

**ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ & ΔΥΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

ΕΔΡΑ: Καλλιθέας 7 & Τζαβέλα, Κτίριο ΤΕΕ, Λάρισα 41222

ΤΗΛ: 2410 258107, 6938913565 & 6944141255

e-mail: agianiou@yahoo.gr, tri_mat@yahoo.gr

Λάρισα 15/4/2010

Αρ. Πρωτ.: **72**

Προς: ΥΠΕΚΑ

Γενική Δ/νση Πολεοδομίας- Δ/νση Πολεοδομικού Σχεδιασμού/

Τμήμα Α-Ομάδα Γενικών Θεμάτων/Ρυθμιστικά Σχέδια

Δ/νση: Αμαλιάδος 17, 11523, Αθήνα

Τηλ: 2106430709

Υπόψιν: κ. Μ. Ευαγγελίδου, Α. Αρβανιτάκη

Κοιν: 1. Περιφέρεια Θεσσαλίας

ΔΙΠΕΧΩ /Τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών

Δ/νση: Σωκράτους 111, 41336, Λάρισα

Τηλ: 2413503507

Υπόψιν: Α. Βενέτη

2. ΤΕΕ Τ/ΚΔΘ

Καλλιθέας & Τζαβέλα,

Τ.Κ. 41222, Λάρισα

ΘΕΜΑ: Αποστολή γνωμοδότησης για την μελέτη «**Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας περιβάλλοντος οικιστικού συγκροτήματος Λάρισας**» Β' στάδιο.

Σχετ.:

1) Το με α.π. 50875/14.12.09 έγγραφό σας, με θέμα «Αποστολή του Β' σταδίου της μελέτης: «Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Οικιστικού Συγκροτήματος Λάρισας»,

2) Το με α.π. 1753/13.1.2010 έγγραφό σας, με θέμα «Αποστολή συμπληρωματικών στοιχείων- Πίνακα Δράσεων και Κεφάλαιο Β.6 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις, του Β' σταδίου της μελέτης 'Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Οικιστικού Συγκροτήματος Λάρισας'»

3) Η παρουσίαση της μελέτης του Ρυθμιστικού στις 2/3/2010, στη Λάρισα.

Κατόπιν της παραλαβής των παραπάνω σχετικών εγγράφων από το Υ.Π.Ε.Κ.Α.- Γενική Δ/ση Πολεοδομίας- Δ/ση Πολεοδομικού Σχεδιασμού/Τμήμα Α-Ομάδα Γενικών Θεμάτων/Ρυθμιστικά Σχέδια, με τα οποία ζητείται να εκφράσουμε την άποψή μας επί του κειμένου της μελέτης στα πλαίσια της πραγματοποιούμενης διαβούλευσης, έχουμε να επισημάνουμε τα εξής:

