστική κινητικότητα. Αν εξαιρέσουμε τον εκ των πραγμάτων παρακαμπτήριο ρόλο τους, δεν λειτουργούν και φυσικά δε γίνονται αντιληπτοί ως όριο και μέσω προστασίας της κεντρικής περιοχής από το αυτοκίνητο. Το πρόβλημα αυτό, όπως έχει ήδη αναλυθεί, παρουσιάζεται ταυτοχρόνως αλλά ετεροβαρώς και στα τρία επίπεδα δακτυλίων που υπάρχουν στη Λάρισα.

#### 9) Ενίσχυση Δημόσιας Συγκοινωνίας (Δ.Σ.).

Η αύξηση χρήσης της Δ.Σ. αποτελεί μια από τις βασικές κατευθύνσεις του βιώσιμου σχεδιασμού παγκοσμίως. Οι συνέπειές της στην οικονομική, πολιτική και κοινωνική ζωή της πόλης θεωρούνται ευεργετικές.

Συγκεκριμένα, στη Λάρισα προέχει να αναδείξουμε τη ΔΣ ως πρωταρχικό μηχανοκίνητο μέσω μεταφοράς και να υποτάξουμε το αυτοκίνητο ως συμπληρωματική χρήση σε αυτή. Το ανάποδο δηλαδή από αυτό που ισχύει σήμερα. Περιοριστικά μέτρα όσο αναφορά τη χρήση του αυτοκινήτου γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά όταν υπάρχει καλή εξυπηρέτηση από Δημόσια Συγκοινωνία. Επιπλέον, η επένδυση στη δημιουργία τραμ είναι ένας εφικτός μεσοπρόθεσμος στόχος (μελέτη υπάρχει ήδη όπως έχουμε αναφέρει). Θέτει τα θεμέλια για την εξολοκλήρου αλλαγή στη ΔΣ της πόλης, την νοοτροπία των κατοίκων απελευθερώνοντας τις δυνατότητες των μαζικών μεταφορών και περιορίζοντας τα μειονεκτήματά τους. Η στροφή στα μέσα σταθερής τροχιάς έχει πολλαπλά οφέλη για το περιβάλλον και τους ανθρώπους.

Από την άλλη άμεσος στόχος είναι η βελτίωση της ακρίβειας και της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορείων και η παροχή προτεραιότητας σε αυτά. Οι ανακατανομή των γραμμών και σίγουρα η κατασκευή νέων που θα συνδέουν αυτοτελώς τις περιφερειακές συνοικίες και θα εξυπηρετούν νέες περιοχές που σήμερα δεν καλύπτονται ορίζουν τα πρώτα βήματα προς την ενίσχυση της ΔΣ.



Τέλος, η επικοινωνία και η πληροφόρηση των χρηστών, η ανάδραση με τις κοινωνικές ανάγκες αποτελούν δικλείδες ασφαλείας για τη βιώσιμη κινητικότητα.

#### 10) Βελτίωση συγκοινωνιακής υποδομής μη μηχανοκίνητων μέσων.

Οι οδικοί άξονες δεν πρέπει να σχεδιάζονται με μόνο στόχο την κίνηση των μηχανοκίνητων οχημάτων, αλλά είναι σημαντικό ο σχεδιασμός να έχει ως προτεραιότητα τις ανάγκες των πεζών, των ποδηλατιστών και των χρηστών δημόσιων συγκοινωνιών. Έτσι θα ενθαρρύνεται η χρήση και αυτών των επιλογών μετακίνησης. Η ιεραρχία χρηστών διαμορφώνεται με πρώτους τους πεζούς, ακολουθούν οι ποδηλάτες, οι χρήστες δημόσιων μέσων συγκοινωνιών, τα οχήματα ειδικών υπηρεσιών (π.χ. υπηρεσίες επειγόντων περιστατικών, αποβλήτων, κ.λπ.) και τέλος τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα οχήματα.

Στη Λάρισα απαιτείται η ενίσχυση της εμφάνισης και της αίσθησης ενός περιβάλλοντος για πεζούς, ιδιαίτερα στις εκτός κεντρικής περιοχής γειτονιές. Ανοιχτοί χώροι όπως είναι οι δημόσιες πλατείες και τα προαύλια πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του οδικού δικτύου για πεζή μετακίνηση. Οι συνεχείς διαδρομές και οι κατάλληλες συνδέσεις μεταξύ προορισμών, (οικία, σχολείο, εμπορικές περιοχές και ψυχαγωγίας, δημόσιες υπηρεσίες, και σταθμοί μέσων μαζικής συγκοινωνίας) πρέπει να είναι τα κύρια χαρακτηριστικά του.

Ανάλογες προϋποθέσεις μπαίνουν και για τα ποδήλατα. Καταρχήν είναι πολύ σημαντικό όλοι οι οδοί να θεωρούνται εν δυνάμει υποδομές ποδηλασίας (εκτός συγκεκριμένων εξαιρέσεων) και να υιοθετούν την ποδηλασία όσο το δυνατόν καλύτερα. Διαδρομές πλήρως διαχωρισμένες από τους αυτοκινητοδρόμους ή μέσω ποδήλατο-λωρίδων που ορίζουν την αποκλειστική χρήση τους, πρέπει να στοιχειοθετούν ένα συνεχές δίκτυο σύνδεσης των βασικότερων προορισμών. Επιπλέον, εξέχουσα θέση σε αυτό το δίκτυο υποχρεούται να έχει ο χώρος στάθμευσης ποδηλάτων και (σύνηθες φαινόμενο στο εξωτερικό) οι εγκαταστάσεις ποδηλασίας-και-μετακίνησης (bike-and-ride). Οι τελευταίες μπορούν να αυξήσουν την απόδοση των δημόσιων συγκοινωνιών και γενικά να απελευθερώσουν χώρους που χρησιμοποιούνταν πριν από αυτοκίνητα.

#### 11) Ενθάρρυνση πεζών-ποδηλατιστών.

Κοινό επιδιωκόμενο αποτέλεσμα με τον άνω στόχο έχει κι αυτός, την ευρύτερη αλλαγή συσχετισμών μεταξύ χρήσης αυτοκινήτου και πεζής/με ποδήλατο μετακίνησης υπέρ της δεύτερης, μόνο που εδώ θα ασχοληθούμε με το σύνολο των μέτρων (πλην της βελτίωσης της υποδομής) για την επίτευξή του.

Με μια μακροσκοπική ματιά του φαινομένου των αστικών μετακινήσεων, χρήζει ιδιαίτερης προσοχής ο αλληλένδετος και συνεξελισσόμενος τρόπος χωροθέτησης των χρήσεων γης με το δίκτυο μεταφορών. Ο ενιαίος σχεδιασμός τους

μπορεί να επηρεάσει τη ζήτηση για μετακινήσεις καθώς και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της πεζή και με ποδήλατο μετακίνηση. Από την άλλη τα μέτρα περιορισμού του Ι.Χ. , συγκεκριμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας στο όλο εγχείρημα ορίζουν επιμέρους στόχους για την ενθάρρυνση των πεζών-ποδηλατιστών.

#### 12) Νέες εκτάσεις με πεζοδρόμους ποδηλατοδρόμους στις περιφερειακές συνοικίες, ομοιόμορφη εξάπλωση.

Στο στόχαστρο μπαίνουν οι εκτός κεντρικής περιοχής συνοικίες και συμπληρώνεται έτσι η πρώτη τριπλέτα στόχων για ενίσχυση της ενεργητικής μετακίνησης (active transport). Ο στόχος προκύπτει άμεσα από το συμπέρασμα της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής διχοτόμησης του αστικού ιστού μεταξύ κέντρου και περιφέρειας. Επιδίωξή μας εδώ είναι τόσο η άμβλυση των κοινωνικών ανισοτήτων που προκύπτουν από αυτήν (μέσω της βελτίωσης της σύνδεσης, του περιβάλλοντος και ευρύτερα της ποιότητας ζωής των περιφερειακών συνοικιών), όσο και η ομοιογενής, αρραγής, δυσκόλως αναστρέψιμη βιώσιμη ανάπτυξη ολόκληρης της Λάρισας.

#### 13) Μείωση χρήσης Ι.Χ.

Επί της ουσίας αποτελεί την κοινή συνισταμένη των παραπάνω έξι στόχων. Σημαντικές προϋποθέσεις για την υλοποίησή του είναι η ταυτόχρονη επιβολή μέτρων για τον περιορισμό-απαγόρευση του ΙΧ μαζί με την ενίσχυση των ανταγωνιστικών ως προς αυτό μέσων μεταφοράς, καθώς και η συνολική αλλαγή νοοτροπίας των χρηστών. Συνοπτικά πρέπει να επιτευχθεί και προβληθεί το ασύμφορο της χρήσης ΙΧ.

#### 14) Ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών.

Απαιτείται όχι μόνο ο καλύτερος δυνατός σχεδιασμός των επιμέρους συστημάτων αλλά η καλύτερη δυνατή συνεργασία τους (με τον ξεχωριστό συντελεστή βαρύτητας του καθενός) ώστε η αστική κινητικότητα στη Λάρισα να παρουσιάζεται σαν ένας ενιαίος εξελισσόμενος οργανισμός με εσωτερικές συμπληρωματικές κα όχι συγκρουόμενες λειτουργίες. Στοιχεία ταυτότητας του είναι η άμεση αλληλοσυσχέτιση με τις χρήσεις γης και τους πολεοδομικούς στόχους, η προώθηση της πεζής και με ποδήλατο μετακίνησης (αυτές θα έχουν και το μεγαλύτερο συντελεστή βαρύτητας) και τέλος η εύκολη πρόσβαση σε όλους.

### ***Εσωτερική κοινωνική συνοχή και ανάπτυξη-Δημοκρατία***

#### 15) Διατήρηση δημιουργικής και αποδοτικής παραγωγικής βάσης.

Θεμέλιο λίθο του βιώσιμου σχεδιασμού αποτελούν οι κοινωνικές ανάγκες. Θεωρούμε ότι κινητήριοι δύναμη της προόδου και της εξέλιξης των κοινωνιών και

κατ' επέκταση των πόλεων είναι οι παραγωγικές τους δυνάμεις. Όταν οι παραγωγικές σχέσεις, της υποτάσσουν εξ ολοκλήρου στις ανάγκες των τραπεζών και των επιχειρήσεων, όπως γίνεται σήμερα, κάθε προσπάθεια βιώσιμου σχεδιασμού είναι καταδικασμένη είτε να αποτύχει είτε να μην πραγματοποιηθεί ποτέ.

Συγκεκριμένα απαιτείται η ενίσχυση της αγροτικής-πρωτογενούς παραγωγής κόντρα στην τάση τριτογενοποίησης και στις επιταγές της Κ.Α.Π. καθώς και η προστασία της τοπικής αγοράς, μέσω της ανανέωσης και προώθησης παραδοσιακών-αναγκαίων επαγγελματιών με σύγχρονους όρους. Ο χώρος και ο σχεδιασμός της πόλης μπορεί να φαντάζει ασύνδετος με αυτά αλλά δεν είναι καθόλου έτσι. Νέες κεντρικότητες με βάση το εμπόριο, βελτίωση της κυκλοφορίας των προϊόντων είναι κάποιοι από τους επιμέρους στόχους.

#### 16) Αναβάθμιση ποιότητας ζωής κατοίκων.

Προστασία και ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος ως κομμάτι της καθημερινότητας του Λαρισαίου, συνθήκες υγιεινής, χώροι κοινωνικοποίησης-πολιτικοποίησης, ασφάλεια, ανθρώπινη κλίμακα, πολιτισμική ανάπτυξη είναι κάποιοι από τους επιμέρους στόχους βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

#### 17) Μείωση κοινωνικών διαφορών μεταξύ κέντρου και περιφέρειας.

Δεν ορίζεται στόχος της εξαφάνισης των κοινωνικών ανισοτήτων γιατί αυτός είναι αποτέλεσμα της οργάνωσης του τρόπου παραγωγής και όχι της δομής και λειτουργίας της πόλης. Παρόλα αυτά πρέπει να στοχεύσουμε στην υπεράσπιση και ανάδειξη των συμφερόντων και αναγκών της πλειοψηφίας της κοινωνίας που τώρα ειδικά φτωχοποιείται ταχύτατα. Σε συνέχεια με τις γενικές μας αρχές αλλά και με τους παραπάνω στόχους επιδιώκουμε επί της ουσίας μια δικαιότερη ανακατανομή του πλούτου μέσω της παράλληλης και ισοσταθμισμένης ανάπτυξης όλων των περιοχών της πόλης. Συγκεκριμένα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην περιφέρεια (στη βάση όλων των αναφερόμενων στόχων) που υποτιμήθηκε χάρις ενός ανθρώπινου και εμφανίσιμου κέντρου.

#### 18) Σύνδεση Πάρκου Πηνειού με τον αστικό ιστό.

Στόχος είναι η οργανική ένταξη του ποταμού στην καθημερινότητα των κατοίκων. Δε φτάνει το πάρκο του να αποτελεί μια όαση πρασίνου, ηρεμίας, περιπάτου και άθλησης, ούτε ένα υποδοχέα πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Είναι αναγκαίο να ενσωματωθεί τόσο ως προορισμός όσο και ως διαδρομή στην εξυπηρέτηση των αναγκών των Λαρισαίων. Η σύνδεσή και η ταυτόχρονη ανάδειξή του με την γύρω αστική περιοχή, το λόφο του Φρουρίου και το μικρό αρχαίο θέατρο αποτελούν βήματα για την επανακατάληψη του Πηνειού από τους κατοίκους.

#### 19) Χωροθέτηση-διατήρηση ανοικτών χώρων πρασίνου.

Πάρκα, πλατείες και κοινόχρηστοι χώροι που θα προσδιορίζονται από την αξία χρήσης και όχι μόνο αισθητικής απαιτείται είτε να χωροθετηθούν εξαρχής, είτε να διατηρηθούν σε κάθε συνοικία. Προφανώς ως τοπικά κέντρα αποσκοπούν και στην κάλυψη των συγκεκριμένων αναγκών. Το πράσινο πρέπει να ενσωματωθεί στον ιστό της πόλης και να μην ορίζεται από ειδικές νησίδες εντός ή χειρότερα εκτός του. Το ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών υποχρεούται να συμβάλει στην προσπελασιμότητα και συνοχή των ανοιχτών κοινόχρηστων χώρων με το σύνολο της δομής και λειτουργιών της πόλης.

### ***Ιστορική συνέχεια-συλλογική μνήμη***

#### **20) Η ιστορία της πόλης, κομμάτι της καθημερινότητας των κατοίκων.**

Κόντρα στις λογικές της μουσειακής έκθεσης και εμπορευματοποίησης των μνημείων του τόπου, επιδιώκουμε την ανάδειξη της χρηστικής τους αξίας στις σύγχρονες συνθήκες. Μόνο μέσα από την επαφή με αυτά, την κάλυψη των αναγκών του, ο Λαρισαίος αντιλαμβάνεται την πόλη ως χώρο του, τον απέναντί του ως συγκάτοικο, τα κοινά ή μη συμφέροντα που μπορεί να έχει μαζί του, τη θέση του στην εξέλιξη του χρόνου και του τόπου. Είναι ένα βήμα για να αναιρεθεί ο ρόλος του παθητικού αποδέκτη των κοινωνικών-πολιτικών αλλαγών και να γίνει ο ίδιος διαμορφωτής.

Δεν είναι μόνο η διατήρηση του ιστορικού πλούτου αλλά και η ανάδειξη της διαφορετικότητας που προκύπτει από τα στάδια της ιστορική πορείας της πόλης. Η πολιτιστική κληρονομιά πρέπει να τονίζεται από το αρχαιοελληνικό θέατρο έως και το μουσουλμανικό τζαμί. Όχι μόνο μέσα από τα μνημειώδη ευρήματα αλλά και από τα πιο ταπεινά, κάθε ένα πρέπει να βρει τη θέση του στη σημερινή Λάρισα.

Από την άλλη, το έντονο φαινόμενο της μισαλλοδοξίας και της ενίσχυσης ακροδεξιών-φασιστικών αντιλήψεων κάνει πιο απαιτητό από ποτέ την ανάγκη να “βιώσουμε” την ιστορία μας. Σκοπεύουμε να βγάλουμε στην επιφάνεια της αρχαιοελληνικές, ρωμαϊκές, βυζαντινές, οθωμανικές, νεοελληνικές μας ρίζες. Ο πολιτισμός μας είναι αυτό το ψηφιδωτό και αν το λησμονήσουμε αφήνουμε περιθώριο ύπαρξης και δράσης δυνάμεων από τους πιο σκοτεινούς καιρούς της ανθρωπότητας.

#### **21) Φρουρίου, πόλος πολιτισμού και κοινωνικοποίησης.**

Ο λόφος με την πλατεία και τα ιστορικά μνημεία πρέπει να ανακαταληφθεί από τους κατοίκους. Αυτή τη φορά ο εισβολέας δεν είναι κάποια αυτοκρατορία ή φυλή αλλά η αγορά, η ασύμμετρη ένταση της επιχειρηματικότητας σε βάρος του χώρου και των χρηστών του. Ο χώρος θα επιδιώξουμε να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη και όχι στα τραπεζοκαθίσματα. Η πρόσβαση και η χρήση του θα γίνεται ελεύθερα απ’ όλους και όλες τις ώρες της ημέρας.

Το Φρούριο πρέπει να αποτελέσει πολιτιστικό κέντρο, σημείο κοινωνικοποίησης και ζύμωσης. Ζωτικής σημασίας για αυτό είναι να επιτευχθεί η σύνδεσή του με τη χρονικότητα της πόλης, να πάψει να είναι το μέρος της βραδινής ολιγόωρης εξόδου.

Ο παρακάτω πίνακας αποτελεί σύνοψη των στόχων που αναφέρθηκαν.

**Πίνακας 6.3:** Στόχοι παρεμβάσεων στη Λάρισα

<b>Στόχοι</b>	
<b>Εξωτερικός ρόλος</b>	
1)	Ενίσχυση οικονομικού ρόλου.
2)	Βελτίωση δικτύωσης πόλης με περιφερειακά και πανελλαδικά κέντρα.
<b>Ενιαιότητα Πολεοδομίας και Κυκλοφορίας</b>	
3)	Μείωση προαστιακής ανάπτυξης.
4)	Συμπαγής πόλη.
5)	Εξάλειψη ασυνεχειών στον αστικό ιστό.
6)	Αναμόρφωση της αστικής δομής έτσι ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη αυτονομία μεταξύ περιοχών.
7)	Κατηγοριοποίηση και Ιεράρχηση οδικού δικτύου
8)	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, εμφανής και λειτουργικοί δακτύλιοι.
9)	Ενίσχυση Δημόσιας Συγκοινωνίας (Δ.Σ.).
10)	Βελτίωση συγκοινωνιακής υποδομής μη μηχανοκίνητων μέσων.
11)	Ενθάρρυνση πεζών-ποδηλατιστών.
12)	Νέες εκτάσεις με πεζοδρόμους ποδηλατοδρόμους, ομοιόμορφη εξάπλωση.
13)	Μείωση χρήσης Ι.Χ.
14)	Ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών.
<b>Εσωτερική κοινωνική συνοχή και ανάπτυξη-Δημοκρατία</b>	
15)	Διατήρηση δημιουργικής και αποδοτικής παραγωγικής βάσης.
16)	Αναβάθμιση ποιότητας ζωής κατοίκων.
17)	Μείωση κοινωνικών διαφορών μεταξύ κέντρου και περιφέρειας.
18)	Σύνδεση Πάρκο Πηνειού με τον αστικό ιστό.
19)	Χωροθέτηση-διατήρηση ανοικτών χώρων πρασίνου.
<b>Ιστορική συνέχεια-συλλογική μνήμη</b>	
20)	Η ιστορία της πόλης, κομμάτι της καθημερινότητας των κατοίκων.
21)	Φρούριου, πόλος πολιτισμού και κοινωνικοποίησης.

## **7 ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ ΛΑΡΙΣΑ - ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΘΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΙ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ**

Πλέον έχουν αποτυπωθεί οι γενικές αρχές, έχει γίνει η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης της Λάρισας και έχουν τεθεί οι στόχοι των παρεμβάσεων. Σε αυτό το κεφάλαιο, όλα τα παραπάνω θα κωδικοποιηθούν σε επιμέρους πολιτικές και αυτές σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις στην πολεοδομία και κυκλοφορία της πόλης. Δίνεται έτσι μια εποπτική εικόνα των αλλαγών αλλά και των σχέσεων που τις συνδέει.

Τα επόμενα υποκεφάλαια θα ορίζουν τις πολιτικές και θα ακολουθούνται από τις αντίστοιχες προτάσεις υλοποίησης τους. Στο μέτρο του δυνατού (αφού μια πολιτική επιδιώκει την επίτευξη περισσότερων από ένα στόχους) η σειρά που εκτίθενται παρακάτω συμβαδίζει τη σειρά των στόχων.

### **7.1 Βελτίωση των υπεραστικών συνδέσεων**

Σε συνέχεια με την ανάλυση και το προβλήματα που προκύπτουν από το κεφάλαιο 5.3.1.5, εδώ θα διατυπωθούν συγκεκριμένες προτάσεις που θα συμβάλουν στην καλύτερη υπερτοπική, διαπεριφερειακή σύνδεση αναβαθμίζοντας έτσι και το ρόλο της Λάρισας. Επιπλέον, θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο χώρο που καταλαμβάνουν οι συνδέσεις αυτές μέσα στον αστικό ιστό (σταθμοί, άξονες κυκλοφορίας).

#### **7.1.1 Απομάκρυνση του αεροδρομίου από τον αστικό ιστό**

Η ανάλυση που προηγήθηκε<sup>101</sup> μας οδήγησε στο συμπέρασμα ότι όχι μόνο δεν προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις (πολιτικές) μετακινήσεις στη Λάρισα, αλλά επιβαρύνει και τη λειτουργία και την ανάπτυξη της ίδιας της πόλης. Ως εκ τούτου, επιβάλλεται η μετεγκατάστασή του και η σταδιακή ένταξη των περιοχών του στον αστικό ιστό. Αναγνωρίζουμε τη δυσκολία υλοποίησης αυτής της πρότασης. Τόσο η εύρεση νέου χώρου όσο και οι τεράστιες οικονομικές απαιτήσεις δημιουργούν πολλά εμπόδια στην εφαρμογή της. Παρόλα αυτά εδώ παρουσιάζεται και ως μια μακροπρόθεσμη αλλαγή που μπορεί να συνεισφέρει πάρα πολλά στη Λάρισα. Οι παρακάτω προτάσεις εμπλέκουν αυτό το χώρο παρόλα αυτά διατηρούν την αυτονομία τους και μπορούν να υλοποιηθούν με ελάχιστες αλλαγές ως τέτοιες.

---

<sup>101</sup> Βλ. 5.3.1.5 iv) παρούσας εργασίας

Η αξιοποίηση των χώρων για τη δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου νότιο-ανατολικά, αναδεικνύοντας το Πηνειό και σε σύνδεση με το υπόλοιπο πάρκο του αποτελεί κομβικής σημασίας παρέμβαση για την πόλη αλλά και για την ευρύτερη περιοχή της Λάρισας. Επιπλέον στα πλαίσια μετατροπής της παλαιάς εθνικής σε αστική οδό προτείνεται η δημιουργία νέας συνοικίας (βορειοανατολικά και σε επαφή με την Π.Ε.Ο.) με μικτές χρήσεις, τοπικό κέντρο και σύνδεση με το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας, το δίκτυο πεζοδρόμων –ποδηλατοδρόμων. **(Χάρτης 7.1)**

### **7.1.2 Ανάπτυξη του υπεραστικού οδικού δακτυλίου και προστασία της πόλης από διαμπερές ροές**

Ο εξωτερικός δακτύλιος όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο της ανάλυσης έχει ήδη δείξει τα όριά του. Δεν είναι τόσο ζήτημα ότι δεν περιλαμβάνει μελλοντικές τάσεις επέκτασης της Λάρισας, αφού κι εμείς δεν θέλουμε να υπάρξουν τέτοιες. Είναι περισσότερο ότι απομονώνει τις ανατολικές συνοικίες της Λάρισας και την περιοχή του αεροδρομίου (η Π.Ε.Ο. είναι μέρος του) ενώ δεν καλύπτει παρακαμπτήριες ανάγκες από βορρά και ανατολή.

Προτείνεται η περαιτέρω χάραξη του ώστε να συμπεριλαμβάνει τον οικισμό της Γιάννουλης και το χώρο του αεροδρομίου. Δίνοντας έτσι χώρο στην αξιοποίηση και της βόρειας περιοχής της πόλης, που διατρέχει ο Πηνειός καθώς και της έκτασης του αεροδρομίου. **(Χάρτης 7.1)**

### **7.1.3 Υπεραστικό ΚΤΕΛ, συμπληρωματικό ως προς το σιδηρόδρομο**

Αναγκαίο να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της μεγάλης διασποράς σταθμών μέσα στον αστικό ιστό καθώς και η προβληματική τους χωροθέτηση. Βασικά κριτήρια για την επιλογή των νέων μειωμένων θέσεων είναι η κοντινή απόσταση από δακτυλίους ή κύριες οδικές αρτηρίες, σύνδεση με δημόσια συγκοινωνία, κοντά στο σταθμό του ΟΣΕ και τέλος κατάλληλο περιβάλλον (ελεύθεροι χώροι, όχι κοντά σε κατοικία). Προφανώς δε γίνεται όλα τα κριτήρια να ικανοποιηθούν ταυτοχρόνως. Θα επιδιωχθεί όμως ο καλύτερος συσχετισμός τους.

Συγκεκριμένα:

- Στη θέση του κεντρικού σταθμού ορίζεται ο σταθμός Κοζάνης, ελευθερώνοντας χώρο που μετατρέπεται σε πράσινο και πλατεία.
- Ο κεντρικός σταθμός χωροθετείται στη συμβολή Ηρ. Πολυτεχνείου και Βόλου. Με αυτόν τον τρόπο είναι πολύ κοντά στο σταθμό τραιίνων και μπορεί με μια απλή σύνδεση να εξυπηρετήσει μετεπιβιβάσεις. Επιπλέον, γειτνιάζει

με τον εσωτερικό δακτύλιο και μια ακτινική οδό που μπορούν να φέρουν της κυκλοφοριακές απαιτήσεις των ΚΤΕΛ. Έτσι, η ευρύτερη περιοχή παίρνει τα χαρακτηριστικά υπερτοπικού συγκοινωνιακού κόμβου, κάτι που είναι συνεπές με τις δυνατότητες του οδικού δικτύου και του δικτύου των Μ.Μ.Μ. αλλά και την ευρύτερη πολεοδομική πολιτική της περιοχής (επέκταση ανατολικά, μητροπολιτικό πάρκο). Η σύνδεση με το σταθμό των τρένων θα γίνεται μέσω minibus, αποκλειστικής χρήσης και υπό την ευθύνη της διοίκησης των δύο οργανισμών.

- Στα δυτικά έξω από τον αστικό ιστό και στην τομή της οδού Ιωαννίνων με τον δυτικό δακτύλιο (πρόταση 8.1.2) εγκαθίσταται ο σταθμός Ιωαννίνων και Τρικάλων-Καρδίτσας. Με αυτόν τον τρόπο η σύνδεση με το σταθμό τραίνων γίνεται μόνο μέσω των δακτυλίων της Ηρ. Πολυτεχνείου και της κύριας ακτινικής Ιωαννίνων. Ενώ εκμεταλλεύεται και τη νότια παράκαμψη για την κίνηση προς Καρδίτσα. Σύνδεση με τον υπεραστικό κόμβο γίνεται μέσω minibus αποκλειστικής χρήσης υπό την ευθύνη του ΚΤΕΛ και ΟΣΕ.

Ενισχύεται, έτσι, ο κεντροβαρικός ρόλος του σιδηροδρόμου και διευκολύνεται η σύνδεση με περιφερειακά και πανελλαδικά κέντρα που αυτός απουσιάζει. Ο παρακάτω χάρτης δείχνει και την χωροθέτηση των σταθμών (**Χάρτης 7.1**).

#### **7.1.4 Σιδηρόδρομος, κέντρο των υπεραστικών συνδέσεων**

Ο σιδηρόδρομος καλείται να παίξει τον κεντρικό ρόλο στις υπεραστικές μεταφορές της πόλης. Τα πλεονεκτήματά του και οι δυνατότητές του έχουν ήδη εκτεθεί (κεφ. 6.3.1.5). παρόλα αυτά σήμερα η εφαρμοζόμενη πολιτική τον απαξιώνει όλο και περισσότερο. Πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι η ανάδειξη του σιδηρόδρομου (όπως και το σύνολο των πολεοδομικών-κυκλοφοριακών ζητημάτων) είναι θέμα πολιτικό. Επαφίεται στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του ΟΣΕ, στο δημόσιο ιδιοκτησιακό καθεστώς του και στη κάλυψη των κοινωνικών αναγκών. Οι αγγλικοί σιδηρόδρομοι μας το θυμίζουν μονίμως αυτό. Ας μας συγχωρήσει ο αναγνώστης αλλά εδώ θα σταθούμε σε πιο άμεσα τεχνικού χαρακτήρα ζητήματα.

Πλέον λόγω της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, των νέων τεχνολογιών, οι απαιτήσεις για μείωση του “νεκρού” χρόνου μεταφοράς (προϊόντων, μέσων παραγωγής, εργαζομένων) είναι αδυσώπητες. Ως εκ τούτου, κατασκευάζονται όλο και γρηγορότερα μέσα μεταφοράς, χαράσσονται βέλτιστες διαδρομές και τα όρια των τεχνολογικών καινοτομιών συνεχώς διευρύνονται. Ειδικά στις χώρες της Ευρώπης εμφανίζεται μια



νέα προσέγγιση στις μεταφορές που έχει στον πυρήνα της το τρένο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η λειτουργία του TGV, ενός από ταχύτερα τρέινα που ενώνει χώρες της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης ανταγωνιζόμενο πλήρως το αεροπλάνο. Το TGV ταξιδεύει με ταχύτητα μέχρι και 320χλμ/ώρα σε εμπορική χρήση, ενώ έχει αντικαταστήσει το αεροπλάνο μεταξύ των συνδεδεμένων πόλεων, λόγω μικρότερων χρόνων (κυρίως για ταξίδια μικρότερα των 3 ωρών), μειωμένων διαδικασιών ελέγχου και επιβίβασης, και των βολικών σημείων που βρίσκονται οι σταθμοί μέσα στις πόλεις. Το TGV είναι πολύ ασφαλές μέσο μαζικής μεταφοράς, αν και υπήρξαν ατυχήματα, δεν υπήρξαν ποτέ θάνατοι σε ταχύτητες άνω των 160χλμ/ώρα. Το εύρος τιμών εισιτηρίων κυμαίνεται από 1,50 € έως 25 €. Συμπερασματικά, ο σιδηρόδρομος αποτελεί μεγάλο πλεονέκτημα στις σύγχρονες μεταφορές, με δυνατότητες περαιτέρω βελτίωσης.



**Εικόνα 7.1:** Αριστερά οδοντωτός στα Καλάβρυτα, δεξιά TGV στη Γαλλία. Το τρένο αποτελεί την επιτομή της τεχνολογικής ανάπτυξης (ταχύτητα, κόστος, ασφάλεια) με την προστασία του περιβάλλοντος.

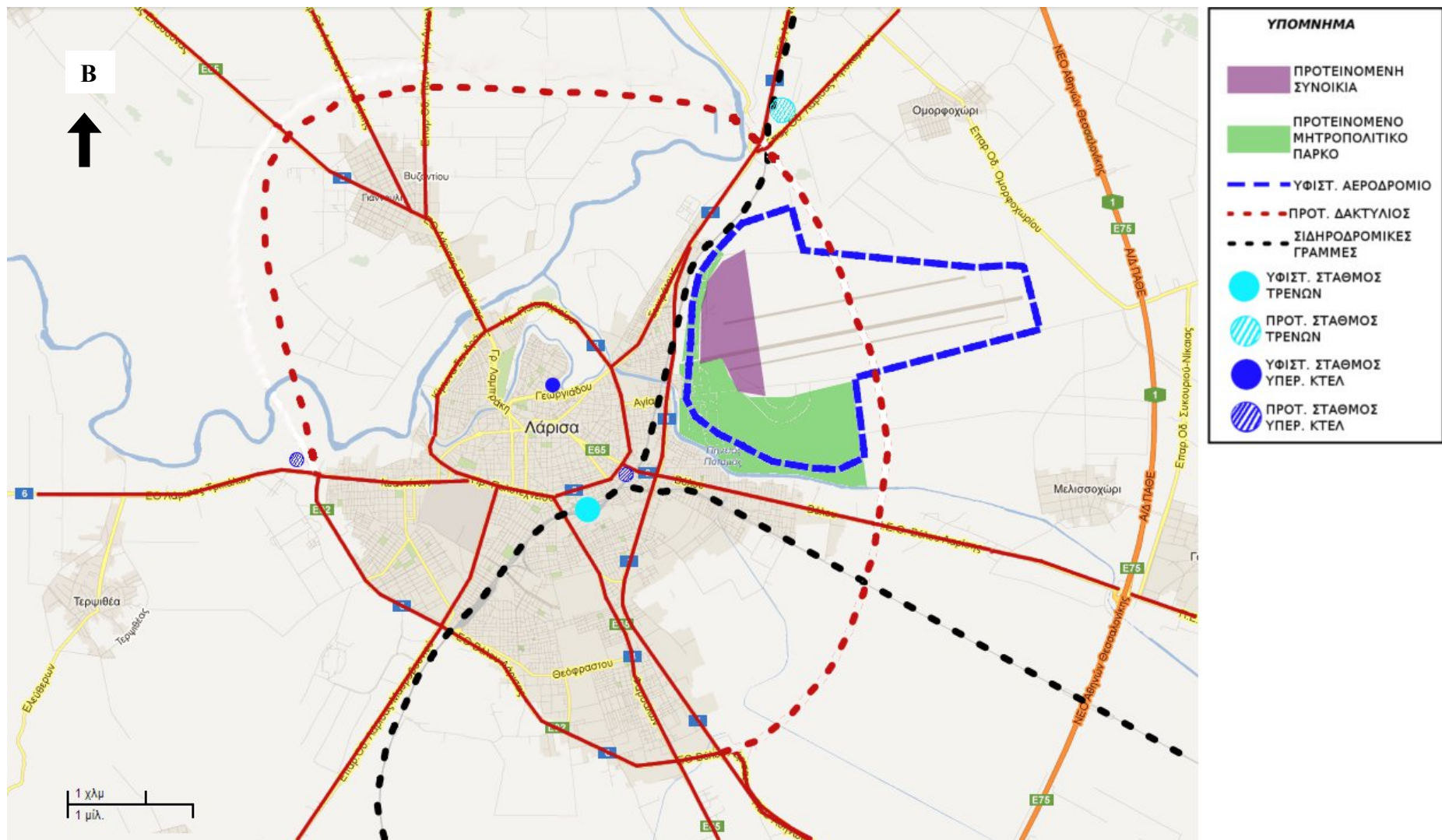
Όσον αφορά τη Λάρισα πρωταρχικής σημασίας ζήτημα αποτελεί το πολυσυζητημένο δίπολο Λάρισας-Βόλου. Βασικό βήμα ενδυνάμωσης του εξωτερικού ρόλου της πόλης, της διπολικής ανάπτυξης της περιφέρειας με κέντρα αυτή και το Βόλο, είναι η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών σύνδεσής τους. Απαιτείται προαστιακού χαρακτήρα σύνδεση, με συχνότερα δρομολόγια και διπλή γραμμή.

