

ΤΕΕ

ΤΜΗΜΑ  
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

ΗΜΕΡΙΑ

“ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΒΟΛΟΥ,”

## Ι. ΠΡΩΙΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ 9.30 Π.Μ. — 2 Μ.Μ

Προεδρείο: Ιωάννης Πρίντζος - Αντιπρόεδρος ΤΕΕ, Σωκράτης Αναγνώστου - Μέλος Δ.Σ. του ΤΕΕ, Ιωάννα Μπολώτα - Πρόεδρος του Συλλόγου Τοπογράφων Μαγνησίας.

Εναρξη 9.30' π.μ.

— Χαιρετισμοί.

— ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ:

- 1) Τα βιομηχανικά κτίρια του Βόλου και οι νέες δυνατές χρήσεις.

Εισηγητής: Ε. Ζάχος - Δημοτικό Κέντρο Ερευνών Μελετών Βόλου.

- 2) Εμφάνιση, Διακόσμηση, συντήρηση τουριστικών εγκαταστάσεων.

Εισηγητής: Νίκος Λιβανίδης Διευθ. ΕΟΤ Μαγνησίας.

- 3) Χρήσεις γης και δραστηριότητες. Επαγγελματικές σχέσεις Πόλης με τη Βιομηχανία.

Εισήγηση: Επιμελητήριο Μαγνησίας.

- 4) Το πρόβλημα της επέκτασης του Σχεδίου Πόλεως.

Εισήγηση: Ομάδα Χωροταξίας ΤΕΕ Μαγνησίας.

- 5) Δημοτικά Σχολεία και Νηπιαγωγεία στο πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου.

Εισήγηση: Σύλλογος Δασκάλων και Νηπιαγωγών Νομού Μαγνησίας.

Ερωτήσεις — Παρεμβάσεις — Συζήτηση.

## II. ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ 5—9 Μ.Μ.

Προεδρείο: Νίκος Παγωνόπουλος - μέλος Δ.Σ. του ΤΕΕ, Κων.  
Παπαευσταθίου - μέλος Δ.Σ. του ΤΕΕ, Μιχάλης  
Παπαϊωάννου - μέλος Δ.Σ. του ΤΕΕ.

### ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ:

- 1) Πολεοδομικά προβλήματα της Νέας Ιωνίας.  
Εισηγήση: Δήμος Ν. Ιωνίας
  - 2) Οι Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις στην πόλη μας.  
Εισηγήση: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
  - 3) Πολεοδομικά θέματα του Βόλου.  
Εισηγητής: Ράνια Κλουτσινιώτη — Πολεοδόμος
  - 4) Πώς βλέπουν οι αρχιτέκτονες την πόλη τους.  
Εισηγήση: Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Μαγνησίας.
  - 5) Προβλήματα της Συνοικίας και της πόλης.  
Εισηγητής: Αθαν. Κοντονίνας — Συνοικιακό Συμβούλιο Αγ.  
Αναργύρων.
  - 6) Το κυκλοφοριακό πρόβλημα και ο Κραυσίνδωνας.  
Εισηγήση: Οικολογική Κίνηση Βόλου.
  - 7) Σχέση Λιμανιού και Πόλης.  
Εισηγητής: Γιάννης Ταμίας - Γεν. Γραμματέας ΤΕΕ.
  - 8) Διαχείριση κυκλοφορίας και μεταφορών στο Βόλο.  
Εισηγήση: Χ. Σκυργιάννης και Ν. Τρίμης — μέλη του Συλ-  
λόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.
  - 9) Συντελεστής Δομήσεως — ποιότητα ζωής.  
Εισηγητής: Απόστολος Δουμπιώτης — πρόεδρος ΤΕΕ Τμ.  
Μαγνησίας.
- Ερωτήσεις — Παρεμβάσεις — Συζήτηση.

## Τα Βιομηχανικά κτίρια του Βόλου και οι νέες δυνατές χρήσεις.

Εισηγητής: Ε. Ζάχος - ΔΗ.Κ.Ε.Μ.Β.

Όπως πολλοί εδώ μέσα ξέρουν το Νοέμβρη του 1970 υπό την αιγίδα της Επιτροπής Πολιτισμού του πολεοδομικού συγκροτήματος των Βρυξελλών συγκλήθηκε ένα διεθνές συνέδριο με θέμα την ανοικοδόμηση της Ευρωπαϊκής πόλης. Στο Συνέδριο αυτό διατυπώθηκε από τους συνέδρους κείμενο που έγινε γνωστό σαν "Διακήρυξη των Βρυξελλών". Θα μου επιτρέψετε να υπενθυμίσω τις βασικές αρχές αυτής της διακήρυξης μανιφέστου, γιατί περί μανιφέστου πρόκειται. Οι συνέδροι και συντάκτες του για πρώτη φορά, ενόψει της ανάπτυξης της πόλης των Βρυξελλών ασχολήθηκαν γενικά με την πόλη σα σύνολο και όχι μόνο με τα μνημεία όπως γινόταν μέχρι τότε από το Μεσοπόλεμο ήδη, όταν τέθηκε για πρώτη φορά το θέμα της συντήρησης των μνημειακών κτισμάτων. Οι συνέδροι υπογράμμισαν μεταξύ των άλλων τα παρακάτω:

Ζήτησαν απ' όλες τις σχολές αρχιτεκτόνων και μηχανικών να κατευθύνουν τις σπουδές και την έρευνά τους προς τις προσπάθειες αποκατάστασης των ευρωπαϊκών πόλεων. Ξεκαθάρισαν το τι εννοούν με τον όρο "αποκατάσταση" της ευρωπαϊκής πόλης, την εισαγωγή της ιστορίας μέσα στην αστική πρακτική. Κάθε κληρονομιά του παρελθόντος πρέπει να διασώζεται και όχι μόνο κάποια κέντρα θεωρούμενα ιστορικά.

Κάθε επέμβαση στο κορμί της ευρωπαϊκής πόλης πρέπει να αναπαράγει την ήδη υπάρχουσα αστική μορφή, δηλαδή τους δρόμους, τις πλατείες, το πράσινο, όπου κι αν βρίσκεται και γενικά τη μορφή της κάθε γειτονιάς.

Κάθε επέμβαση που δημιουργεί νέους δρόμους και αυτοκινητόδρομους μέσα στην πόλη ή που κατασκευάζει ζώνες και μία και μόνο λειτουργικότητα ή πράσινο για προνομιούχα κατοικία, πρέπει να αποκλεισθούν μια για πάντα.

Δεν πρέπει να υπάρχουν πια μέσα στην πόλη ζώνες μόνο βιομηχανικές, μόνο εμπορικές, μόνο τουριστικές, αλλά γειτονιές που να περιλαμβάνουν όλες τις λειτουργίες της αστικής ζωής.

Πρέπει να προσδιοριστεί αυστηρά η οικοδομημένη περίμετρος της πόλης και να γίνουν ξεκάθαρα τα όρια ανάμεσα στην πόλη και στην ύπαιθρο.

Κατάγγειλαν την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία που νοιάζεται μόνο για τη χρηστικότητα, γιατί κατέστρεψαν την ευρωπαϊκή πόλη ανάλογα με τις απαιτήσεις των βιομηχανικών δομών του ιδιωτικού και του κρατικού καπιταλισμού.

Κατάγγειλαν ακόμα τη συναίνεση των αρχιτεκτόνων και των επαγγελματιών τους οργάνων και τη συμμόρφωση τους προς τις ισχύουσες βιομηχανοποιημένες συνθήκες της παραγωγής. Γιατί η συναίνεση αυτή συνέβαλε αποφασιστικά στη σημερινή κατάντια των πόλεων.

Θεώρησαν ότι ο μόνος δρόμος για την αποκατάσταση της ευρωπαϊκής πόλης είναι η δημιουργία εργατών οικοδομής με υψηλό επαγγελματικό επίπεδο και ο αποκλεισμός των βιομηχανικών μεθόδων συντήρησης ανειδίκευτων οικοδόμων που ξέρουν μόνο το τσιμέντο και βολεύουν μόνο τους εργολάβους.

Οι συνέδροι δήλωσαν τέλος, ότι η αποκατάσταση της ευρωπαϊκής πόλης είναι εφικτή

και πρέπει να γίνει. Και ότι τα μέσα για να γίνει δεν είναι απληροίαστα, εφόσον υπάρχει και η πολιτική υποστήριξη των κατοίκων της πόλης.

Το μανιφέστο αυτό υπογράφηκε από μεγάλα ονόματα της ευρωπαϊκής αρχιτεκτονικής όπως ο Ζακ Λουκάν απ' το Παρίσι, ο Ζαν Καστέξ από τις Βερσαλλίες, ο Πιερ Λακόντ απ' τις Βρυξέλλες, ο Λεόν Κρίερ απ' το Λονδίνο, ο Πιερλουίτζι Νικολίν απ' το Μιλάνο, ο Αντρέ Μπαρρέι απ' τη Μπαρτσελώνα και άλλοι.

Οι απόηχοι αυτού του μανιφέστου ξαπλώθηκαν σιγά σιγά στην Ευρώπη, χωρίς να μπορούμε να πούμε ότι έγιναν απόλυτα και παντού αποδεκτοί, γιατί το σήμα του "δυναμικού μάντζερ" στις επιχειρήσεις τις λεγόμενες "οικοδομικής προώθησης" (promotion immobilière) συνεχίζει να κοστίζει σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες βιαιοπραγίες πάνω στη μορφή των πόλεων. Το μανιφέστο όμως αυτό στάθηκε ένας σταθμός απ' όπου ξεκίνησε ένα ολόκληρο κίνημα για επίτευξη μιας νέας, ανώτερης, ποιότητας ζωής μέσα στην πόλη. Κίνημα που ήρθε και στη χώρα μας μετά τη δικατορία. Λίγο σα μόδα, λίγο σαν ανάγκη φραγμού στην ασυδοσία του συστήματος της αντιπαροχής, για λόγους κρατικής οικονομικής πολιτικής, οι επεμβάσεις που κατέστρεψαν τη συνέχεια και τη συνέπεια στην μορφή της ελληνικής πόλης σταμάτησαν προοδευτικά. Από κάποια στιγμή και μετά, βασικά απ' τις αρχές της δεκαετίας μας, σταμάτησαν οι βίαιες επεμβάσεις στην μορφή της πόλης, και οι οποραδικές που συνεχίζουν να επιχειρούνται παζαρεύονται ανάμεσα στην ιδιωτική πρωτοβουλία και στους φορείς της πόλης ή εμποδίζονται συχνά από την πρωτοβουλία των κατοίκων. Ένα από τα μεγάλα ερωτηματικά που μπαίνουν. Τα παλιά βιομηχανικά κτίρια, που παρέμειναν σε αχρηστία μετά τη δημιουργία των βιομηχανικών ζωνών έξω απ' τις πόλεις, μετά την κρίση των παλιών βιομηχανιών στη χώρα μας. Τι γίνεται μ' αυτά τα κτίρια; Μας είναι τελείως άχρηστα και τα "σαρίζουμε", για να χρησιμοποιήσω την έκφραση της βολιώτικης ντοπιολαλιάς, ή μπορούν να χρησιμεύουν σε κάτι; Το ερώτημα αυτό, καθαρά φονξιοναλιστικής έμπνευσης, τέθηκε και στο Βόλο που, όπως όλοι ξέρουμε, έχει σημαντική παράδοση βιομηχανική και "παραβιομηχανική", αν μπορούμε να χαρακτηρίσουμε μ' αυτή τη λέξη την υποδομή των μεγάλων καλυμμένων κοινόχρηστων χώρων που η μορφή τους δέχθηκε σαφείς επιδράσεις από τη βιομηχανική αρχιτεκτονική, (σιδηροδρομικοί σταθμοί, αποθήκες, λιμενικές εγκαταστάσεις, αγορές) κι ακόμα τα κτίρια εκείνα των παραγωγικών μονάδων που αποτελούν συνδυαστικό κρίκο ανάμεσα στο βιοτεχνικό εργαστήριο και στη βιομηχανία (Λιοτρίβια, Βυρσοδεψία, μύλοι κλπ.).