1. Η μελέτη του Ρυθμιστικού σχεδίου Λάρισας, έρχεται σε μια χρονική συγκυρία καταρχάς θετική αφού έχουν ήδη εκπονηθεί αρκετές μελέτες Γ.Π.Σ. & Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. στην περιοχή, έχουν θεσμοθετηθεί τα νέα Γ.Π.Σ. των δήμων Λάρισας & Νίκαιας και αναμένονται το προσεχές διάστημα να θεσμοθετηθούν και τα υπόλοιπα πολεοδομικά σχέδια (Δ. Γιάννουλης, Δ. Νέσσωνα, Δ. Κοιλιάδας & Δ. Πλατυκάμπου). Επισημαίνουμε, πώς όσον αφορά τον υποκείμενο σχεδιασμό του Ρυθμιστικού, θα πρέπει οι υπό εκπόνηση μελέτες που βρίσκονται στην τελική τους φάση να εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού (έστω, αυτές που προκύπτουν από την παρούσα Β φάση, οι οποίες είναι αντιπροσωπευτικές του τελικού κειμένου). Επίσης, επιβάλλεται η επικαιροποίηση του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Θεσσαλίας (ΦΕΚ Β' 1484 Αποφ.25292/10.10.2003), ώστε να ενσωματωθεί η ανάδραση που προκύπτει από τα εκπονούμενα Ρυθμιστικά Σχέδια Λάρισας & Βόλου.
2. Είναι αναγκαίο για τον καλύτερο σχεδιασμό του χώρου της Ε.Π.Λ. να προκηρυχθούν μέσω ΕΣΠΑ και να εκπονηθούν και οι υπόλοιπες μελέτες των περιοχών που εντάσσονται σε αυτή και δεν έχουν πρωτοβάθμιο σχεδιασμό σε επίπεδο Γ.Π.Σ. & Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. (π.χ. Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δ. Αμπελώνα, Γ.Π.Σ. Δ. Τυρνάβου, ΣΧΟΟΑΠ Δ. Ποταμιάς, Δ. Μακρυχωρίου κ.λ.π.), χωρίς να αποτελέσει εμπόδιο η επικείμενη διοικητική μεταρρύθμιση (Καλλικράτης).
3. Όσον αφορά την Διοικητική Οργάνωση της ΕΠΛ¹ (Δ.18- σελ.78) και τα εναλλακτικά σενάρια για την συγχώνευση των Δήμων της, θεωρούμε πως το πρώτο σενάριο που προτείνει την συγχώνευση όλων των ΟΤΑ που εντάσσονται στην ΕΠΛ σε έναν ενιαίο, μητροπολιτικό Δήμο Λάρισας είναι το καλύτερο.
4. Σχετικά με την παρατήρηση του τότε ΥΠΕΧΩΔΕ να ενταχθεί η παράκτια περιοχή του νομού Λάρισας στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Λάρισας ως νέα ΧΕ, έχουμε να επισημάνουμε το εξής: Η παράκτια ζώνη του Ν. Λάρισας βρίσκεται εκτός της ευρύτερης περιοχής της πόλης της Λάρισας, στην οποία καλείται να παρέμβει το Ρυθμιστικό Λάρισας, και γι' αυτό θα είναι λάθος αν η παραπάνω ζώνη ενταχθεί σε αυτό. Η παράκτια περιοχή αφενός μεν βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από την ΕΠΛ, ώστε να διαφοροποιούνται οι λειτουργίες της σε σχέση με αυτή, αφετέρου δε διακόπτεται σαφέστατα με ορεινούς όγκους από την ΕΠΛ. Επιπλέον, τα χαρακτηριστικά της (γεωγραφικά, γεωμορφολογικά, πληθυσμιακά, λειτουργίες) είναι εντελώς διαφορετικά από εκείνα της ΕΠΛ. Είναι όμως σκόπιμο προς αυτή την κατεύθυνση, συμπληρωματικά του Ρυθμιστικού Σχεδίου ΕΠΛ να εκπονηθεί Ειδική Χωροταξική Μελέτη