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τη λογική που θέτει το Γ.Π.Σ.<sup>102</sup> για την αποδοτικότερη χρήση του οδικού δικτύου αλλά και των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας μπορεί να επιμεριστούν οι λειτουργίες του σταθμού. Δηλαδή, ο

<sup>102</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ 90

εμπορευματικός σταθμός, ο σταθμός διαλογής και το μηχανοστάσιο, να μεταφερθούν βόρεια του εργοστασίου ζαχάρεως (τομή βόρειο τμήματος εξωτερικού δακτυλίου και Π.Ε.Ο.) **(Χάρτης 7.1)** Επιμερίζεται, κατ' επέκταση και ο φόρτος του κεντρικού σταθμού, ενώ απλοποιείται και η λειτουργία του. Η κατασκευή του εξωτερικού δακτυλίου συμπληρώνει το παζλ, αποτρέποντας διαμπερείς ροές λόγω της βόρειας εγκατάστασης και διευκολύνοντας το έργο των φορτηγών στη διακίνηση των προϊόντων.

Από την άλλη η ύπαρξη σταθμού κοντά στην κεντρική περιοχή αποτελεί πλεονέκτημα για την πόλη και την αστική κινητικότητα και δεν πρέπει να χαθεί παρόλα τα προβλήματα που δημιουργούν οι σιδηροδρομικές γραμμές του. Ως προς αυτές από μια πληθώρα μελετών και με σύμφωνη γνώμη του δήμου προτείνεται η υπογείωση τους στο σύνολο του αστικού ιστού. Συμφωνώντας, επί της αρχής με αυτήν την πρόταση, συμπληρώνουμε τη δυνατότητα αξιοποίησης του ελεύθερου πλέον χώρου στην κατεύθυνση ενός εκτεταμένου διαμήκους πάρκου, ενίσχυσης της πεζή, με ποδήλατο ή με τραμ μετακίνησης. Θα γίνει εκτενέστερη ανάλυση σε παρακάτω ειδική ενότητα.



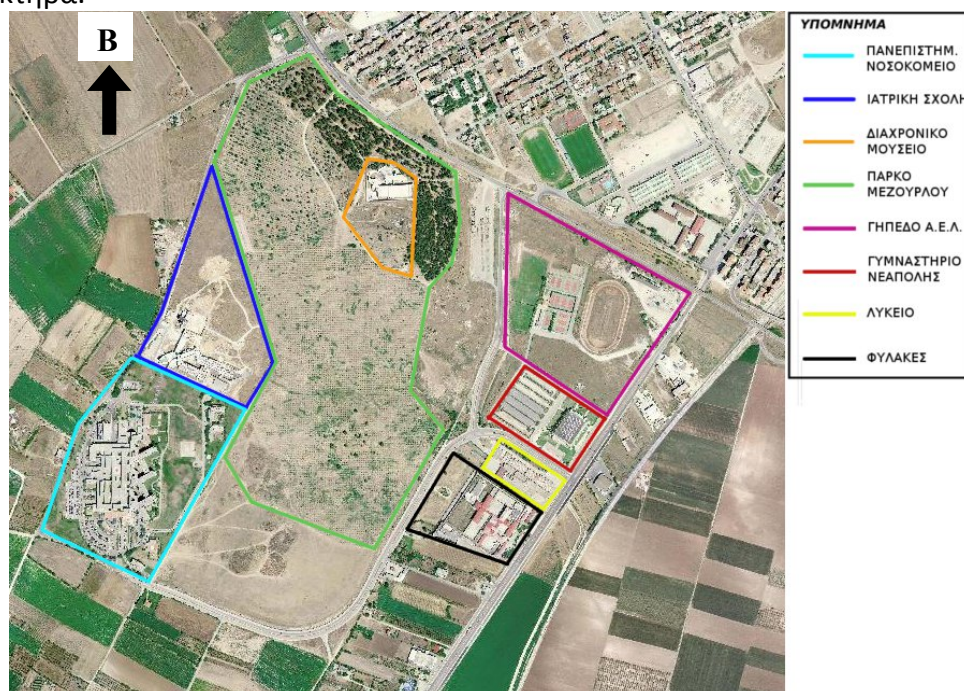
Χάρτης 7.1: Παρεμβάσεις στις υπεραστικές συγκοινωνίες. Πηγή υποβάθρου: wikimapia

## 7.2 Δημιουργία νέων και πολυχρηστικών αστικών κέντρων

Νέα κέντρα (τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα) μικτών χρήσεων οδηγούν στην αναδιαμόρφωση του κυκλοφοριακού χάρτη. Μειώνουν τις αποστάσεις και τους χρόνους μετακινήσεων, ενθαρρύνουν την ενεργητική μετακίνηση (active transport), παράλληλα συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση των υπαρχόντων κέντρων, στην αύξηση της αποδοτικότητας των λειτουργιών της πόλης και κάτω από την προϋπόθεση βιώσιμου σχεδιασμού, βοηθούν στην μείωση της χρήσης του Ι.Χ.. Τέλος, η δημιουργία τοπικών κέντρων ανά πολεοδομική ενότητα, σε συνδυασμό με ολοκληρωμένο σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, βοηθά στην αυτοτέλεια και στην σύνδεση των ενοτήτων αυτών (μεταξύ τους αλλά και με κεντρικότητες της πόλης). Τα παραδείγματα υλοποίησης αυτής της πολιτικής σε πόλεις του εξωτερικού<sup>103</sup> επιβεβαιώνουν τη χρησιμότητα και την αποτελεσματικότητα της.

Όσον αφορά τη Λάρισα, η πολιτική πολυκεντρικότητας έχει τεθεί προς δημόσια συζήτηση την τελευταία δεκαετία. Επαναδιατυπώνεται συγκεκριμένα και στο νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 2009<sup>104</sup> ενώ γίνονται ήδη βήματα με την ανάπτυξη της περιοχής του Μεζούρλου στα νοτιοδυτικά της πόλης.

Συγκεκριμένα, το Μεζούρλο είναι εκτός σχεδίου και οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις σε αυτό είναι το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, η Ιατρική σχολή Θεσσαλίας, το Διαχρονικό Μουσείο Λάρισας, ο Δημοτικός χώρος-Πάρκο Μεζούρλου, το κλειστό γήπεδο Νεάπολης, το γήπεδο Αθλητικής Ένωσης Λάρισας, ένα λύκειο και οι φυλακές (Χάρτης 7.2). Στο σύνολό τους αποτελούν εγκαταστάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα.



Χάρτης 7.2: Υφιστάμενες εγκαταστάσεις Μεζούρλου Πηγή υποβάθρου: gis.ktimanet.gr

<sup>103</sup> Βλ. Κεφ. 3 παρούσας εργασίας

<sup>104</sup> [33] σελ 33

### 7.2.1 Νέο κέντρο υπερτοπικού επιπέδου

Τα προβλήματα στο υφιστάμενο κέντρο έχουν ήδη αναλυθεί. Η έλλειψη χώρου, η μεγάλη έλξη μετακινήσεων (παράγοντας υψηλών αναγκών στάθμευσης και κυκλοφοριακού φόρτου), οι συγκρούσεις χρήσεων ορίζουν την αναγκαιότητα μετεγκατάστασης κεντρικών λειτουργιών (διοικητικών, αναψυχής-βλ. 7.4.1.2 πιο κάτω, εμπορίου) αλλά και δημιουργίας νέων σε άλλη περιοχή.

Τα κριτήρια που θέλουμε να καλύπτει η νέα τοποθεσία είναι:

- Εγγύτητα σε ήδη διαμορφωμένες κεντρικότητες αντίστοιχου υπερτοπικού χαρακτήρα, ώστε να εκμεταλλευτούμε τις μετακινήσεις που αυτές ελκύουν.
- Ενίσχυση της συμπαγούς πόλης και όχι των επεκτάσεών της, αν και η υπάρχουσα κατεύθυνση της δημοτικής αρχής φαίνεται να επενδύει σε αυτές.
- Ομαλή ένταξη στον υπάρχον αστικό ιστό.
- Δυνατότητες ανάπτυξης μεικτών χρήσεων γης με την κατοικία να έχει σημαντική παρουσία.
- Ισομερισμός χώρου επιρροής με το υπάρχον κέντρο.
- Δυνατότητες σύνδεσης με το υπάρχον κέντρο και τις συνοικίες με Μ.Μ.Μ. , ώστε πυρήνας των μετακινήσεων να είναι η δημόσια συγκοινωνία, αλλά και επαφή με κύριους άξονες, ώστε να ελέγχεται η κυκλοφορία του αυτοκινήτου.
- Συνέχεια και συνοχή με το σύνολο των προτάσεων - παρεμβάσεων (της παρούσας εργασίας) που επιχειρούνται στη Λάρισα.

Στο πλαίσιο του βέλτιστου συσχετισμού των παραπάνω, η χωροθέτηση του νέου κέντρου ορίζεται στα νοτιοδυτικά και μάλιστα στην περιοχή της Νέας Πολιτείας (**Χάρτης 7.4**). Εκμεταλλευόμενοι με αυτόν τον τρόπο τις ελεύθερες εκτάσεις στην περιοχή, τις λειτουργίες του Μεζούργλου (**Χάρτης 7.2**), την υπογείωση των σιδηροδρομικών γραμμών(βλ. 7.1.4) αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις κάλυψης των οικιστικών αναγκών (βλ. 7.3), το νέο κέντρο παρουσιάζει πολλές δυνατότητες. (**Χάρτης 7.3**)



**Χάρτης 7.3:** Περιοχή νέου κέντρου Πηγή υποβάθρου: gis.ktimanet.gr

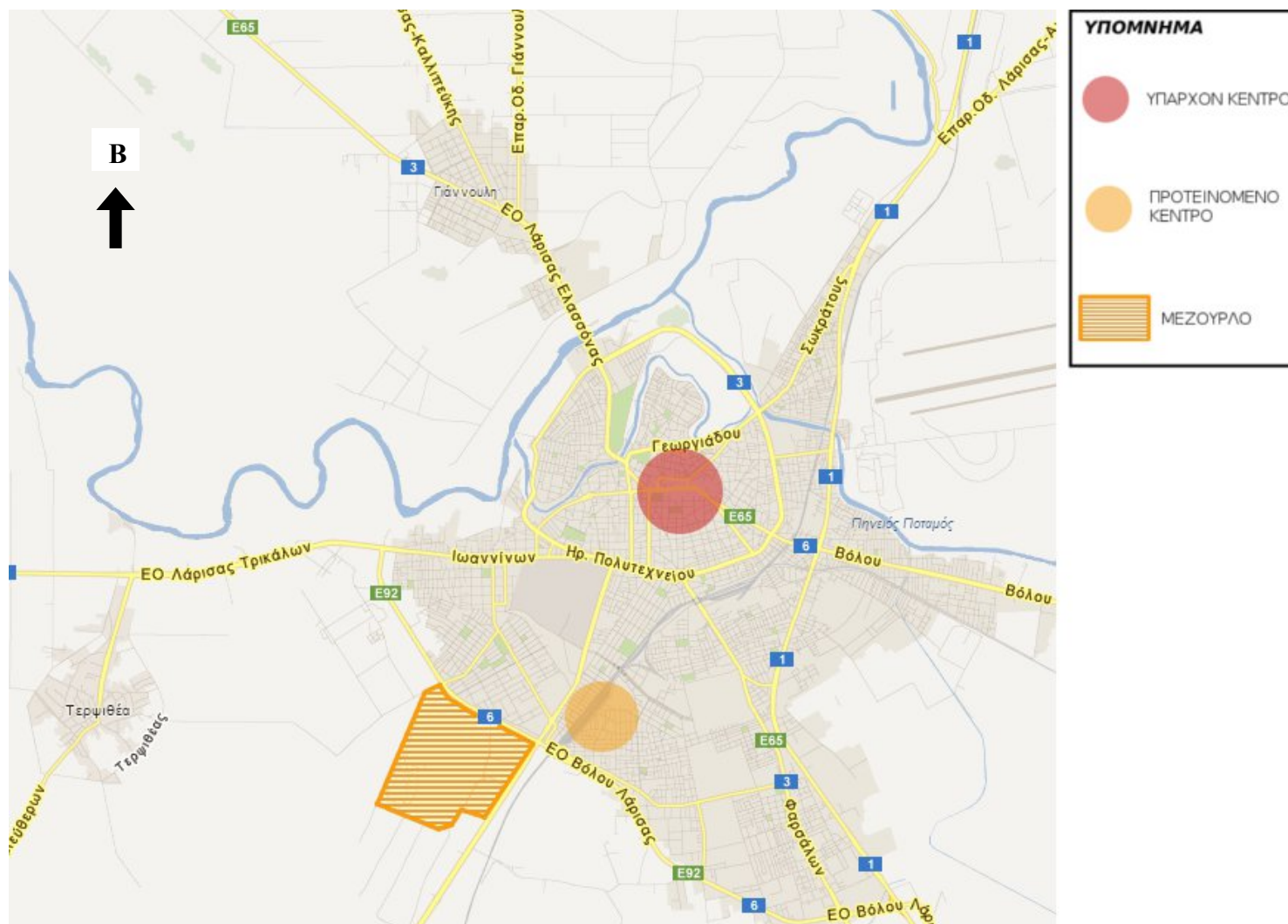
Συγκεκριμένα, με την υπογείωση των γραμμών, εκτός των άλλων, δίνεται η δυνατότητα αξιοποίησης του χώρου (που ελευθερώνεται) ως ελεύθερου κοινόχρηστου χώρου και δημιουργίας γραμμών τραμ πάνω στις παλιές του τραίνου που θα συνδέονται με το υφιστάμενο κέντρο (βλ. παρακάτω). Παράλληλα οι ήδη διαμορφωμένοι ελεύθεροι χώροι (πλατείες, πάρκα) εκατέρωθεν της Καρδίτσης, δίνουν τη δυνατότητα ανάπτυξης δικτύου πεζών-ποδηλατιστών στην περιοχή και σύνδεσή του με το κεντρικό. Επίσης, η σύνδεση με την περιοχή Μεζούρλο, που απέχει περίπου 1χλμ μπορεί να γίνει εύκολα με ποδήλατο ή με το τραμ, κάτι που ισχύει και για τη Νεάπολη (ανοιχτή αγορά, πάρκο). Ενώ η γειτνίαση με την Καρδίτση και των εξωτερικό δακτύλιο καθορίζουν την κίνηση των αυτοκινήτων. Κομβικής, προφανώς σημασίας η απομάκρυνση των φυλακών από το Μεζούρλο. **(Χάρτης 7.3)**

Σχηματίζεται, έτσι μια ευρύτερη αυτόνομη περιοχή (Νέα Πολιτεία, Ηπειρώτικα, Νεάπολη) που επιτελεί όμως και ρόλο υπερτοπικού πόλου. Συνίσταται, λοιπόν, η προσοχή ώστε οι μετακινήσεις από και προς αυτές τις περιοχές να υπακούουν στους κανόνες της βιώσιμης κινητικότητας. Παρακάτω θα αναφερθούμε ειδικότερα σε αυτό τον κίνδυνο και πως των επιλύουμε.

### **7.2.2 Ανάπτυξη δευτερευόντων τοπικών κέντρων**

Η δημιουργία νέου αλλά και η πολυχρηστικότητα και των δύο κέντρων αποτελούν αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη για μια συμπαγή, προσπελάσιμη, συνεκτική και βιώσιμη πόλη. Οι μικτές χρήσεις γης πρέπει να αποτελέσουν χαρακτηριστικό κάθε συνοικίας και όλης της πόλης. Τοπικά κέντρα με αντίστοιχου χαρακτήρα λειτουργίες, κοινόχρηστοι χώροι και πάρκα πρέπει να δεθούν οργανικά με την κατοικία, ιδιαίτερα στις περιφερειακές περιοχές όπου αντιμετωπίζεται και το μεγαλύτερο πρόβλημα.

Με τον τρόπο αυτό, δεν μειώνεται μόνο η ανάγκη για μετακινήσεις (από τη γειτονιά-υπνωτήριο στις εκάστοτε μονολειτουργικές κεντρικότητες) αλλά διαμορφώνονται και οι όροι για την προστασία των γειτονιών από διαμπερείς ροές και ευρύτερα την αυξημένη χρήση του αυτοκινήτου. Τα παραπάνω θα γίνουν μέσω διαδικασιών σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο.



**Χάρτης 7.4:** Κεντρικές λειτουργίες υπερτοπικού χαρακτήρα **Πηγή υποβάθρου:** googlemap

### **7.3 Κάλυψη των οικιστικών αναγκών με έμφαση στην συμπαγή πόλη-μείωση της προαστικοποίησης**

Όπως παρουσιάζεται στο Γ.Π.Σ.<sup>105</sup> υπάρχει υπέρβαση της αποδεκτής χωρητικότητας κατά 45.063 κατοίκους στις κεντρικές πολεοδομικές ενότητες (1,5,8,9,10,11,16,17,20,22) και περίσσειμα χωρητικότητας κατά 22.602 κατοίκους στις υπόλοιπες περιφερειακές (2,3,4,6,7,12,13,14,15,18,19,23) **(Σχέδιο 1)**. Συμπεραίνεται, η ζήτηση για περίπου 22.500 ατόμων που δικαιολογούν την εξεύρεση οργανωμένων οικιστικών υποδοχέων, επεκτάσεων ή/και Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (Π.Ε.Ρ.ΠΟ.)<sup>106</sup>.

Το ζήτημα κάλυψης των οικιστικών αναγκών είναι αδιαμφισβήτητο όμως η πολιτική κάλυψής τους χρήζει ενός επαναπροσδιορισμού. Προτεραιότητα έχει η εντός σχεδίου δόμηση, η οργανωμένη και ελεγχόμενη κάλυψη από τους γειτονικούς οικισμούς και τέλος οι επεκτάσεις.

#### **7.3.1 Περιοχές εντός σχεδίου πόλεως**

Ακολουθώντας τις τάσεις ανάπτυξης της πόλης, η πυκνότητα δόμησης βαίνει μειούμενη από το κέντρο προς τα όρια του σχεδίου<sup>107</sup>. Οι περιοχές που βρίσκονται στο νότιο κομμάτι της πόλης παρουσιάζουν την μικρότερη πυκνότητα κατοικίας (37-54 κατοίκους/Ha) καθώς μεγάλο κομμάτι τους (με χρήση κατοικίας) είναι άχτιστο. Αποτελούν έτσι και την πρώτη προτεραιότητα για την κάλυψη των οικιστικών αναγκών **(Χάρτης 7.8)**.

Συγκεκριμένα, πρέπει να δοθεί προσοχή στην δόμηση της περιοχής του Αγ. Γεωργίου που μαζί με την απομάκρυνση του αεροδρομίου και τις νέες χρήσεις που ορίζονται, συμπληρώνει το μέτωπο στην ανατολή, συμβάλλοντας σε μια ομαλή οικιστική ανάπτυξη της πόλης. Οι περιοχές ανατολικά παρουσιάζουν και το πλεονέκτημα εγγύτητας στον υπεραστικό κόμβο που προτείναμε παραπάνω. Επίσης, λόγω της παρουσίας της Π.Ε.Ο. και της εξέλιξής της σε αστική αρτηρία, δίνεται και η δυνατότητα άμεσης σύνδεσης με δίκτυο Μ.Μ.Μ. και πεζοδρόμους-ποδηλατοδρόμους. Γενικά οι ανατολικές περιοχές αποτελούν πρώτη προτεραιότητα στην κάλυψη των οικιστικών αναγκών. **(Χάρτης 7.5)**

---

<sup>105</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ 32

<sup>106</sup> Για λεπτομέρειες δες ν. 2508/97 άρθρο 24

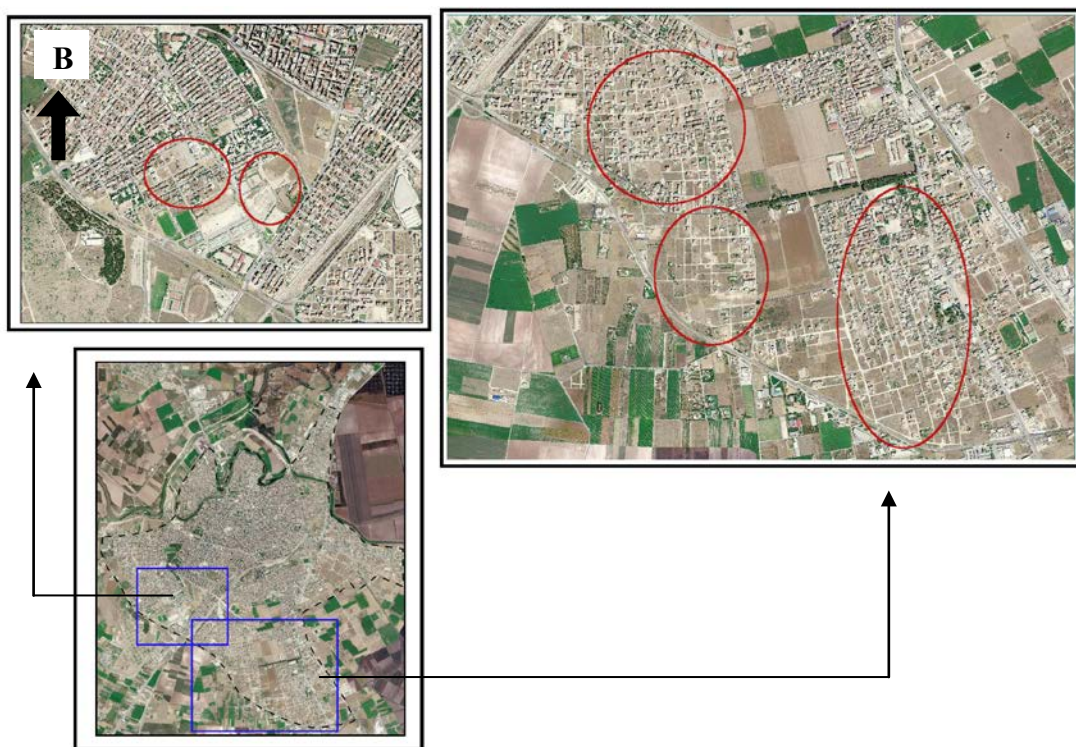
<sup>107</sup> Βλ. 5.2 παρούσας εργασίας





**Χάρτης 7.5:** Αραιοδομημένη περιοχή Αγ. Γεωργίου. **Πηγή υποβάθρου:** gis.ktimanet.gr

Παράλληλα, οι περιοχές των Αβέρωφ και Νεάπολης αποτελούν την επόμενη επιλογή, όχι μόνο λόγω της υπάρχουσας τάσης οικοδόμησής τους αλλά και λόγω της δημιουργίας νέου κέντρου νότια της πόλης. Η γειτνίασή τους με κύριες οδικές αρτηρίες δημιουργούν όρους εσωτερικής ανάπτυξης, συνοχής και προστασίας από το αυτοκίνητο. Παράλληλα η υπάρχουσα κεντρικότητα για ψυχαγωγία στη Νεάπολη, ενισχύει τον αυτοτελή χαρακτήρα στις νότιες περιοχές της Λάρισας (**Χάρτης 7.6**).



**Χάρτης 7.6:** Αραιοδομημένη περιοχή Νεάπολης αριστερά και Αβέρωφ δεξιά, όπου και προτείνεται η κάλυψη οικιστικών αναγκών. **Πηγή υποβάθρου:** gis.ktimanet.gr

### **7.3.2 Περιοχές εκτός σχεδίου- επεκτάσεις**

Εφορμώντας από παραδείγματα όπως του Μονάχου και της Στοκχόλμης<sup>108</sup>, προτείνουμε την υλοποίηση αντίστοιχων πολιτικών Real Estate. Εννοούμε με αυτό, τη σταδιακή απόκτηση γης από το δήμο πριν την ανάπτυξη των νέων περιοχών κατοικίας. Έτσι, θα ελέγχονται κεντρικά οι αξίες γης και η επέκταση, αφού αυτά τα τμήματα γης θα διατίθενται αναλόγως τον κεντρικό σχεδιασμό και τη ζήτηση. Επιπλέον, βασικό κριτήριο, για τις νέες περιοχές είναι η ανάμειξη των χρήσεων γης και η δημιουργία τοπικού κέντρου. Τέλος, η άμεση ένταξή τους στο δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και στο δίκτυο ποδηλατοδρόμων-πεζοδρόμων αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για τη βιωσιμότητά τους.

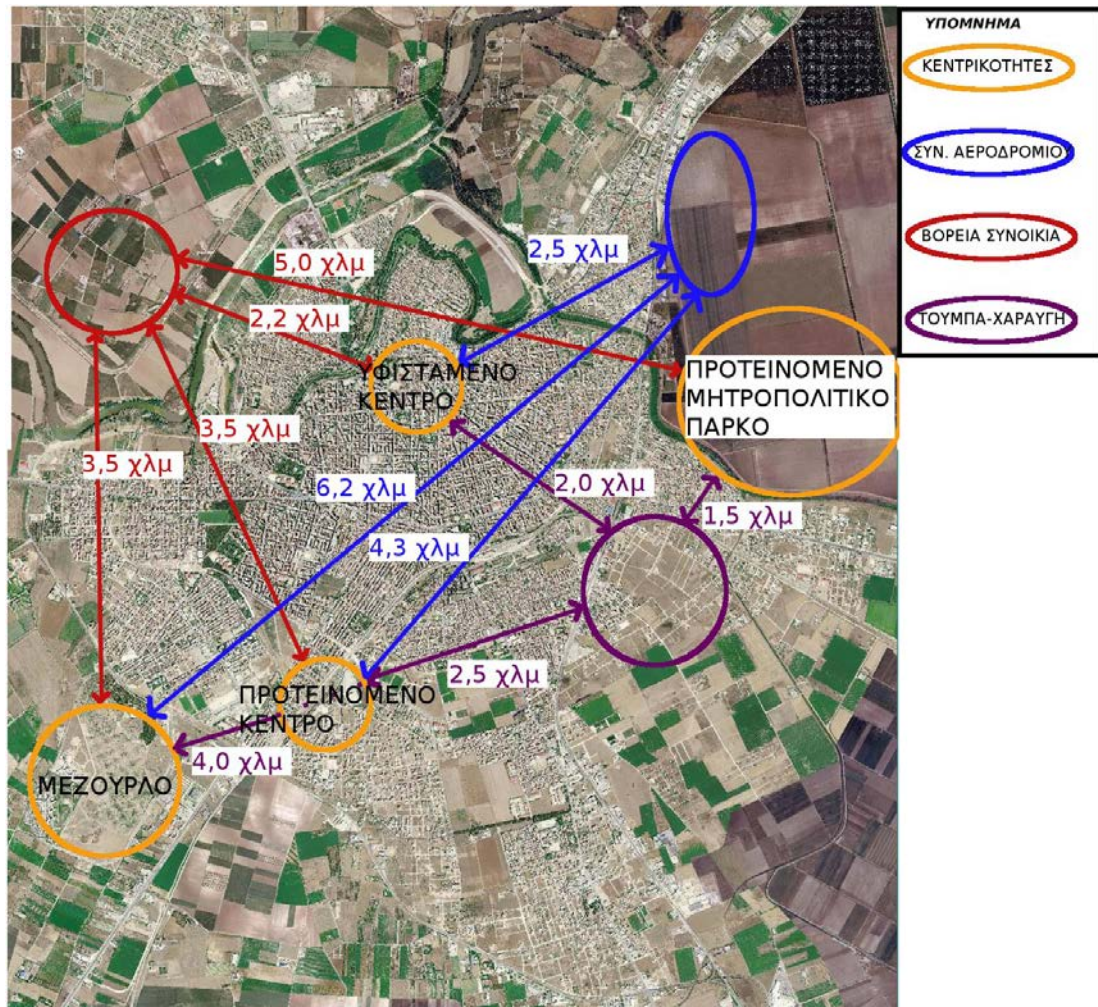
**Το βασικό κριτήριο που μπαίνει σε αυτήν την υποενότητα είναι η ομοιόμορφη ανάπτυξη της πόλης και άρα η μείωση των αποστάσεων από τις υπάρχουσες και προτεινόμενες κεντρικότητες.** Η κάλυψη των περιοχών εντός του προτεινόμενου περιφερειακού δακτυλίου είναι η πρώτη προτεραιότητα των επεκτάσεων. **(Χάρτης 7.7)**

Σε συνέχεια και με την προηγούμενη υποενότητα ειδική προσοχή πρέπει να δοθεί στο νοτιοανατολικό μέτωπο της πόλης και στην επέκταση στις περιοχές νότια της συνοικίας της Χαραυγής και της Τούμπας **(Χάρτης 7.7)**. Παρουσιάζονται κι εδώ οι δυνατότητες δημιουργίας καλού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας και εξασφάλισης της αυτοτέλειας των περιοχών (νέο κέντρο, ψυχαγωγικός πόλος, προστασία από διαμπερείς ροές). Τις ίδιες δυνατότητες καλύπτει και η νέα συνοικία στην έκταση του αεροδρομίου, που με την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών θα επιτευχθεί και η καλύτερη σύνδεση με τον υπόλοιπο ιστό της πόλης. **(Χάρτης 7.8)**

Αν και οι συνθήκες είναι δύσκολες λόγω του ποταμού, δεύτερη προτεραιότητα αποτελεί η αντιδιαμετρική της προηγούμενης, βορειοδυτική περιοχή **(Χάρτης 7.7)**. Πετυχαίνουμε έτσι, τη συνέπεια με την αρχή της ομοιόμορφης επέκτασης, τη δυνατότητα ένταξης μεγαλύτερου τμήματος του ποταμού (και άρα της πράσινης ζώνης του) στον αστικό ιστό της πόλης, την εκμετάλλευση γης που συνορεύει με κύριες αρτηρίες και δακτυλίους (Ιωαννίνων, περιφερειακός και Ηρ. Πολυτεχνείου) καθώς και την ομαλή, σταδιακή ενοποίηση της Λάρισας με τη Γιάννουλη. **(Χάρτης 7.8)**

---

<sup>108</sup> *Κεφάλαιο 3 παρούσας εργασίας*



**Χάρτης 7.7:** Ευθύγραμμες αποστάσεις περιοχών επεκτάσεων από υπάρχουσες και νέες κεντρικότητες. **Πηγή υποβάθρου:** gis.ktimanet.gr

Η δόμηση απαγορεύεται σε οποιαδήποτε άλλη εκτός σχεδίου περιοχή. Επιδιώκεται ο δραστικός περιορισμός / κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης, και καθορισμός χρήσεων γης στην ύπαιθρο. Η διάσπαρτη δόμηση ελέγχεται, και οι σημερινές παρόδιες συγκεντρώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, πολεοδομούνται ή μεσοπρόθεσμα αποδυναμώνονται με μετεγκαταστάσεις<sup>109</sup>.

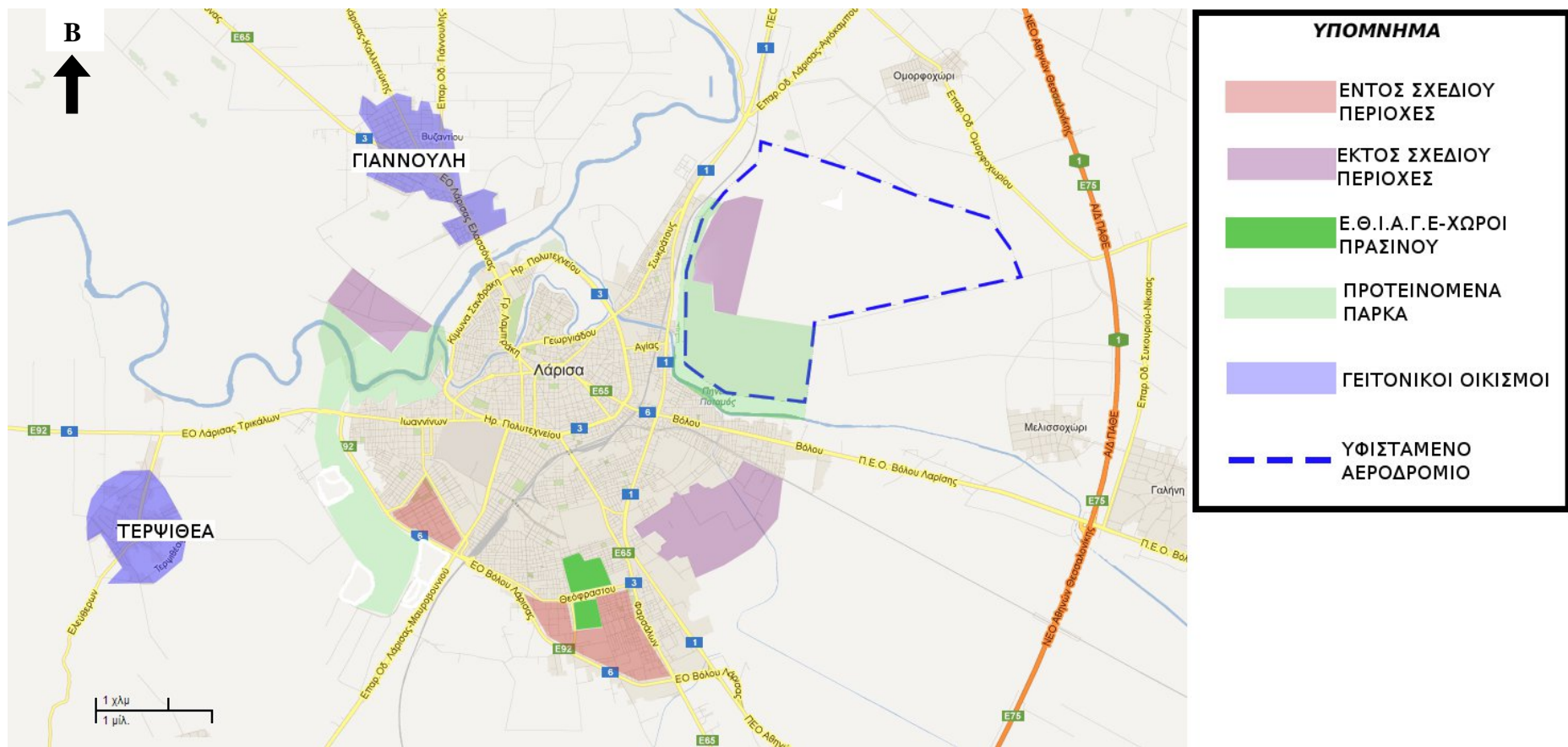
### 7.3.3 Γειτονικοί οικισμοί- περιορισμός προαστικοποίησης

Οι βασικοί γειτονικοί οικισμοί που απορροφούν τις οικιστικές ανάγκες της Λάρισας είναι η Τερψιθέα δυτικά και η Γιάννουλη βόρεια. Κύριοι λόγοι της μετακίνησης των Λαρισαίων προς αυτές είναι η χαμηλότερη αξία γης και καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Με την προαναφερόμενη πολιτική Real Estate, η πρώτη αιτία μπορεί να καλυφθεί, ενώ με το σύνολο των παρεμβάσεων και το κατευθύνσεων που

<sup>109</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ 15

ορίζονται στην παρούσα εργασία, ευελπιστούμε να καλυφθεί και η δεύτερη. Επιδίωξη είναι η αντιστάθμιση της προαστιακής ανάπτυξης με την οργανωμένη εξέλιξη της συμπαγούς πόλης, στη βάση των αναλυθέντων προτάσεων.