Το πνεύμα της διακήρυξης των Βρυξελλών, χωρίς καν αυτή να έχει γίνει αρκετά γνωστή στο Βόλο, επηρέασε κάποιους φορείς και κάποια πρόσωπα - κλειδιά της πόλης μας που άφησαν τη σφραγίδα τους σε κάποιες επιλογές που έγιναν και που η υλοποίησή τους συνεχίζεται και σήμερα.

Οι πρωτοβουλίες αυτές, αρχικά του Δήμου Βόλου και σε συνέχεια του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας προσέκρουσαν σε βασικές αντινομίες:

α) Στην τρέχουσα νοοτροπία των ειδικών, αρχιτεκτόνων και μηχανικών, που παραμένει προσκολλημένη στο "λειτουργισμό", εμπνευσμένο αρχικά από τον ιδιωτικό τομέα, που έχει όμως επηρεάσει σημαντικά τον κρατικό τομέα, τους φορείς και τους κατοίκους.

β) Στην ανυπαρξία διατυπωμένων αρχών για την ανάπτυξη ενός παλιού κτιρίου και την εγκατάσταση σ' αυτό νέων χρήσεων.

Ανυπαρξία που αναφέρει τις καλές προθέσεις και ξαναμπάζει το φονξιοναλισμό από το παράθυρο. Ανυπαρξία που εμποδίζει την ύπαρξη ξεκάθαρα νομικού πλαισίου.

γ) Στην ανυπαρξία ειδικευμένων εργατοτεχνιτών και στην αδυναμία των ειδικών,

αρχιτεκτόνων και μηχανικών, να παρακολουθήσουν την εξέλιξη της ειδικότητάς τους σε διεθνές επίπεδο, να επεκτείνουν την πληροφόρησή τους πάνω στα νέα υλικά και στα παλαιότερα, πάνω στις νέες τεχνολογικές έρευνες και λύσεις, ώστε να μπορούν να κατευθύνουν και να επιμορφώνουν το υπάρχον εργατοτεχνικό δυναμικό για τις ειδικές ανάγκες μιας τέτοιας ανάπτυξης. Έτσι περιοριζόμαστε στη χρήση του τσιμέντου και πάλι του τσιμέντου, στην εύκολη λύση που βόλεψε τόσο τους εργολάβους για να παραμορφώσουν την πόλη σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα.

δ) Σε μια, αναρχική θα 'λεγα, θεώρηση της ατομικής ιδιοκτησίας που δεν παραδέχεται ότι η συνέχεια της πόλης, η ιστορία της πόλης, το τοπίο της πόλης, είναι κοινό αγαθό όλων των κατοίκων της και εννοεί να μη δίνει λογαριασμό σε κανένα για την οργάνωση και τη διαχείριση του χώρου που της ανήκει. Κι αυτή η θεώρηση κυριαρχεί ακόμα και στα πλαίσια φορέων όπως οι Τράπεζες, που διαχειρίζονται πολλά απ' αυτά τα κτίρια, όπου απ' τη μια συντηρούν εκδοτικούς οργανισμούς με σημαντική προσφορά στη διάσωση και στη δημοσιοποίηση της πολιτιστικής μας κληρονομιάς κι από την άλλη δείχνουν εγκληματική αδιαφορία για τα βιομηχανικά κτίρια που διαχειρίζονται και για τα αρχεία τους που μεταβάλλονται ολοένα σε σκουπίδια και καταστρέφονται την κάθε μέρα που περνάει.

Εδώ θα δώσω για παράδειγμα την πρόσφατη πυρκαγιά, σ' ένα μέρος του εργοστασίου Γκλαβάνη. Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος νοίκιασε ένα μέρος του εργοστασίου σε κάποιον ποτοποιό στην Αγριά, που ανέθεσε σε κάποιον Βολιώτη μηχανικό να το αδειάσει από τους φούρνους και τα καμίνια που ήταν εγκαταστημένα εκεί και να το φέρει στην κατάσταση της αποθήκης που χρειαζόταν. Οι εργάτες του μηχανικού αυτού για να μην πετάξουν τα σκουπίδια, άρχισαν να τα καίνε μέσα στο εργοστάσιο. Έτσι άρπαξαν φωτιά τα δοκάρια της σκεπής και η σκεπή έπεσε. Αυτά την περασμένη Παρασκευή, στην οδό Παπαδιαμάντη 25.

Έχοντας ν' αντιμετωπίσουν τις παραπάνω αντινομίες οι δύο φορείς που αναφέραμε προχώρησαν με πολλές δυσκολίες. Και όλοι ξέρουμε τις εξελίξεις στου Παπαστράτου και στου Παπαρρήγα, όπως και στου Σπίφερ.

Ας έρθουμε τώρα στην πρωτοβουλία του Δημοτικού Κέντρου Ερευνών - Μελετών Βόλου να εντάξει στο ερευνητικό του πρόγραμμα το θέμα "βιομηχανική αρχαιολογία" κατά τον εισαγόμενο όρο που κυριάρχησε στο λεξιλόγιο πρόσφατου συνεδρίου στην Αθήνα.

Το ενδιαφέρον μας για το θέμα ξεκίνησε πριν μερικά χρόνια, όταν διαπιστώσαμε ότι τα μεγέθη που δίνονταν από τις διάφορες έντυπες πηγές για την οικονομική ιστορία του Βόλου ήταν πολύ γενικά και οι διασταυρώσεις απόδειχναν την ύπαρξη μεγάλων κενών. Όταν διαπιστώσαμε κυρίως ότι τα εγκατελειμμένα βιομηχανικά κτίρια διέθεταν πολύτιμα αρχεία που μπορούσαν να φωτίσουν το οικονομικό και κοινωνικό παρελθόν της πόλης.

Τότε σαν πρώτη σκέψη για ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης δημοσιεύσαμε ένα σαλόνι στο περιοδικό του Δήμου, στο τεύχος του Γενάρη του 1987, με τίτλο "τα παλιά μας εργοστάσια" και με φωτογραφίες εργοστασίων του Βόλου.

Στη συνέχεια διαπιστώσαμε ότι τα περισσότερα βιομηχανικά κτίρια του παρελθόντος ήταν άγνωστα και ότι ακόμα και ανάμεσα στους υπερήλικες πληροφοριοδότες μας κυριαρχούσε η άποψη ότι γκρεμίστηκαν, ενώ ταυτόχρονα πάρα πολλά βιομηχανικά κτίρια στο Βόλο και στην ευρύτερη περιοχή δεν είχαν πια όνομα.

Η επιλεκτική αυτή μνήμη έχει σχέση βέβαια απ' τη μια με την εξαφάνιση της φήμης από την ενεργό οικονομική ζωή και από την άλλη με την όψιμη, αλλά κυρίαρχη φονξιοναλιστική άποψη ότι κάθε κτίσιμο που δεν χρησιμεύει πια πρέπει να γκρεμίζεται για

να χτιστεί ένα νέο στη θέση του, να αξιοποιηθεί το οικόπεδό του. Πολλές φορές ο μύθος αυτός της ανυπαρξίας, ο μύθος του ήδη γκρεμισμένου, κυριαρχεί και ανάμεσα σε ειδικούς και υπεύθυνους αρμόδιων φορέων, που επαναλαμβάνουν απλώς κυρίαρχες φήμες.

Μόνο η επιτόπια επίσκεψη μπορεί να διαλύσει τους μύθους. Έτσι, για να δώσω ένα παράδειγμα, για πολύ καιρό είχαμε πιστέψει ότι η Αλευροβιομηχανία Γκλαβάνη στον Άνω Βόλο είχε γκρεμιστεί γιατί αυτό μας διαβεβαίωναν, τάχα αυτόπτες μάρτυρες. Μέχρι που πήγαμε να δούμε με τα μάτια μας. Η αλευροβιομηχανία αυτή που στάθηκε τον περασμένο αιώνα η βάση των Γκλαβάνηδων προτού φτιάξουν τη Μεταλλουργία στην οδό Παπαδιαμάντη, υπάρχει ακόμα, σε φρικτή εγκατάλειψη, αλλά υπάρχει. Μέσα στον τεράστιο πέτρινο περίβολο από παραδοσιακή ξερολιθιά, διάφορα παράσιπα έχουν γκρεμιστεί όπως γκρεμίστηκαν και οι σωληνώσεις που φέρνανε το νερό απ' την Ανακασιά στηριγμένες σε θεώρατες πέτρινες κολώνες, σε ρωμαϊκό υδραγωγείο. Αλλά στην είσοδο του περιβόλου σώζονται άθικτα δύο ωραιότατα πέτρινα οικήματα, όπου στεγαζόταν το μακαρονοποιείο, απ' τον περασμένο αιώνα.

Έτσι ξεκινήσαμε μια δουλειά καταγραφής των βιομηχανικών κτιρίων χρησιμοποιώντας τους παλιούς οδηγούς του Βόλου. Τα ετήσια ημερολόγια, Almanah και εμπορικούς οδηγούς που υπάρχουν τουλάχιστον ένα ανά δεκαετία, από το 1901 ως τα σήμερα. Και βέβαια σε συνδιασμό και με διασταυρώσεις από τα άλλα αρχεία του Δήμου που είχαμε στη διάθεσή μας και με μαρτυρίες υπερηλίκων.

Για παράδειγμα το 1927, μια καίρια στιγμή για τη βιομηχανική ανάπτυξη του Βόλου, όπου στις παλιές επιχειρήσεις άρχισαν να προστίθενται πολλές νέες χάρης στην πρωτοβουλία των προσφύγων, αναφέρονται 5 αλευροβιομηχανίες, 2 βιομηχανίες ζαχαροπήκτων, 2 ναυπηγεία, 3 βιομηχανίες χαρτοσακουλών, 5 μηχανουργεία, 2 εργοστάσια σαπυνοποιίας, 3 εργοστάσια χαλβαδοποιίας, 7 εργοστάσια βυρσοδεψίας, 7 υφαντουργεία, 1 εργοστάσιο ταπητουργίας, 2 εργοστάσια κεραμοποιίας, 2 λιθογραφεία, 2 εργοστάσια πάγου και ζυθοποιίας, 16 καπνεμπορικές αποθήκες όπου γίνεται επεξεργασία καπνού, 4 καπνοβιομήχανοι, 14 ελαιτριβεία, 8 αποθήκες ξυλείας και 44 άλλοι σοβαροί οίκοι που διαθέτουν αποθήκες όπου γίνεται και κάποια επεξεργασία, αλλού περισσότερο, αλλού λιγότερο βιομηχανοποιημένη. Δηλαδή τουλάχιστο 130 βιομηχανικά κτίρια, χωρίς να λογαριάσουμε τα κτίρια υποδομής που πρέπει να ξεπερνάνε τα 30. Αν προσθέσουμε και τις μεγάλες βιοτεχνίες που οι ιδιοκτήτες τους δεν αρέσκονται στον τίτλο "βιομήχανοι" φτάνουμε στα 200 κτίρια. Τα περισσότερα απ' αυτά πάνω από 100 υπάρχουν μέχρι σήμερα, γιατί βρίσκονται στις βιομηχανικές ζώνες, στις άκρες της πόλης, στον Άναυρο και γύρω απ' το σταθμό του τρένου και ο οικοδομικός οργανισμός στο κέντρο του Βόλου δεν τα άγγιξε.