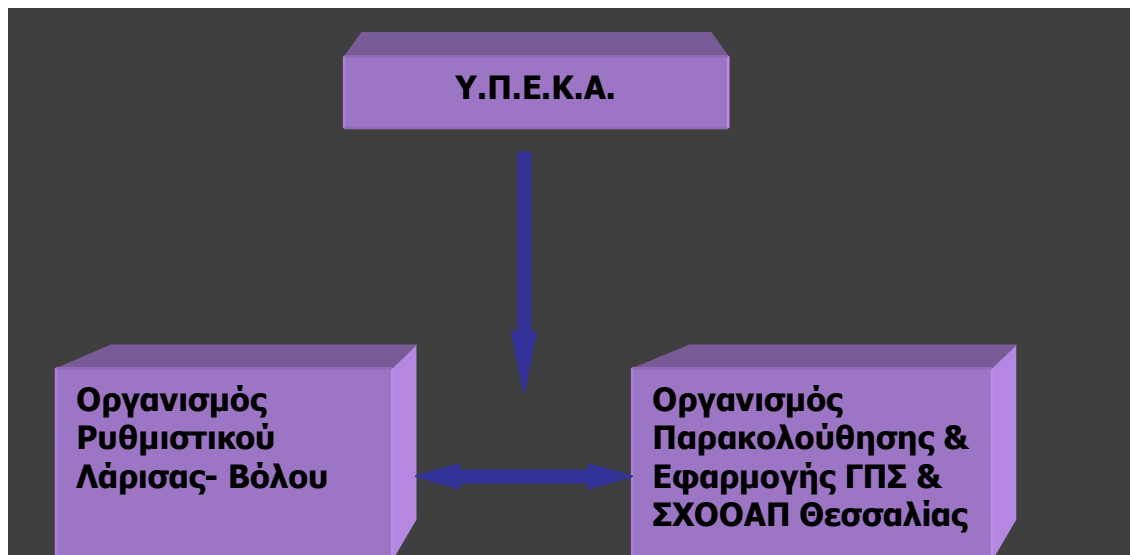
(σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Ν.2742/99) για το σύνολο των παράκτιων περιοχών του Νομού Λάρισας και Μαγνησίας, καθώς αποτελούν χωρικές ενότητες με ομοειδή χαρακτηριστικά και διαφέρουν σαφώς από την ευρύτερη περιοχή των Ρυθμιστικών Λάρισας και Βόλου. Η προτεινόμενη χωρική ενότητα παραλίων Ν. Λάρισας θα περιλαμβάνει τους Δήμους Κ. Ολύμπου, Γόννων, Αγιάς, Λακέρειας, Ευρυμενών, Μελιβοίας & την Κοινότητα Αμπελακίων. Η Χωρική ενότητα των παραλιακών δήμων του Ν. Μαγνησίας (Χωρική Ενότητα Πηλίου), οι οποίοι επίσης έχουν τεθεί εκτός Ρυθμιστικού Σχεδίου Βόλου θα περιλαμβάνει τις Κοινότητες Κεραμιδίου & Τρικερίου και τους Δήμους Ζαγοράς, Μουρσειού, Μηλέων, Αφετών, Αργαλαστής & Σηπιάδος. Η πρότασή μας για την ειδική χωροταξική μελέτη, ενισχύεται από την πρόβλεψη του ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας για την οδική σύνδεση των παραλίων νομού Λάρισας και Μαγνησίας. Η Ειδική Χωροταξική Μελέτη, θα συνδέεται και θα λειτουργεί συμπληρωματικά με τις κατευθύνσεις και στόχους των αντίστοιχων Ρυθμιστικών μελετών (Λάρισας και Βόλου) και θα αντιμετωπίζει συνολικά μια περιοχή η οποία έχει παρόμοια χαρακτηριστικά (Μορφολογικά, κοινωνικά, αναπτυξιακά κλπ).

5. Ο οικισμός του Πλατυκάμπου, ο οποίος σύμφωνα με την μελέτη εντάσσεται στην ΧΕ σύνδεσης Λάρισας-Βόλου, θεωρούμε ότι είναι σκόπιμο να ενταχθεί στην κεντρική ΧΕ (πυρήνα) της ΕΠΛ, καθώς έχει σχεδόν τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτά της Νίκαιας (συγκέντρωση αστικών λειτουργιών, βιοτεχνίες χαμηλής όχλησης, σημαντικό πληθυσμιακό μέγεθος, σημαντικό μέγεθος ημερησίων μετακινήσεων προς και από το κέντρο της Λάρισας), η οποία εντάσσεται στην κεντρική ΧΕ. Συνεπώς τον ρόλο του κεντρικού οικισμού της ενδιάμεσης χωρικής ενότητας «σύνδεσης Λάρισας- Βόλου», θα αναλάβει το Αρμένιο το οποίο θα αποτελεί το κέντρο των υπηρεσιών και θα αναβαθμιστεί σε οικισμό 4^{ου} ενισχυμένου επιπέδου. Στην πρόταση αυτή συμβάλλει το γεγονός πως το Αρμένιο βρίσκεται ακριβώς στο μέσον της σιδηροδρομικής σύνδεσης Λάρισας- Βόλου και θα μπορούσε ευκολότερα να αναπτύξει σημαντικές σχέσεις με τον αντίστοιχο κεντρικό οικισμό της όμορης χωρικής ενότητας του Ρυθμιστικού Βόλου (το Βελεστίνο ή το Στεφανοβίκειο). Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται καλύτερη δυναμική στο κέντρο της περιοχής που ενώνει τα δύο Ρυθμιστικά Σχέδια.
6. Στην παράγραφο 2 της ενότητας «Χωροταξική οργάνωση και αρχές οικιστικής ανάπτυξης» (σελ. 28-29) του Ρυθμιστικού Σχεδίου, που αφορά τους «άξονες και ειδικού τύπου ισχυρά στοιχεία της χωρικής οργάνωσης», γίνεται μια σύντομη αναφορά στον άξονα Λάρισας – Βόλου. Θεωρούμε πως θα πρέπει να δοθεί και σε αυτό το σημείο πολύ μεγαλύτερη βαρύτητα, καθώς ο άξονας αυτός αποτελεί την «ραχοκοκαλιά» του διπόλου Λάρισας – Βόλου και είναι καθοριστικής σημασίας για τον οποιονδήποτε μελλοντικό σχεδιασμό. Επιπλέον θεωρούμε δυσανάλογη την βαρύτητα που δίνεται στον άξονα αυτό από το ρυθμιστικό, με την προοπτική του διπόλου που το ίδιο δίνει. Στο ίδιο κεφάλαιο αναφέρονται και οι λοιποί άξονες ανάπτυξης που διέρχονται από την Λάρισα και διαπιστώνεται η παράλειψη του οδικού άξονα ανάπτυξης