Παρόλα αυτά, προκειμένου να εξασφαλιστεί οποιαδήποτε μελλοντική ενοποίηση με τους γύρω οικισμούς, ορίζεται ως άμεσα αναγκαίο μέτρο η δημιουργία «πράσινων σφηνών» (μαθαίνοντας και από το παράδειγμα της Βιτόρια). Αυτές είναι μεγάλης έκτασης πάρκα και ελεύθεροι χώροι που συνδέονται με δίκτυο πεζών-ποδηλάτων μεταξύ τους (αναλύεται παρακάτω). Η χωροθέτησή τους θα γίνει πάνω στους άξονες ενοποίησης με τον κάθε οικισμό. Ειδικότερα, από βορρά αξιοποιούμε το ποτάμι με τη δημιουργία πάρκου κατά μήκος του, δυτικά και εκατέρωθεν της Ιωαννίνων, οριοθετούμε πάρκο που θα συνδέεται με πράσινες διαδρομές με τα Τ.Ε.Ι. καθώς επίσης με το άλσος του Μεζούργλου στα νότια του **(Χάρτης 7.8)**.



Χάρτης 7.8: Περιοχές κάλυψης οικιστικών αναγκών Πηγή υποβάθρου: googlemap

#### 7.4 Ανάδειξη των ιστορικών στοιχείων μέσω της σύνδεσης με τις σύγχρονες ανάγκες των κατοίκων

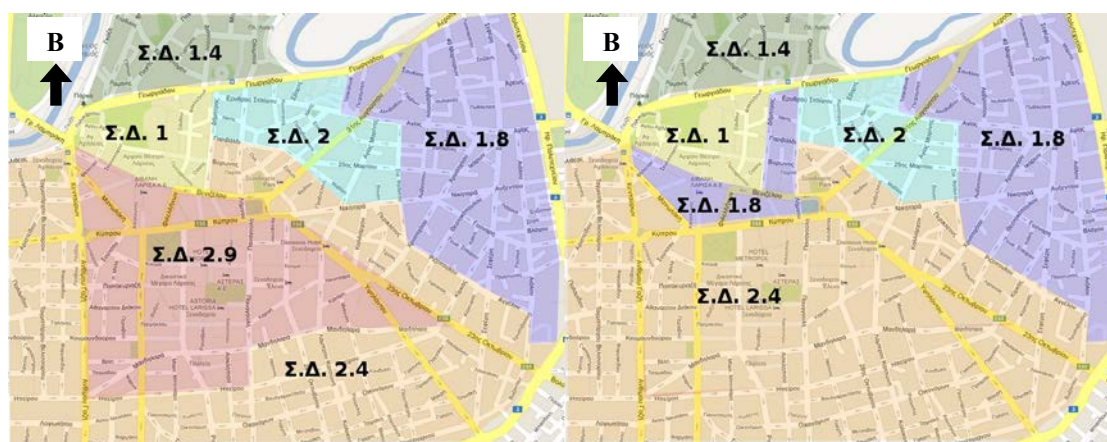
Ο πυρήνας της πολιτικής αυτής είναι η σύνδεση της μορφής με τη λειτουργία και ένα βήμα παρακάτω, η ανάδειξη της ιστορικής κοινωνικής ταυτότητας μέσα από την κοινωνική πρακτική. Δυστυχώς όπως έχει αναλυθεί και στο κεφάλαιο 5, λόγω τόσο των αντικειμενικών ιστορικών συνθηκών αλλά και των πολεοδομικών πολιτικών, σήμερα στη Λάρισα έχει απομείνει μόνο το 10% των κτηρίων που είχαν κτιστεί μέχρι το 1950 και να έχουν εξαφανιστεί αξιόλογα αρχιτεκτονικά μεταπολεμικά κτίσματα. Από την άλλη, οι αρχαιολογικές ανασκαφές και η έκθεση των ιστορικών μνημείων ορίζουν τις δυνατότητες αλλά δεν της εκμεταλλεύονται. Η επίτευξη των δύο πρώτων στόχων απαιτεί τολμηρές πολεοδομικές παρεμβάσεις και θεσμικές αλλαγές που θα αναλυθούν ευθύς αμέσως, αλλά και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα εξεταστούν παρακάτω.

##### 7.4.1 Παρεμβάσεις στο χώρο του Φρουρίου

Παρακάτω θα αναλυθούν οι συγκεκριμένοι άξονες επεμβάσεων στην περιοχή του Φρουρίου και οι προτάσεις που τις ακολουθούν.

##### 7.4.1.1 Συντελεστές Δόμησης

Σημαντικό στοιχείο αποτελεί η θεσμοθέτηση και η κατοχύρωση του Σ.Δ. 1 για το λόφο του Φρουρίου. Σε συνέχεια με αυτό και αποφεύγοντας τον κίνδυνο “φράγματος κτιρίων”<sup>110</sup>, ορίζουμε μεσοπρόθεσμα τη μείωση των Σ.Δ. με μια γωνιακή ζώνη νοτιοανατολικά του λόφου που θα έχει συντελεστή δόμησης 1.8.(Χάρτης 7.9)



**Χάρτης 7.9:** Συντελεστές δόμησης ευρύτερης περιοχής Φρουρίου. Αριστερά-υφιστάμενοι Σ.Δ. και δεξιά προτεινόμενοι Σ.Δ. Πηγή υποβάθρου: wikimapia

<sup>110</sup> Βλ. 5.2.1 στην παρούσα εργασία.

Υπάρχουν πολλοί περιοριστικοί παράγοντες όχι μόνο όσον αφορά την ήδη ύπαρξη κατασκευών που εξαντλούν το γεινιάζον Σ.Δ. 2.0-2.9 αλλά και το γεγονός ότι μιλάμε για το υπέρκεντρο της Λάρισας και τον αντίστοιχο φόρτο χρήσεων που απαιτείται να εξυπηρετεί. Λόγω αυτών επιλέγεται ο μεσοπρόθεσμος ορίζοντας επίτευξης καθώς και η μοναδική μεταβατική ζώνη, περιορισμένου εύρους (ενός οικοδομικού τετραγώνου).

Συγκεκριμένα, η ζώνη αυτή θα εκτείνεται νότια-από τη Βενιζέλου έως τη Μανωλάκη, Κύπρου, και ανατολικά-από τη Δήμητρας μέχρι την Ολύμπου. Βόρεια ο συντελεστής δόμησης ορίζεται 1.40 και δυτικά η περιοχή συνορεύει με το ποτάμι οπότε και δεν παρουσιάζεται πρόβλημα.

Σε συνέχεια με τα παραπάνω προτείνεται και η συνολικότερη μείωση του Σ.Δ. στην κεντρική περιοχή από 2.9 σε 2.4. Επιδιώκεται έτσι η ανάδειξη του πολιτιστικού κέντρου του Φρουρίου, η διασφάλιση φυσικών συνθηκών (ήλιος - φως, αέρας) στην πόλη, η προστασία και προβολή των χαρακτηριστικών κτιρίων αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, που έστω και παραποιημένα συγκροτούν το Σύνολο της παλιάς Αγοράς στην κεντρική περιοχή. **(Χάρτης 7.9)**

#### **7.4.1.2 Χρήσεις γης**

Από την ανάλυση στο κεφάλαιο της υπάρχουσας κατάστασης<sup>111</sup> προκύπτουν τα εξής κύρια προβλήματα χρήσεων:

- Συγκρούσεις χρήσεων και ανάγκη ριζικής αναδιάρθρωσής τους
- Απουσία μέτρων ανάδειξης πολιτιστικών στοιχείων
- Υποβάθμιση ποιότητας αστικού περιβάλλοντος

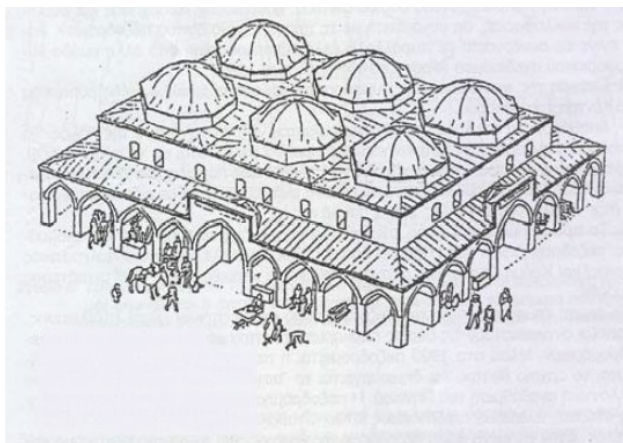
Απαιτείται λοιπόν ειδική πολιτική χρήσεων γης, για τη σταδιακή αναβίωση του προς την επιθυμητή κατεύθυνση και το ξεπέρασμα σοβαρών οικονομικών και πολιτικών σκοπέλων. Συγκεκριμένα οι αλλαγές πρέπει να κινηθούν πάνω σε τέσσερις άξονες, την ενίσχυση χρήσεων που προβάλλουν το πολιτιστικό στοιχείο και την κοινωνικοποίηση, την ενίσχυση της παρουσίας και του ρόλου της τοπικής μικροκοινωνίας, την μείωση των υπαρχουσών χρήσεων εστίασης και αναψυχής και τέλος την ολοήμερη εξέλιξη των δραστηριοτήτων.

---

<sup>111</sup> Ο.π.

### α) Ενίσχυση πολιτιστικού στοιχείου και κοινωνικοποίησης

- Αναστύλωση και χρήση του χώρου στο **Μπεζεστένι (Σχέδιο 2)**. Η πρόταση αυτή έχει ήδη τεθεί από προηγούμενη μελέτη<sup>112</sup> αλλά ακόμα δεν έχουν γίνει βήματα. Από την πλευρά μας, και σε συνέχεια με το σκεπτικό που έχουμε θέσει και τους στόχους 1, 2 αλλά και 15, 20 προτείνουμε τη χρήση του ως αγορά προϊόντων της τοπικής βιοτεχνίας και αγροτικής παραγωγής.



**Σχέδιο 2:** Μπεζεστένι 1983. Σχέδιο της αποκατάστασης κατά Gert Schneider.

Πηγή: [41] σελ.41

- Λειτουργία επί εβδομαδιαίας βάσης στην πλατεία Λαμπρούλη υπαίθριο **παζάρι** αγοροπωλησίας βιβλίων, μουσικών ειδών και ειδών τεχνολογίας. Ο χώρος διεξαγωγής θα είναι στο σημερινό χώρο στάθμευσης (**Χάρτης 7.10**). Την υπόλοιπη εβδομάδα θα δίνεται στους φοιτητικούς συλλόγους της Ιατρικής και των ΤΕΙ, προκειμένου να αξιοποιηθούν πολιτικοί-πολιτιστικοί σκοποί. Ειδικός στόχος αυτής της πρότασης είναι η έλξη και η κοινωνική τριβή της νεολαίας.
- **Παιδική χαρά** στο πάρκο πίσω από το αρχαίο θέατρο- δυτικά από το μνημείο της νίκης. (**Χάρτης 7.10**)

<sup>112</sup> [34] (Δήμος Λάρισας, 2004) σελ.23





Χάρτης 7.10: Παιδική χαρά και Παζάρι στο Φρούριο. Πηγή υποβάθρου: gis.ktimanet.gr

- Διαμόρφωση και λειτουργία **αρχαίου θεάτρου**. Άμεση συνέπεια θα είναι η ζήτηση για παραστάσεις από θέατρα και θεατρικά σχήματα από όλη την Ελλάδα. Η κεντρική θέση του θεάτρου στην πόλη, η υπαίθρια χωροθέτησή του (η σκηνή είναι 3 μέτρα κάτω από τη στάθμη του πεζοδρομίου) και η δυνατότητα οπτικοακουστικής επαφής από ένα διερχόμενο, μαζί με τη φιλολαϊκή πολιτική λειτουργίας του εντάσσουν τα θεατρικά δρώμενα και αυτό το κομμάτι του πολιτισμού στην καθημερινότητα της Λάρισας. Η πρόσβαση όλων των κοινωνικών στρωμάτων και η δυνατότητα παραστάσεων κι από ερασιτεχνικές ομάδες δένει το λαϊκό πολιτισμό με τη λειτουργία του θεάτρου.
- Σε συνέχεια με τα παραπάνω έρχεται και η επείγουσα διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου του θεάτρου. Πέραν της ήδη θεσμοθετημένης<sup>113</sup> απαλλοτρίωσης των τετραγώνων μεταξύ Απόλλωνος και Παπαναστασίου και τον χαρακτηρισμό τους ως ελεύθεροι-κοινόχρηστοι χώροι απαιτούνται κι άλλες τέτοιες κινήσεις τομής. Προτείνεται η απαλλοτρίωση και της ανατολικής πλευράς της έκτασης του αρχαίου θεάτρου ώστε να ολοκληρωθεί η ανάδειξή του και η ομαλή ένταξή του στο χώρο. Επιπλέον, μακροπρόθεσμα θα μπορούσαν να προχωρήσουν απαλλοτριώσεις και στο τετράγωνο ανάμεσα στο θέατρο και στην κεντρική πλατεία. Είναι βέβαιο ότι η πρόταση αυτή είναι δύσκολα υλοποιήσιμη κάτω από τις παρούσες συνθήκες λόγω της λειτουργίας σε αυτό το τετράγωνο ενός μεγάλου

<sup>113</sup> [33] (Γ.Π.Σ., 2009) σελ 53

ξενοδοχείου, των κεντρικών γραφείων του ΟΤΕ και άλλων μικρότερων ιδιωτικών και δημοσίων υπηρεσιών. Παρόλα αυτά πιστεύουμε ότι το πρόβλημα της μετεγκατάστασης μπορεί να διευκολυνθεί και με την ανάπτυξη του νέου κέντρου.

- Τα οθωμανικά λουτρά, μερικά μέτρα ανατολικά του θεάτρου (**Χάρτης 7.10**), σήμερα λειτουργούν ως bar. Δεν έχει ληφθεί καμία μέριμνα για την ένταξή του στο ιστορικό χώρο του Φρουρίου, ως ένα στοιχείο της ιστορίας της πόλης και των κατοίκων (από μια άλλη, πλην της αρχαίας περιόδου). Η χρήση του θα πρέπει να ορίζεται από αυστηρούς κανονισμούς συντήρησης και ανάδειξης της όψης, προστασίας και ανάδειξης του εσωτερικού του. Αποτελεί καίριας σημασίας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η ισότιμη προβολή και ένταξη στον ιστορικό χώρο του Φρουρίου και των υπολοίπων, πλην βυζαντινών και αρχαιοελληνικών μνημείων.

### **β) Ενίσχυση παρουσίας και ρόλου κατοίκων**

- Όπως έχει αναλυθεί και παραπάνω<sup>114</sup> ο πολεοδομικός τομέας αυτός της πόλης έχει λιγότερο από το ένα τρίτο της πυκνότητας κατοικίας από τους υπόλοιπους κεντρικούς. Μάλιστα η τάση είναι να μειωθεί κι άλλο. Προτείνεται, λοιπόν, άμεσα **αύξηση της πυκνότητας** όχι με την αύξηση του συντελεστή δόμησης αλλά με τη μεταφορά υπηρεσιών εμπορίου και χρήσεων αναψυχής σε άλλο κέντρο (θα αναλυθεί εκτενέστερα παρακάτω) και την εγκατάσταση κατοικιών στις αντίστοιχες οικοδομές.
- Μια σειρά πολιτικών και οικονομικών μέτρων ώστε οι εργαζόμενοι στις επιχειρήσεις της ευρύτερης περιοχής του Φρουρίου να μπορούν να γίνουν και κάτοικοι της περιοχής. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:
  - ✓ Ελαφρύνσεις στα δημοτικά τέλη για συγκεκριμένη χρονική περίοδο
  - ✓ Κάλυψη ποσοστού των εξόδων κατοικίας
  - ✓ Μειωμένο κόμιστρο στις μετακινήσεις με το ΚΤΕΛ και τον ΟΣΕ
  - ✓ Ειδικές εκπτώσεις σε αγαθά πρώτης ανάγκης

Όλα τα παραπάνω φυσικά απαιτούν και τη δέσμευση για μόνιμη κατοικία, τουλάχιστον σε ορίζοντα 5ετίας

---

<sup>114</sup> **Βλ. 5.2.1 παρούσας εργασίας**

- Η αξιοποίηση των εγκαταλειμμένων κτιρίων (κυρίως παλιά καταστήματα βιοτεχνικών προϊόντων) ή αυτών που θα αλλάξουν λειτουργία (λόγω αυστηρότερων κανονισμών-βλ. παρακάτω) να γίνει στην κατεύθυνση μετατροπής τους σε φοιτητικές εστίες.

#### **γ) Αυστηρότερο πλαίσιο λειτουργίας καταστημάτων εστίασης και αναψυχής**

- Είναι επιτακτική ανάγκη η θεσμοθέτηση πολεοδομικών και κτιριοδομικών προϋποθέσεων ώστε οι επιχειρηματικές δράσεις ιδιωτών να μην αντίκεινται στα δικαιώματα του συνόλου της κοινωνίας. Οι κανόνες στην αισθητική των κτιρίων, η απαγόρευση τραπεζοκαθισμάτων πάνω σε διαδρόμους πεζών, η αυστηρή οριοθέτησή τους πάνω στο δημόσιο χώρο, η εξασφάλιση χώρων στάθμευσης για τους εργαζομένους (όταν απαιτείται), η ηχοπροστασία, και κίνητρα-αντικίνητρα οικονομικού χαρακτήρα μπορούν να ορίσουν αυστηρότερα το πλαίσιο λειτουργίας των καταστημάτων εστίασης και αναψυχής. Κατά συνέπεια όσες επιχειρήσεις δεν ανταποκρίνονται σε αυτούς τους κανονισμούς θα αλλάζουν λειτουργία.
- Από την άλλη, καταλυτικός παράγοντας για τη μείωση των ομοειδών καταστημάτων αναψυχής που τείνουν να καταλάβουν το χώρο του Φρουρίου είναι και η ανάπτυξη νέου κέντρου στα νοτιοδυτικά της πόλης (βλ. 7.2.1 παραπάνω). Η μετεγκατάστασή τους ουσιαστικά εκεί και όχι το κλείσιμο ή αλλαγή λειτουργίας τους διευκολύνουν το εφικτό και άμεσο των πιο πάνω παρεμβάσεων καθώς και την ταχεία ανάπτυξη του νέου κέντρου.

#### **7.4.2 Ανάδειξη του Β' αρχαίου θεάτρου**

Το μικρό αυτό θέατρο, με την υπάρχουσα δόμηση, προσιδιάζει περισσότερο σε ακάλυπτο χώρο των γύρω πολυκατοικιών παρά σε ιστορικό μνημείο, κομμάτι ελεύθερου δημόσιου χώρου. Λόγω της θέσης του αλλά και του μικρού μεγέθους προτείνεται να αποτελέσει συμπληρωματικό στοιχείο του πάρκου του Πηνειού και της περιοχής του Φρουρίου ως ελεύθερος δημόσιος χώρος.

Καταρχάς πρέπει να ελευθερωθεί το μέτωπό του προς το ποτάμι, από τις οικοδομές που υπάρχουν σήμερα και να δημιουργηθεί είσοδος με μπάρα για τους παραποτάμιους πεζοδρόμους στην απέναντι πλευρά του δρόμου. Μεσοπρόθεσμος στόχος μπορεί να είναι και η απελευθέρωση όλου του τετραγώνου από ψηλά κτίρια. Οι λειτουργίες εμπορίου και αναψυχής που στεγάζουν μπορούν εύκολα να μετακινηθούν. Με τις παρεμβάσεις αυτές δίνουμε, ένα ακόμα σύμβολο στην πόλη, προβολή της φυσιογνωμίας της. Ο εισερχόμενος στην κεντρική περιοχή από τη λ.

Λαμπράκη έχει στα αριστερά του το λόφο του Φρουρίου με την εκκλησία του Αγ. Αχιλλείου και στα δεξιά το μικρό αυτό θέατρο.

Επιπλέον, απαιτείται επέκταση των πεζοδρομήσεων της Βενιζέλου στις τοπικές οδούς Πολυκάρπου-Μελετίου και Σκυλοσόφου. Παράλληλα οι προεκτάσεις τους μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Έτσι χωρίς να χάνουν το κυκλοφοριακό τους έργο συνδέουν το θέατρο με το Φρούριο, προβάλλοντας την πεζή μετακίνηση. **(Χάρτης 7.11)**



**Χάρτης 7.11:** Ευρύτερη περιοχή Β' θεάτρου. Πηγή υποβάθρου: [gis.ktimanet.gr](http://gis.ktimanet.gr)

## 7.5 Ανατροπή της κυριαρχίας της χρήσης του αυτοκινήτου σε όλη την πόλη.

Προκειμένου να εξηγήσουμε την πολιτική αυτή πρέπει να σταθούμε σε δύο σημεία, όπως αναφέρονται και στον τίτλο της. Το πρώτο είναι η ανατροπή της κυριαρχίας της ιδιωτικής αυτοκίνησης και το δεύτερο είναι η εφαρμογή στο σύνολο της πόλης.

Όσον αφορά το πρώτο σημείο και σύμφωνα με όσα έχουν αναλυθεί έως τώρα, τόσο η ένταση των ρυθμών παραγωγής όσο και η ίδια η δομή της πόλης (μονολειτουργικές διάσπαρτες και απομακρυσμένες μεταξύ τους κεντρικότητες) έχουν οδηγήσει το ιδιωτικό μέσο μεταφοράς να αποτελεί αδήριτη ανάγκη. Κατ' επέκταση αυτή η ηγεμονία αποτυπώνεται και στο επίπεδο της ιδεολογίας κάνοντας ακόμα πιο δύσκολη την ανατροπή της. Όσον αφορά το δεύτερο σημείο και σύμφωνα πάλι με όσα έχουν αναλυθεί, η Λάρισα παρουσιάζει μια διχοτόμηση μεταξύ κέντρου και περιφέρειας σε επίπεδο ποιότητας αστικού περιβάλλοντος. Πεζοδρομήσεις, μονοδρομήσεις, ποδηλατόδρομοι αναπτύσσονται στο κέντρο της πόλης δημιουργώντας προϋποθέσεις ρήξης με το αυτοκίνητο αλλά η περιφέρεια είναι στο έλεός του.

Η πολιτική που αναλύεται εδώ βασίζεται στο «δόγμα της αποτροπής». Επιδιώκει να κάνει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου ασύμφορη ή τουλάχιστον όχι τόσο αποδοτική όσο αυτή άλλων μέσων (ποδήλατο, Δ.Σ. , πεζή). Παράλληλα στοχεύει στην ενσωμάτωση της όποιας χρήσης του σ' ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών και όχι στην αυτοτέλειά της. **Γι' αυτούς τους λόγους οι προτάσεις μας θα αναλυθούν σε τρία σημεία, την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, ώστε να οργανωθεί και συντονιστεί η κίνηση των αυτοκινήτων, στη δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, ώστε να υποταχθεί στην κίνηση των πεζών και ποδηλάτων και στις περιοχές χωρίς αυτοκίνητο, ώστε να προστατευτούν από τις ροές του και όλες τις συνέπειες που ακολουθούν.**

### 7.5.1 Ορθολογική ιεράρχηση του οδικού δικτύου

Ο διττός κεντρικός στόχος της ιεράρχησης είναι από τη μία ο επηρεασμός της ζήτησης (με τη μείωσή της) για χρήση αυτοκινήτου και από την άλλη η άνετη και αποδοτική λειτουργία του οδικού δικτύου της Λάρισας στο σύνολό του. Το πώς λειτουργεί σήμερα το οδικό δίκτυο έχει αναλυθεί παραπάνω<sup>115</sup>. Εδώ θα παρουσιάσουμε μόνο τις προτάσεις για την ορθολογική ιεράρχησή του, άμεσης εφαρμογής και μακροπρόθεσμες. Ως επιμέρους στόχοι ορίζονται η μετατροπή των

---

<sup>115</sup> Βλ. 5.3.1.1 παρούσα εργασία, το χρονικό όριο της κατασκευής είναι που θέτει και την κατηγοριοποίηση μεταξύ άμεσων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων

ακτινικών οδών σε αμιγώς αστικές αρτηρίες και η απομάκρυνση του αυτοκινήτου από το υπέρκεντρο της πόλης. Οι επιρροές σε στάθμευση και ΜΜΜ θα αναλυθεί παρακάτω.

#### **7.5.1.1 Περιφερειακές περιοχές**

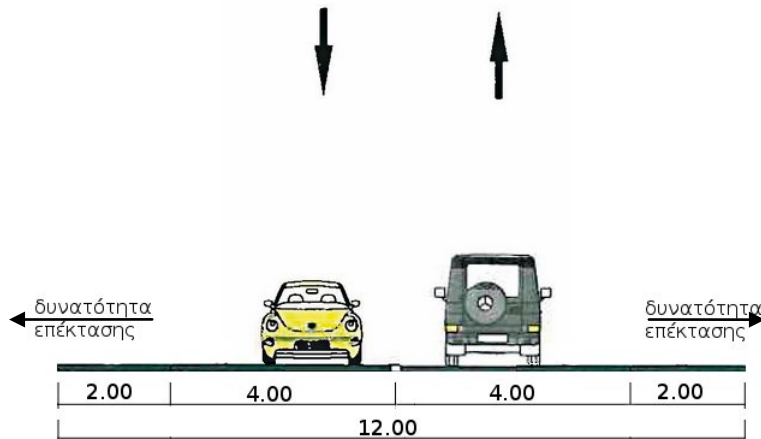
##### **Μέτρα άμεσης εφαρμογής (Χάρτης 7.12)**

Μέχρι και την κατασκευή του εξωτερικού δακτυλίου<sup>116</sup> και λαμβάνοντάς την υπόψη υπάρχουν δυνατότητες κάλυψης του διττού στόχου χωρίς την ανάγκη διάνοιξης νέων οδών ή κατασκευής μεγάλων τεχνικών έργων. Άρα οι προτάσεις αυτές είναι μεταβατικές και γι' αυτό δεν μπορούν να επιλύσουν πλήρως το πρόβλημα της ιεράρχησης του οδικού δικτύου στη Λάρισα. Συγκεκριμένα απαιτούνται:

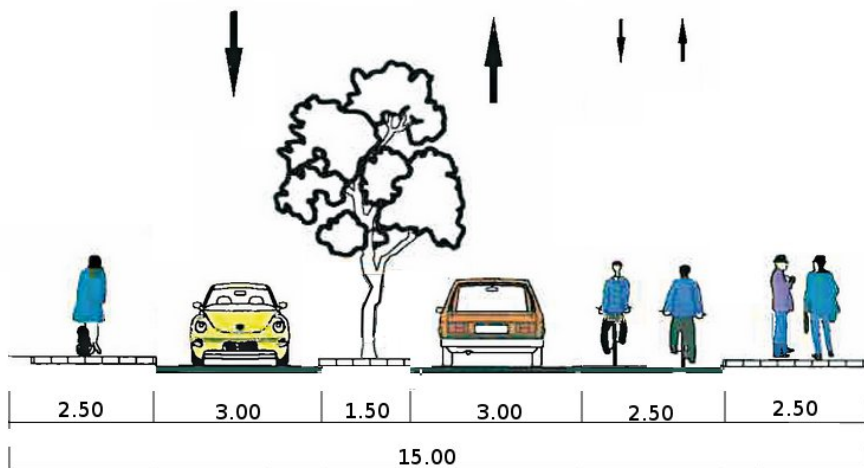
- Η ολοκλήρωση του εσωτερικού δακτυλίου της Ηρ.Πολυτεχνείου με την αντιστοίχιση-αναβάθμιση των χαρακτηριστικών της Σανδράκη με τον υπόλοιπο δακτύλιο. Έτσι, τόσο ο εσωτερικός δακτύλιος όσο και οι ακτινικές οδοί έξω απ' αυτόν (Κοζάνης, Ιωαννίνων, Σαρίμβεη/Καρδίτσης, Φαρσάλων, Βόλου) υποχρεούται να παίξουν το ρόλο κύριας αρτηρίας που εξυπηρετούν υπερτοπική κίνηση.
- Η Π.Ε.Ο. (λόγω κατασκευή Π.Α.Θ.Ε.) μετατρέπεται σε κύρια αστική αρτηρία με ενδιάμεση νησίδα, ποδηλατόδρομο (αναλύεται παρακάτω), πεζοδρόμιο και ενδιάμεσους κόμβους με δευτερεύουσες και συλλεκτήριες οδούς, εξυπηρετώντας τις κινήσεις βορρά-νότου (εξ' ανατολής). **(Σχέδιο 3, Σχέδιο 4)**

---

<sup>116</sup> Βλ. 7.1.2 παρούσα εργασία



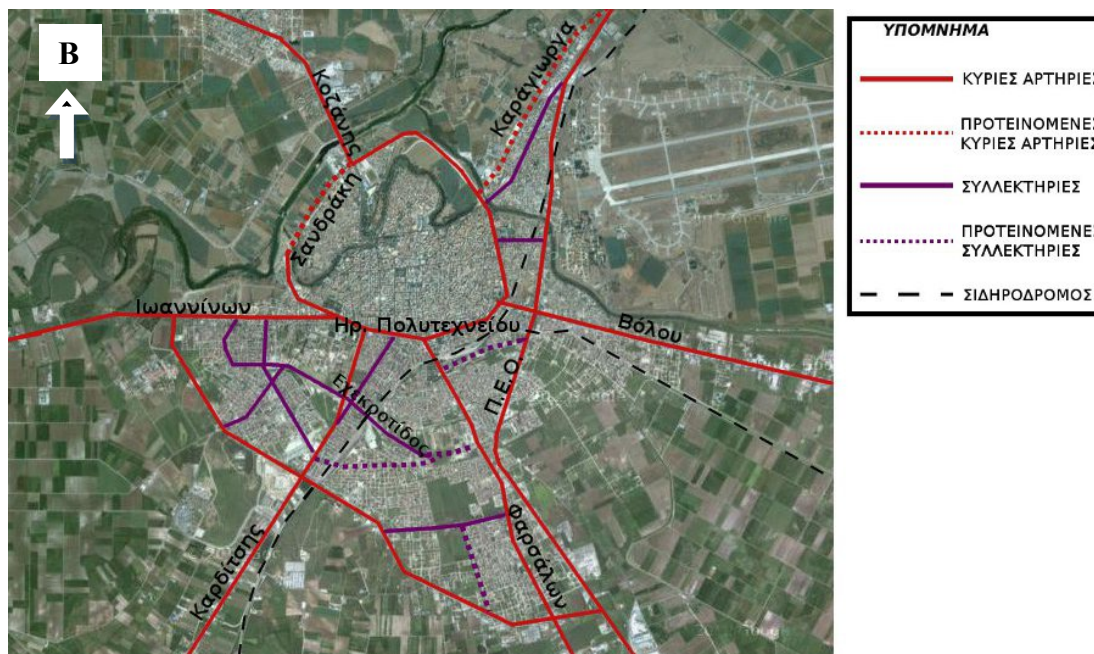
Σχέδιο 3: Τυπική υφιστάμενη διατομή Π.Ε.Ο.



Σχέδιο 4: Τυπική προτεινόμενη διατομή Π.Ε.Ο.

- Η κατασκευή της παράκαμψης, Καράγιωργα, της Ν. Σμύρνης από βόρεια-δυτικά οδηγεί στην υποβάθμιση της Σωκράτους σε συλλεκτήρια αρτηρία και άρα την εκτόνωση του φόρτου μέσα από τη συνοικία.
- Επέκταση των συλλεκτήριων Εχεκροτίδος-Τσιτσάνη και Δρόση-Ευρυβιάδη (νότια στρ. Μπουγά) ώστε να ενωθεί η Καρδίτσης με τη Φαρσάλων και να προστατευτούν οι νότιες συνοικίες από διαμπερείς ροές και την επιπλέον κυκλοφορία λόγω του νέου κέντρου.
- Κατασκευή συλλεκτήριας νότια του σταθμού που θα συνδέει την Π.Ε.Ο. με τη Φαρσάλων και μεσοπρόθεσμα (με την απομάκρυνση του νεκροταφείου και την υπογείωση των γραμμών του τρένου) και με την Καρδίτσης.

- Πρέπει να εξεταστεί και η ανάγκη ορισμού συλλεκτήριων οδών και στις βόρειες συνοικίες, αφού παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια τάσεις πύκνωσης, ώστε να χωροθετηθούν ευκολότερα περιορισμοί στην κίνηση του αυτοκινήτου στο εσωτερικό τους. Σημαντικό να μην αποκοπούν οι συνοικίες από την πρόσβαση στον Πηνειό λόγω κυκλοφορίας περιμετρικά του.