Αυτά ενδιέφεραν ως τώρα το ΔΗ.Κ.Ε.Μ.Β. περισσότερο σαν πάρεργο της έρευνας για την οικονομική ιστορία του Βόλου. Αλλά δύο γεγονότα μας έκαναν να εντάξουμε το θέμα των βιομηχανικών κτιρίων σαν αυτόνομο θέμα στο πρόγραμμά μας.

Το πρώτο ήταν η εμφάνιση της έρευνας της νεαρής συμπολίτισσας Αίγλης Δημόγλου με θέμα τις "Άπαρχές της εκβιομηχάνισης το Βόλο" για διδακτορικό στα πλαίσια του τμήματος Ιστορίας - Αρχαιολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής Θεσσαλονίκης. Η έρευνα αυτή στηρίζεται σε στοιχεία απ' το Ιστορικό Αρχείο του Υπουργείου Εξωτερικών, το Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο, την πολεοδομική υπηρεσία του Δήμου Βόλου, τον τοπικό και εθνικό τύπο της εποχής και σε επιτόπια έρευνα.

Ταυτόχρονα με την έρευνα αυτή αποκαλύφθηκε και ένα στοκ πληροφοριών από το

εργοστάσιο Γκλαβάνη. Η ομάδα των κινηματογραφιστών, που δημιουργήθηκε και λειτουργεί στο Βόλο, νοίκιασε από την Εθνική Τράπεζα Ελλάδος για έδρα της τα γραφεία του εργοστασίου Γκλαβάνη στην οδό Παπαδιαμάντη. Τα μέλη της ανακάλυψαν ψάχνοντας μέσα στα σκουπίδια της αυλής πολύτιμα στοιχεία με καταλόγους εργαζομένων, ημερομισθίων και σχέδια μηχανών. Ανάμεσα στα άλλα ήταν και τα σχέδια άλλων εργοστασίων του Βόλου που η επιχείρηση Γκλαβάνη είχε εκπονήσει, γιατί έκανε μέσα σ' αυτά διάφορες μηχανικές εγκαταστάσεις.

Η σύγκληση των τριών αυτών προσπαθειών με το συντονισμό του ΔΗ.Κ.Ε.Μ.Β. ήταν αναπόφευκτη μιας και οι τρεις ομάδες συγκόπτονται. Φυσικά δεν αντιμετωπίζουμε την έρευνα αυτή με στόχο μονάχα την γνώση του παρελθόντος της Πόλης και τη διάδοση αυτής της γνώσης. Τη βλέπουμε σαν ένα μέσον για την αποκατάσταση της συνέχειας της μορφής της πόλης που είναι και κύριο μέλημα του Δήμου και θάπρεπε να γίνει και κοινή συνείδηση όλων των φορέων και των κατοίκων.

Κι εδώ μπαίνουν στη μέση οι νέες δυνατές χρήσεις των βιομηχανικών κτιρίων ώστε αυτά να διατηρηθούν και να αποκτήσουν πάλι τη δυνατότητα να συντηρούνται σαν όλα τα ζωντανά στοιχεία της πόλης.

Ίσως από τον τίτλο της εισήγησης αυτής να περιμένετε ν' ακούσετε κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις για νέες χρήσεις. Δεν έχουμε να κάνουμε τέτοιες προτάσεις, γιατί πιστεύουμε πως το κάθε βιομηχανικό κτίσμα θέλει ιδιαίτερη μελέτη αποκατάστασης της ιστορίας του, της οικονομικής και κοινωνικής του σημασίας, των τεχνολογικών, χωροταξικών και αρχιτεκτονικών του ιδιομορφιών, προτού να γίνει δυνατή μια πρόταση νέας χρήσης του.

Φυσικά, η τάση μας είναι να προτείνουμε χρήσεις πολιτιστικές, σχετικές με τα επιμορφωτικά και μορφωτικά προγράμματα του Δήμου, καθώς και την προώθηση της παραδοσιακής βιοτεχνίας, της καλλιτεχνικής βιοτεχνίας και του ντζαΐν. Αλλά δεν αποκλείουμε και κάθε άλλη χρήση παραπλήσια που προτείνεται από ιδιώτες. Κυρίως αυτό που μας νοιάζει πολύ είναι ν' αποδειχτεί ότι ο χρήστης έχει τον απαιτούμενο σεβασμό προς το κτίριο και προς τη μορφή της πόλης. Τότε μέσα από τα προγράμματα που κάνουμε με το Περιφερειακό Ταμείο της Κοινής Αγοράς, μπορούμε να πούμε πως θα είμαστε σύντομα σε θέση να τον βοηθήσουμε με διάφορους τρόπους.

Για να επιτευχθούν αυτά βέβαια δεν φτάνει η θεωρητική έρευνα για την καταγραφή και την αποκατάσταση της ιστορίας. Χρειάζεται εφαρμοσμένη έρευνα σαν αυτή που κάνουμε ήδη από χρόνια για τα παραδοσιακά επαγγέλματα στο Βόλο, απ' την οποία προήλθε η ίδρυση και η λειτουργία των Δημοτικών Σχολών Καλλιτεχνικής Βιοτεχνίας, που λειτουργεί ήδη για τρίτη χρονιά. Και μια σειρά από αγωνιστικές πρωτοβουλίες.

Πρέπει πρώτα να εξασφαλιστεί η συνειδητή απόρριψη από τους φορείς και από τους κατοίκους κάθε βίαιας παρέμβασης στην μορφή της πόλης, στην μορφολογική και ιστορική της συνέχεια. Και πρώτ' απ' όλα η απόρριψη των βίαιων παρεμβάσεων όταν αυτές επιχειρούνται από φορείς που δεν έχουν για στόχο το κέρδος, αλλά την προσφορά κοινωνικών υπηρεσιών. Και θα θυμίσω την περίπτωση του Ι.Κ.Α. και την περίπτωση Μουρτζούκου που επικρέμονται.

Χρειάζεται να γίνει μια συνεπής καμπάνια πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης των φορέων και των κατοίκων με διάφορα μέσα και με πολλή φαντασία. Θα αναφέρω για παράδειγμα το μπαλ μασκέ που προετοιμάζεται για τις ερχόμενες αποκριές με θέμα μεταμφίσεως "Βιομηχανική Αρχαιολογία".

Πρέπει να γίνουν κι άλλες τέτοιες εκδηλώσεις που να παρασύρουν τον τύπο, τα



ραδιόφωνα και τα τηλεοπτικά κανάλια. Με στόχο και σλόγκαν να "γνωρίσουμε και να αγαπήσουμε την πόλη όπου ζούμε", Βολιώτες και μέτοικοι. Κι έχει πολλούς μέτοικους ο Βόλος απ' όσο είμαστε σε θέση να ξέρουμε, που δεν νοιάζονται αρκετά για την πόλη τους.

Πρέπει να διατυπωθούν οι αρχές σε σχέση με τις οποίες θα γίνεται η επιλογή των νέων χρήσεων για τα βιομηχανικά κτίρια. Οι αρχές σύμφωνα με τις οποίες θα μπορούν να καθορισθούν οι δυνατές χρήσεις που δεν καταστρέφουν, που δεν αλλοιώνουν ούτε τη μορφή, ούτε και τα στοιχεία που είναι χρήσιμα, που είναι ενδεικτικά μιας εποχής, μιας τεχνικής, των σχέσεων της παραγωγής των κοινωνικών σχέσεων.

Για παράδειγμα θ' αναφέρουμε τις δύο προτάσεις ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Την πρόταση Παπαρρήγα και την πρόταση Παπαστράτου.

Η πρόταση της ανάπτυξης του Παπαρρήγα είναι αρκετά εντυπωσιακή και μπορώ να πω άριστη. Ενώ στην πρόταση Παπαστράτου ο φονκτιοναλισμός έκανε το θαύμα του.

Στου Παπαρρήγα τα βιομηχανικά στοιχεία έχουν κατάλληλα χρωματιστεί και ενσωματωθεί αρμονικά μέσα στην όλη ατμόσφαιρα, ενώ στου Παπαστράτου όλο αυτό το μνημειώδες συγκρότημα αναβατήρων καταστράφηκε στο όνομα μιας κάποιας, άγνωστης σ' όσους το σχολιάζουν, σκοπιμότητας, σίγουρα λειτουργικής. Αλλά και το διπλανό κτίριο, αυτό το πανέμορφο λιτό κτίριο που αποτελούσε αναντίρρητα ένα σκηνικό της πόλης μπροστά στο οποίο στήνονταν εξέδρες για διάφορες γιορτές και συναυλίες, ακόμα και στο άμεσο παρελθόν, μισογκρεμίστηκε. Κι είναι σαν να το δάγκωσε η μασέλα ενός τεράστιου δράκου.

Λέγοντας αυτά δεν θέλω να κατηγορήσω κανέναν, γιατί δεν μπορώ και να το κάνω. Γιατί αυτό έγινε μετά από πανελλήνιο διαγωνισμό ιδεών που στην κριτική επιτροπή του εκπροσωπήθηκαν οι φορείς της πόλης.

Θάθελα μόνο να παρατηρήσω πως και οι ίδιες οι δημοκρατικές διαδικασίες συναίνεσης χωλαίνουν όταν δεν υπάρχει μια απαραίτητη προϋπόθεση στην επιλογή των νέων χρήσεων και στην υλοποίησή της. Όταν δεν υπάρξει το ξεπέρασμα της εξειδίκευσης και της μονοπωλιακής κυριαρχίας των αρχιτεκτόνων, μηχανικών και πολεοδόμων πάνω στην πόλη.

Όταν δεν υπάρχει για κάθε περίπτωση διεπιστημονική ομάδα όσο πιο πολύμορφη και πολύφωνη γίνεται, στην οποία να μπορεί να κάνει την πρότασή του και ο οικονομολόγος και ο τοπογράφος και ο κοινωνιολόγος και ο ψυχολόγος και ο ιστορικός και ο λαογράφος και ο γιατρός και ο νομικός, και όπου οι απόψεις να διίστανται και να συγκεράζονται διαλεκτικά, πως μπορούν χωρίς τέτοιο εργαλείο να κρίνουν και να διαλέξουν οι αφετοί άρχοντες, οι εκπρόσωποι των φορέων και οι πολίτες οι ίδιοι, όταν τις περισσότερες φορές βρίσκονται μπροστά σε μονοδιάστατες απόψεις και δεν έχουν την απαιτούμενη πληροφόρηση για να μορφώσουν τη δικιά τους άποψη.

Και ήρθα σήμερα εγώ που δεν είμαι αρχιτέκτονας, ούτε μηχανικός, να σας τα πω εδώ μέσα στη φωλιά του λύκου.

Μεταξύ των άλλων πρέπει να θέσουμε και το θέμα του χρώματος της πόλης. Τα βιομηχανικά κτίρια, έχοντας μεγάλες επιφάνειες, παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ύπαρξη μιας χρωματικής ατμόσφαιρας στην πόλη. Και όλοι ξέρουμε ότι το χρώμα παίζει σημαντικό ρόλο στη ζωή μας γιατί παρεμβαίνει στην ψυχική μας υγεία και ισορροπία.

Γι' αυτό θάπρεπε να ξαναβρούμε την τοπική χρωματική παλέτα, που δοκμάστηκε από πολλές γενιές παραπίσω και που καταστράφηκε ως ένα σημείο κατά τον οικοδομικό οργασμό του λευκού σοβά και του γκρίζου τσιμέντου.