Λάρισας Κοζάνης (μέσω Ελασσόνας). Ο άξονας αυτός συνδέει την Θεσσαλία με την Δυτική Μακεδονία και πρέπει να αναβαθμιστεί ώστε να αποκτήσει χαρακτηριστικά «κλειστής Εθνικής Οδού».

7. Είναι αναγκαίο να συγκροτηθεί άμεσα ο Οργανισμός εφαρμογής του Ρυθμιστικού σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 2508/97. Η πρόταση για την δημιουργία ενός ενιαίου Οργανισμού για τα ρυθμιστικά σχέδια Λάρισας Βόλου μας βρίσκει σύμφωνους αφενός μεν γιατί θα αποτελέσει ένα σημαντικό βήμα για την υλοποίηση του διπόλου, αφετέρου δε ο οργανισμός που θα δημιουργηθεί θα έχει μεγαλύτερη και καλύτερη οργάνωση.
8. Αντιθέτως διαφωνούμε με την πρόταση να ενταχθούν στον Οργανισμό Ρυθμιστικού (Λάρισας ή διπόλου) οι αρμοδιότητες του οργάνου για την παρακολούθηση των ΓΠΣ & ΣΧΟΟΑΠ του Νομού. (όπως προβλέπεται από το άρθρο 6 του Ν.2508/97). Στα πλαίσια του «Καλλικράτη» και της αναμενόμενης κατάργησης των Νομαρχιών, προτείνουμε ο οργανισμός παρακολούθησης και εφαρμογής των ΓΠΣ & ΣΧΟΟΑΠ (των Δήμων εκτός ευρύτερης περιοχής Ρυθμιστικών) να δημιουργηθεί σε επίπεδο περιφέρειας Θεσσαλίας. Οι δύο φορείς (Οργανισμός Ρυθμιστικού & Οργανισμός Παρακολούθησης και Εφαρμογής ΓΠΣ & ΣΧΟΟΑΠ), θα δρουν συμπληρωματικά. (βλ. οργανόγραμμα διοικητικής οργάνωσης). Στο σημείο αυτό επισημαίνεται πώς το ανθρώπινο δυναμικό είναι κρίσιμη παράμετρος για την εύρυθμη λειτουργία του και η κατάλληλη στελέχωσή του με ειδικούς επιστήμονες θα συμβάλλει στην διαχειριστική ικανότητα και την αποτελεσματικότητα του νέου οργανισμού.

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ



9. Βασική επιδίωξη του νέου Ρυθμιστικού Λάρισας θα πρέπει να είναι η ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα. Ειδικότερα, η εκτιμώμενη μείωση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα από 21,1% σε 12,0% (σελ.25) θα πρέπει να τύχει διερεύνησης. Στο ΓΠΧΣΑΑ (ΦΕΚ 128Α 3.7.08) αναφέρει πώς για την εδραίωση του διακριτού ρόλου του διπόλου θα πρέπει να