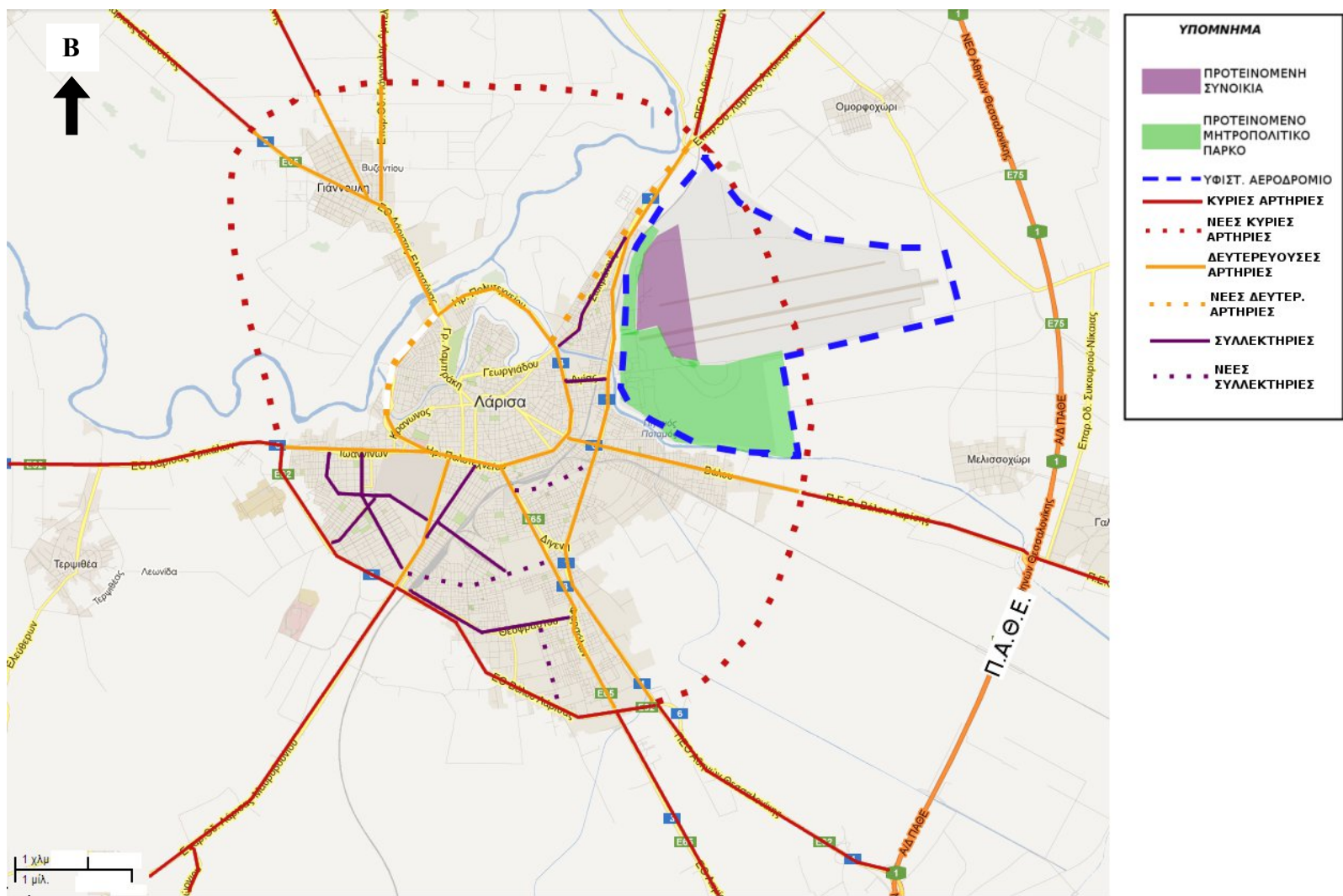


**Χάρτης 7.12:** Μέτρα άμεσου εφαρμογής- προτεινόμενο οδικό δίκτυο περιφερειακών συνοικιών. **Πηγή υποβάθρου:** googlemap

Μεσο-μακροπρόθεσμες προτάσεις (Χάρτης 7.13)

Με την κατασκευή του εξωτερικού δακτυλίου οι ακτινικές οδοί και η Π.Ε.Ο. μετατρέπονται σε αστικές αρτηρίες μέχρι και την τομή τους με αυτόν. Διευκολύνεται έτσι ο υποβιβασμός τους σε δευτερεύουσες αρτηρίες, που μαζί με την ενίσχυση του μεταφορικού έργου των Μ.Μ.Μ και το δίκτυο πεζών-ποδηλάτων μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντική μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου. Αναλυτικότερα προτείνεται σε όλες να υπάρχει μόνο μια λωρίδα κίνησης ανά κατεύθυνση και αν υπάρχει επιπλέον να χρησιμοποιηθεί ως λωρίδα για Μ.Μ.Μ και ποδήλατα.





Χάρτης 7.13: Μέτρα μακροπρόθεσμης εφαρμογής- προτεινόμενο οδικό δίκτυο περιφερειακών συνοικιών. Πηγή υποβάθρου: googlear

### 7.5.1.2 Κεντρική περιοχή

#### Μέτρα άμεσης εφαρμογής (Χάρτης 7.14)

Επηρεάζει και αυτό το κομμάτι της πόλης η λειτουργία εξωτερικού περιφερειακού δακτυλίου, αφού (σύμφωνα με την ανάλυση) όσο δεν υπάρχει τέτοιος, ο δακτύλιος της Ηρ. Πολυτεχνείου λειτουργεί και ως κομμάτι του υπεραστικού δικτύου. Ως εκ τούτου, μεταβατικοί στόχοι είναι από τη μία ο **περιορισμός της πρόσβασης σε μηχανοκίνητη κυκλοφορία και στάθμευση στον κεντρικό τομέα της πόλης και από την άλλη η μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου σ' όλη την κεντρική περιοχή**. Συγκεκριμένα απαιτούνται:

- Για τη διαμόρφωση κατευνασμού της κυκλοφορίας και τόνωσης της οδικής ασφάλειας, γενικευμένο όριο ταχύτητα 30χλμ/ώρα για τους τυπικούς οδικούς άξονες πλην της Ηρ. Πολυτεχνείου όπου το προτεινόμενο όριο είναι 50χλμ/ώρα, συμφωνώντας με την πρόταση της μελέτης<sup>117</sup> ( Α.Π.Θ. 1999).
- Εμφανής δακτύλιος γύρω από το στενό πυρήνα του κέντρου (Π.Ε. Αγ. Αχιλλείου), με την προοπτική από δευτερεύουσες αρτηρίες να γίνουν συλλεκτήριες. Θα κινούνται τα οχήματα στις οδούς Κενταύρων, Ανθ. Γαζή, Ηπείρου-Μανδηλαρά, 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου-Υψηλάντου, Ολγ, Ολύμπου και Γεωργιάδου. Γενικός κανόνας πρέπει να είναι η λειτουργία μιας λωρίδας ανά κυκλοφορία για τα Ι.Χ. με ειδική μέριμνα για τη δημόσια συγκοινωνία και τους πεζούς-ποδήλατα. Σε θέσεις δίπλα από το δακτύλιο λειτουργούν ήδη χώροι στάθμευσης και μπορούν να αξιοποιηθούν ενισχυτικά για το ρόλο του ως συλλεκτήρια οδού. Αποκλείεται έτσι η μηχανοκίνητη κυκλοφορία από την περιοχή του Φρουρίου και δίνεται η δυνατότητα επέκτασης πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας (αναλύεται παρακάτω).
- Η αναβάθμιση λειτουργικά της Ολγ με την απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης και κατοχύρωση του αντίστοιχου αριθμού θέσεων για τους κατοίκους στο υπόγειο χώρο της πλατείας λαού.
- Εκμετάλλευση της υπερδιαστασιολόγησης των Ανθ. Γαζή και Γεωργιάδου προς όφελος της Δ.Σ. και των πεζών ποδηλάτων, με λεωφορειολωρίδες και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων.

Επιτυγχάνεται, έτσι, και η προϋπόθεση της ενιαίας γεωμετρικά και ισόρροπης λειτουργικά υποδομής για το δακτύλιο του πυρήνα της πόλης. Σε συνέχεια απαιτούνται:

---

<sup>117</sup> [38] (Α.Π.Θ., 2002) σελ18

- Η μετατροπή σε πεζοδρόμο της Μ. Αλεξάνδρου που εξυπηρετεί ήδη μικρούς φόρτους με μικρές ταχύτητες, επιτρέποντας τη διέλευση μόνο δημόσιας συγκοινωνίας. Έτσι ενοποιείται το πεζοδρομημένο κέντρο και οι δύο κεντρικές πλατείες καλύτερα.
- Υποβιβασμός του κομματιού της Παναγούλη εντός του δακτυλίου σε τοπική οδό. Το πολυώροφο υποκατασκευή πάρκινγκ στη Τσιμισκή μπορεί να αξιοποιηθεί προς αυτή την κατεύθυνση.
- Η Αεροδρομίου-31<sup>ης</sup> Αυγούστου θα λειτουργεί ως βόρεια είσοδος-έξοδος στο δακτύλιο του κέντρου και μαζί με 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου-Υψηλάντου προστατεύουν τις ανατολικές συνοικίες από διαμπερές ροές, ως δευτερεύουσες αρτηρίες.
- Οι 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου-Υψηλάντου μαζί με Ηλείου-Μανδηλαρά και Ανθ. Γαζή-Παπαναστασίου προστατεύουν τις νότιες συνοικίες από διαμπερές ροές, ως δευτερεύουσες αρτηρίες.
- Οι Ανθ. Γαζή, Κρανώνος και Κύπρου προστατεύουν τις δυτικές συνοικίες, ως δευτερεύουσες αρτηρίες<sup>118</sup>. **(Χάρτης 7.14)**



**Χάρτης 7.14:** Μέτρα άμεσου εφαρμογής - προτεινόμενο οδικό δίκτυο κεντρική περιοχή.

Πηγή υποβάθρου: googlemap

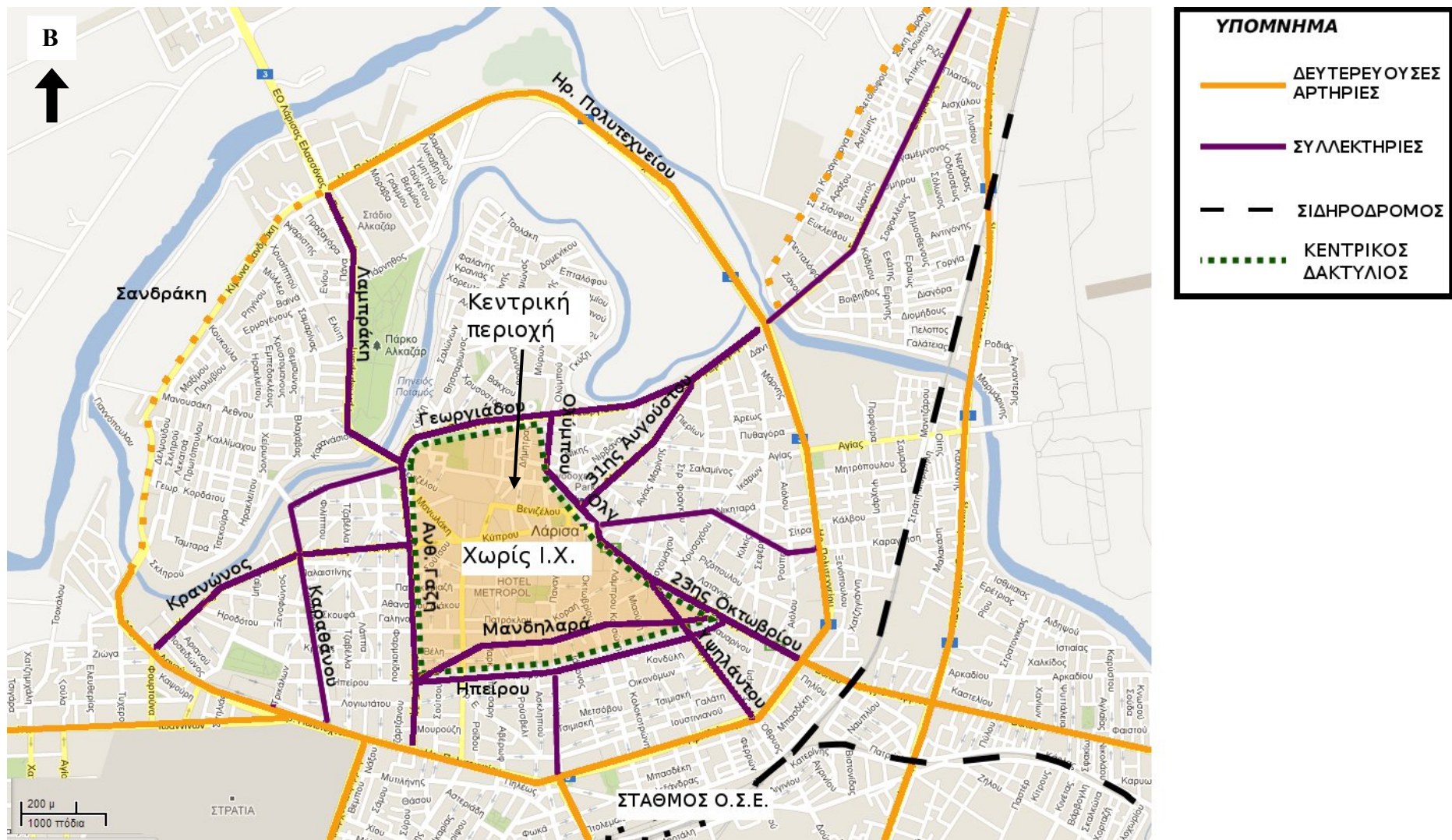
<sup>118</sup> Οι βόρειες συνοικίες τόσο λόγω των πολεοδομικών τους στοιχείων (ανάλυση παραπάνω) όσο και λόγω της Γεωργιάδου μπορούν να προστατευτούν εύκολα από διαμπερείς ροές με απλές συλλεκτήριες.

### Μεσο-μακροπρόθεσμες προτάσεις (Χάρτης 7.15)

Με την εξωτερικό δακτύλιο η Ηρ. Πολυτεχνείου υποβαθμίζεται σε δευτερεύουσα αρτηρία και μπορεί να αναλάβει φόρτο από την **απαγόρευση του Ι.Χ. αυτοκινήτου εντός κεντρικού δακτυλίου**. Με αυτό το πλεονέκτημα το κέντρο μπορεί να θωρακιστεί ακόμα περισσότερο από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Συγκεκριμένα τώρα μπορούν να υπάρξουν οι εξής αλλαγές:

- Μετατροπή όλων των οδών εντός του κεντρικού δακτυλίου κατά προτεραιότητα σε πεζοδρόμους και woonef, αναλόγως της δυνατότητας κάλυψης της παρόδιας στάθμευσης (για μόνιμους κατοίκους) και της κυκλοφορίας των Μ.Μ.Μ., καθώς και της κυκλοφορίας ειδικής κατηγορίας οχημάτων (για ανεφοδιασμό καταστημάτων, ταξί) που θα γίνεται ορισμένες ώρες («νεκρές» για εμπορική κίνηση) το 24ωρο. Φυσικά επιτρέπονται όλο το 24ωρο εξαιρέσεις για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Με αυτόν τον τρόπο το κέντρο της πόλης απελευθερώνεται πλήρως από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και η μετακίνηση εκεί τείνει να γίνει ίσο κοινωνικό δικαίωμα για όλους.
- Η Κύπρου και οι Βενιζέλου-Φιλελλήνων αν και αποτελούν άξονες δύσης-ανατολής μπορούν να μετατραπούν σε woonef, με δυνατότητα κυκλοφορίας των κατηγοριών που αναφέρθηκαν παραπάνω. Εκμεταλλευόμαστε έτσι τις υπόγειες θέσεις στάθμευσης στη πλατεία λαού και κοντά στην πλατεία Εβραίων Μαρτύρων επί της Κύπρου.
- Οι 31<sup>ης</sup> Αυγούστου-Νικηταρά και οι Κύπρου-Μανωλάκη αποτελούν ζευγάρια προσέγγισης και απομάκρυνσης από τις θέσεις στάθμευσης.
- Το ίδιο ισχύει για 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου και Υψηλάντου.

Με αυτόν τον τρόπο και σε συνδυασμό με τις περιμέτρους των υπολοίπων γειτονιών του κέντρου, διαμορφώνεται ένα αφιλόξενο κέντρο για το αυτοκίνητο, με οργανωμένη όμως διοχέτευση των ροών του που οδηγεί τελικά και στην μειωμένη μεν, αποδοτικότερη δε κυκλοφορία του. **(Χάρτης 7.15)**



Χάρτης 7.15: Μέτρα άμεσου εφαρμογής - προτεινόμενο οδικό δίκτυο κεντρική περιοχή. Πηγή υποβάθρου: googlemap

## 7.5.2 Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας

Ο πυρήνας αυτή της πολιτικής είναι η ανάδειξη των συνθηκών γειτονιάς, η ενίσχυση της κοινωνικοποίησης και της πολιτικής-πολιτιστικής ζύμωσης. Εμπνεόμενοι από παραδείγματα του εξωτερικού, θεωρούμε ότι οι πλατείες, τα πάρκα ακόμα και το πεζοδρομημένο κέντρο δεν πρέπει να αποτελούν τους μόνους χώρους που ο κάτοικος θα κυκλοφορεί ελεύθερα. Ο δημόσιος χώρος μπροστά από την κατοικία πρέπει να ξαναγίνει κοινόχρηστος, να ανακαταληφθεί από τους κατοίκους. Βασική αφετηρία σκέψης: αποτελεί δυνατότητα<sup>119</sup> αλλά και ανάγκη η δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων μπροστά σε κάθε κατοικία.

Σύμφωνα με τις προτεινόμενες αλλαγές στο οδικό δίκτυο, γειτονιές στο κέντρο και την περιφέρεια βρίσκουν καταρχήν το εσωτερικό τους προστατευμένο από ροές συνδέσεων. Από την άλλη κάθε οδός που λειτουργεί ως πρόσβαση μπορεί να μετατραπεί σε woonerf ή πεζόδρομο. Οι παραδοχές που θα τηρούνται ως προς τη μέγιστη απόσταση των κτιρίων από τα σημεία προσέγγισης του αυτοκινήτου, των χώρων στάθμευσης και τις στάσεις του λεωφορείου εξαρτώνται από τις χρήσεις που ορίζονται και λειτουργούν εκατέρωθεν τις οδού (**Πίνακας 7.1**).

**Πίνακας 7.1:** Ενδεικτικές μέγιστες αποστάσεις εισόδων κτιρίων κατοικίας από το πλησιέστερο σημείο προσέγγισης του αυτοκινήτου. Πηγή: [44] σελ 517

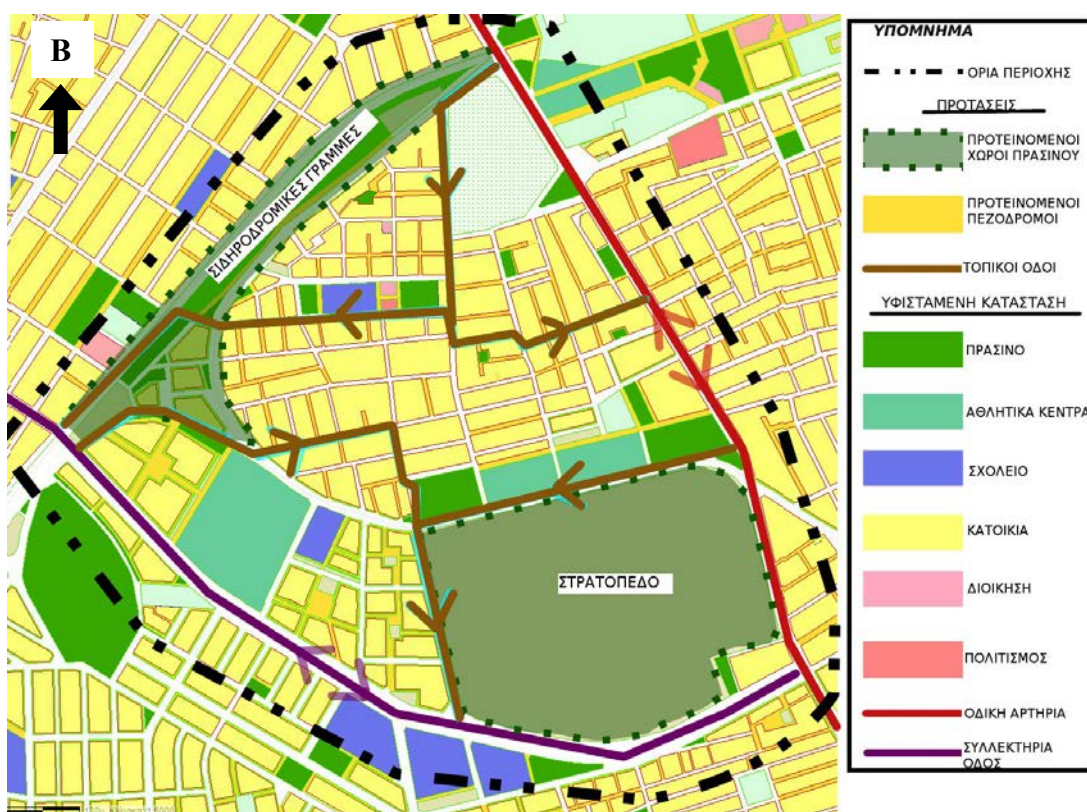
<b>Αποστάσεις εισόδων (εξωθύρων)</b>	<b>Σε μονοκατοικίες (μ.)</b>	<b>Σε πολυκατοικίες (μ.)</b>
Από την πλησιέστερη οδό αυτοκινήτων	80	40
Από τον πλησιέστερο χώρο στάθμευσης	120	80
Από την πλησιέστερη στάση λεωφορείου	300	300

<sup>119</sup> Προς το παρόν για τις κατοικίες που βρίσκονται παράδια τοπικής οδού.

### Ενδεικτικό παράδειγμα εφαρμογής η συνοικία της Ανθούπολης: (Χάρτης 7.16)

Η μετατροπή σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ακολουθεί τους εξής κανόνες:

- i. Υπάρχει περιμετρικός οδικός δακτύλιος. Στην περίπτωσή μας ορίζεται από μία συλλεκτήρια (Εχεκροτίδος) και μία αρτηρία (Φαρσάλων). Στα βορειοδυτικά υπάρχει το διάμηκες πάρκο και δεν επιτρέπεται σε διαμπερείς κινήσεις να το αποκόψουν από την γειτονιά.
- ii. Στο εσωτερικό της γειτονιάς δεν υπάρχουν οδοί που τη διαπερνούν διαμπερώς. Στην περίπτωσή μας σχηματίστηκαν δύο ομάδες των τριών τοπικών οδών η κάθε μία. Πυρήνας της λογικής τους είναι η εξυπηρέτηση κινήσεων εισόδων και εξόδων από κάθε πλευρά της γειτονιάς. Χωρίς όμως να συνδέονται δύο απέναντι πλευρές.
- iii. Όλοι οι άλλοι εσωτερικοί οδοί μπορούν να πεζοδρομηθούν ή να μετατραπούν σε woonerf αναλόγως την παρόδια στάθμευση (και την πολιτική για την μείωσή της) και τις κινήσεις που εξυπηρετούν.



Χάρτης 7.16: Η Ανθούπολη ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας Πηγή υποβάθρου: <http://gis.larissa-dimos.gr/poleodom/>

### **7.5.3 Περιοχές χωρίς αυτοκίνητο**

Πολλές είναι οι παράμετροι που πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν ώστε να επιτύχει η μετατροπή μιας γειτονιάς σε χώρο απαγόρευσης του αυτοκινήτου. Το καθεστώς ιδιοκτησίας Ι.Χ. των κατοίκων, οι χρήσεις γης και ανάγκες μετακινήσεων που μπορεί να υπάρχουν (εργαζόμενοι, προϊόντα), οι αποστάσεις από τις κεντρικότητες της πόλης, η κάλυψη με τη δημόσια συγκοινωνία αλλά και η ύπαρξη και λειτουργία δικτύου πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων είναι κάποιες βασικές. Εδώ θα εστιάσουμε σε συγκεκριμένες δύο περιοχές, στον κεντρικό τομέα και στη νέα συνοικία ανατολικά.

#### **Κεντρικός τομέας**

Ακόμη και με τα άμεσης εφαρμογής μέτρα σε μια μεγάλη περιοχή στον κεντρικό τομέα απαγορεύεται η κίνηση με αυτοκίνητο. Επιπλέον, όπως έχει αναφερθεί επιδιώκονται και οι μικτές χρήσεις στην κεντρική περιοχή, με την ενίσχυση της κατοικίας. Η παρουσία επιχειρήσεων τριτογενούς τομέα, εμπορικού κέντρου, πολιτισμικού κέντρου (στο Φρούριο), κατοικίας δημιουργούν σημαντική έλξη και απαίτηση η απαγόρευση του ΙΧ να ακολουθείται από χώρους στάθμευσης. Στη λογική όμως ότι κάθε νέος σταθμός δημιουργεί και περισσότερη ζήτηση για χρήση του αυτοκινήτου στην περιοχή, θα καταφύγουμε πολύ δύσκολα σε τέτοιες λύσεις. Επιδιώκουμε ακόμα και η προσέγγιση του κέντρου να γίνεται χωρίς αυτοκίνητο. Συγκεκριμένα μέτρα που μπορούν να ληφθούν για την προσπελασιμότητα της περιοχής είναι:

- Ολοκληρωμένο και συνεκτικό δίκτυο σταθμών μετεπιβίβασης περιμετρικά του δακτυλίου. Σταθμοί park&ride συνδυασμένοι με σύστημα μεταφοράς ανταποκρινόμενο στη ζήτηση (D.R.T.) για τη προσπελασιμότητα του τομέα **(Χάρτης 7.18)**.
- Οικονομικού χαρακτήρα μέτρα για την προσέλκυση κατοίκων χωρίς ιδιοκτησία αυτοκινήτου
- Χωροθέτηση επιχειρήσεων που δεν απαιτούν χρήση αυτοκινήτων, κατά προτεραιότητα στο εσωτερικό του τομέα. Εφαρμογή της πολιτικής ABC.





**Εικόνα 7.2:** Η περιοχή χωρίς αυτοκίνητο στο Munster **Πηγή:** [21] σελ 74

### Νέα συνοικία αεροδρομίου

Είναι πλεονέκτημα ότι η περιοχή αποτελεί *tabula rasa*, συνορεύει με την αρτηρία της Π.Ε.Ο., είναι κοντά στον προτεινόμενο υπεραστικό συγκοινωνιακό κόμβο (ΟΣΕ-ΚΤΕΛ) και αναμειγνύεται με το προτεινόμενο μητροπολιτικό πάρκο και τον Πηνειό. Μπορεί να αποτελέσει μια τομή στον τρόπο που ο Λαρισαίος αντιλαμβάνεται την πόλη του και μια γειτονιά πρότυπο για την εξέλιξη των υπολοίπων. Σημαντικός στόχος είναι η σύνδεση με τις τάσεις ανάπτυξης της Λάρισας και όχι η αντιεπιστημονική και αντικοινωνική δημιουργία μιας συνοικίας-γυάλας, που ακόμα κι αν η ίδια είναι φιλική προς τον άνθρωπο και τη φύση, είναι ταυτόχρονα έξω και απέναντι στα προβλήματα του κάθε κατοίκου, της τοπικής κοινωνίας.

Δε αποτελεί πείραμα αυτή η επιλογή, μια πολιτική που μπορεί και να αλλάξει. Είναι ένα ακόμα βήμα ρήξης με τη χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου που χρήζει συνέχειας. Ως εκ τούτου, πρέπει η προσπάθεια αυτή να προστατευτεί τόσο από τυχόν πιεστικότητα και μετατροπή σε μια «κλασική» συνοικία, όσο και παρέκκλιση και μετατροπή σε μια Λαρισαϊκή «gated community». Συγκεκριμένα μέτρα που πρέπει ληφθούν για την περιοχή είναι:

- αρχικά χωροθέτηση μόνο κατοικίας, ώστε να ενταχθεί ομαλά στην λειτουργία της Λάρισας
- οι κάτοικοι δεν έχουν δικαίωμα ιδιοκτησίας αυτοκινήτου. Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου επιτρέπεται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις (άτομα με κινητικές δυσκολίες, προσωρινές επαγγελματικές ανάγκες εντός περιοχής).
- μόνο ενοικίαση σπιτιών σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Η έκταση αποτελεί δημοτική ιδιοκτησία και ως εκ τούτου, τόσο το ύψος των ενοικίων όσο και η οργάνωση του χώρου μπορούν να γίνουν από κεντρικό σχεδιασμό, ανεξαρτήτως των δυνάμεων της αγοράς. Προτείνουμε ενοικίαση και όχι αγορά γιατί η δέσμευση είναι μικρότερη, και λόγω των παραγόντων που έχουν αναλυθεί ο Λαρισαίος δεν προτίθεται εύκολα να μείνει χωρίς αυτοκίνητο.
- σύνδεση με δημόσια συγκοινωνία με το υπάρχον και το προτεινόμενο κέντρο (θα αναλυθεί παρακάτω)
- σύνδεση με δίκτυο πεζών-ποδηλάτων με το υπάρχον κέντρο και το προτεινόμενο για όλη την πόλη (θα αναλυθεί παρακάτω)
- παροχή ποδηλάτων στους κατοίκους της συνοικίας από το δήμο.
- σύστημα car-sharing, με κοινόχρηστα αμάξια, ιδιοκτησίας του δήμου για μετακινήσεις που δεν καλύπτονται από τις παραπάνω συνδέσεις.

## **7.6 Διαχείριση της στάθμευσης ως μέσο αποτροπής της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου**

Σωστά επισημαίνεται (Αραβαντινός 2007) ότι ο έλεγχος της στάθμευσης ισοδυναμεί με τον έλεγχο της κυκλοφορίας. Η πολιτική του κυκλοφοριακού σχεδιασμού πρέπει να δίνει την ίδια σημασία στο αυτοκίνητο είτε αυτό κινείται είτε είναι σταθμευμένο<sup>120</sup>. Ορίζονται τρία είδη στάθμευσης:

- ελεύθερη, στη μία ή την άλλη πλευρά του οδοστρώματος, χωρίς περιορισμό χρόνου, εφόσον η οδός ανήκει στο δευτερεύον ή τοπικό δίκτυο και τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά το επιτρέπουν.
- ελεγχόμενη-περιορισμένου χρόνου, στην κεντρική περιοχή.
- εκτός οδού, σε οργανωμένους υπαιθρίους ή υπόγειους, δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους

Δυστυχώς όπως έχει ήδη αναλυθεί στη Λάρισα η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης καθορίζονταν από τις απαιτήσεις των χρηστών ΙΧ αυτοκινήτων αντί να τις καθορίζει. Ως αποτέλεσμα στο κέντρο της πόλης υπάρχουν και είναι υποκατασκευή αρκετές θέσεις parking. Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω αυτοί οι σταθμοί κρίνονται σχετικά επαρκείς, ενώ οποιαδήποτε προσπάθεια για παροχή επιπλέον θέσεων στάθμευσης στο κέντρο θα αντιστρατευόταν τη πολιτική ενθάρρυνσης των μετακινήσεων πεζή, με ποδήλατο ή με Μ.Μ.Μ. Πρέπει, λοιπόν, να γίνει η κατάλληλη διαχείριση ώστε τελικά και αυτοί οι σταθμοί να λειτουργήσουν ενισχυτικά με το σκοπό μας για την ανατροπή της κυριαρχίας του αυτοκινήτου.

### **7.6.1 Κριτήρια οργάνωσης της στάθμευσης**

Σε συνέχεια, λοιπόν, με την παραπάνω πολιτική, η διαχείριση της στάθμευσης πρέπει να υπακούει στα εξής κριτήρια:

- i. Ευελιξία αναλόγως του είδους (κατοικία, εμπόριο, διοίκηση, υπηρεσίες, αναψυχή, βιομηχανία-βιοτεχνία) των εξυπηρετούμενων αναγκών και του συσχετισμού τους.
- ii. Συνολική και με εσωτερική συνοχή. Κάθε ένας μεμονωμένος χώρος στάθμευσης θα πρέπει να υπολογίζεται ως τμήμα του όλου δικτύου στάθμευσης ώστε να συλλέγονται κεντρικά, να αξιοποιούνται οι πληροφορίες για την πληρότητά του και να διατίθενται στους οδηγούς προς διευκόλυνση της κυκλοφορίας προς στάθμευση.

---

<sup>120</sup> [44] (Αραβαντινός, 2007) σελ. 487

- iii. Αξιοποίηση των σταθμών της δημόσιας συγκοινωνίας για μετεπιβιβάσεις park&ride
- iv. Υποταγή στην πολιτική αποθάρρυνσης της χρήσης Ι.Χ.. Δηλαδή, ακολουθούν τη ζήτηση και δε δημιουργούν νέα.
- v. Η παρόδια στάθμευση αποτελεί κατ' ανάγκη επιλογή.
- vi. Η υπόγεια στάθμευση αποτελεί κύρια επιλογή.
- vii. Τα πρόστιμα για την παράνομη στάθμευση αποτελούν μηχανισμό είσπραξης για το κράτος και όχι μέσο αντιμετώπισης του προβλήματος της στάθμευσης. Τα υψηλά πρόστιμα και η διαρκής αστυνόμευση μπορούν να αποτελέσουν παράγοντα (ούτε ικανό, ούτε αναγκαίο) ώστε ο χρήστης να αμφισβητήσει την επιλογή της συγκεκριμένης θέσης στάθμευσης σε πρώτο επίπεδο αλλά δεν μπορούν τελικά να παίξουν καθοριστικό ρόλο στη μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Ακόμη και η νόμιμη συνεχής προσπάθεια εξεύρεσης θέσης μπορεί τελικά να επιβαρύνει περισσότερο το φυσικό, αστικό περιβάλλον από μια παράνομη θέση. Επιπλέον, όσο ψηλό κι αν είναι το πρόστιμο, δεν αποτελεί για όλους ίδιας βαρύτητας παράγοντα αποτροπής.
- viii. Ομαδοποίηση σε ζώνες περιοχές παρόμοιων αναγκών ( κατοικία, εμπόριο, υπηρεσίες-διοίκηση ψυχαγωγία) και χαρακτηριστικών (πυκνότητα κατοικίας, συντελεστές δόμησης, οδικό δίκτυο, χρήσεις γης, κάλυψη από Μ.Μ.Μ., δίκτυο ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων) .

#### **7.6.2 Προτάσεις χωροθέτησης στάθμευσης**

Στη Λάρισα μπορούμε να ορίσουμε τρεις ζώνες στάθμευσης (**Χάρτης 7.17**).

**Η 1<sup>η</sup> ζώνη ταυτίζεται με το εσωτερικό του κεντρικού δακτυλίου.** Η πλειοψηφία των απαιτούμενων θέσεων θα καλύπτεται από πολυώροφους χώρους στάθμευσης περιμετρικά του δακτυλίου. Επιδιώκεται να βρίσκονται όλοι υπόγειοι. Στο χώρο που περικλείεται (και όχι στις οδούς περιμετρικά του) μεταξύ Γεωργιάδου, Μανωλάκη, Παπαναστασίου, Μανδηλαρά, Παναγούλη, Δήμητρας απαγορεύεται η στάθμευση. Οι κάτοικοι πεζοδρομημένων περιοχών θα καλύπτουν το 100% των αναγκών τους σε συγκεκριμένους χώρους, δωρεάν ή με συμβολικό κόστος. Σημαντικό σημείο η δέσμευση θέσεων από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης με τα έξοδα της ενοικίασης να βαραίνουν τόσο τον ιδιοκτήτη (ειδική τιμή ενοικίασης χαμηλότερη των υπολοίπων) όσο και τους κατοίκους και το δήμο. Προφανώς η λογική των απαλλοτριώσεων αν και κοστοβόρα πρέπει να εξεταστεί αν τελικά μπορεί να ωφελήσει το δήμο.