Το ΔΗ.Κ.Ε.Μ.Β. είναι διατεθειμένο, παράλληλα με την έρευνα, να ξεκινήσει μια τέτοια

προσπάθεια. Για τη διάσωση των βιομηχανικών κτιρίων, για την εμφάνιση διεπιστημονικών μελετών σε κάθε περίπτωση πρότασης νέας χρήσης για το καθένα απ' αυτά, για τον καθορισμό των αρχών ανάπλασης και συνδιαστικής ένταξης της νέας χρήσης στο παλιό κτίριο χωρίς να πειραχτεί η μορφή της πόλης και η ιστορία της. Και θέλει τη συνεργασία σας γι' αυτό. Για μια νέα αντιμετώπιση, χωρίς αυτοσχεδιασμούς και χωρίς αυταρχισμούς, αλλά με ευθύνη από τη μεριά του καθενός γι' αυτή την κοινή υπόθεση, που μας είναι πιο κοινή και πιο οικεία από κάθε άλλη. Για την ποιότητα της ζωής μας μέσα σ' αυτή την πόλη, που δεν είναι μονάχα μια ελληνική πόλη μέσου μεγέθους, αλλά ταυτόχρονα και μια ευρωπαϊκή πόλη.

# ΕΙΔΗΓΗΤΗ : ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΟΤ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

## Εμφάνιση - Διακόσμηση - Συντήρηση τουριστικών εγκαταστάσεων

Θα ήθελα να αναφερθώ στην υπάρχουσα τουριστική ανώδομη της πόλεως του Βόλου, δηλ αδη στα υπάρχοντα ξενοδοχεία. Τα περισσότερα απ' αυτά είναι συγκεντρωμένα στο κεντρο της πόλεως. Τα πολυ παλια ξενοδοχεια που χρονολογουνται απο μερικες δεκαετιες και εκουν το νεοκλασσικο στυλ είναι ωραιοι εξωτερικα, αλλα οι ανεσεις που προ σφερουν για την εποχη μας είναι ανεπαρκης.

Αντιθετως τα περισσότερα ξενοδοχεια δεν εκουν καμια ειδικητερη αρχιτεκτονικη. Εκουν κτισθει στην τελευταια δεκαετια και δεν διαφερουν απο τα αλλα κτισματα της πόλεως (πολυκατοικίες) είναι όμως κτισμένα με καλύτερες προδιαγραφες ητοι εκουν μεγαλυτερους κοινοχρηστους χωρους, μπανια στα δωματα, κεντρικη θερμανση κλπ.

Είναι γεγονός οτι τα παλια ξενοδοχεια είναι κατωτερης παξως, εκουν μικρη δυναμι κοτητα και λειτουργουν σαν οικογενειακες επιχειρησεις. Οι δυνατοτητές για αναβαθμιση των εγκαταστασεων τους είναι μικρος δεδομενου οτι η μικρη δυναμικοτητα σε συνδυασμο με τη καμηλη τους πληροτητα δεν εσφηνουν περιθωρια για δαπανες βελτιω σης. Το νεωτερο ξενοδοχεια εκουν μεγαλυτερη δυναμικοτητα, ανωτερη κατηγορια συντησως, απασχολουν περισσοτερο και εκπαιδευμενο προσωπικο, εκουν μεγαλυτερη πληροτητα.

Η εξωτερικη εμφανιση είναι αυτη που εκ πρετης σφως εντυπωσιαζει, προσελκυει η σπωθει. Και πραγματι η εξωτερικη εμφανιση ενος ξενοδοχειου επηραζει αρνητικα η θετικα τον πελατη αναλογα με την κατασταση την οποια βρισκεται. Αν το ξενοδοχειο αρσει εξωτερικα στον πελατη θα μπει μεσα να ρωτησει για δωματο αν δεν του αρσει απλως θα προσπερασει. Η εξωτερικη εμφανιση του ξενοδοχειου είναι αυτο που θα προκαλεσει το πρωτον το ενδιαφερον του πελατη. Το περιποιημενο εξωτερικα ξενοδοχειο είναι αυτο που θα προκαλεσει εστω την περιεργεια του πελατη να περασει το κατωφλι του ξενοδοχειου. Με την εξωτερικη εμφανιση εννοουμε την αρχιτεκτονικη του κτιριου την καλη κατασταση με τα καταλληλα υλικά, την εισοδο (εξωτερικη πορτα), την εξωτερικη διακοσμηση, τις φωτεινες επιγραφες, τον χρωματισμο του κτιριου, των παραθυρων, των θυρων, τα τζαμια, τα μπαλκονια, τη στεγη, τα κικγλιδωματα, το σχεδιο τους, τα υλικά τους, το χρωματισμο τους, τον περιβαλλοντα χωρο κλπ.

Οι εξωτερικες επιφανειες που είναι εκτοθειμενες στις καιρικες συνθηκες (ηλιος, βροχη) υφιστανται τη μεγαλυτερη φθορα και εκουν την αναγκη μιας ετησιας συντηρη σης. Αν η συντηρηση αυτη γινει εκτος απο την μακροζωια επιτυχανεται και καλη διατηρηση της εξωτερικης εμφανιση του ξενοδοχειου. Η υπηρεσια μας στις επιθεωρησεις που διενεργει κατα τακτα χρονικα διαστηματα υποδεικνυει τις διαφορες βελτιωσεις που απαιτουνται να γινουν δινοντας ωρισμενη προσθεσμια. Τις περισσοτερες φορες πραγματοποιουνται οι υποδειξεις που γινονται αλλα υπαρχει μια ελαστικοτης διοτι λαμβανεται υποψη και η οικονομικη κατασταση των επιχειρησεων. Δηλαδη δεν τους βαζουμε το μαχαιρι στο λαιμο. Προσπαθουμε να τους πεισουμε οτι είναι προς το συμφερον τους να διατηρουν μια καλη εξωτερικη

εμφάνιση του ξενοδοχείου τους διότι αυτή επενεργεί και σαν  
σημα κατατεθέν, σαν διαφήμιση. Πρέπει να επισημανουμε οτι  
μαλιστα οτι με συνηγορια της υπηρεσιας μας μπορούν οι  
ξενοδοχοι να δανειστο τηθουν απο μια Εμπορικη  
Τραπεζα, προκειμενου να πραγματοποιησουν εργα συντηρησης και  
βελτιωση των κτιριακων τους εγκαταστασεων. Ωρισμενες μαλιστα  
εργασίες μπορούν να υπαχθουν και στον αναπτυξιακο νομο  
1262/82 για επιδοτηση.

Λοκει ομως μονο η εξωτερικη εμφανιση του ξενοδοχειου για να  
προσελκυσει, να κρατη σει και να αυξησει την πελατειο του. Οχι  
βεβαια. Κατι αναλογο πρπει να υπαρκει και στην εμφανιση και  
τη λειτουργικότητα των εσωτερικων χωρων. Ο χωρος του ξενο  
δοχειου στον οποιο θα ερθει ο πελατης που θα δρασκελισει την  
πυλη του ξενοδο χειου ειναι η υποδοχη. Παιζει ρολο κατ' αρχην  
η θεση της υποδοχης. Η καλα τοπο θετημενη, η μελετημενη, η  
εργνημενη υποδοχη μπορει να επηρεασει ευμενωσ τον πελα τη. Η  
ευστη αξιοποιηση του χωρου της υποδοχης με τον αναγκαιο  
εισπλιση, τη διακο σμηση συνδυαζομενη και με το καταλληλο  
εμπειρο πρσωπικο εχουν κερδισει τον πελα τη και οχι μονο για  
μια φορα.

Επισης η καλη επιπλωση του χωρου αναμονης και του  
σαλονιου, οι κουρτινες, ο φωτι σμος, καποια καθρα και γενικα η  
καλη διακοσμηση κανουν ευχαριστη την διαμονη του πελατη στους  
χωρους αυτους. Επισης η καθαριότητα και η ταξη στο χωρο ληψης  
του πρωινου η του εστιατοριου και της κουζινας η του  
παρασκευαστηριου συμβαλλουν στο να κρατηθει ενα καλο επιπεδο  
των προσφερομενων υπηρεσιων. Και ερχομαστε στο δωματιο. Και εδω  
η εμφανιση του δωματιου παιζει ενα σημαντικο ρολο. Η ταξη, το  
ξεστο περιβαλλον και προπαντων η καθαριότητα στο δωματιο και  
ιδιαίτερα στους χωρους υγιεινης συμπληρωνουν την καλη εικονα  
του ξενοδοχειου στην συνειδηση του πελατη ο οποιοσ αισθανεται  
ενατα σαν στο σπιτι του και αυτο ειναι εκεινο που επιδιωκει ο  
επιχειρηματίας ξενοδοχος.

Πρπει ομως να τονισουμε ιδιαιτερα την σημαντικοτητα του  
ποραγοντα "ανθρωπος". Η καλη εμφανιση και συμπεριφορα του  
πρσωπικου, η φιλικότητα και το χαμογελο, η προθυμια για  
εξυπηρετηση, για καλη πληροφορηση επικαλυπτουν παντοτε καποια  
τρωπα καποιες αδυναμιες του ξενοδοχειου. Σε μια πολη αρκει η  
καλη εμφανιση ενος ξενο δοχειου να κερδισει τον πελατη που  
ερχεται να μεινει η να προκαλεσει το ενδιαφ ερον του  
παραστικου τουριστα. Εκτος απο την καλη κατασταση των  
ξενοδοχειων το ολο παρουσιαστικο της πολης παιζει σημαντικο  
ρολο στην σημαντικη προσελκυση τουριστων. Η καλη και  
περοισποιημενη πολη γινεται αντικειμενο ευμενων σχολιων απο  
επισκεπτες σε γνωστους και φιλους κι ετσι εχουμε τη ζωντανη  
διαφημιση.

Εδω θα πρπει να τονισουμε οτι οχι μονο τα δημοσια αλλα  
και τα ιδιωτικα κτιρια πρπει να ειναι φροντισμενα και  
περοισποιημενα για να συμπληρωνουν ολα μαζι την γενικη εμφανιση  
της πολης. Η καλη εμφανιση των κτιριων προσιδει καρη στα κτι  
σρατα και φανερωνει το επιπεδο και την αισθηση του ωραιου των  
κατοικων της πολης. Ειναι γεγονος οτι στην πολη του Βολου  
υπηρχαν πολλα παλια νεοκλασικα σπιτ ια. Πολλα απ' αυτα για  
διαφορους λογους εχουν κατεδαφιστει και στη θεση τους εχουν  
ξεφυτρωσει οι πολυροφες πολυκατοικιες. Απο τα εναπομειναντα  
παλλα καιτοι ειναι αξια λογου ειναι ακατοικητα ενω με μια

καταλληλή συντήρηση μπορούν να λειτουργήσουν σαν κατοικίες είτε να στεγάσουν δημοσίες ή δημοτικές υπηρεσίες. Επίσης πολλοί πολιτιστικοί συλλογοί εξωραϊστικοί, χορευτική κλπ που καλλιεργούν τη λαϊκή παραδοσή μπορούν να στεγαστούν σε τέτοιου είδους κτίρια. Έδω θα πρέπει να προσθεσουμε και κάποια άλλα στοιχεία που συμβάλλουν τόσο στην τάξη και την ομορφιά της πόλης αλλά κυρίως στην άνοδο της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης οσον και των επισκεπτών της. Αυτά τα στοιχεία είναι:

α) Η τοποθέτηση των πινακίδων με τις ονομασίες των δρόμων σε κάθε διασταύρωση καθώς και η τοποθέτηση των πινακίδων με τους αοιθμούς των οπίτιων. Αυτό όπου δεν υπάρχει μέσα στην πόλη επιβάλλεται να γίνει διότι η ταλαιπωρία τσσων ντοπιων κατοίκων οσο και των ξενων είναι μεγάλη. Η αγανακτηση μερικες φορές ωποου να βρει κανεις κάποια διευθυνση προπαντων οταν ο καιρος είναι ασχημος είναι παρα πολυ μεγαλη.