ενισχυθεί η Λάρισα ως κέντρο των κλάδων αγροδιατροφής και μεταποίησης βιομηχανικών φυτών και του Βόλου ως παραδοσιακού βιομηχανικού κέντρου με εξειδίκευση στους κλάδους της τσιμεντοβιομηχανίας και της μεταλλουργίας και ως κέντρου μιας ευρύτερης περιοχής ανάπτυξης τουρισμού (Πήλιο, Σποράδες). Συνεπώς, ένας από τους κύριους στόχους του Ρυθμιστικού θα πρέπει να είναι η ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα και όχι απλώς η συγκράτηση της μείωσής του, αφού η ΕΠΛ είναι μια περιοχή με αγροτικό κυρίως χαρακτήρα. Συμπληρωματικά με τα μέτρα για την ενδυνάμωση του πρωτογενούς τομέα να ληφθούν ειδικότερα μέτρα για την συγκράτηση του πληθυσμού στους μικρούς οικισμούς εντός της ΕΠΛ.

10. Για τον στόχο (19), Ζώνη ενίσχυσης ήπιου τουρισμού στο Βόρειο τμήμα της ΕΠΛ, κρίνουμε πως δεν υφίστανται οι προϋποθέσεις ούτε η περιοχή διαθέτει κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα, για την ανάπτυξη του τουρισμού.
11. Διαφωνούμε με την πρόταση για την εκμετάλλευση των κοιτασμάτων λιγνίτη (Δομένικου & Αμουρίου), λόγω της μικρής απόστασης από την κεντρική Χωρική Ενότητα και της επικείμενης επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Εξάλλου η αξιοποίηση του λιγνίτη έρχεται σε αντίθεση με την πρόταση για ανάπτυξη ήπιου τουρισμού στην περιοχή.
12. Να ενταχθεί ως κατεύθυνση στο Ρυθμιστικό η απομάκρυνση των στρατοπέδων από τη πόλη της Λάρισας και της αξιοποίησης των χώρων που θα προκύψουν ως χώροι πρασίνου και για κοινωνικές σκοπούς.
13. Να αποτελέσει στόχο του σχεδιασμού της μελέτης η απομάκρυνση του αεροδρομίου από την πόλη της Λάρισας και η μετεγκατάστασή του σε χώρο εκτός της κεντρικής Χωρικής Ενότητας και σε απόσταση από τους οικισμούς, καθώς ο υφιστάμενος αεροδιάδρομος που διαπερνά ολόκληρη την πόλη, αποτελεί αφενός άμεσο κίνδυνο με καταστροφικά αποτελέσματα σε περίπτωση ατυχήματος και αφετέρου την κύρια πηγή ηχορύπανσης της πόλης, με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις που αυτό σημαίνει. Επίσης, προτείνεται η λειτουργία του και ως εμπορευματικού αεροδρομίου για την μεταφορά των προϊόντων της πρωτογενούς παραγωγής του κάμπου της Θεσσαλίας, στο εξωτερικό.
14. Διαφωνούμε με την χωροθέτηση του νέου Διοικητικού κέντρου στη Νεάπολη, διότι μεταφέρεται το πρόβλημα σε άλλη περιοχή της πόλης. Προτείνεται η πολυκεντρική ανάπτυξη της περιοχής και η δημιουργία πολλαπλών κέντρων με ειδικότερο προσδιορισμό του χαρακτήρα κάθε κέντρου (π.χ. Πρωτοβάθμια διοίκηση, υπηρεσίες περιφέρειας, κλπ)
15. Θα πρέπει να γίνει πιο εκτενής αναφορά στο κείμενο για τα μεγάλα αστικά κέντρα του Νομού, (Φάρσαλα, Ελασσόνα) τα οποία έχουν τεθεί εκτός Ρυθμιστικού Σχεδίου, για τις αλληλεπιδράσεις που αυτά έχουν με την ΕΠΛ.

16. Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, προτείνεται η δημιουργία της βόρειας παράκαμψης Λάρισας στο κόμβο της Γυρτώνης, όπου η ΠΑΘΕ θα συνδέεται απευθείας με τον οδικό άξονα Αμπελώνας- Τύρναβος- Ελασσόνα Κοζάνη.