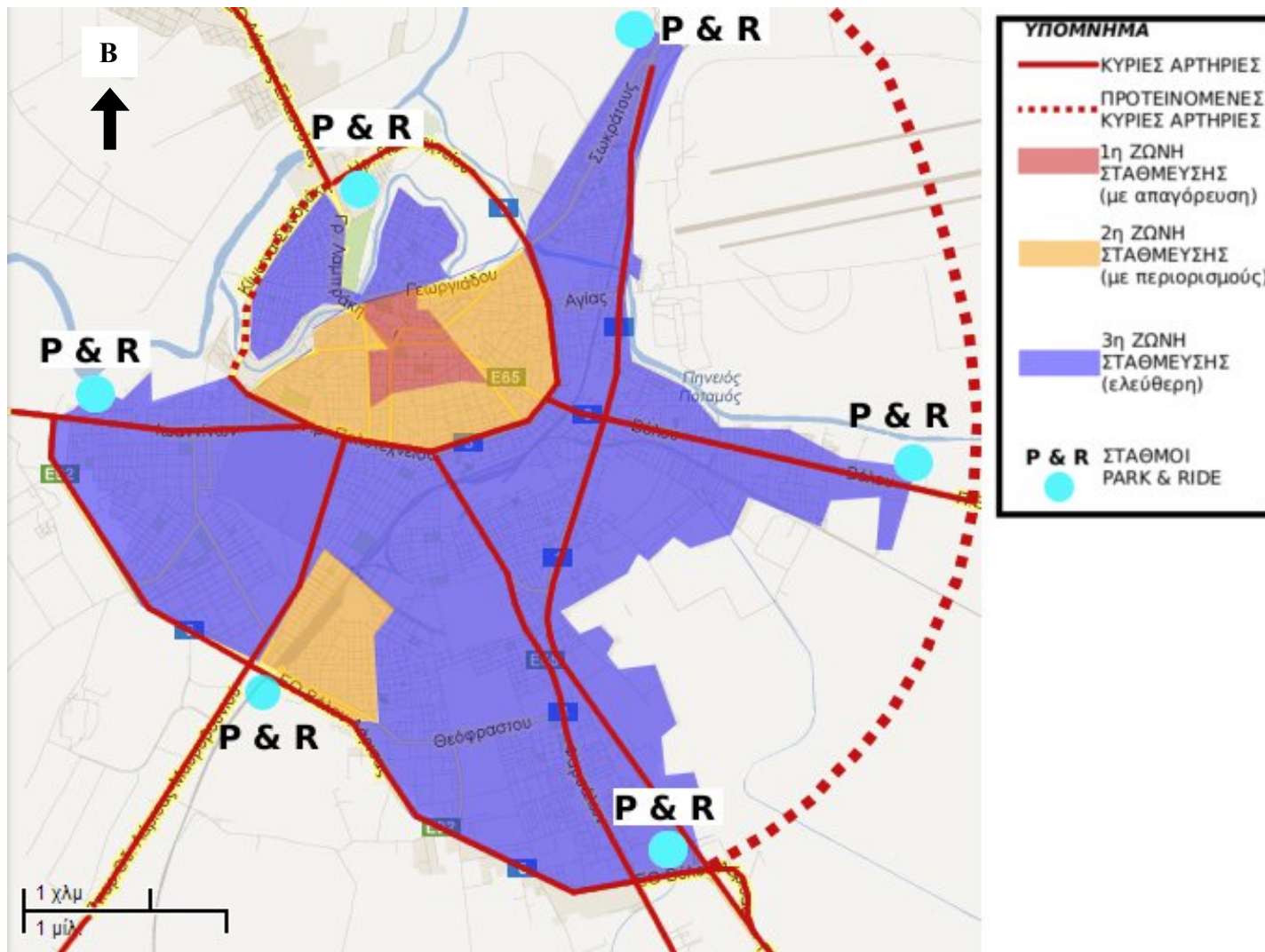
Στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας θα υπάρχει μέριμνα για παράδοση χώρων στάθμευσης μόνο στους κατοίκους με εξαιρέσεις για αυτοκίνητα που καλύπτουν κοινωνικοοικονομικές ανάγκες. Επιπλέον, η παρόδια στάθμευση σε όσες οδούς μπορεί να αξιοποιηθεί θα παρέχεται δωρεάν για μικρό χρονικό διάστημα (αναλόγως του μέσου χρόνου παραμονής των επισκεπτών στο κέντρο, της κάλυψης, του όγκου οχημάτων, αν βρισκόμαστε σε ώρα αιχμής, σε ώρες φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων) και μετά θα αυξάνει το κόστος σημαντικά, ώστε να αυξήσουμε την εναλλαγή όσο γίνεται. Κάθε επιχείρηση που απαιτεί χρήση αυτοκινήτου αναλαμβάνει και το κόστος ενοικίασης των αντίστοιχων θέσεων στάθμευσης **(Χάρτης 7.17)**.

**Η 2<sup>η</sup> ζώνη φτάνει μέχρι την Ηρ. Πολυτεχνείου νότια και την Γεωργιάδου βόρεια.** Κυριαρχεί η κατοικία με υψηλές πυκνότητες<sup>121</sup> και σημαντική ιδιοκτησία αυτοκινήτων. Και εδώ επιδιώκεται οι πλειοψηφία των απαιτούμενων θέσεων να καλύπτεται από πολυώροφους χώρους στάθμευσης (υπόγειους κυρίως) περιμετρικά του δακτυλίου της ζώνης. Η παρά την οδό στάθμευση πρέπει να είναι αυστηρά ορισμένη και κατανομημένη στους κατοίκους, ώστε ο επισκέπτης ή ο εργαζόμενος να υποχρεούται να σταθμεύσει σε θέση εκτός οδού. Επιπλέον καλύπτει και το νέο κέντρο. Εκεί πρέπει να επιχειρηθεί μια δραστική μείωση της ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης μέσω φυσικών διευθετήσεων της υποδομής και παράλληλη αύξηση της προσφοράς θέσεων στους οργανωμένους χώρους εκτός οδών **(Χάρτης 7.17)**.

**Η 3<sup>η</sup> ζώνη περιλαμβάνει τις περιφερειακές περιοχές.** Εκεί η στάθμευση είναι ελεύθερη αλλά πρέπει να υπάρξει ειδικός σχεδιασμός ώστε να είναι οργανωμένη και να ακολουθεί τη ζήτηση. Οι νέες κατοικίες υποχρεούνται να καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων σε στάθμευση ενώ μέσω φυσικών διευθετήσεων της οδού απαιτείται να ορίζεται συγκεκριμένος αριθμός θέσεων σε συγκεκριμένα σημεία της οδού **(Χάρτης 7.17)**.

---

<sup>121</sup> **Βλ. 5.2.1 παρούσα εργασία**



Χάρτης 7.17: Ζώνες Στάθμευσης στη Λάρισα. Πηγή υποβάθρου: googlemap

Αναλυτικότερα όσον αφορά τις νεοαναγειρόμενες οικοδομές πρέπει να υπάρχει αντιστοίχιση μεταξύ αριθμού διαμερισμάτων και θέσης. Η αναλογία αρχικά θα ορίζεται 1:1 και με το χρόνο θα μειώνεται<sup>122,123</sup>. Η υπάρχουσα και χρησιμοποιούμενη αναλογία της μιας θέσης στάθμευσης ανά 200 τ.μ. κατοικίας κρίνεται ανεπαρκής. Σημαντικό, όμως είναι να ξεφύγει ο αριθμός των θέσεων από τη μονάδα της οικοδομής και να εντάσσεται στον ευρύτερο σχεδιασμό κυκλοφορίας (παροχής, χωρητικότητας, κίνησης με ΙΧ, εξυπηρέτηση από δ.σ., δίκτυο ποδηλάτων, πεζοδρόμων) της πολεοδομικής ενότητας και της πόλης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω αλλά και το σύνολο των προτάσεων αυτού του κεφαλαίου προτείνονται οι εξής νέοι σταθμοί αυτοκινήτων:

Στον εξωτερικό δακτύλιο:

- Κοντά στους κόμβους με της αρτηρίες και όχι σε μεγάλη απόσταση από το δακτύλιο αυτό, προχωράμε στην εκμετάλλευση των υπάρχοντων και δημιουργία νέων (όπου χρειάζεται) ώστε να λειτουργούν σταθμοί park & ride. **(Χάρτης 7.17)**

Περιμετρικά του εσωτερικού δακτυλίου της Ηρ. Πολυτεχνείου (Χάρτης 7.18):

- Στη θέση του σημερινού Τελωνείου επί της Φαρσάλων
- Στο τρίγωνο Μεταξύ Βόλου-Ηρ. Πολυτεχνείου-Αρκαδίου όπου λειτουργεί υπέργειος χώρος, ιδιόκτητος.
- Στο σημερινό χώρο στάθμευσης του Αλκαζάρ, με την υπογειοποίησή του.
- Στο χώρο του στρ. Πλαστήρα επί της Ιωαννίνων.

Περιμετρικά του κεντρικού δακτυλίου (Χάρτης 7.18):

- Υπογειοποίηση του χώρου στην οδό Καλλιθέας και ενοποίηση του πάνω τμήματος με το Β' αρχαίο θέατρο.
- Στη διασταύρωση Ηπείρου και Υψηλάντου που αποτελεί κοινόχρηστο χώρο<sup>124</sup>.

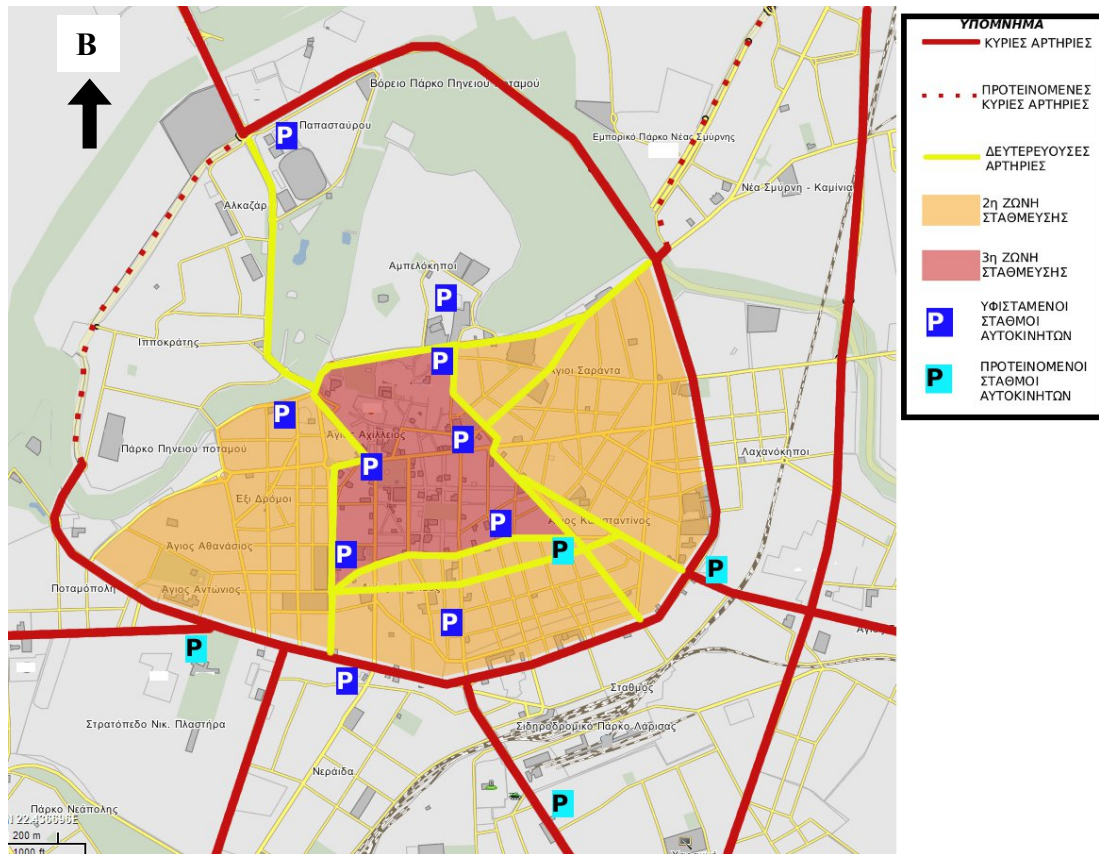
---

<sup>122</sup> Μέχρι ενός αποδεκτού ορίου που θα προκύψει από τον μέγιστο ανεκτό αριθμό αυτοκινήτων που επιτρέπεται να κυκλοφορούν εντός αυτής της περιοχής (φόρτοι, θέσεις στάθμευσης).

<sup>123</sup> Στα διαμερίσματα που δεν αντιστοιχεί χώρος στάθμευσης, ο ένοικος υποχρεούται να μην έχει υπό την ιδιοκτησία του αυτοκίνητο.

<sup>124</sup> <http://gis.larissa-dimos.gr/poleodom/>

- Με την αλλαγή του κεντρικού σταθμού των υπεραστικών ΚΤΕΛ, την απομάκρυνση των θέσεων στάθμευσης από το Φρούριο και σε συνδυασμό με το ιδιωτικό σταθμό μπορεί να χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης στο σταθμό ΚΤΕΛ, με προτεραιότητα κάλυψης των αναγκών των βόρειων γειτονιών.



**Χάρτης 7.18:** Σταθμοί αυτοκινήτων εντός εσωτερικού δακτυλίου. Πηγή υποβάθρου: googlemap



## 7.7 Ανάδειξη της ηγεμονίας της Δημόσιας Συγκοινωνίας σε όλη την πόλη.

Η δημόσια συγκοινωνία εκτός από πλεονέκτημα στην εξοικονόμηση ενέργειας και προστασία του περιβάλλοντος ευρύτερα, αποτελεί και στρατηγικού χαρακτήρα εργαλείο άσκησης κοινωνικής πολιτικής. Η μεταφορά είναι ανάγκη και δικαίωμα όλων. Άτομα που δεν μπορούν (ηλικιωμένοι, παιδιά, με κινητικά-διανοητικά προβλήματα), που δεν τους επιτρέπεται (λόγω εισοδήματος) να αγοράσουν ή οδηγήσουν αυτοκίνητο πρέπει να καλύπτουν τις μεταφορικές τους ανάγκες<sup>125</sup>. Επιπλέον, μπαίνει και ζήτημα αποδοτικότητας στη μετακίνηση. Ένα στοιχείο που αξίζει να σημειωθεί είναι η διαφορά της απαιτούμενης επιφάνειας οδού για μεταφορά επιβάτη από τα διάφορα μέσα (**Πίνακας 7.2**).

**Πίνακας 7.2:** Η απαιτούμενη επιφάνεια οδού για μεταφορά επιβάτη ανά μέσο. **Πηγή:** [44] σελ. 495

<b>Αρθρωτό LRT (τραμ)</b>	1,2 μ <sup>2</sup> /επιβ.
<b>Απλό LRT</b>	1,3 μ <sup>2</sup> /επιβ.
<b>Αρθρωτό trolley</b>	1,6 μ <sup>2</sup> /επιβ.
<b>Αρθρωτό λεωφορείο</b>	1,9 μ <sup>2</sup> /επιβ.
<b>Διώροφο λεωφορείο</b>	1,4 μ <sup>2</sup> /επιβ.
<b>Απλό λεωφορείο</b>	2,0 μ <sup>2</sup> /επιβ.
<b>Ι.Χ.</b>	23,7 μ <sup>2</sup> /επιβ.

Τέλος, βαρύτητα θα δοθεί στην ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών. Ηγεμονικό ρόλο σε αυτές θα έχουν το περπάτημα, το ποδήλατο και τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τα αυτοκίνητα θα μπαίνουν μόνο συμπληρωματικά στο δίκτυο αυτό. Καθοριστικό σημείο στην αποδοτικότητά του είναι η συνδεσμολογία του (οι κόμβοι ανταποκρίσεως μεταξύ των συμμετεχόντων μέσων).

Στο πλαίσιο του στρατηγικού στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης της Λάρισας οι δημόσιες συγκοινωνίες απαιτείται να επαναπροσδιοριστούν πλήρως. Στον πυρήνα τους θα βρίσκεται το τραμ που πρέπει να αποτελέσει όχι απλά το μέσο που θα παράγει το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο αλλά τη ραχοκοκαλιά του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών. Συμπληρωματικά θα έρχονται τα λεωφορεία και τα mini-bus και ουραγός θα είναι το αυτοκίνητο.

<sup>125</sup> [44] (Αραβαντινός, 2007) σελ. 494-495

### **7.7.1 Το τραμ, πυρήνας των συνδυασμένων μεταφορών**

Σύμφωνα με την υπάρχουσα πολεοδομική και κυκλοφοριακή κατάσταση στη Λάρισα, αλλά και λαμβάνοντας υπ' όψιν το σύνολο των προτεινόμενων αλλαγών στην παρούσα εργασία μπορούμε να αντιληφθούμε και τη χάραξη των γραμμών του τραμ, που θα βασίζεται στις κεντρικότητες που υπάρχουν ή θα δημιουργηθούν. Συγκεκριμένα προτείνεται να δημιουργηθούν 2 γραμμές. Η χάραξή τους είναι ενδεικτική. Αν και ακολουθεί τους πόλους έλξης και γέννησης μετακινήσεων δεν έχει γίνει εκτενής ανάλυση της σημερινής και εκτιμώμενης ζήτησης για να υπάρξει και αντίστοιχη κάλυψη. Θεωρήσαμε ότι υπερέβαινε τα όρια της εργασίας αυτής.

- 1<sup>η</sup> γραμμή: Νέο Κέντρο (Μεζούρλο)-Αλκαζάρ

Η γραμμή αυτή ξεκινάει από την περιοχή Μεζούρλο. Εκμεταλλευόμενοι την υπογειοποίηση των γραμμών του τρένου, ακολουθεί την υπέργεια χάραξή τους, διασχίζει το προτεινόμενο νέο κέντρο μέχρι και την οδό Φάρσάλων. Εκεί, διερχόμενη από τον υπεραστικό συγκοινωνιακό κόμβο, συναντά το σταθμό μετεπιβίβασης με το τρένο. Συνεχίζει έπειτα προς το υφιστάμενο κέντρο μέσω Αγίας και 31<sup>ης</sup> Αυγούστου. Μέσω Κύπρου, Μανωλάκη και Λαμπράκη τερματίζει στο χώρο στάθμευσης του Αλκαζάρ. Σημαντικό στοιχείο είναι οι δυνατότητες επέκτασης της γραμμής προς Γιάννουλη, όταν απαιτηθεί από την ανάπτυξη της πόλης και του οικισμού. Η γραμμή ενώνει νοτιοδυτικές με βορειοδυτικές περιοχές **(Χάρτης 7.20)**.

- 2<sup>η</sup> γραμμή: Νέα συνοικία (αεροδρόμιο)-ΚΤΕΛ Ιωαννίνων (δυτικά)

Η γραμμή αυτή ξεκινάει από τη νέα συνοικία που προτείνουμε να δημιουργηθεί στο χώρο του αεροδρομίου<sup>126</sup>. Αποτελεί τον άξονα ανατολής δύσης της Λάρισας, καθώς και το βασικότερο τρόπο μεταφοράς των κατοίκων της νέας συνοικίας<sup>127</sup>. Προχωρά πάνω στις παλιές γραμμές-διαμήκες πάρκο μέχρι και τη στάση για το μητροπολιτικό πάρκο όπου εισέρχεται στο κέντρο μέσω της Βόλου και 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου και συνεχίζει ευθύγραμμα μέσω Κύπρου μέχρι την Καραθάνου, που τη συνδέει με την Ηρ. Πολυτεχνείου. Εκεί μπαίνει και στο τελευταίο κομμάτι της διαδρομής της και καταλήγει δυτικά στο προτεινόμενο σταθμό ΚΤΕΛ<sup>128</sup>. Σημαντικό στοιχείο είναι οι δυνατότητες επέκτασης της γραμμής προς Τερψιθέα. Διέρχεται από σταθμό μετεπιβίβασης, στο κέντρο με την 1<sup>η</sup> γραμμή **(Χάρτης 7.20)**.

Με αυτόν τον τρόπο και κάνοντας την παραδοχή ότι η ζώνη επιρροής των γραμμών είναι 500μ εκατέρωθεν κάθε άξονα διέλευσης<sup>129</sup>, καλύπτουμε όλο το υπέρκεντρο και σημαντικό κομμάτι τόσο των υπόλοιπων κεντρικών περιοχών όσο και της περιφέρειας. Όσες περιοχές (κυρίως νότιο-ανατολικές) δεν εξυπηρετούνται

<sup>126</sup> Βλ. 7.1.1 παρούσα εργασία

<sup>127</sup> Βλ. 7.5.3 παρούσα εργασία

<sup>128</sup> Βλ. 7.1.3 παρούσα εργασία

<sup>129</sup> [38] (Α.Π.Θ., 2002) σελ 59

από το τραμ απευθείας, θα συνδέονται με το δίκτυο μέσω λεωφορείων ή minibus. Το τραμ δεν θα εμπλέκεται στην κίνηση και θα λειτουργεί σε ανεξάρτητο διάδρομο που θα χωροθετείται αναλόγως των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών της οδού.

### **7.7.2 Το αστικό ΚΤΕΛ, συμπληρωματικό των συνδυασμένων μεταφορών**

Με την προϋπόθεση λειτουργίας μέσου σταθερής τροχιάς, η λειτουργία και η ανάπτυξη του αστικού ΚΤΕΛ πρέπει να γίνει σε συνδυασμό και συμπληρωματικά ως προς αυτό. Έχει αναφερθεί ήδη η ρόλος που έχουν τα λεωφορεία στις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών καθώς και τα εμπόδια αλλά και οι αδυναμίες που παρουσιάζουν<sup>130</sup>. Εδώ θα θέσουμε τα κριτήρια και θα προτείνουμε βασικές γραμμές των λεωφορείων για την καταρχήν κάλυψη των αναγκών μετακινήσεων που γεννούν οι περιορισμοί του Ι.Χ. και κατ' επέκταση εδραίωση της ηγεμονίας της δημόσιας συγκοινωνίας. Οδηγός για τις παρακάτω ενδεικτικές προτάσεις γραμμών αποτέλεσε τόσο η σημερινή διάρθρωση των γραμμών όσο και η ανάλυση και οι προτάσεις της μελέτης για τραμ<sup>131</sup>.

#### Βελτίωση της σύνδεσης με γειτονικούς οικισμούς

Με τον όρο βελτίωση δεν εννοούμε απλά την αύξηση του μεταφορικού έργου των συνδέσεων αλλά και την αντικατάσταση του ιδιωτικού αυτοκινήτου από αυτά, καθώς και την σύνδεση και συνοχή τους με τις ευρύτερες αλλαγές στη πόλη της Λάρισας. Με την ως άνω ανάπτυξη του τραμ, προτείνεται οι βασικές γραμμές των αστικών λεωφορείων να εξυπηρετούν κυρίως τις υπεραστικές μετακινήσεις σύνδεσης της πόλης με τους κοντινούς οικισμούς και χωριά (Γιάννουλη, Φαλάνι, Μελισσοχώρι, Νίκαια, Τερψιθέα) συνδεδεμένο με τους σταθμούς του τραμ ή με τον εσωτερικό δακτύλιο.

Συγκεκριμένα βόρεια θα υπάρχουν 2 γραμμές που θα συνδέουν τη Γιάννουλη και τη Φαλάνη με το βόρειο τμήμα του εσωτερικού δακτυλίου (το σταθμός τραμ, χώρος στάθμευσης Ι.Χ.). Το Ομορφοχώρι θα συνδέεται με το σταθμό τραμ στη νέα συνοικία του αεροδρομίου και έπειτα θα κινείται πάνω στον εσωτερικό δακτύλιο πριν επιστρέψει πάλι πίσω. Ανατολικά, που δεν υπάρχει τραμ, το Μελισσοχώρι θα συνδέεται με τον εσωτερικό δακτύλιο μέσω της Βόλου. Νότια, η Νίκαια θα συνδέεται μέσω της Φαρσάλων με τον υπεραστικό συγκοινωνιακό κόμβο. Επιπλέον, γραμμή θα λειτουργεί από Τερψιθέα έως στάση τραμ στην Ιωαννίνων. **(Χάρτης 7.20)**

---

<sup>130</sup> Βλ.5.4.1.2 παρούσα εργασία

<sup>131</sup> [38] (Α.Π.Θ., 2002)

### Μείωση της κίνησης των λεωφορείων στο κέντρο

Η ακτίνα κάλυψης του τραμ καλύπτει ουσιαστικά όλη την εντός εσωτερικού δακτυλίου περιοχή. Από αυτό συνεπάγεται και η ανάγκη απομάκρυνσης όλων των αφετηριών που εδράζονται στην κεντρική πλατεία. Ευέλικτο δίκτυο minibuses, ανταποκρινόμενο στη ζήτηση μπορεί να συμβάλει προωθητικά στην απομάκρυνση του Ι.Χ. από το κέντρο και στην ηγεμονία της δημόσιας συγκοινωνίας. Με αντίστοιχο τρόπο (ανταποκρινόμενο στα δρομολόγια ΚΤΕΛ, Τραίνου) μπορούν να συνδεθούν ο κεντρικός σταθμός υπεραστικών ΚΤΕΛ με το σταθμό τρενών καθώς και ο υπεραστικός συγκοινωνιακός κόμβος με το σταθμό ΚΤΕΛ Ιωαννίνων. **(Χάρτης 7.20)**

### Εξυπηρέτηση των περιοχών χωρίς αυτοκίνητο

Οι μεταφορές εντός του υπερκέντρου δείχνουν να μπορούν να καλυφθούν από τα παραπάνω. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην νέα συνοικία του αεροδρομίου. Πέρα από τη σύνδεση του τραμ και της λεωφορειακής γραμμής από το Ομορφοχώρι, θα συνδέεται με τον υπεραστικό κόμβο και τη νότιες περιοχές της πόλης μέσω μιας λεωφορειακής γραμμής πάνω στην Π.Ε. Οδό. Η γραμμή αυτή μπορεί να εξυπηρετεί και κινήσεις από και προς το Μητροπολιτικό πάρκο. **(Χάρτης 7.20)**

### Αυτοτέλεια των περιφερειακών περιοχών και προστασία από διαμπερείς ροές

Μία γραμμή που θα ξεκινάει από το νέο κέντρο και θα κυκλοφορεί σε όλη την Ηρ. Πολυτεχνείου πριν γυρίσει σε αυτό, μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της προσβασιμότητας του νέου κέντρου και τη σύνδεσή του με την υπόλοιπη πόλη. Επιπλέον, αξιοποιώντας τις συλλεκτήριες οδούς στις νότιες περιοχές και στοχεύοντας στην αποσυμφόρηση των αρτηριών, προτείνουμε την δημιουργία γραμμής/ων (εξαρτάται από τη μελέτη βιωσιμότητας) που θα ενώνουν την Ιωαννίνων και τη Φαρσάλων με το νέο κέντρο. **(Χάρτης 7.20)**

### Αποκέντρωση και χωροθέτηση νέων σταθμών

Σταθμοί αφετηρίας και τέλους απομακρύνθηκαν από το υπέρκεντρο και χρήζουν νέων χωροθετήσεων. Συγκεκριμένα πρέπει να δημιουργηθεί ένας νέος σταθμός στάσης λεωφορείων βόρεια του εσωτερικού δακτυλίου, που θα λειτουργεί και ως σταθμός μετεπιβίβασης για το τραμ. Επιπλέον, στη νέα συνοικία αεροδρομίου θα δημιουργηθεί μια αφετηρία όπως και στο σταθμό μετεπιβίβασης στον υπεραστικό κόμβο για δύο γραμμές. Τέλος πρέπει να υπάρχει μια στάση λεωφορείων στο νέο κέντρο και στο σταθμό μετεπιβίβασης στην Ιωαννίνων. **(Χάρτης 7.20)**

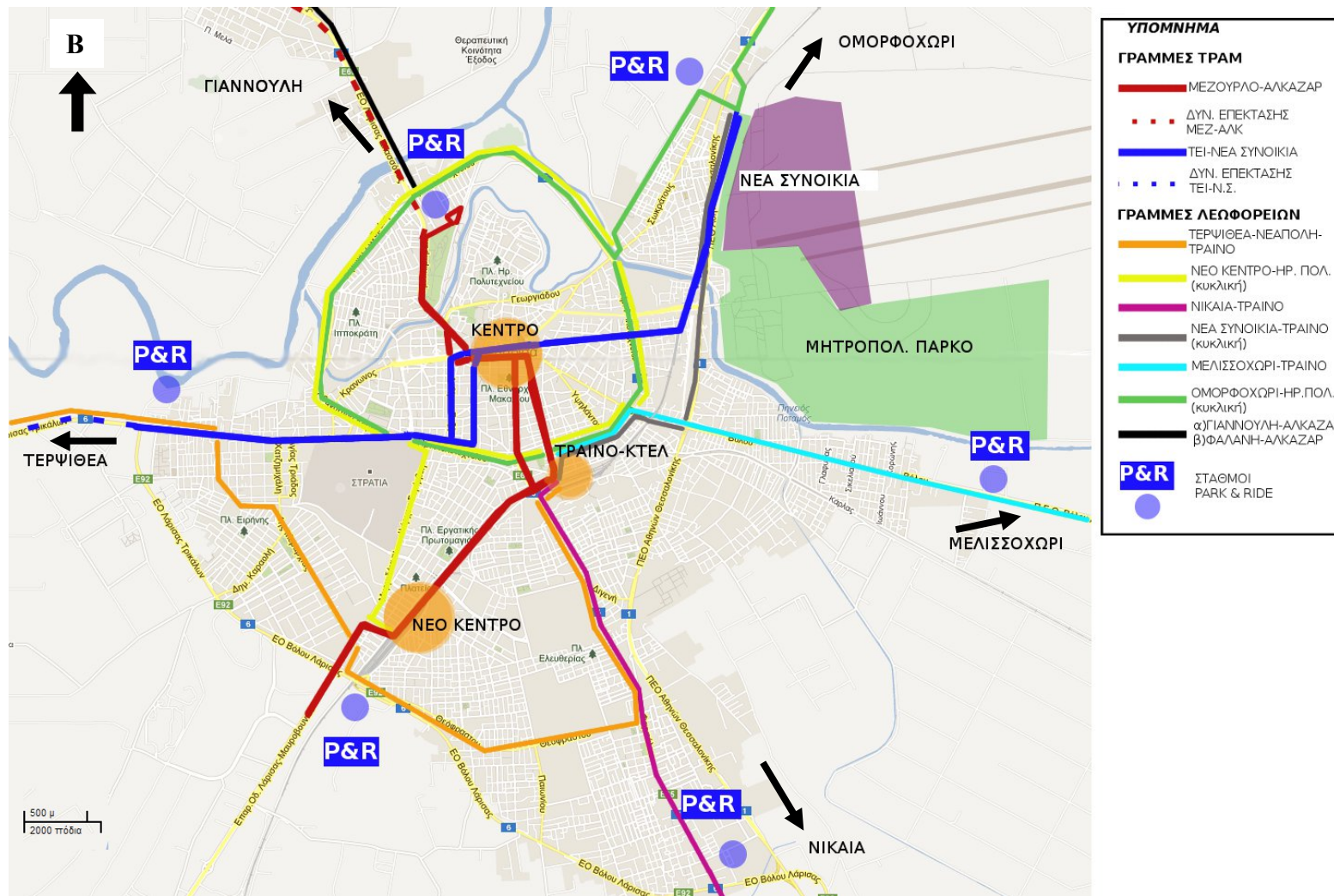
Μαζί με όλα τα παραπάνω έρχονται και συγκεκριμένα **μέτρα διευκόλυνσης της κυκλοφορίας των λεωφορείων**. Έτσι, σε όσες κύριες ή δευτερεύουσες αρτηρίες κυκλοφορεί λεωφορείο θα κινείται **σε αποκλειστική λεωφοριολωρίδα**. Ακόμα η διαχείριση του συστήματος των δημόσιων συγκοινωνιών από **ένα και μοναδικό φορέα** (με τους εργαζόμενους να έχουν ενεργό ρόλο σε αυτό) είναι βασική προϋπόθεση για το συντονισμό, τη βιωσιμότητα αλλά και την αποδοτικότητα των επιμέρους δικτύων. **Το κοινό εισιτήριο** που περιλαμβάνει εκτός από τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, την πληρωμή της στάθμευσης, του car-sharing και του ποδηλάτου είναι ακόμη ένας παράγοντας που μπορεί να συμβάλει στην ελκυστικότητα της δ.σ. με ιδιαίτερη έμφαση και στο **μειωμένο κόσμιστρο**. Τέλος, η **πληροφόρηση των επιβατών** είτε με σύστημα τηλεματικής είτε μέσω διαδικτύου είναι καθοριστικός παράγοντας αύξησης της ζήτησης της<sup>132</sup>.



Χρήσιμος, Ν. Τσιγγαλάκης,

**Χάρτης 7.19:** Πρόταση δικτύου τραμ από το Α.Π.Θ. 2002. **Πηγή:** [32] (Α.Π.Θ., 2002)

<sup>132</sup> [44] (Αραβαντινός, 2007) σελ. 496



Χάρτης 7.20: Ενδεικτική πρόταση για γραμμές τραμ και λεωφορείων. Πηγή υποβάθρου: googlemap

## 7.8 Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, θεμέλιο του μεταφορικού συστήματος

Η Λάρισα δεν έχει μεγάλες αποστάσεις μετακινήσεων και γενικά είναι επίπεδη. Έτσι, το περπάτημα και το ποδήλατο αποτελούν όχι μόνο δυνατότητες αλλά ήδη καλύπτουν σημαντικό μέρος των καθημερινών μετακινήσεων των Λαρισαίων. Σύμφωνα με μελέτη (Ταξιλάρης 2002), παρατηρείται ότι κατά 62% οι κάτοικοι της πόλης μετακινούνται πολύ συχνά με τα πόδια ή με το ποδήλατο προς το κέντρο της πόλης<sup>133</sup>. Από την άλλη η μικρή έκταση της Λάρισας δεν ευνοεί τη δημιουργία ενός δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας τόσο πυκνής σε γραμμές και συχνότητες που να μπορεί να απορροφήσει και να εξυπηρετήσει επαρκώς της μικρού μήκους μετακινήσεις<sup>134</sup>. Φυσικά, το αυτοκίνητο δεν αποτελεί επουδενί λύση αυτής της αντίφασης. Το ποδήλατο και το καλά οργανωμένο δίκτυο κυκλοφορίας του μπορεί και πρέπει να αποτελέσει το θεμέλιο λίθο του μεταφορικού συστήματος. Η υπάρχουσα κατάσταση όπως έχει περιγραφεί αποτελεί μια πολύ καλή βάση και θέτει παράλληλα το στοίχημα για μια βιώσιμη κινητικότητα στη Λάρισα.