β) Η κάλυψη μερικων λακκων στους δρομους η τα πεζοδρομια συμβαλλει επίσης στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και αποσοβει πολλές φορές δυσάρεστα γεγονοτα (ατυχη ματα) κυρίως κατα τις ημερες του χειμωνα οταν επικρατουν ασχημες καιρικες συνθήκες. Είμαι της γνώμης οτι η υλοποιηση αυτων των ερνων είναι εφικτη και η δαπανη μικρη.

γ) Η τοποθετηση οικοδομικων υλικων στα πεζοδρομια η ακομη και στα οδοστρωμα είναι αλλη μια δυσάρεστη και ασχημη εικονα, αλλα συγχρονως και επικινδυνη καταστα ση για τα αυτοκινητα οσο κυρίως για τους πεζους που αναγκαζονται να περπατουν στο οδοστρωμα με κινδυνο να πεσουν κατα η να χτυπηθουν απο κάποιο τροχοφορο η να περιλουσθουν απο βροχονερα και λασπες απο περαστικα τροχοφορα.

δ) Η τοποθετηση επίσης εμπορευματων στα πεζοδρομια δρομων με μεγαλη κινηση τρο χοφορων καθώς και το παρκαριαμα αυτοκινητων στα πεζοδρομια αναγκαζουν τους πεζ ους να κατεβουν στο οδοστρωμα και να εκτεθουν σε τσσους κινδυνους που προανεφερα. Αυτό θα πρέπει να σταματησει.

ε) Ένα άλλο στοιχείο που πρέπει να μας απασχολήσει για την εμειανιση της πόλης είναι οι πολλές και ποικιλες πινακιδες με τιτλους και πινακιδες των καταστημα των, ο πιθήκισμος σε πολλές περιπτωσεις με ξενες επιγραφες. Ο νομος σε συνδυασμο με τις υπουργικες αποφασεις 20351/4-3-85 και 95718/3-1-86 που προεβλεπε σταδια κη αντικατασταση πολλων ξενογλωσσων με ελληνικες πινακιδες εχει ατονισει και παρητρηται ένα κομμευζιο στον τομεο αυτο.

στ) Η λειτουργια δημοτικων αποχωρητηριων σε ωρισμενα σημεια της πόλης κυρίως στο κεντρο θα συνεβαλλε τα μεγαιστα στην καθαριότητα της πόλης απαλλασσοντας του λαχιστον μερικους στενους δρομους απο τη δυσοσμια και τις ακαθαριας.

ζ) Η τακτικη αποκομιδη των απορριματων απο τα συνεργεια του Δήμου και η ευαισθησια των κατοίκων να μην εγκαταλειπουν τα σκουπιδια στα πεζοδρομια κατα τις ημερες που δεν γινεται αποκομιδη, η εγκαιρη ενημερωση των πολιτων οταν υπάρχει προ βλημα λειτουργιας των απορριματοφορων (βλαβες αυτοκινητων, απεργια προσωπικου) θα συνεβαλλε κατα ένα μεγαλο ποσοστο στη διατηρηση της καθαριότητας της πόλης. Επίσης απο

καιρου εις καιρο το σκουπισμα και συγχρονως το πλυσιμο των δρομων θα συνεβαλλε πολυ στην καθαριότητα των δρομων και θα απαλασσε την πολη απο την σκονη τουλαχιστον που υπαρχει ειτε απο τη σκονη του εργοστασιου της ΑΓΕΤ ειτε απο διαφορα οικοδομικα υλικα που αφηνονται στις νεοαναγειρομενες οικοδομεες και γινεται αντοληπτο οταν φυσαι αερας.

η) Η εγκαιρη απομακρυνση απο ογκωδη ακρηστα αντικειμενα που εγκαταλειπονται ειτε στα πεζοδρομια, ειτε στο οδοστρωμα, ειτε σε ακοτοικητα σπιτια η ξεφραγα οικοπεδα θα συνεβαλλε στην αποφυγη ατυχηματων των πολιτων κυριως, των παιδιων και γερων και στην απελευθερωση ζωτικου χωρου για τα αυτοκινητα και τους πεζους.

θ) Η τοποθετηση ενος καρτου της πολως εμπροσθεν του Δημαρχειου θα εξυπηρετουσε θα βοηθουσε παρα πολυ τους παρεπιδημουντες η περαστικους τουριστες της πολης του Βολου.

ι) Η δημιουργια ενος γκαραζ στο κεντρο της πολης θα διευκολυνε πολυ τη σταθμη και την κυκλοφορια των αυτοκινητων και θα εξυπηρετουσε τοσο τους ξενους επισκεπτες οσο και τους Βολιωτες.

κι) Η συνεκης παρακολουθηση των φωτεινων σηματοδοτων και η αμεση αποκατασταση της βλαβης τους θα μπορουσε να προλαβει καποια ατυχηματα.

λ) Η αμεση αποκατασταση των ανωμαλιων που παρουσιαζονται στους δρομους της πολης (λακουβες, εξεκοντα φρεατια, συνδεσεις αποκατασεων κλπ) θα συνεβαλλε πολυ τοσο στην ποιότητα της ζωης (των αποκουμενων), διοτι θα τους προφυλασσε απο τις ταλαιπωριες και τους κινδυνους ατυχηματων, αλλα και στην οικονομια αυτων απο την απασυγη υλικων ζημιων.

Ο Βολος διαθετει μια μεγαλη και ωραια προκυμια. Τα παραλιακα κεντρα εστιασεως και τα ζαχοροπλαστεια που κατακλυζονται το καλοκαιρι απο ντοπιους και ξενους ειναι πολυ κοντα στη θαλασσα και πολλες φορες αναδυεται μια δυσσομια που υποβαθμιζει το χωρο αυτο. Θα πρεπει να γινει μια προσπαθεια καθαρισμου της θαλασσης εφ' οσον δεν χυνονται πλέον αποβλητα μετα τη συνδεση των παλκατοικιων με το συστημα αποχετευσης ωστε η παραλια να απολλαγει απο τις δυσαρεστες οσμες.

Ο κωρος της παραλιας που ειναι τα διαφορα κεντρα εστιασης αναφυκης σε συνδυασμο με τα δημοτικα εργα στο χωρο του Αγ. Κωνσταντινου και περιξ του ξενοδοχειου Ξενια ειναι ενα απο τα ωραιότερα κομματα του Βολου. Ενα αλλο σημειο ειναι η αναπλαση της εισοδου της πολως στο παλια. Ο Δημος νομιζει οτι εχει κανει καποιες μελετες απομενει η υλοποιηση.

Το ξενοδοχεια δεν εχουν χωρους PARKING και ειναι γεγονος οτι τα περισσοτερα ειναι στο κεντρο και κειται σε δρομους μεγαλης κυκλοφοριας. Υπαρχει μεγαλη ηχο ρυπανση εκτος απο την αεραρυπανση. Αν μπορουσε το κεντρο να γινει πεζοδρομος θα προσφερε μεγαλη υπηρεσια τοσο στα ξενοδοχεια οσο και στα υπολοιπα καταστηματα. Αυτο βεβαια φαινεται να ειναι ουτοπια αλλα μπορει καποτε να πραγματοποιηθει. Η αποσυμφορηση της κυκλοφοριας τροχοφορων απο το κεντρο θα μπορουσε να αλλαξει την οψη του. Να υπαρξει μια ζωνη γυρω απο το κεντρο γυρω στο 1 χιλιετρο που θα απαγορευεται η κυκλοφορια των

τροκοφορών. Στην αρχή πολλοί είναι αυτοί που θα αντιδράσουν αλλά όταν αυτό θα γίνει θα είναι όλοι και πρώτοι και καλύτεροι οι αντιδρώντες ευχαριστήμενοι. Δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφερθούμε και στα λοιπά καταστήματα που σχετίζονται με τον τουρισμό ήτοι: Στα τουριστικά γραφεία που πρέπει να παρουσιάζουν μια αξιοπρεπή εμφάνιση με τον αναλόγο εξοπλισμό τους ώστε να εμπνεουν εμπιστοσύνη στον πελάτη για το επίπεδο των υπηρεσιών που προ σφέρουν.

Στα καταστήματα ειδών λαϊκής τέχνης που πρέπει να προσφέρουν κατά το δυνατόν αντικείμενα ελληνικής λαϊκής τέχνης σε λογικές τιμές εκθέτοντας τα είδη τους μέσα στο κατάστημα και όχι καταλαμβάνοντας τα πεζοδρόμια.

Στα εστιατόρια και τα ζαχαροπλαστεία - καφετερίες και λοιπά καταστήματα που πρέπει να βελτιώσουν την εμφάνιση τους, τον εξοπλισμό τους και κυρίως τους χώρους παρασκευαστηρίων (κέυζίνες κλπ) και τους χώρους υγιεινής (αποχωρητήρια).

Το τελευταίο είναι αυτό που γίνεται συχνά αντικείμενο συζήτησης τόσο από Έλληνες όσο και από ξένους τουρίστες.

Ο ΕΟΤ έχει ξεκινήσει μια εκστρατεία για καθαρές τουαλέτες και θα ενταθούν προσεχώς οι υγειονομικοί έλεγχοι.

Διαχείριση Κυκλοφορίας και Μεταφορών στον Βόλο

Χ.Σκουρτζιάννης και Ν.Τρίμης

Μέλη του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Εισηγήσει στην Ημερίδα του Τ.Ε.Ε (τμήμα Μαγνησίας) με θέμα  
"Προτάσεις για βελτίωση του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου"  
Βόλος, 10 Φεβρουαρίου 1989



Στην τεχνολογικά προηγμένη εποχή που ζούμε, υπάρχουν και λειτουργούν 6 ή αν θέλετε 3+3 ολοκληρωμένα συστήματα για τη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών στο χώρο και στο χρόνο:

1. συστήματα που κινούνται στο έδαφος (δρόμος, ειδικοτροχιές κάθε είδους, μαγνητικά πεδία)
2. συστήματα που κινούνται στο νερό (κάθε λογής πλοία)
3. συστήματα που κινούνται στον αέρα (κάθε λογής αεροπλοία)
4. συστήματα μεταφοράς στο διάστημα
5. συστήματα μεταφοράς υγρών και αερίων με σωληνώσεις (pipelines)
6. συστήματα μεταφοράς πληροφοριών

Βέβαια, εμάς τους "απλούς" ανθρώπους μας ενδιαφέρουν κύρια τα τρία πρώτα συστήματα που επεμβαίνουν άμεσα στην καθημερινή μας ζωή κι είναι αυτά που απασχολούν κύρια και την επιστήμη της συγκοινωνιολογίας.

Ένα σύστημα μεταφορών αποτελείται από τρία βασικά στοιχεία:

Πρώτο τα οχήματα κάθε τύπου, που μεταφέρουν πρόσωπα ή αγαθά,  
Δεύτερο τα δίκτυα μεταφορών, όπου κινούνται τα διάφορα οχήματα,  
και Τρίτο τις λεγόμενες τερματικές εγκαταστάσεις, εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα οχήματα όταν δεν κινούνται.

Στο κέντρο κάθε μεταφορικού έργου βρίσκεται ο άνθρωπος, είτε ως χρήτης είτε ως αποδέκτης, πράγμα που σημαίνει ότι η επιστήμη της συγκοινωνιολογίας είναι (ή αν θέλετε, πρέπει να είναι) μια βαθειά ανθρωποκεντρική επιστήμη.

Δεν θα επεκταθούμε περισσότερο πάνω σ' αυτό, είναι όμως ανάγκη να τονίσουμε πως οι συγκοινωνιολόγοι, όπως και οι πολεοδόμοι, επάνια ή ποτέ έχουν την ευκαιρία να δουλεύουν πάνω σε "παρθένα εδάφη", σχεδιάζοντας και πραγματοποιώντας μ' όλους τους νόμους και τις προδιαγραφές, αδιαφορώντας για τον κρισιμο παράγοντα "κόστος", που μάλιστα τις περισσότερες φορές, δεν περιορίζεται μόνο στα οικονομικά μεγέθη.