Σχετικά με τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού και τα μέτρα που εκφράζονται μέσα από αυτό, θεωρούμε ότι τα τελευταία πρέπει να είναι πιο λεπτομερή κυρίως εκείνα τα οποία έχουν να κάνουν με τις μεταφορές της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της και τα θέματα που σχετίζονται με το φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Ενδεικτικά ο Σύλλογός μας προτείνει τα εξής:

17. Νέες επεκτάσεις- Προστασία εξωαστικού χώρου- Πολεοδομική οργάνωση/ αναπλάσεις παρεμβάσεις

Η πρόταση της δημιουργίας και της λειτουργίας του διπολικού συστήματος και της ταυτόχρονης ανάπτυξης παραγωγικών και εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μήκος του μεταξύ τους αναπτυξιακού άξονα, επιδιώκει τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών έτσι ώστε η μετακίνηση προς τα δύο αστικά κέντρα του πλεονάζοντος αγροτικού πληθυσμού να είναι σχετικά περιορισμένη, εντός των ορίων της περιοχής. Εξάλλου με τη δημιουργία σύγχρονων μεταφορικών δικτύων και με την ενίσχυση των δευτερευόντων οικιστικών κέντρων εντός της ζώνης του διπόλου, η εξυπηρέτηση των υπόλοιπων αγροτικών οικισμών θα είναι δεδομένη και θα μπορούν οι τελευταίοι να λειτουργήσουν ως ανάχωμα στην αναμενόμενη μεγάλη πληθυσμιακή πίεση των δύο μεγάλων αστικών κέντρων, συγκρατώντας ένα μεγάλο μέρος πληθυσμού ή και προσελκύοντας ένα τμήμα αυτού, από τις μεγάλες πόλεις από τη στιγμή που θα παρέχουν μεγάλη ευκολία πρόσβασης στις τελευταίες, αλλά και υψηλότερης ποιότητας περιβάλλον. Έτσι οι οποιοσδήποτε ανάγκες πληθυσμιακής πίεσης που θα εμφανιστούν κατά μήκος του εν λόγω αναπτυξιακού άξονα θα καλύπτονται από τους υπάρχοντες οικισμούς της περιοχής μέσα σε συγκεκριμένες ζώνες αστικών λειτουργιών που θα καθοριστούν και με ειδικές ρυθμίσεις ώστε να προστατεύεται και ο αγροτικός χαρακτήρας της περιοχής.

18. Υποδομές- Μεταφορές

Για την βελτίωση της λειτουργικότητας του κέντρου της Λάρισας, την αισθητική της αναβάθμιση και γενικότερα για την ποιοτικότερη κυκλοφορία και την ελκυστικότητα του κέντρου, προτείνεται πλήρης πεζοδρόμησή του με την παράλληλη χρήση κυκλοφορίας τραμ, ποδηλάτων, αστικών λεωφορείων και ειδικών οχημάτων (ταξί, οχήματα ΑΜΕΑ, ασθενοφόρων, οχήματα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων που θα κυκλοφορούν ώρες με την μικρότερη κινητικότητα στην πόλη). Είναι χρήσιμο να τονιστεί ότι η παραπάνω πρόταση θα λειτουργήσει, εφόσον λειτουργήσουν αποτελεσματικά ο περιφερειακός και οι δακτύλιοι. Η πολιτική αυτή θα πρέπει να ενισχυθεί με επιπλέον μέτρα, περιορισμούς και κυρώσεις, καθώς και με την προώθηση πολιτικής κινήτρων για τους πολίτες ώστε να γίνεται η ελάχιστη δυνατή χρήση των Ι.Χ. κατά τις μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης.

Προτείνεται παράλληλα με τα παραπάνω, απομάκρυνση των θέσεων στάθμευσης από την περιοχή του Φρουρίου και τους κεντρικούς δρόμους της Λάρισας, και μετεγκατάστασή τους στους

δακτυλίους της πόλης και στις εισόδους και εξόδους της. Η δημιουργία πολυώροφων ή υπόγειων χώρων στάθμευσης στα σημεία αυτά, με τη δυνατότητα μετεπιβίβασης σε τραμ, mini bus, ενοικίασης σύγχρονων ποδηλάτων, θα συμβάλουν στην αποσυμφόρηση του κέντρου, από τις καθημερινές «ουρές» των οχημάτων.