**Εικόνα 7.3:** Ποδηλατόδρομοι στη Λάρισα. Πάνω στη μέση: οδός Θέτιδος-Κύπρου, πάνω δεξιά: οδός Ιωαννίνων, κάτω αριστερά: οδός Λογιωτάτου, κάτω δεξιά: οδός Ανθ. Γαζή.  
**Πηγή:** Αρχείο Α. Αϊβαλιώτη

<sup>133</sup> [38] (Α.Π.Θ. 2002) σελ 19

<sup>134</sup> [32] (Βλαστός, Μηλάκης, 2004) σελ 231

### **7.8.1 Κριτήρια ανάπτυξης και λειτουργίας ποδηλατοδρόμων**

Θα ξεκινήσουμε με δύο βασικές παραδοχές. Η πρώτη είναι ότι σε περιοχές κατοικίας, (είτε υλοποιηθεί είτε όχι η παραπάνω πρόταση για τη δημιουργία δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας) και σε δρόμους με μικρές διελεύσεις αυτοκινήτων και μικρές ταχύτητες, το ποδήλατο μπορεί να συνυπάρχει με το αυτοκίνητο χωρίς ιδιαίτερη υποδομή. Η δεύτερη είναι ότι τα ποδήλατο μπορεί και πρέπει να αποτελέσει ανταγωνιστικό μέσο ως προς το αυτοκίνητο όπως αναφέρθηκε και πρωτύτερα. Με βάση αυτές τις παραδοχές ορίζονται και τα κριτήρια, ως οδηγός επίτευξης των στόχων (αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο) της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και ως δικλείδες ασφαλείας για τη θεμελίωση και ανάπτυξη μιας βιώσιμης και κοινωνικά απαιτητής (ιδιαίτερα σήμερα) πολιτικής. Συγκεκριμένα και ειδικά για τη Λάρισα απαιτείται:

- i. **Σύνδεση περιοχών κατοικίας με τις κεντρικότητες της πόλης.** Για να ανταγωνιστεί το ποδήλατο το αυτοκίνητο δεν φτάνει η ανάπτυξη του δικτύου του μόνο στην κεντρική περιοχή. Από τις περιοχές γέννησης κιάλας των μετακινήσεων το ποδήλατο υποχρεούται να είναι παρόν και αντίστοιχα να παρέχεται η δυνατότητα σύνδεσης με τις περιοχές μεγάλης έλξης. Οι υπάρχουσες αλλά και οι προτεινόμενες κεντρικότητες στη Λάρισα πρέπει να καλύπτονται πλήρως από το δίκτυο των ποδηλάτων.
- ii. **Ισόρροπη σύνδεση των κέντρων προς όλες τις κατευθύνσεις.** Ιδιαίτερη μνεία χρίζουν οι περιοχές χωρίς αυτοκίνητο και αφού η μία είναι το ίδιο το υπέρκεντρο, απαιτείται αυτοτελής σύνδεση της άλλης (νέας συνοικίας στο αεροδρόμιο) και με τα δύο κέντρα.
- iii. **Ανάπτυξη του δικτύου σε κύριες οδούς.** Σε συνέχεια με το παραπάνω εδώ αναφέρεται ο τρόπος σύνδεσης. Ορθά επισημαίνει ο Βλαστός (2004) ότι για τη διευκόλυνση αυτών των συνδέσεων (μεταξύ γειτονικών και απομακρυσμένων περιοχών ήπιας κυκλοφορίας καθώς και του κέντρου) θα χρειαστεί ένα δίκτυο κορμού που αναγκαστικά θα κάνει χρήση δρόμων μη τοπικού χαρακτήρα με αυξημένους φόρτους<sup>135</sup>. Όχι μόνο δεν πρέπει να παραχωρηθεί το “μονοπώλιο” κάποιων συνδέσεων στο αυτοκίνητο αλλά αυτό να αποτελεί τη λύση ανάγκης για τις μεταφορές εντός πόλης. Στους δρόμους αυτού προφανώς απαιτείται ειδική υποδομή για την προστασία και προτεραιότητα του ποδηλάτου.
- iv. **Συνέχεια και συνοχή διαδρόμων κίνησης του ποδηλάτου.** Η κίνηση των ποδηλάτων πρέπει να είναι απρόσκοπτη και να αποτελεί προτεραιότητα. Έτσι κι αλλιώς λόγω της ευελιξίας που τα χαρακτηρίζει οι ποδηλάτες

<sup>135</sup> Ο.π. σελ 234



αυθόρμητα επιλέγουν πολλές φορές τη πιο συμφέρουσα διαδρομή ακόμα και αν δεν είναι χωροθετημένη ως τέτοια. Ο κίνδυνος ατυχημάτων έτσι αυξάνεται και απέχουμε πολύ από μια καλά οργανωμένη κυκλοφοριακή καθημερινότητα στην πόλη. Η λογική αυτού του κριτηρίου είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη εναρμόνιση των αναγκών των ποδηλάτων με το σχεδιασμό του δικτύου τους. Οι ανάγκες του “αυτοκινήτου” έχουν δευτερεύουσα θέση.

- v. **Απευθείας συνδέσεις.** Άμεση συνέπεια του παραπάνω είναι οι χωρίς παρακάμψεις συνδέσεις των επιθυμητών περιοχών. Το ποδήλατο μαζί με τους πεζούς πρέπει να οριστούν ως οι κυρίαρχοι των ενδοαστικών μετακινήσεων στη Λάρισα. Οι ευθύγραμμες, ανεμπόδιστες και χωρίς παρακάμψεις διαδρομές αυξάνουν το μεταφορικό έργο του ποδηλάτου και την ασφάλεια του χρήστη, ορίζοντας έναν νέο συσχετισμό στο κυκλοφοριακό τοπίο της πόλης.
- vi. **Ανθρώπινος και ασφαλής περιβάλλον χώρος των διαδρομών.** Ο ποδηλάτης, ως κινούμενος με άμεση επαφή με το περιβάλλον γύρω του, επιλέγει διαδρομές που ενισχύουν την ασφάλεια του αλλά και αναζωογονούν τις αισθήσεις του. Αυτός και αντίθετα με τους επιβάτες αυτοκινήτων μυρίζει, ακούει, αισθάνεται ότι υπάρχει γύρω του. Η αισθητική, η ανθρώπινη κλίμακα και η εναρμόνιση του αστικού με το φυσικό περιβάλλον αποτελούν όρους βελτίωσης της ελκυστικότητας αυτού του τρόπου μετακίνησης.
- vii. **Σύνδεση και συμπληρωματικότητα με το δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας.** Δεν είναι μόνο η δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτων με τα λεωφορεία ή τα τραμ (άρα και οι αντίστοιχοι χώροι εντός τους) είναι επί της ουσίας η δυνατότητα όλων των χρηστών (εγχώριων και ξένων της πόλης) να καλύπτουν τις μεταφορικές ανάγκες τους χωρίς τη χρήση Ι.Χ. και χωρίς να χάνονται τα πλεονεκτήματα της ευελιξίας και του προσωπικού προγραμματισμού που αυτό προσφέρει.

### **7.8.2 Βασικοί άξονες κίνησης ποδηλάτων**

Στο κέντρο της Λάρισας υπάρχει ήδη δομημένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, όπως έχει ήδη επισημανθεί. Αυτό όμως μόνο ως προοίμιο ενός ολοκληρωμένου και με τα παραπάνω κριτήρια δικτύου μπορεί να θεωρηθεί και όχι ως τέτοιο. Οι βασικοί άξονες επέκτασης του ορίζονται μέσω των συνδέσεων των κεντρικότητων της πόλης. Αφετηρίες θα οριστούν τα δύο κέντρα (υπάρχον και προτεινόμενο) και με ακτινικές διαδρομές θα προσπαθήσουμε να καλύψουμε και το σύνολο των απαραίτητων

αυτοτελών διαδρομών που δε τα αφορά.

- **Σύνδεση των δύο κέντρων μεταξύ τους:**

Από την μία ήδη μέσω της Ανθ. Γαζή και Σαρίμβεη ενώνονται τα δύο κέντρα. Από την άλλη εκμεταλλεύονται την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών και του χώρου πρασίνου που παίρνει τη θέση του, παράλληλα με τις γραμμές του τραμ κατασκευάζονται και πεζόδρομοι-ποδηλατόδρομοι που ενώνουν το νέο κέντρο με τον υπεραστικό κόμβο (ΟΣΕ-ΚΤΕΛ). Από εκεί και μέσω της 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, ο ποδηλατόδρομος καταλήγει στο χωρίς αυτοκίνητο υπέρκεντρο. Αυτή η σύνδεση επιτελεί ένα ακόμη ρόλο, εντάσσει το χώρο P&R νότιο-δυτικά στο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. **(Χάρτης 7.21)**

- **Σύνδεση υφιστάμενου κέντρου με:**

- ✓ Αλκαζάρ και Πηνεϊό: Ήδη μέσω των πεζοδρομήσεων και προτεινόμενων επεκτάσεων τους, του Φρουρίου γίνεται αυτή η σύνδεση. Απαιτείται όμως ο ποδηλατόδρομος επί της Λαμπρούλη που θα φτάνει έως το χώρο P&R βόρεια. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ ΤΕΙ: Συνεχίζοντας το ποδηλατόδρομο της Καραθάνου πάνω στην Ηρ. Πολυτεχνείου και μέσου της 1<sup>ης</sup> Στρατιάς (θα έχει γίνει χώρος πρασίνου-αναλύεται παρακάτω) και της Νικολοπούλου καταλήγουμε στα ΤΕΙ. Αυτός είναι που θα συνδέει το κέντρο με τη στάση P&R δυτικά, λόγω μικρής διατομής της Ιωαννίνων. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ Υπεραστικό συγκοινωνιακό κόμβο: Έχει ήδη αναλυθεί, ως ενδιάμεση στάση της σύνδεσης των δύο κέντρων. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ Μητροπολιτικό πάρκο: Αποτελώντας και τον ευθύγραμμο άξονα δύσης-ανατολής των κεντρικών περιοχών, το κέντρο θα συνδέεται μέσω της 31<sup>ης</sup> Αυγούστου και Αγιά με το Μητροπολιτικό πάρκο. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ Νέα συνοικία στο αεροδρόμιο: Αυτοτελής σύνδεση που θα διέρχεται από την Σωκράτους και θα διακλαδίζεται στη Γεωργιάδου και 31<sup>ης</sup> Αυγούστου ενώνοντας την περιοχή κατοικίας (car free) με το Φρούριο-Πηνεϊό και το εμπορικό κέντρο. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ Χώρους P&R: Επί των οδών Βόλου και Φαρσάλων δημιουργούνται ποδηλατόδρομοι ενοποιώντας το κέντρο με τις αντίστοιχες στάσεις P&R. **(Χάρτης 7.21)**

- **Σύνδεση του νέου κέντρου με:**

- ✓ Αλκαζάρ και Πηνειό: Η σύνδεσή του με το υφιστάμενο κέντρο διασφαλίζει και τη συνέχεια του ποδηλατοδρόμου έως εκεί, όπως αναφέρθηκε παραπάνω. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ ΤΕΙ: Αυτοτελώς εκμεταλλεόμενοι το δίκτυο το συλλεκτήριων στις νότιες συνοικίες. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ Υπεραστικός συγκοινωνιακός κόμβος: Όπως παραπάνω. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ Μητροπολιτικό πάρκο: Επεκτείνοντας τη σύνδεση με τον υπεραστικό κόμβο βόρεια, μέσω του πάρκου των υπογειοποιημένων γραμμών. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ Νέα συνοικία στο αεροδρόμιο: Επεκτείνοντας τη σύνδεση με το μητροπολιτικό πάρκο μέσω του πάρκου των υπογειοποιημένων γραμμών και της Π.Ε.Ο. βόρεια. **(Χάρτης 7.21)**
- ✓ Χώρους P&R: Ισχύει το ίδιο με παραπάνω. **(Χάρτης 7.21)**

- **Κατά μήκος του ποταμού:**

Αναπτύσσοντας τους υπάρχοντες ποδηλατόδρομους της παλιά κοίτης και δημιουργώντας νέους στη νέα, επιδιώκουμε τη προσπελασιμότητα όλης της παραποτάμιας περιοχής. Φεστιβάλ και δημόσιες εκδηλώσεις πρέπει να αποτελούν καθημερινότητα εκεί.

Συμπληρωματικά και ενισχύοντας την αυτοτέλεια των συνδέσεων της νέας (car free) συνοικίας με τις νότιες γειτονιές και τον εμπορικό-ψυχαγωγικό πόλο κοντά στη Νίκαια, προτείνεται ποδηλατόδρομος στη Π.Ε.Ο. μέχρι και το σταθμό P&R νότια. Από την άλλη στο κέντρο τόσο μέσω της car free zone του υπέρκεντρου όσο και μέσω του δικτύου πεζοδρομήσεων και ήπιων οδών θεωρείται ότι το ποδήλατο μπορεί να κινηθεί άνετα, με ασφάλεια και με ταχύτητα εντός του.

### **7.8.3 Σταθμοί και κέντρα ποδηλάτων**

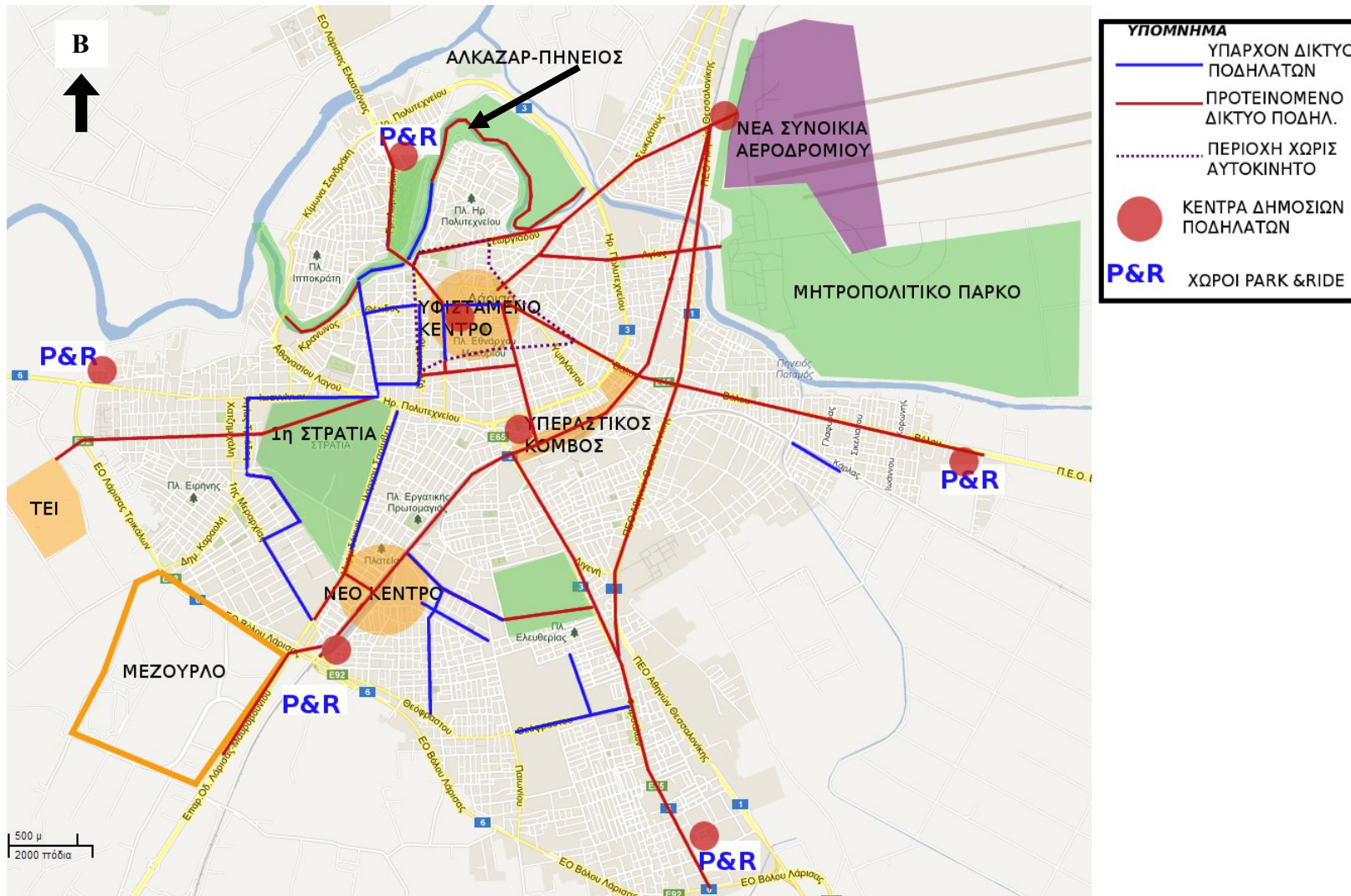
Παράλληλα με τη βελτίωση της δομής απαιτείται και προχώρημα της πολιτικής που εφαρμόζεται σχετικά με την κίνηση των ποδηλάτων. Αναλυτικότερα προτείνεται, εφορμώντας από παραδείγματα του εξωτερικού, η εφαρμογή προγράμματος διάθεσης και χρήσης δημόσιων ποδηλάτων. Τα κέντρα ποδηλάτων δημόσιας χρήσης, από όπου θα γίνεται η ενοικίαση του ποδηλάτου θα χωροθετηθούν πάνω σε συγκοινωνιακούς κόμβους. Δηλαδή, ανάλογα με την προβλεπόμενη ζήτηση πρέπει να κατασκευαστούν τέτοια κέντρα σε όλες τις στάσεις

P&R και στον υπεραστικό συγκοινωνιακό κόμβο. Επιπλέον, θα χωροθετηθούν στα δύο υπερτοπικά κέντρα (ο νοτιοδυτικός χώρος P&R μοιράζεται το ίδιο με το νέο κέντρο) και στη νέα συνοικία του αεροδρομίου. **(Χάρτης 7.21)**

Θέσεις στάθμευσης για το ποδήλατο πρέπει να υπάρχουν σε κάθε νέο σημαντικό κτίριο (δημόσιο ή ιδιωτικό) που κατασκευάζεται στην πόλη, αλλά και σε δημόσιους χώρους που έλκουν σημαντικό αριθμό ποδηλατών.



**Εικόνα 7.4:** Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων. Αριστερά στη Βαρκελώνη **Πηγή:** [odypserres.blogspot.gr](http://odypserres.blogspot.gr), στη μέση στο Μαρούσι **Πηγή:** [universitypress.gr](http://universitypress.gr) και δεξιά στην Καρδίτσα **Πηγή:** [trikalanews.gr](http://trikalanews.gr)



Χάρτης 7.21: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων Πηγή υποβάθρου: googlemap

## 7.9 Κίνηση και παραμονή πεζών

Σε συνέχεια με όλα τα παραπάνω και ίσως ο πυρήνας τους είναι η θέση, οι δυνατότητες και το όρια, του πεζού στην αυριανή Λάρισα. Όπως επισημαίνει και ο Βλαστός (Αραβαντινός 2007) για το δικαίωμα στη μετακίνηση ως θεμέλιο λίθο μιας βιώσιμης πόλης, η προσφορά ενός ευχάριστου περιβάλλοντος για περπάτημα στους δρόμους γειτονιάς, αλλά και στους κεντρικούς δρόμους, είναι αναγκαία συνθήκη για να είναι η πόλη φιλική απέναντι στους κατοίκους της, στους ξένους επισκέπτες, στα παιδιά και στα άτομα με ειδικές ανάγκες<sup>136</sup>. Εμείς θα προσθέσουμε ότι είναι αναγκαία συνθήκη και για μια πόλη χρήσιμη, που βοηθάει τον εργαζόμενο να αποδίδει στη δουλειά του, που βοηθάει το παιδί να αναπτύσσει την προσωπικότητά του, που βοηθάει τον ηλικιωμένο να ξαποστάσει στη μέση της διαδρομής, που εν συνόλω συμβάλει στην ανάπτυξη της κοινωνικής συνείδησης, στη δημοκρατία, στην πολιτική τριβή και ζύμωση.

Στη Λάρισα το πρώτο και μάλλον δυσκολότερο βήμα έχει γίνει. Οι πεζοδρομήσεις του κεντρικού τομέα της πόλης δεν άλλαξαν μόνο άρδην τη φυσιογνωμία, τη δομή και τη λειτουργία του αλλά εμφύσησαν στο Λαρισαίο μια άλλη οπτική της πόλης του, ανάδειξαν τις πρωτοπόρες δυνατότητες για αξιοποίηση του χώρου (δημόσιου και ιδιωτικού) από την κοινωνία και όχι τις μηχανές. Παράλληλα έθεσαν και το στοίχημα για το ξεπέρασμά τους, για την ενίσχυση και καθολική εμπέδωση του ρόλου του κατοίκου στη λειτουργία της πόλης του, του διαμορφωτή-συμμετέχοντα και όχι του παθητικού περαστικού.

Οι βασικοί άξονες κίνησης των πεζών έχουν ήδη αναλυθεί. Εδώ θα παρουσιάσουμε όσο είναι δυνατό τη λογική (μέσω κριτηρίων) ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων. Ξεκινώντας από το απαραίτητο δίκτυο πρασίνου (θα εντάσσει οργανικά στην πόλη τη φύση) και από τους πεζοδρόμους που θα το συνοδεύουν και καταλήγοντας στην κεντρική περιοχή (με το απαγορευμένο για το αυτοκίνητο υπέρκεντρο), θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε (μέσα από τις προτάσεις μας) την αυτοτέλεια και τη σύνδεση των πεζών με τα υπόλοιπα συγκοινωνιακά δίκτυα και τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης.

### 7.9.1 Κριτήρια ανάπτυξης των οργανωμένων περιπάτων

Πυρήνας των κριτηρίων είναι η απάντηση στο καίριο ερώτημα γιατί κάποιος να κινηθεί πεζός στη σημερινή Λάρισα; Τι είναι αυτό (ας εξαιρέσουμε προς στιγμήν τους όποιους περιορισμούς στη χρήση αυτοκινήτου και προνόμια των Μ.Μ.Μ.) που

---

<sup>136</sup> [44] (Αραβαντινός, 2007) σελ. 507

κάνει την επιλογή του περπατήματος ελκυστική γενικά;

Η εύκολη και ελλιπής απάντηση είναι να μείνουμε στην ανάδειξη των ευεργετικών για την υγεία του ανθρώπου ιδιοτήτων του περπατήματος. Ένα σημαντικό βήμα παραπέρα αλλά και πάλι μικρό είναι να δούμε πως οι διαδρομές των πεζών εντάσσονται στο συνολικότερο αστικό τοπίο (τι συνδέουν, από πού περνάνε) και άρα πως μπορούν να ενσωματωθούν σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μετακινήσεων.

Αυτό όμως που νοηματοδοτεί και ενοποιεί παράλληλα, τις παραπάνω απαντήσεις είναι η υλική και κατ' επέκταση κοινωνική διάσταση του περπατήματος. Ο περίπατος είναι ο συνδεδετικός κρίκος του ανθρώπου με τον τόπο του, της φυσικής-υλικής πραγματικότητας όπως ο ίδιος την αντιλαμβάνεται και αυτής που όντως υπάρχει. Το μόνο που μεσολαβεί μεταξύ του πεζού και της φυσικής-υλικής πραγματικότητας είναι η νόησή του (η αυτοσυνείδηση του ρόλου και της θέσης του στη φύση και κατ' επέκταση στην κοινωνία ή η απουσία τέτοιας). Ίσως το σκεπτικό μας γίνεται ευκολότερα αντιληπτό, αν αναφερθούμε στο ρόλο της παρατήρησης στην επιστημονική μεθοδολογία, στην επιτόπια έρευνα του μηχανικού για ένα έργο και (εξηγώντας τη φράση «κατ' επέκταση κοινωνικό») στο ρόλο και των τρόπων οργάνωσης των εκάστοτε καταπιεσμένων στρωμάτων ώστε να συγκρουστούν με τους καταπιεστές τους.

Ειδικεύοντας στον τόπο (Λάρισα) και χρόνο (εν μέσω κρίσης) τα κριτήρια είναι τα ακόλουθα:

- i. **Ο χρόνος κάθε πεζή μετακίνησης πρέπει να είναι συμβατός με τις επιδιώξεις του χρήστη.** Υποχρεωτικές μετακινήσεις πρέπει να είναι σύντομες ενώ μετακινήσεις αναψυχής δεν χρειάζεται να πληρούν αυτό τον περιορισμό. Το κριτήριο αυτό καλύπτεται από τη διάρθρωση των παραπάνω δικτύων μετακίνησης<sup>137</sup>.
- ii. Η ανάπτυξη του δικτύου πεζοδρόμων ή απλούστερα δίκτυα διαδρομών για ευχάριστο περπάτημα (άνετων πεζοδρομίων και ασφαλών διαβάσεων) πρέπει **να διατρέχει όλη την πόλη και όχι μόνο την κεντρική περιοχή**, όπως σήμερα. Η ενοποίηση των υπερτοπικών κέντρων με τα τοπικά είναι απαραίτητα στοιχείο ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων - διαδρομών<sup>138</sup>.
- iii. **Απαιτείται η σύνδεση και αξιοποίηση κοινόχρηστων χώρων.** Το δίκτυο όχι μόνο πρέπει να διατρέχει αλλά και να ενώνει αυτοτελώς (χωρίς παρεμβολή άλλου μέσου) το πράσινο και τις κεντρικές πλατείες, τις περιοχές όπου

---

<sup>137</sup> *Ο.π. σελ. 514*

<sup>138</sup> *Ο.π. σελ. 515*

απαγορεύεται το αυτοκίνητο και τους αρχαιολογικούς χώρους. Το ίδιο ισχύει και για το ποτάμι.

- iv. Όσον αφορά τις επιμέρους γειτονιές, **χρειάζεται εναρμόνιση του δικτύου με τις κυρίαρχες χρήσεις γης και τη μορφή του υπόλοιπου συγκοινωνιακού δικτύου**, παράλληλα με την ικανοποίηση των περιορισμών του **Πίνακα 3** για τις μέγιστες αποστάσεις.
- v. **Ειδική μέριμνα με δευτερεύον δίκτυο για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων από και προς τα σχολεία.** Οι διαδρομές αυτές δεν είναι απαραίτητο να καταλαμβάνουν πλήρως εύρος οδοστρώματος. Οφείλουν όμως να είναι απλές, σαφείς, ευδιάκριτες, τόσο από τους μαθητές που τις χρησιμοποιούν όσο και από τους οδηγούς, ώστε στις διασταυρώσεις με το οδικό δίκτυο να γίνεται πλήρως αντιληπτή η θέση και η κίνηση-προτεραιότητα των μαθητών.<sup>139</sup>
- vi. **Αυτοτέλεια αλλά και σύνδεση** με το σύνολο των υπολοίπων δικτύων για την επίτευξη ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών. Αν κάποιος θέλει να διασχίσει ολόκληρη την πόλη περπατώντας να έχει το κατάλληλο περιβάλλον και από την άλλη όποτε αποφασίσει να σταματήσει να μπορεί να χρησιμοποιήσει άλλο μέσο.
- vii. **Παρουσία πεζού ακόμα και στις αρτηρίες εντός πόλης.** Δεν πρέπει να υπάρχουν εντός αστικού ιστού οδοί που να αποκλείουν ή να δυσχεραίνουν το περπάτημα. Καμία οδό δεν πρέπει να αποκλείει τη χρήση της από πεζό.

### **7.9.2 Αναπτύσσοντας χώρους πρασίνου**

Το δίκτυο των πεζοδρομών θα βασιστεί στους κυρίαρχους πόλους πρασίνου που τελικά παρουσιάζουν υπερτοπική εμβέλεια. Όπως αναφέρθηκε και στα κριτήρια η μεταξύ τους σύνδεση αλλά και με τα δύο υπερτοπικά κέντρα πρέπει να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά του δικτύου. Οι χώροι πρασίνου είναι:

#### **7.9.2.1 Ανάδειξη του Πηνειού ως ζωογόνο στοιχείο της πόλης**

Πυρήνας της σκέψης είναι ότι όχι μόνο το ποτάμι δεν πρέπει να το φοβόμαστε αλλά να το “τιθασεύσουμε” στην κατεύθυνση του αρμονικού του δεσίματος με τις λειτουργίες της πόλης. Έχει ειπωθεί πολλάκις η αναγκαιότητα ένταξης του ποταμού στον αστικό ιστό και στην καθημερινότητα των κατοίκων. Ο Πηνειός πέραν της παλιάς διαμορφωμένης πλέον κοίτης του, που εισέρχεται μέσα στην πόλη, ορίζει και μια μεγάλη έκταση για την προστασία του στη νέα κοίτη που

<sup>139</sup> [34] (Δήμος Λάρισας, 1996) σελ 26



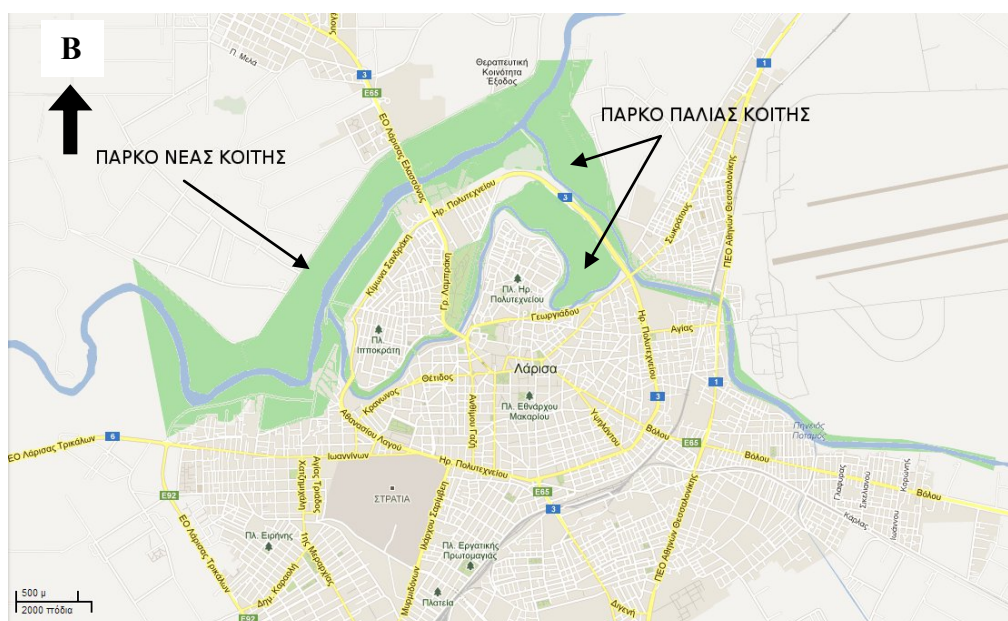
χωρίζει τη Λάρισα με τη Γιάννουλη. Σύμφωνα με τις παραπάνω προτάσεις (για επεκτάσεις της πόλης<sup>140</sup>) εντάσσεται επί της ουσίας και αυτό το κομμάτι του ποταμού στον αστικό ιστό. Ακολουθούν σημειακές παρεμβάσεις προς επίτευξη των στόχων ανάδειξης και ένταξης

#### Παρεμβάσεις στη παλιά κοίτη, μέσα στον αστικό ιστό

Οδοί περιμετρικά του ποταμού λειτουργούν σαν φράγμα απομόνωσης του. Γι' αυτό και απαιτείται καταρχήν η υποβάθμιση του κυκλοφοριακού ρόλου τους και όπου είναι δυνατόν η πεζοδρόμησή τους. Επιπλέον προς ανάδειξη του ήδη διαμορφωμένου χώρου στις όχθες προτείνεται η δημιουργία αναβαθμών στην περιοχή απέναντι από το Β' αρχαίο θέατρο. Για την άμεση σύνδεση των διαφορετικών επιπέδων του ποταμού και της οδού. Προφανώς, όπως και στο εξωτερικό, κάθε πρόγραμμα για έστω και μόνο την Κυριακή παραχώρηση των παράκτιων οδών στους πεζούς και στα ποδήλατα μπορεί να λειτουργήσει ενισχυτικά. **(Χάρτης 7.11 & Χάρτης 7.22)**

#### Παρεμβάσεις στη νέα κοίτη, βόρεια και έξω από τον αστικό ιστό

Σημαντική έκταση γύρω από το ποτάμι υπόκειται σε συγκεκριμένες ρυθμίσεις λόγω περιβαλλοντικών περιορισμών (πλημμύρες, προστασία ποταμού, υδροβιότοπου). Θεωρούμε ότι η αξιοποίηση της έκτασης αυτής ως πάρκο μπορεί να είναι συμβατή με τους περιορισμούς αυτούς. **(Χάρτης 7.22)**



**Χάρτης 7.22:** Συνολικό πάρκο Πηνειού. Πηγή υποβάθρου: googlemap

<sup>140</sup> Βλ. 7.3.2 παρούσα εργασία

### Σύνδεση με υπόλοιπες κεντρικότητες

Οι πεζόδρομοι του Φρουρίου σε συνδυασμό με το ολοκληρωμένο μεταφορικό σύστημα αποτελούν εγγυήσεις για την προσβασιμότητα του ποταμού. Απαιτείται, φυσικά, ιδιαίτερη προσοχή στην ένταξη του ποταμού, ως προορισμό αλλά και τμήμα του δικτύου πεζών-ποδηλάτων.

#### **7.9.2.2 Εξάλειψη ασυνεχειών στον αστικό ιστό**

Έχουν επισημανθεί τα προβλήματα που δημιουργούν συγκεκριμένες ασυνέχειες στον αστικό ιστό και η επιτακτική ανάγκη να κοπεί αυτός ο γόρδιος δεσμός μια και καλή. Δεν υπάρχουν ήπιας μορφής λύσης σε ένα τόσο επείγον ζήτημα. Εδώ η πολεοδομική πολιτική μπαίνει υπό τη μορφή ενός καίριου διλήματος. Είτε εξαφανίζουμε τις ασυνέχειες ολοκληρωτικά είτε ανεχόμαστε την ύπαρξή τους. Κάτω από αυτό το πρίσμα γίνονται και οι επόμενες προτάσεις.