Διαχείριση, λοιπόν, κυκλοφορίας και συστημάτων μεταφορών.

Φάσεις εξι :

Πρώτη : εντοπισμός του προβλήματος.

Δεύτερη: κατανόηση του προβλήματος ανάλυση, των παραγόντων που το προκαλούν, το επηρεάζουν, το ορίζουν.

Τρίτη : επιστημονικά τεκμηριωμένες προτάσεις για την επίλυση του προβλήματος

Τέταρτη: επιλογή της βέλτιστης λύσης

Πέμπτη : εφαρμογή

Εκτη : παρακολούθηση της εφαρμογής

Είναι, νομίζουμε, ε'όλους κατανοητό πόσο αλληλένδετες όσο και απαραίτητες είναι και οι έξι παραπάνω φάσεις. Κανείς δεν μπορεί να έχει το δικαίωμα να προτείνει και πολύ περισσότερο να εφαρμόζει λύσεις ή "λύσεις" χωρίς να είναι επαρκώς αναλυμένοι όλες οι παράμετροι που υπεισέρχονται ε'ένα πρόβλημα. Όπως και κανείς δεν πρέπει να έχει την ευχέρεια κατά βούλησιν να παρακολουθεί ή όχι την εφαρμογή για την οποία κάποια ετιχημή ήταν υπεύθυνος. Υπεύθυνος, αυτή η λέξη πρέπει κάποια ετιχημή ν' αποκτήσει το εωστό, αντικειμενικό της περιεχόμενο.

Ας έρθουμε στο πολεοδομικό ευχκρότημα του Βόλου μας. Μια πόλη με μια ευρύτερη περιοχή με έντονες εμπορικές βιομηχανικές, βιοτεχνικές, αγροτικές, τουριστικές δραστηριότητες. Μια πόλη με αυξημένες μετακινήσεις στο εσωτερικό της και πολλές διελεύσεις.

Εχει το πολεοδομικό ευχκρότημα κυκλοφοριακό πρόβλημα; Πιστεύουμε ναι. Ιδιαίτερα μεγάλο και οξύ; Πιστεύουμε όχι. Θα προσπαθήσουμε να καταγράψουμε μερικά, ίσως, απ'τα επί μέρους στοιχεία που συνθέτουν το πρόβλημα, χωρίς αναγκαστικά ν' ακολουθήσουμε αξιολογική σειρά μεγέθους.

1. Ανάγκη για χώρους ετάθμενης στο κέντρο. Φαίνεται να είναι το πιο καιτό πρόβλημα, σε συνδυασμό και με την ανάγκη αναδιάρθρωσης των αστικών ευχκοινωνιών που θα αναφέρουμε παρακάτω, αλλά και με την αύξηση της τουριστικής κίνησης προς τα νησιά, απ'τον κεντρικό προβλήτα. Η διελευστική ανάμεσα στο Δήμο και στην ΕΤΒΑ ή το Λιμενικό Ταμείο είναι λίγο πολύ ε'όλους γνωστή. Από κυκλοφοριακή άποψη, η θέση του Λιμανιού είναι καλύτερη για τη δημιουργία γκαράζ. Νομίζουμε ότι μπορεί να μελετηθεί μια λύση ε'αυτό το χώρο που να παίρνει υπόψη και τις ανάγκες του Λιμανιού και την ανάγκη δημιουργίας χώρων ετάθμενης. Ανεξάρτητα απ'το γκαράζ, πρέπει άμεσα να (ξανα)μελετηθεί ο χώρος στην αρχή της Αρχοναυτών που αυτή τη ετιχημή είναι χώρος διαρκών διαπληκτισμών και ταλαιπωρίας μάλλον, παρά χώρος εζυπηρέτησης.

Όμως τι θα γίνει με το όμορφο και λειτουργικό, όπως φαίνεται, εμπορικό κέντρο που χτίζεται (εωστά) στην καρδιά της πόλης, χωρίς καμία πρόβλεψη (λάθος) για χώρους parking των επισκεπτών του; Ακατανόητη νομοθεσία. Όπως ακατανόητο είναι και το θέμα των θέσεων parking στις πολυκατοικίες που ή πωλούνται ή ενοικιάζονται στους ενοίκους, με αποτέλεσμα οι περισσότεροι να ληπούνται το χρήμα και να προτιμούν το παλιό καλό πεζοδρόμιο.

Και κάτι τελευταίο για τη ετάθμενη.

Είναι απλό, πολύ απλό, το να μπουν εκείνες οι περιβόητες πινακίδες "Απαγορεύεται η ετάθμενη και η ετάσεις". Αφάνταστα δύεκολο το να βγουν. Τι εννοούμε. Εννοούμε ότι βεβαίως και εωστά κάποιο όργανο (Συντονιστική Επιτροπή Κυκλοφορίας, Δήμος, Τροχαία) αποφασίζει την απαγόρευση ετάθμενης σε κάποιο σημείο.

Από 'κει και μετά πρέπει να αρχίζει παρακολούθηση της απαγόρευσης κι όχι απλώς είσπραξη προστίμων και μάστιγα

τυχαία, στο εγνλ μια βδομάδα παρκάει όποιος θέλει, μια μέρα τα αστυνομικά όργανα μοιράζουν κλήσεις. Αυτό μειώνει αφάνταστα την αξιοπιστία και της πινακίδας και του οργάνου που την τοποθέτησε και του οργάνου που την αστυνομεύει. Η ουσία μας ενδιαφέρει. Να παρακολουθήσουμε την κατάσταση κι αν γίνει φανερό ότι η κυκλοφορία ρέει έετω και κάπως δύσκολα με παρκαρισμένα οχήματα εκεί που "απαγορεύεται", τότε να βγάλουμε την πινακίδα (περίπτωση Ερμού, στον Αγιο Νικόλα). Κερδίζουμε όλοι.

2. Ανάγκη για αναδιάρθρωση, αναμόρφωση, όπως θέλετε πείτε το, ανάγκη για αστικές ευκοινωνίες. Οι πόλεις του παρόντος και οπωσδήποτε του μέλλοντος έχουν σχεδιαστεί και σχεδιάζονται με φιλικά προς τον άνθρωπο-χρήστη μέσα μαζικής μεταφοράς. Δυστυχώς η Ελλάδα δεν είναι καν στο παρόν ε' αυτόν τον τομέα. Προτιμάει ένα δικό της παρόν, όπου η BMW ή το DATSUN είναι θεός, όπου ένα καθαρά αντιπαραγωγικό-παρασιτικό είδος όπως είναι σήμερα το ελληνικό ΤΑΞΙ ανάγεται σε επίπεδο άξιο οδομαχιών, όπου μελέτες τύπου "Πες μας που πας να σε πάμε" μένουν χρόνια τώρα αναξιολόγητες και όπου μπαίνεις σε λεωφορείο, ρίχνεις την ελεημοσύνη σου στο αψόχον ελληνικής εμπνεύσεως κουτάκι κι αν μετά από τρεις στάσεις πρέπει ν' αλλάξεις λεωφορείο, ξαναμπαίνεις και ξαναρίχνεις το αντίτιμον, προς δόξαν της ιδιωτικής υετροβουλίας και των απανταχού ελλειμάτων.

Στην πόλη μας, το επίπεδο εξυπηρέτησης που παρέχουν οι αστικές ευκοινωνίες είναι εξαιρετικά χαμηλό. Και ως προς τα (απνηχαιωμένα) οχήματα και ως προς τις (ανεπαρκείς) διαδρομές και ως προς τα (απαράδεκτα αραιά) δρομολόγια και ως προς την τιμολογιακή πολιτική που κατάρχησε κι αυτήν ακόμη την μηνιαία κάρτα πολλαπλών διαδρομών. Τι πρέπει να γίνει; Εξ αρχής ειδική μελέτη αστικών ευκοινωνιών. Εκ του μηδενός. Με έρευνα προέλευσης-προορισμού, επαναεξεδιασμό του όλου μεταφορικού ενετήματος, εφαρμογή ακυρωτικών μηχανημάτων και ορθολογικής τιμολογιακής πολιτικής, εφαρμογή μεθόδων επιχειρησιακής έρευνας, μάρκετινγκ και διαφήμισης. Αυτά απαιτεί η σύγχρονη θεωρία κι αυτά πραγματοποιεί η διεθνής πρακτική. Πρέπει να γίνει απ' όλους κατανοητό ότι οι αστικές ευκοινωνίες έχουν εκληρό ανταγωνιστή το ιδιωτικό αυτοκίνητο και πρέπει να παλαίψουν κι αυτές για να κερδίσουν τους πελάτες τους, προσφέροντας κάτι παραπάνω απ' το Ι.Χ. Απ' την άλλη μεριά το να λέμε "έτσι είναι ο Έλληνας και δεν τον αλλάξεις, πάει και για τειχάρα ακόμη με το αυτοκίνητό του" είναι μια επικίνδυνα εφηνυχαετική υπεραπλούστευση.

3. Ανάγκη για απομάκρυνση απ' τον κεντρικό ιστό της πόλης όλων των τερματικών εγκαταστάσεων λεωφορείων, φορηγών κ.λ.π. Η καλή αρχή έγινε με το υπεραστικό ΚΤΕΛ, ε' έναν πολύ πρόσφορο, κυκλοφοριακά, χώρο, που πρέπει βέβαια να διαμορφωθεί. Μένει να μετακινηθεί κι ο ΟΣΕ. Με τα φορτηγά το πρόβλημα είναι πιο δύσκολο, όμως όχι άλυτο, αφού ο Δήμος Βόλου είναι και ε' αυτή την περίπτωση διατεθημένος, απ' όσο ξέρουμε, να προχωρήσει σε διαπραγματεύσεις.

4. Ανάγκη για παράκαμψη του πολεοδομικού συγκροτήματος. Αλλά για πραγματική παράκαμψη κι όχι για έναν δρόμο ταχείας κυκλοφορίας στην καρδιά σχεδόν του συγκροτήματος, όπως αυτός που προτείνεται στον Κρανείδωνα. Που μάλιστα συνεχίζεται με τη Γιάννη Δήμου όπου έχουν αναπτυχθεί χρήσεις που δεν συμβιβάζονται με δρόμο ταχείας κυκλοφορίας (παιδικοί σταθμοί, δημοτικά, γυμνάσια). Αυτή η σημερινή λύση του Κρανείδωνα είναι για μας ένα καθαρό αντιπαράδειγμα για να μην ξεχνάμε μια θέση που διατυπώσαμε εξ αρχής: ότι η συγκοινωνιολογία είναι μια ανθρωποκεντρική επιστήμη.

Θα σταματήσουμε εδώ την καταγραφή αναγκών. Επικεντρωθήκαμε στα προβλήματα των οδικών μεταφορών γιατί είναι αυτά που μας προκαλούν και το μεγαλύτερο άγχος, αλλά και τη μεγαλύτερη ρύπανση κάθε είδους. Και είναι αυτά που πρέπει πρώτα να πιάσουμε. Βεβαίως υπάρχει και το τρένο, υπάρχουν και τα πλοία για τα νησιά, υπάρχει και το μεγάλο θέμα της αεροπορικής σύνδεσης της περιοχής μας, υπάρχουν και οι λεωφορειακές υπεραστικές γραμμές. Δεν μπορεί να χωρέσουν όλα σε μια εισήγηση. Θα επανέλθουμε για λίγο σε θέματα κυκλοφορίας οχημάτων.