Για την κυκλοφορία των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας με σκοπό την μείωση της αέριας ρύπανσης, του θορύβου αλλά και την αποφυγή ατυχημάτων, προτείνεται:

- ❖ Δημιουργία κυκλοφοριακών κυψελών για αποτροπή των κυκλοφοριακών ροών από τις περιοχές αμιγούς κατοικίας. Οι κυκλοφοριακές κυψέλες μπορούν να εφαρμοστούν σε περιοχές αμιγούς κατοικίας και χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη πολλών παράλληλων μεταξύ τους οδών που ευνοούν την διαμπερή κυκλοφορία. Για την λειτουργία των κυψελών, αρχικά θα πρέπει να εφαρμοστούν οι κατάλληλες μονοδρομήσεις, οι οποίες στη συνέχεια θα αναβαθμιστούν με μόνιμα έργα
- ❖ Δημιουργία και διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας που διέρχονται από περιοχές αμιγούς κατοικίας. Στην περίπτωση των οδών αυτών επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων με πολύ χαμηλή ταχύτητα και ειδικές διαδρομές, με παράλληλη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και λωρίδων κυκλοφορίας για τους πεζούς
- ❖ Δημιουργία ολοκληρωμένου και κλειστού δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέουν τις περιοχές αμιγούς κατοικίας με το κέντρο της πόλης.

Τέλος όσον αφορά την μεταφορική και γενικότερα την αστική υποδομή που αναμένεται να αναπτυχθεί κατά μήκος της ζώνης αστικοποίησης του διπόλου προτείνονται τα παρακάτω:

- ❖ Δημιουργία αστικών μετακινήσεων με λεωφορεία από τους θύλακες αστικοποίησης και εμπορικών δραστηριοτήτων στις περιοχές κατοικίας (γύρω οικισμοί, δυο πόλεις)
- ❖ Εγκατάσταση σταθμών μετεπιβίβασης σε αστικά λεωφορεία στους σύγχρονους σιδηροδρομικούς σταθμούς Βελεστίνου, Αρμενίου και Αλμυρού στους οποίους θα κάνει στάση το προγραμματισμένο τραίνο υψηλής ταχύτητας, με σκοπό την εξυπηρέτηση της αστικοποιημένης ζώνης, των βιομηχανικών – βιοτεχνικών – εμπορευματικών μονάδων της περιοχής, του αεροδρομίου
- ❖ Δρομολόγηση αστικών λεωφορειών που θα εξυπηρετούν όλους τους οικισμούς της περιοχής από και προς τα δύο αστικά κέντρα

Ανακατασκευή της παλαιάς περιφερειακής οδού με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και βοηθητικές οδούς με παράλληλη κατασκευή πολυάριθμων ανισόπεδων κόμβων για την διασφάλιση της ευκολίας των μετακινήσεων στο εσωτερικό της ζώνης

19. Οδικό δίκτυο

Αναβάθμιση της Π.Ε.Ο Λάρισας – Βόλου, η οποία βρίσκεται στην αναπτυξιακή ζώνη του διπόλου και στην οποία προτείνεται να απομακρυνθούν οι υπάρχουσες βιομηχανικές και βιοτεχνικές

εγκαταστάσεις και να εγκατασταθούν εμπορικές δραστηριότητες και γενικότερα δραστηριότητες του τριτογενή τομέα, όπως για παράδειγμα εκθέσεις (αυτοκινήτων, επίπλων, κλπ), εμπορικά κέντρα (π.χ. εμπορευματικό κέντρο Θεσσαλίας), κλπ. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η κατασκευή και διαμόρφωση παράπλευρων οδών, νησίδων και ισόπεδων κόμβων σε όλο το μήκος της. Επίσης εξαιτίας του συνδυαστικού του ρόλου και της σκοπιμότητας του αστικού διπόλου προτείνεται η αναβάθμισή του με στόχο την αύξηση της ταχύτητας προκειμένου να μειωθεί στο ελάχιστο η χρονοαπόσταση μεταξύ των δύο αστικών κέντρων.

20. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Συμπληρωματικά με τη δημιουργία του προαστιακού σιδηρόδρομου Λάρισας – Βόλου με διπλή γραμμή, θα πρέπει να αναζητηθούν και να αγοραστούν οχήματα νέας τεχνολογίας ηλεκτροκίνητα και υψηλής ταχύτητας ή τύπου IC, που θα εκτελούν δρομολόγια προαστιακού χαρακτήρα Λάρισα – Βόλος και θα καλύπτουν την απόσταση σε 30 λεπτά περίπου και τα οποία θα σταματούν σε επιλεγμένους σταθμούς κατά τη διάρκεια της διαδρομής (Βελεστίνο, Αρμένιο). Ωστόσο θα υπάρχουν και ορισμένα δρομολόγια που θα εξυπηρετούν όλους τους οικισμούς της διαδρομής, αλλά και τους εμπορικούς θύλακες που ενδεχομένως θα δημιουργηθούν κατά μήκος της αναπτυξιακής ζώνης. Το γεγονός ότι η χρονοαπόσταση Λάρισας – Βόλου αναμένεται να είναι συγκρίσιμη με τη χρονοαπόσταση του ΜΕΤΡΟ (π.χ. Αγ. Δημήτριος – Σεπόλια), καταδεικνύει το μέγεθος των ωφελειών που θα προκύψουν από αυτό το έργο για την περιοχή

21. Εναέριες Μεταφορές

Θα πρέπει επιπλέον να διερευνηθεί εκτενέστερα η περίπτωση δημιουργίας ενός αμιγούς πολιτικού και εμπορευματικού αεροδρομίου Εθνικής και διεθνούς εμβέλειας στον άξονα Λάρισας - Βόλου. Άλλωστε όλες οι περιοχές που αναπτύχθηκαν ραγδαία τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη, έξω από τα μεγάλα βιομηχανικά και μητροπολιτικά κέντρα, στηρίζοντας την ανάπτυξή τους στην βιομηχανία, την έρευνα – τεχνολογία – επιστήμη και την ποιότητα ζωής – περιβάλλον, διέθεταν εκτός από διεθνείς μεταφορικές συνδέσεις και άμεση πρόσβαση σε αεροδρόμιο.

Η επιλογή αυτής της θέσης ενός διεθνούς αεροδρομίου στην συγκεκριμένη περιοχή (ανάμεσα στα δύο αστικά κέντρα) ενισχύεται από πολλά πλεονεκτήματα που διαθέτει η τελευταία. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι ότι βρίσκεται στο κέντρο 2 πόλεων που φτάνουν τους 350 χιλιάδες κατοίκους, μια περιοχή με ζώνη επιρροής που αγγίζει πλέον τους 500 χιλιάδες κατοίκους, υπάρχει σοβαρή βιομηχανική βάση στην περιοχή, δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών (IC, ΠΑΘΕ, λιμένας Βόλου), θα βρίσκεται στο κέντρο της χώρας, δίπλα σε εμπορευματικό κέντρο, σε Ζώνη Ελευθέρων Ανταλλαγών, κλπ. Τα παραπάνω πλεονεκτήματα θα προκαλέσουν το διεθνές επενδυτικό ενδιαφέρον για την περιοχή.

Στο επίπεδο της στρατηγικής, κοινές μεγάλες υποδομές, όπως κοινό αεροδρόμιο, κοινό Εμπορευματικό Κέντρο και κοινό τραίνο υψηλής ταχύτητας, κλπ, μπορούν να αποτελέσουν την αφετηρία για την ολοκλήρωση της λειτουργίας του άξονα Λάρισας – Βόλου και για την έναρξη της

λειτουργίας ενός ισχυρού διπόλου και την ταυτόχρονη προβολή του ως ο κεντρικός (γεωγραφικά) πόλος ανάπτυξης της χώρας

Τέλος, θα πρέπει να κινηθούν όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες ώστε η μελέτη του Ρυθμιστικού να εγκριθεί και να θεσμοθετηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα και να αρχίσουν να υλοποιούνται οι κατευθύνσεις και οι κανονιστικές ρυθμίσεις που προβλέπονται σε αυτό.

Οι συντάξαντες: Γιαννιού Άννα & Μιμής Δημήτρης

Για το Περιφερειακό Τμήμα Κεντρικής & Δυτικής Θεσσαλίας

Η Πρόεδρος



Γιαννιού Άννα



Η Γραμματέας



Τριανταφυλλίδου Γραμματή