#### Στρατόπεδα

Η ανάλυση έχει γίνει και το συμπέρασμα έχει ειπωθεί, τα στρατόπεδα πρέπει να απομακρυνθούν από τον αστικό ιστό. Οι χώροι που θα ελευθερωθούν θα αξιοποιηθούν κυρίως ως χώροι πρασίνου. Σύμφωνα με το Ν. 2745/1999<sup>141</sup> το ποσοστό της έκτασης που θα προβλέπεται για κάλυψη αναγκών σε χώρους κοινόχρηστου πρασίνου και κοινωφελών εξυπηρετήσεων ορίζεται σε 70% και θα πρέπει να καταλαμβάνει ενιαία έκταση. Το υπόλοιπο τμήμα καθορίζεται βάση των αναγκών της περιοχής και ευρύτερα της Λάρισας. **(Χάρτης 7.23)**

#### Γραμμές σιδηροδρόμου

Με την υπογειοποίηση των γραμμών μας δίνεται η ευκαιρία να δημιουργηθεί ένα διαμήκη πάρκο που θα διασχίζει την πόλη από βορρά-νότο. Οι πεζόδρομοι όπως και οι ποδηλατόδρομοι θα αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του. Ιδιαίτερα στο νέο κέντρο ( που έχει ως προϋπόθεση την υπογειοποίηση των γραμμών), στη σημερινή θέση του “νεκροταφείου” βαγονιών μπορεί να δημιουργηθεί εκτενές πάρκο. **(Χάρτης 7.23)**

#### Μητροπολιτικό πάρκο

Με την μετεγκατάσταση του αεροδρομίου σε περιοχή μακριά από τον αστικό ιστό ελευθερώνεται χώρος που όπως έχει αναλυθεί μπορεί να αξιοποιηθεί ως μητροπολιτικό πάρκο. Η ζώνη προστασίας του Πηνειού αλλά και η ανάγκη ανάδειξής του, ενισχύουν αυτή την πρόταση. Ως αποτέλεσμα, αλλάζει το μικροκλίμα της περιοχής μετατοπιζόμενο σε φυσικά επίπεδα ήχου, θερμοκρασίας, αιωρούμενων

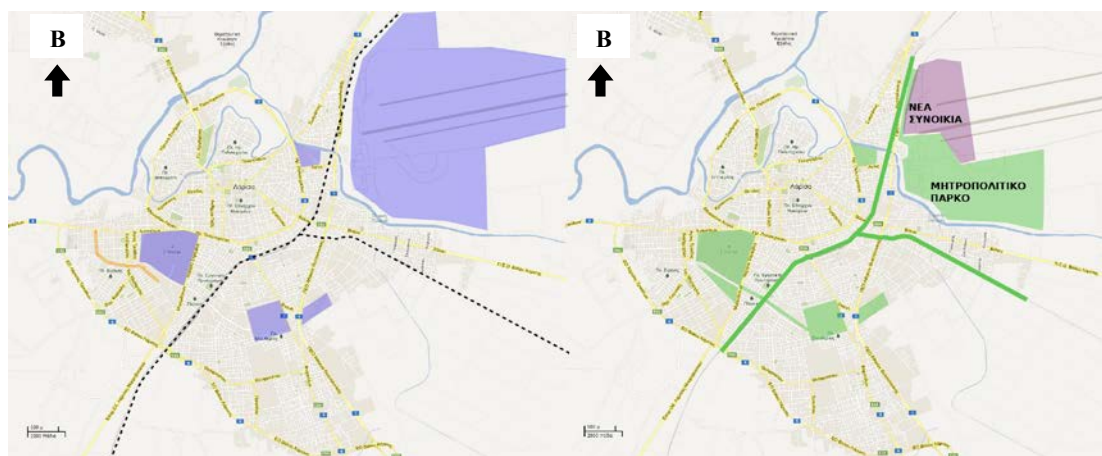
---

<sup>141</sup> ΦΕΚ 224/Α/27-10-1999

σωματιδίων. Επιπλέον, το ανατολικό τμήμα της πόλης αποκτά ταυτότητα και αναπτύσσεται παράλληλα με τις υπόλοιπες περιοχές. Προωθείται η πολυκεντρικότητα (που λόγω της διάχυσης διαφόρων κεντρικοτήτων στον αστικό ιστό) μπορεί να οδηγήσει στη μείωση της χρήσης μηχανοκίνητων μέσων. **(Χάρτης 7.23)**

### Τάφρος Χατζηχαλάρ

Αξίζει να σημειωθεί εδώ η έναρξη του έργου για την ανάπλαση του πάρκου Νεάπολης και τη διαμόρφωση της τάφρου Χατζηχαλάρ. Το πάρκο προβλέπεται να ενωθεί με το γραμμικό πάρκο που θα προκύψει κατά μήκος της οδού Εχεκρατίδα μέχρι την οδό Χατζημιχάλη και στη συνέχεια μέχρι την οδό Ιωαννίνων και την όχθη του Πηνειού ποταμού. Έτσι, αρθρώνονται οι γραμμικοί χώροι του αστικού πρασίνου με το περιαστικό πράσινο της παραπήνεας περιοχής, και κατ' επέκταση του χώρου του Μεζούρλου, και επιτυγχάνεται η αποκατάσταση και συνέχεια ενός δικτύου λειτουργίας της φύσης στην πόλη, μέσω του προτεινόμενου Δικτύου Αστικών Υπαίθριων Χώρων και Χώρων Πρασίνου στη Λάρισα. **(Χάρτης 7.23)**



**Χάρτης 7.23:** Πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την εξάλειψη ασυνεχειών. **Πηγή υποβάθρου:** googlemap

### **7.9.3 Ενοποιημένο δίκτυο περιπάτων-πράσινων διαδρομών.**

Σε συνέχεια με τις βασικές αρχές, θεωρούμε ότι επείγει η δημιουργία ενός ενοποιημένου δικτύου πράσινων χώρων και διαδρομών που να απευθύνεται σε πεζούς και ποδηλάτες. Ένα τέτοιο δίκτυο, πέρα από τις προφανείς θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, στο μικροκλίμα και στις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων, θα λειτουργήσει υποστηρικτικά στην προσπάθεια δημιουργίας μιας αστικής πολυκεντρικής αστικής δομής. Το δίκτυο που προτείνεται θα περνάει σχεδόν από όλες τις συνοικίες της πόλης της, δημιουργώντας νέους πόλους έλξης για τους κατοίκους τους. Θα συνδέεται με τα επιμέρους τοπικά κέντρα, τις πλατείες, δημιουργώντας νέους χώρους αναψυχής, περιπάτου, αλλά και άλλων συμβατών-

δραστηριοτήτων που μέχρι σήμερα χωροθετούνται σε διαφορετικές περιοχές της πόλης, μακριά από τις κατοικίες τους, αυξάνοντας έτσι τις αστικές μετακινήσεις. Η Λάρισα αρχίζει και επιστρέφει στους κατοίκους της.

Συγκεκριμένα το βασικό δίκτυο αποτελείται από 4 διαδρομές:

- **1<sup>η</sup> Διαδρομή (Πάρκο νέας κοίτης – Μεζούρλο)** συνδέει:
  - ✓ Το πάρκο της νέας κοίτης, το Αισθητικό Άλσος (Βόρεια) με το Αλκαζάρ μέσω της διαπλάτυνσης πεζοδρομίων της Λαμπράκη
  - ✓ Αλκαζάρ και το πάρκο της παλιάς κοίτης με το Φρούριο και το υπέρκεντρο (car free) μέσω της πεζοδρομημένης Βενιζέλου
  - ✓ Το υπέρκεντρο με την 1<sup>η</sup> Στρατιά μέσω της Γαζή (υπάρχει ήδη διαπλατυσμένο πεζοδρόμιο). Προφανώς επιμέρους διαδρομές απαιτούνται για την ένταξη τοπικών πλατειών και πάρκων, όπως του Αγ. Αθανασίου στο δίκτυο.
  - ✓ Την 1<sup>η</sup> Στρατιά με το Μεζούρλο μέσω Καρδίτσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίου
  
- **2η Διαδρομή (Νέο υπερτοπικό κέντρο-Μητροπολιτικό Πάρκο)** συνδέει:
  - ✓ Το νέο κέντρο με τους πράσινους χώρους της 1<sup>ης</sup> Στρατιάς, του στρατοπέδου Μπουγά και του Βοτανικού κήπου. Η σύνδεση γίνεται μέσω της Εχεκρατίδος (εν εξελίξει η μελέτη) με τα δυο στρατόπεδα που βρίσκονται εκατέρωθεν του κέντρου. Η σύνδεση γίνεται μέσω των πεζοδρομίων της Θεοφράστου με το Βοτανικό κήπο
  - ✓ Το στρατόπεδο Μπουγά με το 303 μέσω της πεζοδρόμησης της Χαλκιοπούλου. Έχει ήδη ειπωθεί η αναγκαιότητα μετατροπής της Π.Ε.Ο. σε αστική οδό με νησίδα, ποδηλατόδρομο, πεζόδρομο και διασταυρώσεις. Κατ' αυτήν τη θέση δεν απαιτούνται ιδιαίτερα μέτρα στη συμβολή του άνω πεζοδρόμου με αυτήν (θεωρώντας ότι όχι μόνο ο φόρτος της θα έχει μειωθεί αλλά και η ταχύτητα των οχημάτων)
  - ✓ Το 303 με το νέο μητροπολιτικό πάρκο μέσω ενός πεζοδρόμου που θα διασχίζει κατά μήκος την περιοχή επέκτασης στα νοτιοανατολικά
  - ✓ Το στρατόπεδο Μπουγά με τον υπεραστικό κόμβο μέσω της Φαρσάλων, με διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων
  
- **3<sup>η</sup> Διαδρομή (Νέο κέντρο με Νέα συνοικία (car free))** συνδέει:

- ✓ Το νέο κέντρο με τον υπεραστικό κόμβο μέσω του γραμμικού πάρκου των υπογειωποιημένων σιδηροδρομικών γραμμών
- ✓ Τον υπεραστικό κόμβο με την νέα συνοικία στο αεροδρόμιο μέσω του γραμμικού πάρκου των υπογειωποιημένων σιδηροδρομικών γραμμών

- **4<sup>η</sup> Διαδρομή (όχθες Πηνειού)**

Με την ανάπλαση των οχθών του Πηνειού και τη δημιουργία πάρκου με χώρους αναψυχής συμβατούς με τις διατάξεις του Γ.Π.Σ. επιτυγχάνεται όχι μόνο η ανάδειξη του φυσικού πλούτου της πόλης αλλά επιταχύνεται η ένταξη του Πηνειού στην καθημερινότητα των κατοίκων. Ενοποιούνται οι διαδρομές των πεζών και το ποτάμι παύει να είναι μόνο καλοκαιρινός προορισμός.

- **Ακτινικές προεκτάσεις υφιστάμενου κέντρου**

Προκειμένου να συνδεθούν στο σύνολό τους οι διαδρομές των πεζών<sup>142</sup> απαιτούνται και οι κατάλληλες προεκτάσεις του πεζοδρομημένου υπέρκεντρου προς τις νέες κεντρικότητες. Ως εκ τούτου, οι άξονες Παναγούλη, Υψηλάντου και Αεροδρομίου χρίζουν διαπλάτυνσης πεζοδρομίου. Θα ενώνουν τη 2<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> διαδρομή με το υπάρχον κέντρο.

---

<sup>142</sup> *είτε είναι πεζόδρομοι είτε είναι πεζοδρόμια άνετα και ασφαλή*



Χάρτης 7.24: Διαδρομές πεζών και ενοποίηση δικτύου πράσινων χώρων. Πηγή υποβάθρου: googlemap

## **8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ**

Σε μια εποχή που τίθενται υπό αμφισβήτηση οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά «αξιώματα» -το επίπεδο διαβίωσης αλλάζει ραγδαία, συνήθειες χρόνων παύουν- βρίσκεται και το πιο πρόσφορο έδαφος για την επαναθεμελίωση μιας νέας κοινωνικής προοπτικής ανάπτυξης. Αυτή την προοπτική αναζητήσαμε στην παρούσα εργασία στο επίπεδο της πόλης της Λάρισας, μέσα από την έρευνα και τις προτάσεις. Μέσα στην κρίση γεννιούνται πολλές δυνατότητες όχι μόνο για το ξεπέρασμά της αλλά και για το βήμα προς την βιώσιμη, ανθρώπινη, δημοκρατική πόλη του αύριο.

Αναλυτικότερα. **σε ευρωπαϊκό επίπεδο** παρατηρούμε μια σημαντική στροφή στην πολεοδομικό σχεδιασμό. Από τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα πολλές πόλεις είδαν την οικονομία τους να συρρικνώνεται κυρίως λόγω απομάκρυνσης ή πτώχευσης βιομηχανικών μονάδων. Η προηγούμενη ανάπτυξη<sup>143</sup> έφτασε στα όριά της παίρνοντας και το πέπλο της ευημερίας πάνω απ' αυτές. Πλέον οι πόλεις αντανακλούσαν μια κανιβαλική κοινωνία με το αυτοκίνητο (προέκταση της προσωπικότητας του οδηγού!) να ορίζει τις μετακινήσεις εντός τους. Πεζοί και ποδηλάτες ήταν μόνο οι γενναίοι.

Εξαίρεση που επιβεβαιώνει τον κανόνα ήταν συγκεκριμένες πόλεις (της πρώην ΕΣΣΔ ή φίλα προσκείμενες σε αυτήν, της βόρειας Ευρώπης) που λόγω οικονομικών και πολιτικών επιλογών είχαν επενδύσει στη δημόσια συγκοινωνία και είχαν στηρίξει την ανάπτυξη τους πάνω σε αυτή. Αυτές αποτελούν τη σημερινή πρωτοπορία των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών ανατροπών στην Ευρώπη.

Δεν είναι μόνες τους όμως. Σήμερα στο σύνολο της γηραιάς ηπείρου δίνεται περισσότερη βαρύτητα στο σχεδιασμό του χώρου και των μετακινήσεων. Οι πόλεις προσαρμόζονται στις νέες απαιτήσεις του αστικού περιβάλλοντος και της κοινωνίας, επενδύοντας στην βελτίωση της ποιότητας του χώρου (αν και κυρίως με κριτήρια επιχειρηματικών επενδύσεων). Μέσω της αναβάθμισης της εικόνας των πόλεων, της απομάκρυνσης του Ι.Χ. από τα ιστορικά κέντρα και του περιορισμού του στο σύνολο της πόλης, της ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας προχωρούν προς μια βιώσιμη στρατηγική.

**Η Λάρισα από την μεριά της έχει έρθει ήδη αντιμέτωπη με τα γνωστά προβλήματα των ελληνικών πόλεων.** Η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η κυριαρχία του αυτοκινήτου στις αστικές μετακινήσεις, η άναρχη και εκτός σχεδίου δόμηση, η εντατική χρήση γης και η εμπορευματοποίηση της, απασχόλησαν τις δημοτικές

---

<sup>143</sup> που έφερε και το αυτοκίνητο στον ιστορικό πυρήνα τους και αυτές να εξαρτούν πλήρως την εξέλιξή τους με αυτό

αρχές από τη δεκαετία του 1980. Η αποσυμφόρηση και ανάπλαση του κέντρου αποτέλεσαν τον κύριο στόχο για την επίλυσή τους. Την τελευταία 5ετία άρχισαν να λαμβάνονται και μέτρα για την προστασία του κέντρου από διαμπερή ροές. Μπορεί σήμερα οι αλλαγές αυτές να φαίνονται το λιγότερο απαραίτητες αλλά για την εποχή τους αποτελούσαν τομή στην δομή και λειτουργία της πόλης, στην ιδεολογία και συνήθειες των κατοίκων. Επιπλέον, η Λάρισα έχει και τις δυνατότητες να βαθύνει αυτές τις παρεμβάσεις. Αυτό φαίνεται τόσο από τις κεντρικές πολιτικές επιλογές του δήμου όσο και από την απήχηση που αυτές είχαν.

Σήμερα το όρια έχουν στενέψει και η βιώσιμη πόλη δεν αποτελεί μια απλή βελτίωση αλλά ανάγκη επιβίωσης. Η Λάρισα πληροί τις προϋποθέσεις να βρεθεί στην πρωτοπορία αυτού του αγώνα στην Ελλάδα και έχει να αντιμετωπίσει την αναγκαιότητα του προχωρήματος αυτών των πρώτων παρεμβάσεων. **Οι ελληνικές πόλεις τώρα χρειάζεται να κάνουν το πρώτο βήμα και δυστυχώς δεν έχουν περιθώριο χρόνου.** Η οικονομική κρίση ήρθε να οξύνει στο έπακρο τα προβλήματα και τις αντιφάσεις τους και σε επίπεδο κοινωνίας και σε επίπεδο χώρου. Μικρές βελτιώσεις δε βοηθούν είτε θα συγκρουστούμε ολομέτωπα και ειλικρινά με το πρόβλημα είτε αυτό θα κυριαρχήσει.

Χρειάζεται να αφήσουμε στο παρελθόν τις πολιτικές που υποβαθμίζουν το σιδηρόδρομο, ενώ κατασκευάζουν συνεχώς νέους δρόμους για τα αυτοκίνητα. **Σπονδυλική στήλη των υπεραστικών μεταφορών πρέπει να αποτελέσει το τραίνο.** Οι σταθμοί του οφείλουν να είναι η καρδιά των υπεραστικών συνδέσεων μέσα στην πόλη και προαστιακές γραμμές να σχηματίζουν αναπτυξιακές πολιτικές ενότητες συμπαρασύροντας το σύνολο της περιοχής και τη χώρα.

Επιπρόσθετα, στη βάση του ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, εφορμώντας από τις πανευρωπαϊκές τάσεις, **η μηχανοκίνητη ιδιωτική μετακίνηση πρέπει να δώσει το ρόλο της στη δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο.** Οι ελληνικές πόλεις επείγει να οχυρωθούν από το αυτοκίνητο και να ξαναβρούν την ταυτότητά τους στην ιστορία και τους κατοίκους τους.

Σωστή κατεύθυνση για αυτό είναι η οργανωμένη και ανεξάρτητη από επιχειρηματικά-αγοραία συμφέροντα χωροθέτηση των λειτουργιών τους. **Η συγκράτηση των οικιστικών αναγκών στο εσωτερικό τους, η πολυλειτουργικότητα των περιοχών, τα τοπικά κέντρα μπορούν να κρατήσουν την μέση διανυόμενη απόσταση σε μικρά μεγέθη.** Η χρήση του αυτοκινήτου γίνεται περιττή. Από την άλλη το εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρομίων-ποδηλάτων που θα ενώνει χώρους πρασίνου, πλατείες, υπηρεσίες και πολιτιστικά, εμπορικά, ψυχαγωγικά κέντρα λειτουργεί ενισχυτικά.

Ακόμα, απαιτείται στροφή 180° για την **ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας. Βάση της πρέπει να αποτελέσει το τραμ και το μετρό.** Με ιδιαίτερη



αναβάθμιση στο πρώτο ως υπέργειο και φθηνότερο (κατασκευή, συντήρηση, χρήση) μέσο. Η ανάπτυξη των πόλεων πρέπει να γίνεται αξιοποιώντας τις γραμμές αυτών των μέσων.

Τέλος, τα ιστορικά κέντρα αναδεικνύονται μόνο μέσα από τη σύνδεσή τους με την καθημερινότητα των κατοίκων τους. Δεν πρέπει να αποτελούν αποστειρωμένα αξιοθέατα θυσιάζοντας τις συνθήκες γειτονιάς, την κατοικία των χαμηλότερων στρωμάτων, για λόγους κερδοφορίας του ιδιωτικού κεφαλαίου. Οι πεζοδρομήσεις τους είναι επιθυμητές αλλά πρέπει να επεκτείνονται σε όλη την πόλη αλλιώς ενισχύονται εις βάρος των φτωχότερων στρωμάτων κοινωνικές ανισότητες.

Κλείνοντας έχουμε την υποχρέωση να επισημάνουμε και τα όρια όλων αυτών των παρεμβάσεων. Η υποχρέωση απορρέει όχι από μία εμμονή στο λίγο ή πολύ καλύτερο αλλά στην ανάδειξη της αόρατης δύναμης που τις ενοποιεί και τελικά της πραγματώνει. **Το αίτημα έτσι που προβάλλεται από τον κυρίαρχο λόγο, για βιώσιμη ανάπτυξη και βιώσιμη πόλη, παραμένει χωρίς νόημα.** Οι προσπάθειες για βελτίωση των συγκοινωνιών με δημόσια μέσα μεταφοράς και αποδέσμευση από το Ι.Χ., η πραγματοποίηση βιοκλιματικών παρεμβάσεων και φυτεύσεων, μέσα δηλαδή που υιοθετεί ο κυρίαρχος λόγος, παρά τις θετικές επιπτώσεις στην πόλη, δεν μπορούν να λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση της βιώσιμης πόλης, όσο το μοντέλο ανάπτυξης και οι θεσμοί, που συνυφαίνονται μ' αυτό καταλύουν την κοινωνική συνοχή και αυξάνουν την ανασφάλεια (Habitat Agenda, 1996)<sup>144</sup>.

Το ζήτημα της βιώσιμης πόλης είναι κυρίαρχα ζήτημα πολιτικό. Αν δεν γίνει αίτημα και κτήμα της κοινωνίας όλες οι προσπάθειες για την επίτευξή της είναι καταδικασμένες να μείνουν μισές. Οι κάτοικοι πρέπει να αφήσουν στην άκρη το ρόλο του παρατηρητή, του καταναλωτή, του ατόμου και να εξελιχθούν σε διαμορφωτές, παραγωγούς, κοινωνία. Το χρέος όμως αναλογεί ιδιαίτερα στους «έχοντες γνώση». Χρειάζεται έρευνα και νοητική επεξεργασία ώστε να αποκτήσουν περιεχόμενο όροι όπως, "παγκόσμιο", "τοπικό", "βιώσιμη ανάπτυξη", "εκσυγχρονισμός", "ασφάλεια", που εγγράφονται και στο λεξιλόγιο του αστικού σχεδιασμού. Εκτός από πολιτική και κοινωνική δράση με στόχο τη διαμόρφωση μιας άλλης δυναμικής, χρειάζεται, όπως θα έλεγε ο Αλτουσέρ και μια θεωρητική πρακτική για να κατανοήσουμε τη συγκυρία που ζούμε και να μπορέσουμε να την επηρεάσουμε<sup>145</sup>.

---

<sup>144</sup> [13] (Μαυρίδου, 2004) σελ 11

<sup>145</sup> Ο.π. σελ 17

*Ας κατακτήσουμε ξανά τους δρόμους και τις πλατείες. Έτσι κι αλλιώς πάντα δικά μας ήταν...*



**Εικόνα 8.1:** vive la velorution de la rue publique

## 9 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### **Κεφάλαια 1- 2**

- [1] Βλαστός Θ. «Από μια κορεσμένη κυκλοφορία σε μια ελεύθερη Αθήνα. Εικόνες ουτοπίας;» στο βιβλίο «Ένα μέλλον για την Αθήνα. Σε αναζήτηση πολιτικών αστικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας» Παπαζήση. σελ 431-449. Αθήνα 2003
- [2] Βλαστός Θ. Μηλάκης Δ. «Πολεοδομία vs Μεταφορές. Από την απόκλιση στην Σύγκλιση». Εκδόσεις Ιδίων. Αθήνα 2006
- [3] Βλαστός Θ. Μηλάκης Δ. «Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής στην Ελλάδα για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας». Ερευνητικό. Αθήνα 2009
- [4] Engels Fr. «Για το ζήτημα της κατοικίας». Σύγχρονη εποχή. Αθήνα 2012
- [5] Lefebvre H. «Δικαίωμα στην πόλη. Χώρος και πολιτική». Κουκίδα. Αθήνα 2006
- [6] Le Corbusier. «Η Χάρτα των Αθηνών». Ύψιλον/βιβλία. Αθήνα 2003
- [7] Σαρηγιάννης Γ. «Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές». Συμμετρία. Αθήνα 2000

### **Επιστημονικά Άρθρα**

- [8] Βλαστός Θ. «Μεταφορές και κοινωνικό περιβάλλον», Περιοδικό: «4 ΤΡΟΧΟΙ» τεύχος 273, σελ. 186-190, Αθήνα 1993
- [9] Βλαστός Θ. «Ελεγείο του συμπαγούς. Σχόλια ως προς τις χωρικές και κοινωνικές προϋποθέσεις για την προσπελάσιμη πόλη σε συνθήκες εντεινόμενης οικονομικής κρίσης».
- [10] Βλαστός Θ. «Μεταφορές Πριν και Μετά την κρίση. Επιστροφή στις παλιές πολιτικές;», Αθήνα 2013
- [11] Γοσποδίνη Α. «Χωρικές πολιτικές για το σχεδιασμό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.» Περιοδικό: «Αειχώρος» τ. 1, σελ 100-145, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας 2007
- [12] Μπόμπολος Ν. «Τα ιστορικά κέντρα των σύγχρονων πόλεων, ως υπόδειγμα αειφορίας, πολιτισμού και ανάπτυξης», 2007.

- [13] Μαυρίδου Μ. « Η “νέα πολεοδομία” ως κυρίαρχος λόγος και η ελληνική πόλη». Δημοσιεύθηκε στον τιμητικό τόμο για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό Πόλη και χώρος από τον 20ό στον 21ο αιώνα, Ε.Μ.Π., Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, Αθήνα 2004

### **Κεφάλαιο 3**

- [14] Αυγερινού Σ. «Διάλεξεις στο μάθημα Ειδικά Θέματα Πολεοδομίας». Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.
- [15] Βασενχόβεν Λ, Γεράρδη Κ., Σερράος Κ.. «Μητροπολιτικός Σχεδιασμός στην Ευρώπη» . Τεύχος σημειώσεων για το μάθημα Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα. Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.
- [16] Βλαστός, Θ.. «Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη». Αθήνα 2003
- [17] Σαρηγιάννης Γ. Σημειώσεις για το μάθημα «Μεταφορικά συστήματα πόλεων» Διατμηματικό πρόγραμμα Μεταπτυχιακών σπουδών: «Αρχιτεκτονική- Σχεδιασμός του χώρου». Κατεύθυνση: «Πολεοδομία-Χωροταξία» Πηγή: <http://courses.arch.ntua.gr/107559.html>

### **Επιστημονικά Άρθρα**

- [18] Πετρίδου Κ. Vitoria-Gasteiz. «Πράσινη πρωτεύουσα της Ευρώπης 2012». Περιοδικό: «Τεχνογράφημα» τ.442 2012
- [19] Σταματίου Ε. «Αστική κινητικότητα και ποδήλατο-Σχεδιασμός και πολιτικές-Ελληνική πραγματικότητα και διεθνής πρακτική»
- [20] Ζώγιας Κουταλιανού. «Γενναίες αποφάσεις σώζουν τις πόλεις». «Καθημερινή». 13-9-09.

### **Εργασίες**

- [21] Βαφειάδης Ε. «Πολιτικές ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Ανάλυση ευρωπαϊκής εμπειρίας και πιλοτική διερεύνηση του Αγίου Στεφάνου Αττικής». Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία 2009.
- [22] Γιαννακοπούλου Μ. «Νέες κοινωνικοοικονομικές μεταβολές των κεντρικών περιοχών της πόλης. Η περίπτωση της περιοχής: «Μεταξουργείο-Γκάζι» στην Αθήνα». Διπλωματική Εργασία. Αθήνα 2009

- [23] Μαγκλάρα Μ-Α. «Σηκουάνας "ο σημερινός πρωταγωνιστής όλων των συμβόλων και των μύθων. Ένας περίπατος στις όχθες του"». Προπτυχιακή Διάλεξη ΕΜΠ
- [24] Παπαθανασίου Ε., Φραντζή Γούναρη Δ. «Πολοδομικές παρεμβάσεις στην πόλη του Πόρτο». Προπτυχιακή Διάλεξη. Αθήνα 2006
- [25] Πετάλα Ζ. «Διερεύνηση διεθνούς εμπειρίας ως προς περιορισμούς της κυκλοφορίας σε προστατευόμενες περιοχές. Το παράδειγμα του οικισμού των Σπετσών». Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία 2012.
- [26] Νεοφύτου Ε. «Τα νέα αστικά τοπία... οι όχθες του Σηκουάνα». Προπτυχιακή Διάλεξη ΕΜΠ 2011

### **Ηλεκτρονικές πηγές**

- [27] [http://www.addhome.eu/docs/ILS\\_Muenster\\_Gardencity\\_Wei\\_enburg\\_ADDHOME.pdf](http://www.addhome.eu/docs/ILS_Muenster_Gardencity_Wei_enburg_ADDHOME.pdf)
- [28] <http://www.muenster.de>
- [29] <http://www.greekarchitects.gr>

### **Κεφάλαια 4-5**

- [30] Αϊβαλιώτου Α. «Πολοδομική ανασυγκρότηση– αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου της Λάρισας». Εισήγηση
- [31] Αϊβαλιώτου Α. «Πολοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην πόλη της Λάρισας». Εισήγηση προς Δημοτικό Συμβούλιο Λάρισας 2004
- [32] Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Αθανασόπουλος Κ.. «Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις» Εκδόσεις Ο.Ε.Δ.Β. Αθήνα 2004.
- [33] Γενικό Πολοδομικό Σχέδιο Λάρισας Στάδιο Β2. Λάρισα 2009
- [34] Δήμος Λάρισας «Διερεύνηση υφιστάμενων χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα της πόλης της Λάρισας και προτάσεις πολοδομικής αναβάθμισης, Α Στάδιο». Μελέτη 1996
- [35] Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2011-2014
- [36] Συλλογικό. «Αποκάλυψη του αρχαίου θεάτρου Λάρισας» ΤΕΕ Τμήμα Δυτικής και Κεντρικής Θεσσαλίας. Λάρισα 2001.

- [37] Συλλογικό. Επιστημονικοί υπεύθυνοι Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ.. «Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων». GUTENBERG. σελ 327-357
- [38] Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. «Μαζικά συστήματα ήπιας μεταφοράς στη Λάρισα». Υπεύθυνος καθηγητής Ταξιλάρης Χ. Μελέτη 1997
- [39] Φ.Ε.Κ. 231/Α/27-12- 2010. ΠΔ 138. «Οργανισμός της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας»
- [40] Άρθρο στην τοπική εφημερίδα Ελευθερία «Δημιουργική λογιστική και στο πράσινο» 14/3/2010
- [58] DENCO ΕΠΕ- Σύμβουλοι Μηχανικοί, Υπεύθυνος: Ι. Φραντζεσκάκης, «Γενική μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών», Μελέτη 1990
- [59] Α.Π.Θ., Υπεύθυνος: Χ. Ταξιλάρης. «Αξιολόγηση των δομικών και λειτουργικών στοιχείων του Συγκοινωνιακού Συστήματος της Λάρισας και Πρόγραμμα Προτύπων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων», Μελέτη , 1996

#### **Εργασίες**

- [41] Παπαδοπούλου Α. «Πολοδομική εξέλιξη της Λάρισας 19<sup>ος</sup> αι. έως σήμερα». Προπτυχιακή Διάλεξη ΕΜΠ 2006.
- [42] Σκριμιζέα Ειρήνη – Μαρία. «Η σχέση πόλης με ποτάμι. Η περίπτωση της πόλης της Λάρισας και του Πηνειού ποταμού». Προπτυχιακή Διάλεξη ΕΜΠ 2012.

#### **Ηλεκτρονικές πηγές**

- [43] <http://www.statistics.gr/> . Ανακοίνωση Νόμιμου Πληθυσμού 2011

#### **Κεφάλαια 6- 7**

- [44] Αραβαντινός Α. «Πολοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου». Συμμετρία. Αθήνα 2007
- [45] Καρλαύτης Μ., Λυμπέρης Κ.. «Συστήματα Αστικών Συγκοινωνιών. Σχεδιασμό, Κατασκευή, Λειτουργία» Συμμετρία. Αθήνα 2009
- [46] Μακρυγιάννη Α. «Φαινόμενα τριτογενοποίησης της απασχόλησης». Συλλογή: Τόπος, 017/2001, 22-05-2007

- [47] Φραντζεσκάκης Ι., Γκόλιας Ι., Πιτσιάβα-Λατινιπούλου Μ.. «Κυκλοφοριακή Τεχνική». Παπασωτηρίου. Αθήνα 2009
- [48] Φραντζεσκάκης Ι., Πιτσιάβα-Λατινιπούλου Μ., Τσαμπούλας Δ.. «Στάθμευση». Παπασωτηρίου. Αθήνα 2002
- [49] «Διερεύνηση και καθορισμός θέσεων στάθμευσης δήμο Λάρισας». Μελέτη ΤΕΕ Κεντρικής & Δυτικής Θεσσαλίας . Λάρισα 2004
- [50] Γιαννής Γ. «Πολιτική για Βιώσιμη Κινητικότητα στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας» Συλλογικό Έργο: Ένα μέλλον για την Αθήνα. Πολιτικές για αστική επανοργάνωση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πρωτεύουσας, Υπεύθυνος Έκδοσης Σ.Τσέτσης, Εκδόσεις Παπαζήση, Απρίλιος 2003.

#### **Ηλεκτρονικές πηγές**

- [51] <http://www.larissa-dimos.gr/new/>

#### **Άρθρα**

- [52] Γιαννής Γ. «Βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιακών συστημάτων» Περιοδικό ΕΜΦΑΣΗ τ. 17. Οκτώβρης 2003 σελ 91-97
- [53] Γιαννής Γ., Συκιανάκη Α., Μπαϊρακτάρη Σ., Τολέρης Ε., Καπερώνη Π., Θεοφίλης Ι., Κοψαχείλη Α., «Στρατηγική αστικής κινητικότητας στις ελληνικές πόλεις». Πρακτικά του 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Βόλος. Σεπτέμβριος 2009.