Πρόβλημα ροής της κυκλοφορίας κατά κανόνα δεν υπάρχει. Αν σε κάποιες ώρες αιχμής παρατηρείται κάποιο μποτιλιάρισμα στην Ιάσονος ή κάποια δυσκολία στην Ιωλκού επειδή υπάρχουν παντού παρκαρισμένα οχήματα κάθε είδους, αυτά είναι πταίσματα που οφείλονται κύρια σε αδυναμίες αστυνόμευσης. Ο κανόνας παραμένει: απ' τον Αναυρο μέχρι τον Κρανείδωνα με Ι.Χ. κάνεις δεν κάνεις δέκα λεπτά. Και με στενευμένη την αρχή της Δημοτριάδος. Που είναι ένα απολύτως σωστό έργο, από κάθε άποψη και κύρια απ' την άποψη της εξυπηρέτησης των πεζών. Αλλά που το σταμάτησε ο μεγαλοϊδεατισμός (επιτρέψτε μου την έκφραση) ορισμένων συμπολιτών μας, που διέρρηξαν τα ιμάτιά τους επειδή "κουτσουρεύτηκε" ο πιο μεγάλος δρόμος του Βόλου και αμάν χανόμαστε. Ήταν, κατά τη γνώμη μας, λάθος του Δήμου που δε συνέχισε το έργο μέχρι το τέλος, όπως ξέρουμε ότι έχει σχεδιάσει.

Συνυφασμένο με το θέμα της ροής είναι και το θέμα των φωτεινών σηματοδοτών. Πρέπει να ξέρουμε ότι ο Βόλος είναι μία από τις ελάχιστες πόλεις στην Ελλάδα που έχει δικιά του υπηρεσία ρύθμισης και παρακολούθησης των σηματοδοτών. Μια υπηρεσία που πιθανόν να λειτουργεί κάπως εμπειρικά, αλλά που καταβάλλει φιλότιμες προσπάθειες. Δεν ξέρουμε τι ακριβώς ισχύει με την Νέα Ιωνία, μέχρι πρότινος εξαρτιόταν απ' την 3η ΔΕΚΕ της Λάρισας, ελπίζουμε να ενταθεί κι εκεί ειδική υπηρεσία. Δεν έχουμε την εντύπωση ότι τα φανάρια στο Βόλο έχουν κάποιο ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα, έξω από περιορισμένης κλίμακας αποσυντονισμούς. Βεβαίως πολλές φορές διαβάζουμε στον τύπο παράπονα ή υποδείξεις, κύρια εχθρικά με τοποθέτηση νέων φαναριών, σχεδόν έξω απ' την πόρτα κάθε επιτιού στην Αναλήψεως ή στην Πολυμέρη ή δεν ξέρω 'γω που αλλού. Αυτά είναι αστεία πράγματα.

Η τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών πρέπει να είναι αποτέλεσμα της ευρύτερης κυκλοφοριακής μελέτης του συγκροτήματος, στην οποία θ' αναφερθούμε παρακάτω.

Ένα σοβαρότατο πρόβλημα είναι, αναμφίβολα, το πέρασμα των πεζών απ' το 'να πεζοδρόμιο στο άλλο. Πριν από τέσσερα χρόνια, στη Λάρισα, δημιουργήσαμε μια διάβαση πεζών, εμποδοτημένη χωρίς φανάρια με γερμανικές προδιαγραφές, ε' ένα απ' τα πιο βεβαρημένα σημεία της πόλης, στον κόμβο του οδίου. Το πείραμα πέτυχε απόλυτα θα έλεγα. Οι οδηγοί εβάρτηκαν τους πεζούς και σήμερα υπάρχουν κι άλλες τέτοιες διαβάσεις πεζών στη Λάρισα. Χρειάζονται και οι οδηγοί εκπαίδευση, όχι μόνο αστυνόμευση. Να μελετήσουμε και στο Βόλο τέτοιες διαβάσεις, ούτε δύσκολο, ούτε επικίνδυνο είναι.

Κλείνουμε εδώ το θέμα των επισημάνσεων.

Από όλα αυτά βγαίνει καθαρά το συμπέρασμα ότι ναι μεν ο Βόλος δεν έχει γίνει Αθήνα, θα πρέπει όμως οι αρμόδιοι φορείς να παρακολουθήσουν από κοντά την εξέλιξη και ήδη από τώρα να γίνουν ενέργειες για μελέτη και λύση των οξύτερων προβλημάτων που αντιμετωπίζει το πολεοδομικό συγκρότημα. Ρυθμίσεις που θα βασίζονται στην επιστημονική τεκμηρίωση και όχι στη φαινή ιδέα του ενός ή του άλλου.

Αλλά τέλος πάντων τι είναι αυτές οι περιβόητες κυκλοφοριακές μελέτες; Τι στόχο έχουν; Ποια βήματα ακολουθεί ο μελετητής για να λύσει το πρόβλημα;

Τις κυκλοφοριακές μελέτες μπορούμε να τις διακρίνουμε σε δύο βασικές κατηγορίες. Στις διαχειριστικές μελέτες και στις μελέτες σχεδιασμού των μεταφορών. Οι διαχειριστικές μελέτες έχουν σκοπό τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, αξιοποιώντας κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο την υπάρχουσα υποδομή. Έτσι αντιμετωπίζονται άμεσα μεμονωμένα ή και γενικότερα προβλήματα του κυκλοφοριακού δικτύου. Και βέβαια οι λύσεις που δίνονται θα πρέπει να είναι μέσα στο πλαίσιο ενός γενικότερου σχεδιασμού.

Γενικότερου σχεδιασμού, που θα προκύψει από την άλλη βασική κατηγορία συγκοινωνιακών μελετών: της μελέτης σχεδιασμού των μεταφορών, που καλείται να δώσει απαντήσεις για τις βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής που θα ακολουθηθεί στις μεταφορές και τις απαιτούμενες ρυθμίσεις που πρέπει να γίνουν για να υλοποιηθούν αυτές (οι κατευθύνσεις), και μάλιστα για μια περίοδο πρόγνωσης είκοσι έως εικοσιπέντε χρόνια. Βασική απαίτηση των μελετών σχεδιασμού είναι ή πρέπει να είναι η θετική ή τουλάχιστον η μη αρνητική επίπτωση στο οικολογικό περιβάλλον.

Κρίνεται αναγκαίο να τονισθεί ότι τις βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής των μεταφορών, τις γενικότερες ρυθμίσεις που θα υλοποιούν αυτές ή και αν θέλετε ακόμα και λύσεις για μεμονωμένα προβλήματα του δικτύου, τις αποφασίζουν οι διάφοροι εμπλεκόμενοι και μη φορείς του Πολεοδομικού Συγκροτήματος (Δήμοι, Νομαρχία, Οργ. Αστ. Συγκοινωνιών, Συνοικιακά συμβούλια ΤΕΕ κ.λ.π). Επομένως πρέπει και είναι αναγκαίο να κατοχυρωθούν ενλογικές διαδικασίες για την επίτευξη της ευρύτερης δυνατής συναίνεσης ώστε να γίνει δυνατή η υλοποίηση του σχεδιασμού.

Τα διαδοχικά βήματα που ακολουθεί ο μελετητής για τον σχεδιασμό

των μεταφορών είναι :

1. Πλήρης καταγραφή - αποτύπωση του φαινομένου των μεταφορών που πραγματοποιούνται σε δεδομένο χρόνο καθώς και των εχέσεων που υπάρχουν μεταξύ μεταφορικής εξυπηρέτησης και παραμέτρων που προκαλούν την ανάγκη των μετακινήσεων.

Τέτοιες πληροφορίες για την αποτύπωση της κατάστασης είναι :

- αριθμός νοικοκυριών
- πληθυσμός πόλης
- αριθμός θέσεων εργασίας
- δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ.
- αριθμός και θέση εμπορικών καταστημάτων
- αριθμός και θέση σχολείων
- αριθμός κέντρων αναψυχής κ.λ.π.

Αυτές οι πληροφορίες λαμβάνονται και από στατιστικά στοιχεία (απογραφές) και με ερωτηματολογία απ'ευθείας από τους χρήστες του ενστήματος των μεταφορών.

2. Πλήρης κατανόηση της εξέλιξης αυτών των παραμέτρων στο χρόνο, εξέλιξη που θα αφηθεί ελεύθερα να ακολουθήσει τις τάσεις ή θα είναι αποτέλεσμα ενός πολιτικού σχεδιασμού ή κάποιας ειδικής απαίτησης (π.χ. απαγόρευση κυκλοφορίας Ι.Χ, επέκταση πολεοδομικού συγκροτήματος, δημιουργία βιομηχανικής ζώνης).

3. Πρόβλεψη της ζήτησης για μελλοντικές μετακινήσεις, πρόβλεψη που βέβαια θα εναρμονίζεται με τις εξελίξεις των παραμέτρων. (Συνήθως η πρόβλεψη γίνεται για τα επόμενα είκοσι έως είκοσιπέντε χρόνια).

4. Κάλυψη της ζήτησης των μετακινήσεων με τον καταλληλότερο συνδυασμό μεταφορικών μέσων και εγκαταστάσεων. Παράλληλα καθορίζεται και το μέγεθος των απαιτούμενων έργων και μέσων που θα χρειαστεί για την κάλυψη της ζήτησης καθώς και το κόστος τους (οικονομικό και μη), βάσει μεθόδων βελτιστοποίησης.

5. Χρονική κλιμάκωση των επενδύσεων που θα απαιτηθούν.

6. Εφαρμογή των διαφόρων ρυθμίσεων, μελέτη και κατασκευή των προτεινόμενων τεχνικών έργων ή μέσων μεταφοράς, ακολουθώντας, βέβαια την χρονική κλιμάκωση των επενδύσεων. Καθ'όλη τη διάρκεια της υλοποίησης των ρυθμίσεων αλλά και μετά είναι αναγκαία, το τονίζουμε αυτό, η ενσηματική παρακολούθηση της συμπεριφοράς του μεταφορικού δικτύου, ώστε αν χρειαστεί να μπορεί να βελτιωθεί κάποια ρύθμιση.

Η αξιολόγηση και ενσηματοποίηση των πληροφοριών που συγκεντρώνονται στο πρώτο βήμα του σχεδιασμού γίνεται με την χρήση μαθηματικών τύπων που τους ονομάζουμε πρότυπα (models) με τα οποία επιτυγχάνεται η μαθηματική προσομύωση του φαινομένου

των μεταφορών. Λόγω του μεγάλου πλήθους των στοιχείων, η ανάπτυξη των μεθόδων της μαθηματικής προσομοίωσης και γενικότερα οι μελέτες ευρύτερου εχεδιασμού των μεταφορών ευχρονίστηκαν με την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών υπολογιστών.

Η λογική της μαθηματικής προσομοίωσης ακολουθεί την αλληλουχία των εκθέσεων και αποφάσεων που παίρνει ένα άτομο το οποίο χρησιμοποιεί το μεταφορικό δίκτυο. Αυτή η αλληλουχία χωρίζεται σε τέσσερεις φάσεις, για τις οποίες έχουν αναπτυχθεί πλήθος μαθηματικών προτύπων. Οι φάσεις αυτές είναι:

- α) Γένεση των μετακινήσεων
- β) Κατανομή των μετακινήσεων
- γ) Επιλογή του μέσου μεταφοράς
- δ) Επιλογή της διαδρομής ή καταμερισμός στο δίκτυο.

Μετά το τελευταίο αυτό βήμα μπορούμε να προχωρήσουμε σε πρακτικές ρυθμίσεις, όπως μελέτη και κατασκευή έργων, μονοδρομήσεις, επματοδοτήσεις, κόμβοι - ανισόπεδες διαβάσεις, θέσεις σταθμμένων δρομολόγια αστικών συγκοινωνιών κ.λ.π. Δηλαδή τα αποτελέσματα της μελέτης του γενικού εχεδιασμού των μεταφορών μεταφράζονται σε συγκεκριμένα διαχειριστικά μέτρα για τη βελτίωση της κυκλοφορίας.