#### **Λοιπή βιβλιογραφία**

- [54] Rossi A. «Η αρχιτεκτονική της πόλης» University studio press. Θεσσαλονίκη 1991

#### **Ηλεκτρονικές πηγές**

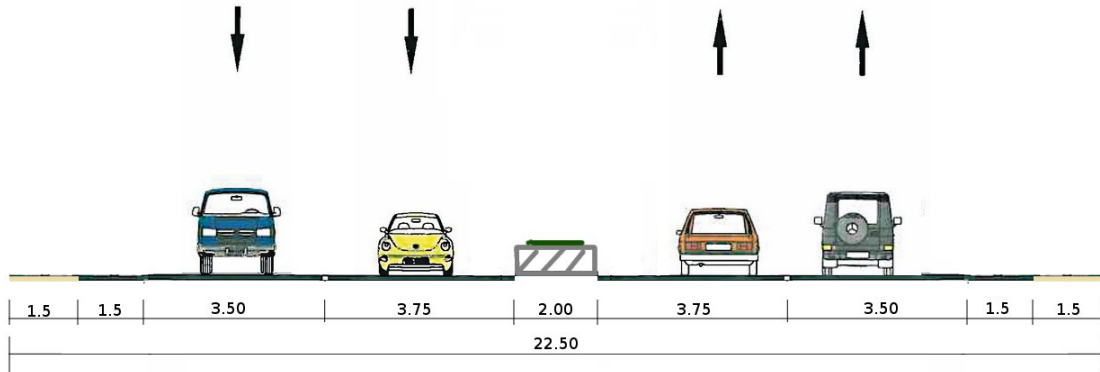
- [55] <http://www.urbandaudit.org/CityProfiles.aspx>
- [56] <http://www.organismosathinas.gr/Default.aspx>
- [57] <http://akea2011.wordpress.com/>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

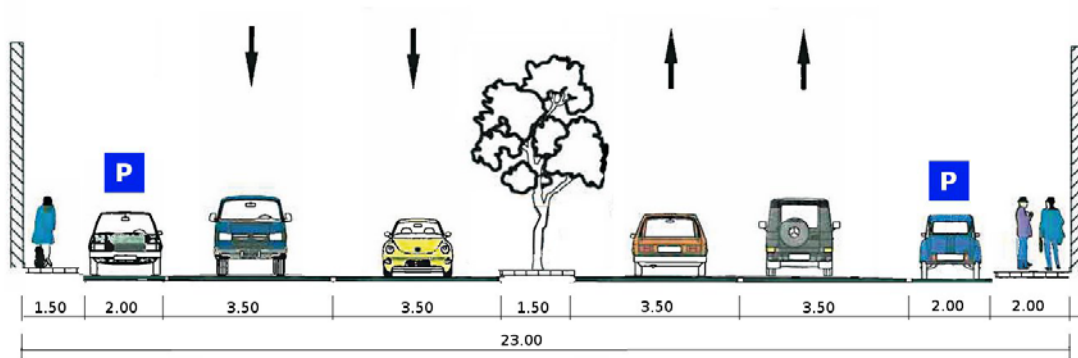


## ΔΙΑΤΟΜΕΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ

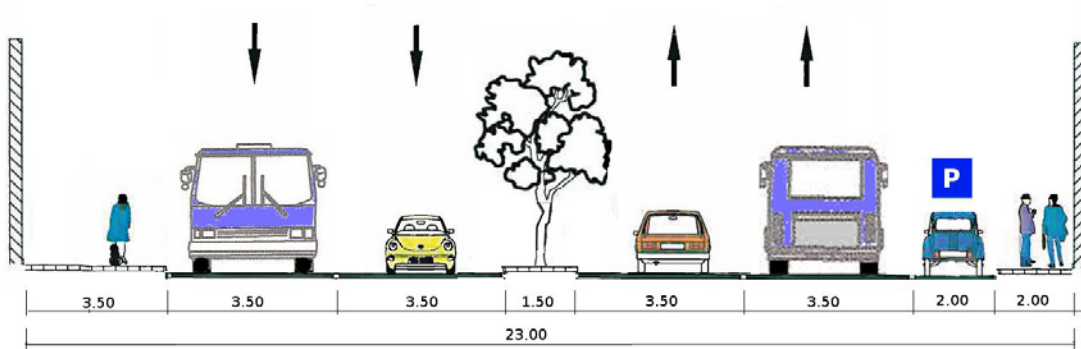
### Δακτύλιοι



**Σχέδιο 5:** Διατομή προτεινόμενου εξωτερικού δακτυλίου

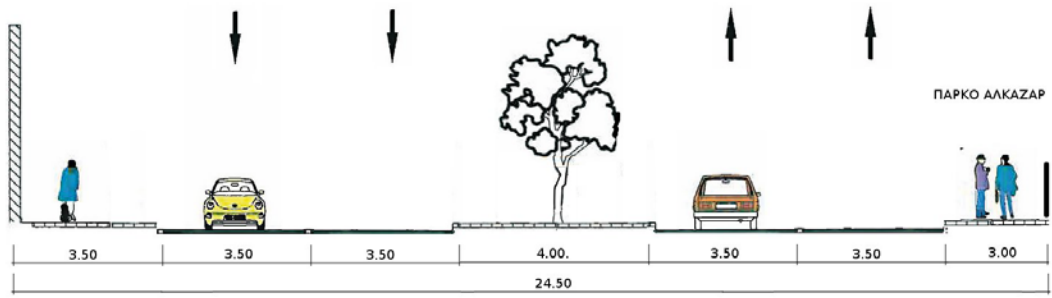


**Σχέδιο 6:** Υφιστάμενη τυπική διατομή εσωτερικού δακτυλίου, Ηρ. Πολυτεχνείου

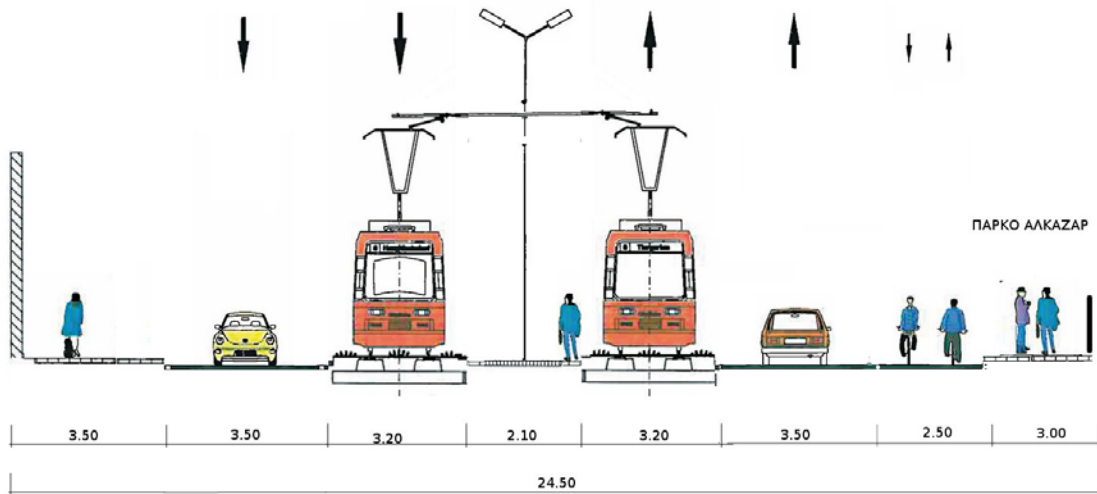


**Σχέδιο 7:** Προτεινόμενη τυπική διατομή εσωτερικού δακτυλίου, Ηρ. Πολυτεχνείου

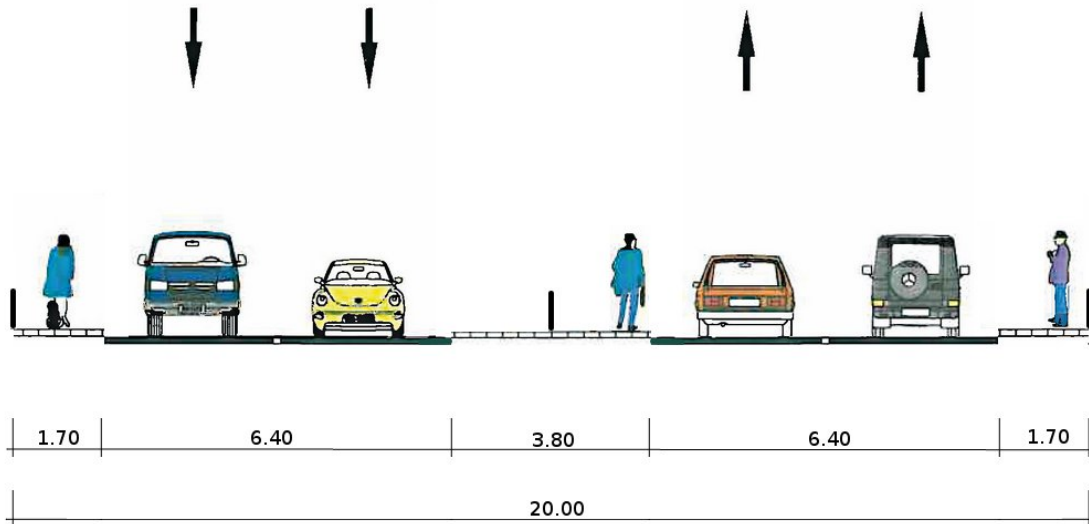
Σημαντικές οδοί που περνάει το τραμ



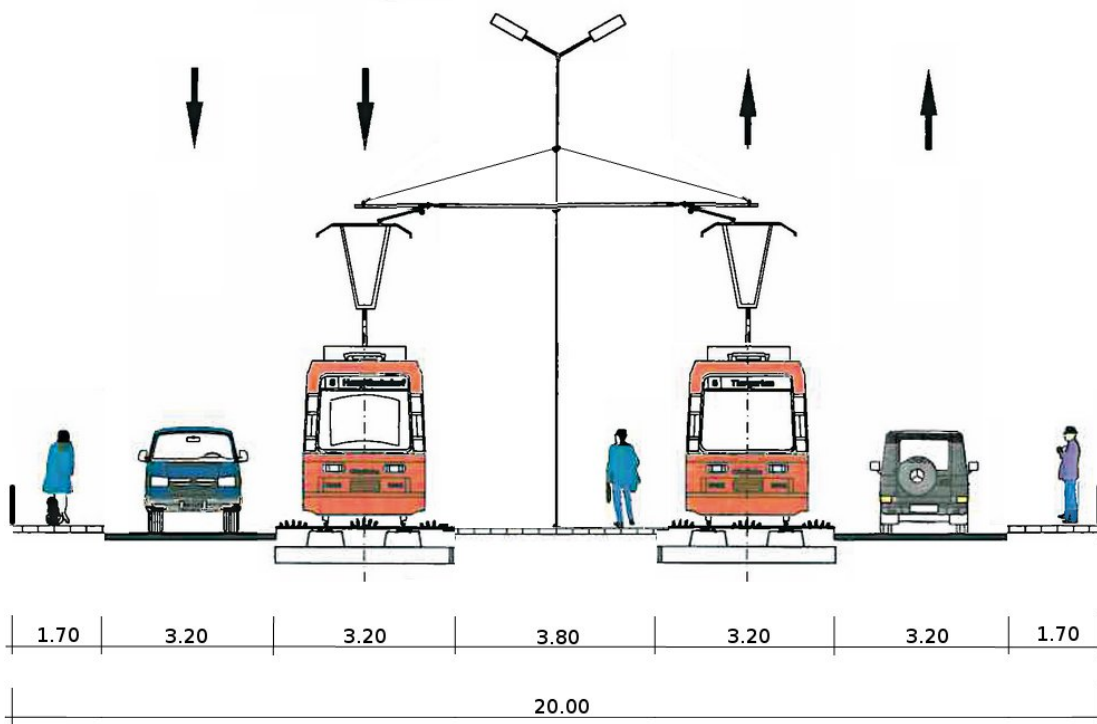
**Σχέδιο 8:** Υφιστάμενη διατομή οδού Λαμπράκη



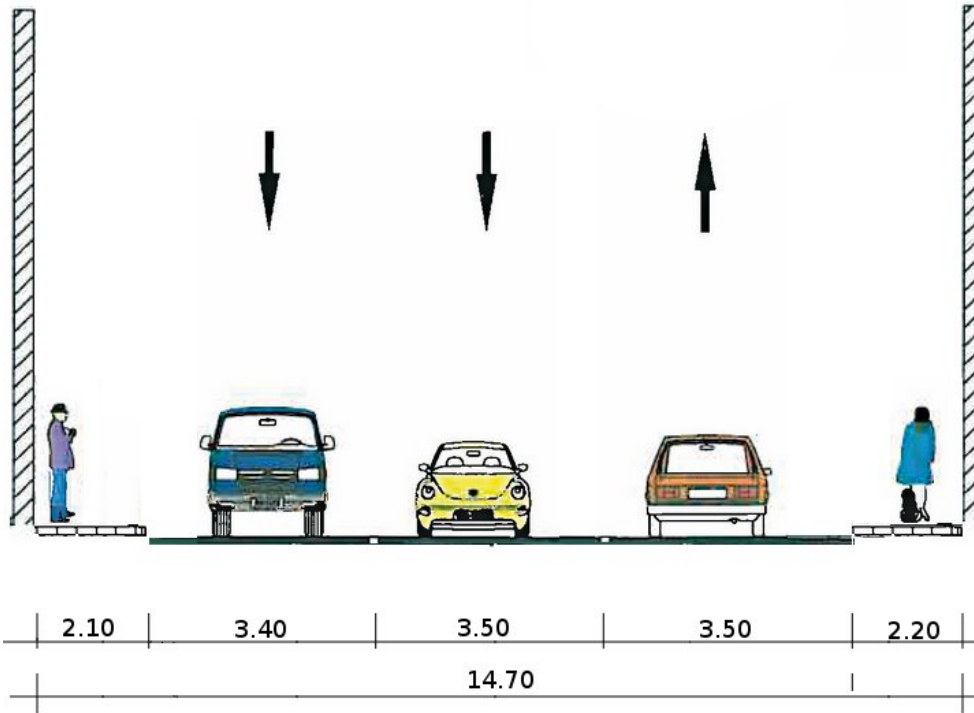
**Σχέδιο 9:** Προτεινόμενη διατομή Λαμπράκη



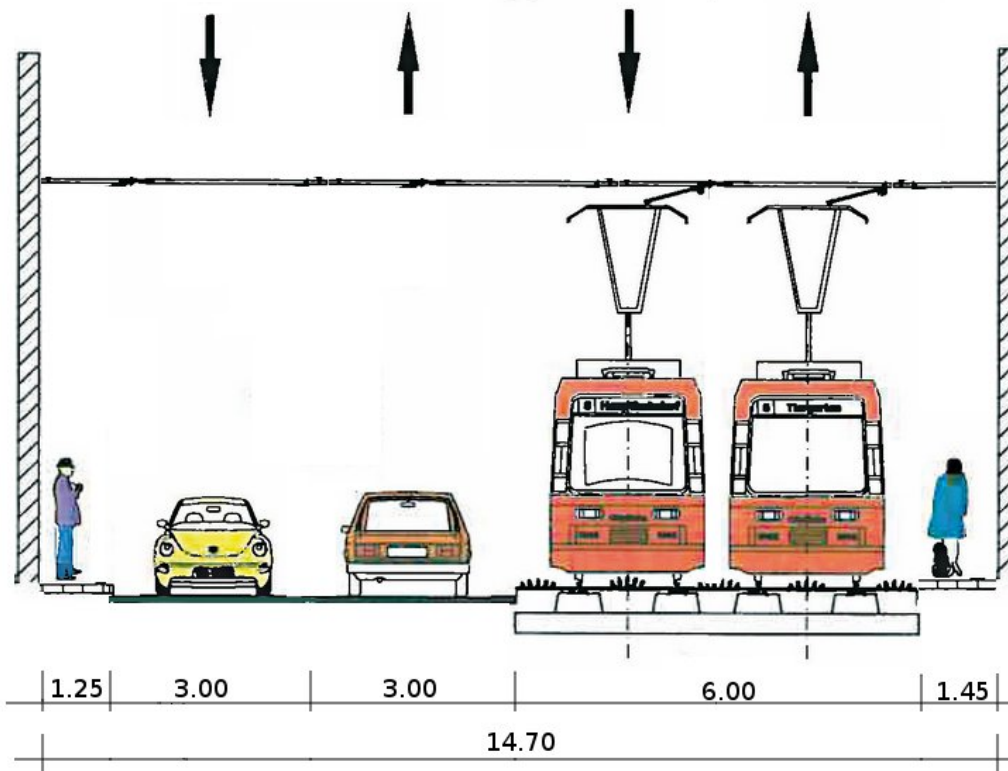
Σχέδιο 10: Υφιστάμενη διατομή οδού Λαμπράκη επί της γέφυρας



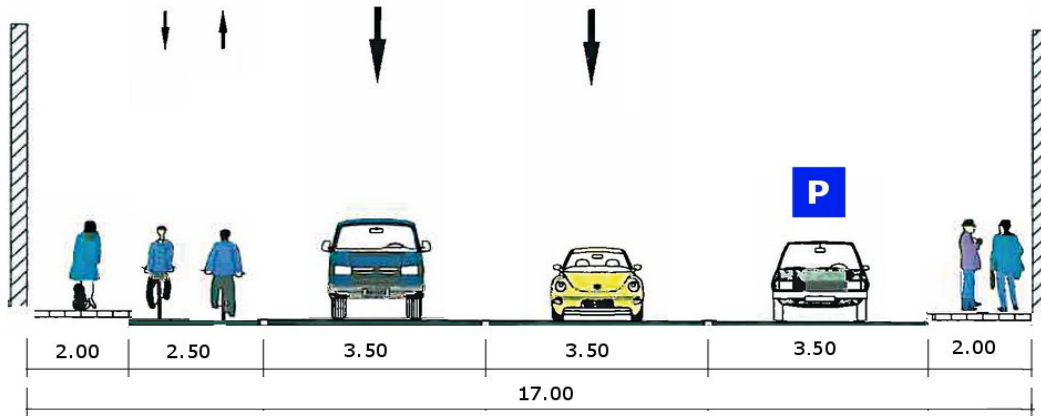
Σχέδιο 11: Προτεινόμενη διατομή οδού Λαμπράκη επί της γέφυρας



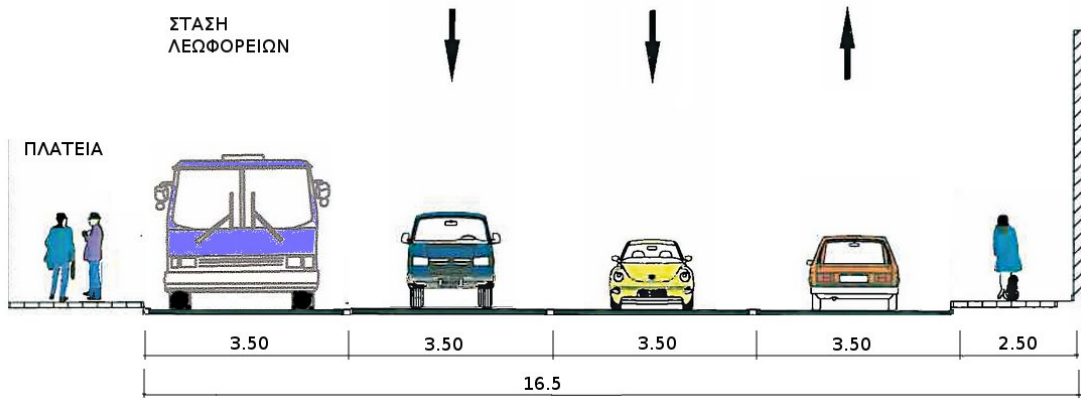
Σχέδιο 12: Υφιστάμενη δυσμενέστερη διατομή οδού Ιωαννίνων



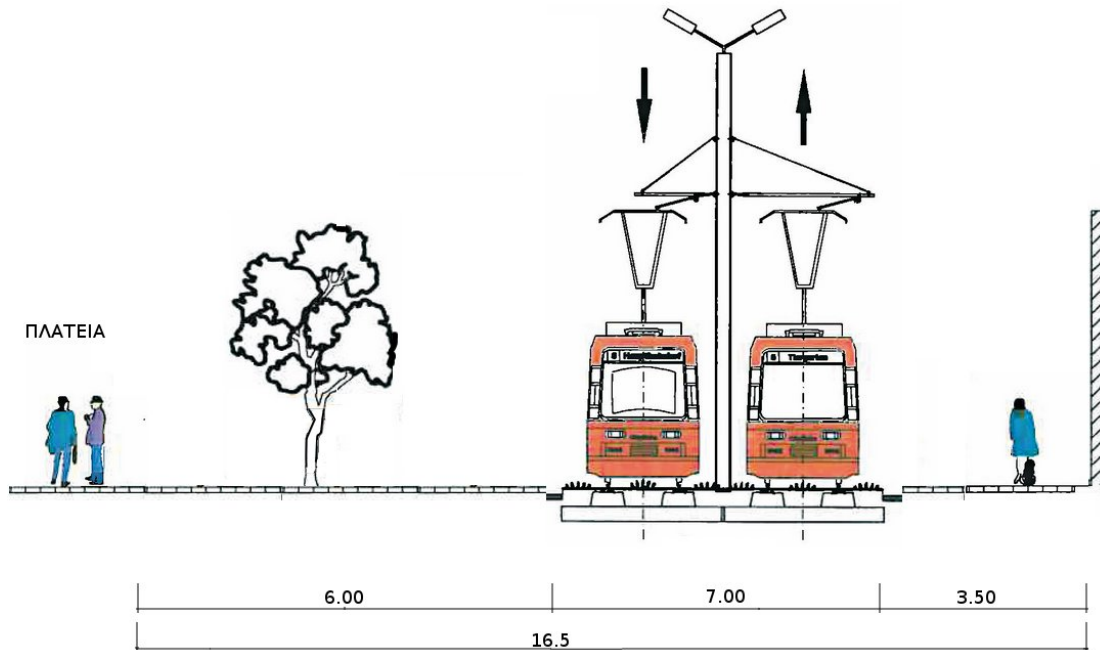
Σχέδιο 13: Προτεινόμενη δυσμενέστερη διατομή επί της Ιωαννίνων



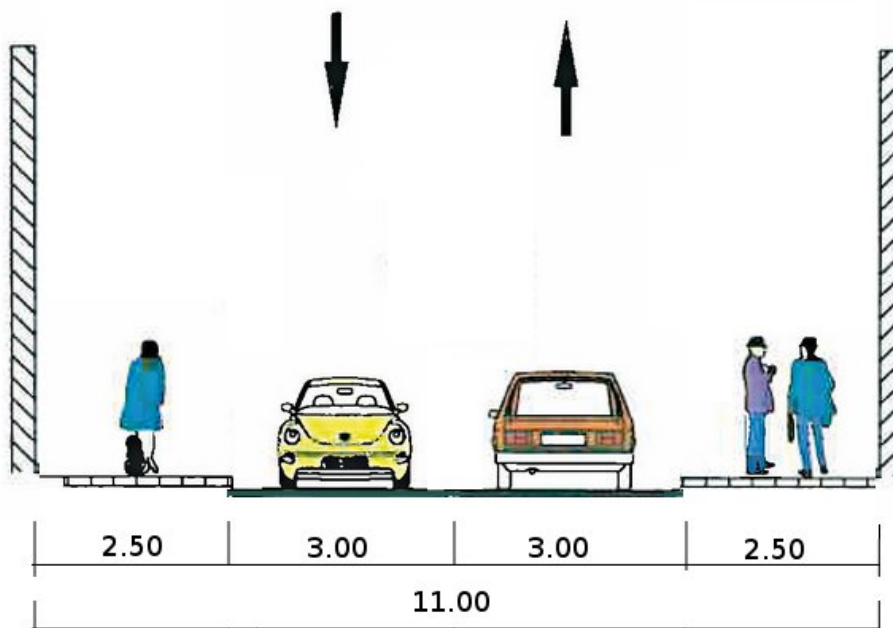
**Σχέδιο 14:** Υφιστάμενη διατομή οδού Κύπρου-Θέτιδος



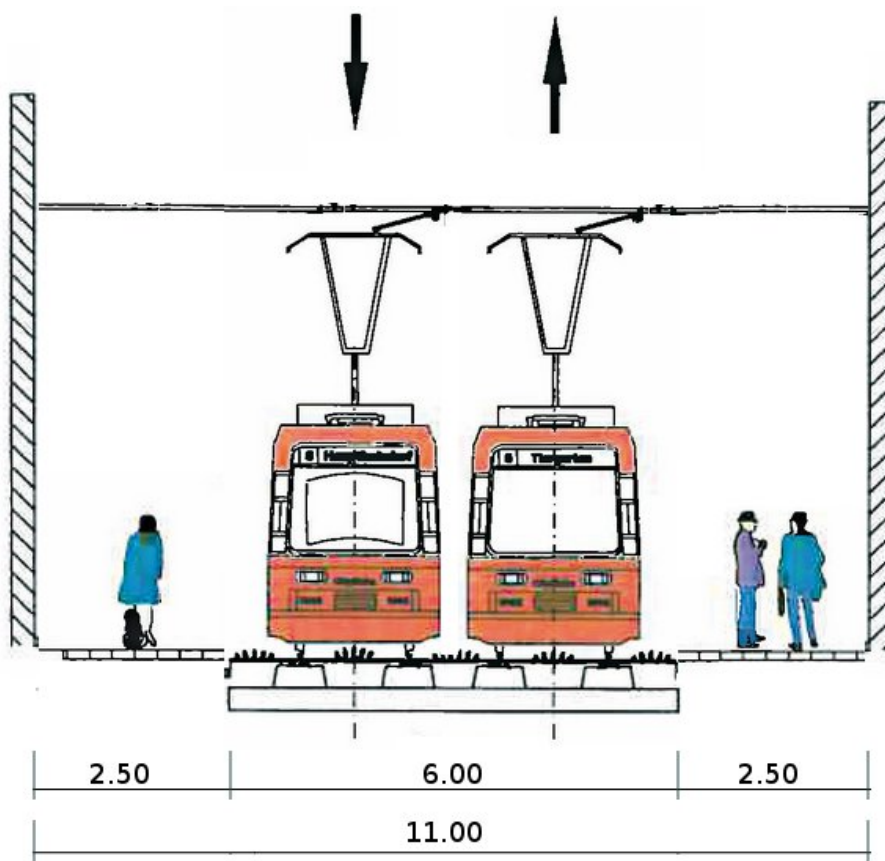
**Σχέδιο 15:** Υφιστάμενη διατομή οδού Κύπρου μπροστά από την κεντρική πλατεία



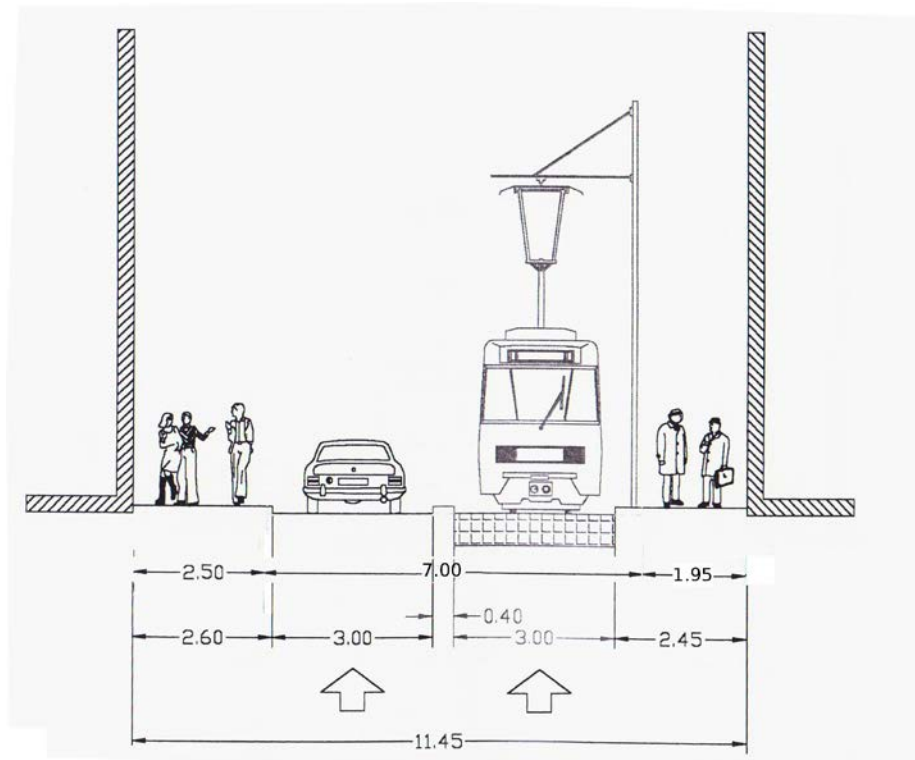
**Σχέδιο 16:** Προτεινόμενη διατομή οδού Κύπρου μπροστά από την κεντρική πλατεία



Σχέδιο 17: Υφιστάμενη διατομή Κύπρου προς πλατεία λαού



Σχέδιο 18: Προτεινόμενη διατομή Κύπρου προς πλατεία λαού



**Σχέδιο 19:** Τυπική προτεινόμενη διατομή (δυσμενέστερη η παρούσα, επί Κενταύρων)  
 Αν.Γαζή-Παπαναστασίου, Κενταύρων-Μανωλάκη, Παναγούλη-28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου μονής  
 τροχιάς. **Πηγή:** [38] (Α.Π.Θ. 2002)

## Μελετητικό έργο<sup>146</sup>

από την απαρχή των παρεμβάσεων τομής

### Εκπονηθείσες μελέτες

1. «Μελέτη Ρυθμιστικού και Ρυμοτομικού Σχεδίου Λάρισας», Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1973
2. «ΚΕΠΑ Βόλου-Λάρισας / Οργάνωση ευρύτερης περιοχής Διπόλου», Γρ. Θ. Παπαγιάννης & Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1979
3. «Αναθεώρηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Λάρισας», Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1980
4. «Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Λάρισας, ΕΠΑ 1982-1984», Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1985
5. «Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης», Υπεύθυνος Θ. Μπομπότης, 1988-1989
6. «Αναβάθμιση και εξυγίανση του Ιστορικού Κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής του ποταμού Πηνειού», Ερευνητικό Πρόγραμμα Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου, Υπεύθυνος: Π. Σταθακόπουλος, 1989
7. «Γενική μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών», DENCO ΕΠΕ- Σύμβουλοι Μηχανικοί, Υπεύθυνος: Ι. Φραντζεσκάκης, 1990
8. «Αξιολόγηση των δομικών και λειτουργικών στοιχείων του Συγκοινωνιακού Συστήματος της Λάρισας και Πρόγραμμα Προτύπων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων», Α.Π.Θ. Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων, Υπεύθυνος: Χ. Ταξιλάρης, 1996
9. «Μελέτη υδραυλικού έργου παλαιάς και νέας κοίτης ποταμού Πηνειού Λάρισας-Χωροταξικές και πολεοδομικές ρυθμίσεις και αρχιτεκτονικές επεμβάσεις στην παλαιά κοίτη και παραποτάμιο περιοχή» Ομάδα Μελετητών- Θ. Γκόφας & Συνεργάτες Α.Ε., Πέτρα Συνεργατική Ε.Π.Ε., Γ. Καφετζόπουλος-Δ. Μπενάκης-Ελληνική Μελετητική Ε.Π.Ε. Ι. Πριντάτκο Ε.Ε., Δ. Κουτσουδάκης, 1996
10. «Διερεύνηση χρήσεων γης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή και προτάσεις Πολεοδομικής αναβάθμισης», Ομάδα Μελετητών, Υπεύθυνη: Χρ. Μπεζαντέ, 1998
11. «Μαζικά Συστήματα Ήπιας Μεταφοράς Στην Λάρισα», ΑΠΘ, Υπεύθυνος: Χ. Ταξιλάρης- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Υπεύθυνος: Α. Κότιος, 2001-2002

---

<sup>146</sup> Πηγή: Αρχείο Α. Αϊβαλιώτου



12. «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Της Λάρισας», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Υπεύθυνος: Γ. Πετράκος, 2001-2002
13. «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος οικιστικού συγκροτήματος Λάρισας» Σύμπραξη Μελετητών- Σ. Τσακίρης-Χωροδυναμική Περιβάλλον Ανάπτυξη- Ε. Καραθανάση & Συνεργάτες Ε.Ε., 2007
14. «Αναθεώρηση και επέκταση του Ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου» Σύμπραξη Μελετητών -Σ. Τσακίρης- Κ. Λαλένης, 2008

### **Μελέτες εφαρμογής**

Οι επιμέρους αρχιτεκτονικές και λοιπές μελέτες που στοιχειοθετούν το σύνολο των επεμβάσεων στον κεντρικό τομέα εκπονήθηκαν και εφαρμόστηκαν από την Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και την Διεύθυνση Γεωτεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου.

Διευθύντρια Τεχνικών Υπηρεσιών: Αϊβαλιώτου Ασημίνα, Αρχιτέκτων Μηχανικός

Τμήμα Νέων Έργων: Προϊσταμένη: Γιοβρή Ευαγγελία, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Τέως Προϊστάμενος: Μιχάλης Λαγαρίας

Τμήμα Η/Μ: Προϊστάμενος: Χατζίκος Δημήτριος, Ηλεκτρολόγος Τ.Ε.

Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων: Προϊσταμένη: Γκένα Ευτυχία, Πολιτικός Μηχανικός

Μελέτη Επίβλεψη Έργων: Γιοβρή Ευαγγελία- Αρχιτέκτων Μηχανικός, Τσομπάνογλου Βάια- Αρχιτέκτων Μηχανικός, Μάγκου Ελένη- Αρχιτέκτων Μηχανικός, Σταθακοπούλου Ειρήνη- Αρχιτέκτων Μηχανικός, Νίκου Χρίστος- Αρχιτέκτων Μηχανικός, Κωτούλα Μαρία- Πολιτικός Μηχανικός, Τσιάρας Μιχάλης- Πολιτικός Μηχανικός, Μήτσου Φωτεινή- Πολιτικός Μηχανικός, Συντάκας Κώστας- Μηχανολόγος Μηχανικός, Πνευματικός Ηλίας- Ηλεκτρολόγος Τ.Ε.

Συνεργάτης: Νέλλα Γκόλαντα, Γλύπτης τοπίου

Διευθυντής Γεωτεχνικών Υπηρεσιών: Δελληγιάννης Κωνσταντίνος, Γεωπόνος

Τμήμα Περιβαλλοντικών Επεμβάσεων: Προϊσταμένη: Μπεργιάννη Χρυσάνθη, Γεωπόνος Τ.Ε.

Μελέτη Επίβλεψη Έργων: Μήτσου Νικόλαος- Δασολόγος, Μανούσιος Χρήστος- Περιβαλλοντολόγος, Ιωάννης Διαμαντούλης- Γεωπόνος

### **Πηγές χρηματοδότησης**

Η χρηματοδότηση των έργων ήταν από Β' ΚΠΣ Γ' ΚΠΣ (Περιφέρεια Θεσσαλίας και ΥΠΕΧΩΔΕ), ΕΠΤΑ, ΘΗΣΕΑΣ (Υπουργείο Εσωτερικών) και από Δημοτικούς πόρους.

### **Υπεύθυνοι Ο.Τ.Α.**

1981-1993:	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ	Δήμαρχος Λάρισας
1994-1997:	ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΚΑΦΦΕΣ	Δήμαρχος Λάρισας
1998-	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΥΛΗΣ	Δήμαρχος Λάρισας