Σε αντίθεση με τις γενικές μελέτες εχεδιασμού των μεταφορών, οι διαχειριστικές μελέτες έχουν σκοπό την ανακούφιση και βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας αξιοποιώντας κατά τον καλύτερο τρόπο την υπάρχουσα υποδομή. Έτσι αντιμετωπίζουμε άμεσα με διάφορες ρυθμίσεις συγκεκριμένα προβλήματα του δικτύου. (Βασική διαφορά με τις μελέτες εχεδιασμού - δεν κάνουμε πρόγνωση:)

Τα βήματα που ακολουθεί ο μελετητής ε'αντίς τις μελέτες είναι ανάλογα με τις φάσεις των μελετών εχεδιασμού.

1. Κατ'αρχάς κατανόηση του μεγέθους του προβλήματος. Αυτή θα γίνει με τη συλλογή πληροφοριών όπως:
  - κατάσταση οδικού δικτύου (μονόδρομοι, αμφίδρομοι, εήμανση, επματοδότηση, γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδών κ.λ.π).
  - κυκλοφοριακοί φόρτοι (ημερήσιοι - αιχμή)
  - αναλογία είδους οχημάτων στο φόρτο
  - στοιχεία ατυχημάτων
  - ετάθμευση (αριθμός θέσεων παρά την οδό και εκτός οδού)
  - αστικές συγκοινωνίες (διαδρομές, ετάσεις - αφητηρίες) κ.λ.π

Τα στοιχεία αυτά θα καταγραφούν και θα αρχειοθετούνται ώστε να δημιουργείται ειγά - ειγά Τράπεζα Πληροφοριών με το ιστορικό της εξέλιξης των μετακινήσεων (απαραίτητο εργαλείο για τις μελέτες εχεδιασμού).

2. Μετά την επεξεργασία των στοιχείων με τα μαθηματικά μοντέλα, ο μελετητής εντάσσει την προκαταρκτική πρόταση με παρουσίαση δύο ή και περισσότερων κατά το δυνατό εναλλακτικών λύσεων - ρυθμίσεων.

3. Η επιλογή της λύσης που θα υλοποιηθεί είναι έργο πλέον

των διαφόρων φορέων, οι οποίοι μελετώντας την επιστημονική τεκμηρίωση των λύσεων καλούνται να επιλέξουν μία απ'αυτές.

Υπευθύμιση: Συναλλογικές διαδικασίες - ευρύτερη δυνατή συναίνεση.

4. Μετά την επιλογή της οριστικής λύσης αρχίζει η υλοποίηση των ρυθμίσεων. Εδώ θα πρέπει να τονιστεί για μια ακόμα φορά ότι είναι αναγκαίο:

α) οι κατά φάσεις υλοποίηση των ρυθμίσεων ώστε να υπάρχει δυνατότητα παρακολούθησης, ελέγχου και πιθανόν διόρθωσης κάποιων ρυθμίσεων.

β) συνεχής παρακολούθησης και στο μέλλον (είτε σε τακτά χρονικά διαστήματα) ώστε να ελέγχεται η αξιοπιστία και αποδοτικότητα των ρυθμίσεων.

Τέτοιες διαχειριστικές μελέτες (περισσότερο ή λιγότερο εξειδικευμένες), θα μπορούσαν να γίνουν για τμήματα ή μεταφορικά μέσα του κυκλοφοριακού δικτύου όπως π.χ.

- κυκλοφοριακή ρύθμιση και ετάθμευση στο κεντρικό πυρήνα της Πόλης
- χώροι ετάθμευσης στη περιοχή του λιμανιού
- αστικές συγκοινωνίες, δρομολόγια, τιμολογιακή πολιτική
- ενετήματα μονόδρομων, αμφίδρομων, πεζόδρομων
- μελέτες ατυχημάτων
- διακίνηση εμπορευμάτων στο εμπορικό κέντρο-φορτηγά, κ.λ.π.

Όλες αυτές βέβαια οι επιμέρους μελέτες θα μπορούσαν να αποτελέσουν και τμήματα μιας γενικότερης διαχειριστικής μελέτης που θα αναφερόταν στο σύνολο του κυκλοφοριακού δικτύου του υφιστάμενου πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου.



Η πολεοδομία και ο πολεοδομικός προγραμματισμός είναι ο σχεδιασμός στην θεωρία και στην πράξη για την ρύθμιση της δομής και της χρήσης του οικιστικού χώρου. Η ρύθμιση αυτή περιλαμβάνει τον καλύτερο συντονισμό των επιθυμιών των κατοίκων και τον προγραμματισμό με την πρόβλεψη χώρων για κοινόχρηστες εγκαταστάσεις ενώ επευτείνεται σε οικονομικά, υγειονομικά, αισθητικά, νομοθετικά ζητήματα, σε ζητήματα υγιεινής και αγοροπωλησίας αστικής γης στους οικισμούς.

Η πολεοδομία δεν είναι απλή χάραξη γραμμών και καθορισμού ορών δόμησης αλλά περιλαμβάνει όλες τις ρυθμίσεις που μπορούν και πρέπει να γίνουν στους οικισμούς όλων των μεγεθών, για τα υλίσματα τους ελεύθερους χώρους τα κοινόχρηστα έργα κ.λπ.

Ποιος πολεοδομεί στην Ελλάδα; Εδώ και πολλά χρόνια ( 30 - 40 ) ένα υπουργείο μελετά, συζητά, τροποποιεί, εχυρίνει, ευτελεί μελέτες όλων των κατηγοριών και είναι υπεύθυνο για 11.500 πόλεις, υμνοπόλεις και χωριά. Φυσικά όλα γεννιώς αναπτύσσονται αυθαίρετα. Πρόσφατα μεταβιβάζονται αρμοδιότητες στην Τ.Α. και στο νομό.

Όμως η ζημιά έχει γίνει και οι διορθώσεις στην υλίμαα της πόλης ιδιαίτερα δεν είναι τόσο εύκολες γιατί αν στο χαρτί γίνονται θεωρητικά ωραία και πρωτόγγραφα σχέδια, στην πράξη η εφαρμογή τους είναι δύσκολη.

Και φθάσαμε αγαπητοί φίλοι στη χένωση πόλεων - τεράτων , πόλεων - φονιάδων που σε συοτώνουν κάθε μέρα με την ατμοσφαιρική ρύπανση, την ηχορύπανση, την αισθητική ρύπανση που στερούν το οξυγόνο, τον ελεύθερο χώρο για πράσινο και κοινωνική υποδομή, το παιχνίδι, τον περίπατο γενικά σου στερούν την ποιότητα ζωής.

Και η πόλη μας ο Βόλος - Ν. Ιωνία - Ανασσασιά - Ανω Βόλος - Αχ. Παρασκευή και οι γύρω οικισμοί δεν είναι δυνατό να ξεφύγει απ' τον μανόνα και ήδη σιγά - σιγά η πόλη μας δυσκολεύει την ζωή.

Στην υμνοφορία οχημάτων - ποδηλάτων - πεζών για όλους έγινε δύσκολη - ο χώρος σταθμεύσεως είναι είδος πολυτελείας. Ιδιαίτερα τα παιδιά δυσκολεύονται να κινηθούν στην πόλη χωρίς χτυπούαρδι.

Η ποσότητα δόμησης ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα αρχίζει να δείχνει τα πρώτα συμπτώματα της αρρώστιας στα κεντρικά σημεία που εξαντλείται ο σ.δ. και γίνεται πυκνή τσιμεντούπολη με συγκεντρώσεις κατοίκων πολύ μεγαλύτερες από τα παραδεδεμένα στάνταρ.

Οι εκυαταστάσεις υοινωννιυής υοδομής που μας λείπουν υαι για τον πρόσθετο λόγο οτι δεν βρΐσεται ελεύθερος χώρος.Ο τρόπος πολεοδομησης υαι δόμησης στην χώρα μας έυανε πλούσιους χωρίς να εργαστούν αρυετοι ιδιοιυήτες γής ενώ το υρά τους υαι η Τ.Α. υαι γεννιυότερα η πλειογηνία των υατολυων γίνονται πτωχότερος αφού δεν μπορούν να βρουν ελεύθερος χώρος για υοινωννιυή υοδομή.Χρειάζεται περισσότερα σχολεία, νηπιαγωγεία,εκυαταστάσεις υγείας,δημόσιας διοίυησης,χώρος πάρυων υαι πράσινου,χώροι για στάθμευση υ.λ.π.

Στην πόλη μας όπως υαι σ' άλλες ελληνιυές πόλεις οι χρήσεις γής είναι μπερδεμένες υαι αυόμη το μέρδεμα αυτό υαι μετά το Γ.Π.Σχ. υαι την Ε.Π.Α. εζαυολούθει να υάρχει υαι να συνεχίζεται.Το εργαοτάσιο μέσα στην πόλη,η οχλούσα βιοτεχνία υάτω απο το σπίτι,το νευροταφείο υαι το στρατόπεδο μέσα στις αυλές των σπιτιών,ενώ θα υαρχεί η βιοτεχνιυή ζώνη με την οργανωμένη υοδομή,η ζώνη κονδρεμπορίου υ.λ.π.

Ειδιυές χρήσεις όπως ευπαιδευτήρια,υλινιυές,ξενοδοχεία,υέντρα διασυέδασης, μάρ,συνεργεία να εργαυλίστανται οταν αποφασίσει το " επιχειρηματιυό δαιμόνιο " του ιδιοιυήτη με αποτέλεσμα ανεπιτρειυης ανάμιξης υατολυίας ειδιυών χρήσεων,πολεοδομιυή αναρχία, με επιπτώσεις στο λειτουργιυό υαι υοινωννιυό υόστος υαι υοβάθμισης της ποιότητας ζωής.

Όλα αυτά αγαπητοι φίλοι υαι άλλα πολλά χρειάζεται να επισυμανθούν να μελετηθούν υαι να δοθούν λύσεις όχι στα χαρτιά που δεν υοοτίζει αλλά στην πράξη με έργα. Ελπίζουμε η σημερινή ημερίδα να αποτελέσει ένα αυόμη βήμα στην λύση αυτών των προβλημάτων για τα οποία ήδη αγωνίζονται η Τ.Α. , οι ουρές των τεχνιυών,τα συνοιυιαυά συμβούλεια,οι εζωραιοτιυοί σύλλογοι υ.ά.λ.

Τα σοβαρότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη του Δήμου Βόλου υαι Ν. Ιωνίας είναι στο παλιό σχέδιο που υατά την απογή μου έχουν περάσει τόσα χρόνια απο τότε που εργαυρίθηυε έχουν αλλάξει τόσα σχέδια έχουν παρουσιαστεί τόσα προβλήματα που θέλει άμεση αναθεώρηση. Μια νέα πολεοδομιυή μελέτη που θα δίνει λύσεις για υαλλύτερη ποιότητα ζωής λαμβάνοντας υη' όγην το Γ.Π.Σχ. υαι όλες τις πολεοδομιυές μελέτες που έγιναν πρόσφατα.

Τέλος στην εποχή μας αλλά υαι στον τόπο μας τέτοιου είδους ρυθμίσεις χρειάζονται συνεχεία παραυολούθηση υαι προσαρμογή σε νέες συνθήκες υαι πιστεύουμε οτι τέτοιες ευδηλώσεις πρέπει να γίνονται συχνά για έλεχο υαι επαναπροσδιορισμό.

Ευχόμαστε επιτυχία στις εργαοίες της Ημερίδας.

## ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

### ΣΤΗΝ ΗΜΕΡΙΔΑ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΜΗΜΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ " ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΒΟΛΟΥ "

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ο υ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΜΑΡΑΣ  
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

#### ΘΕΜΑ ΕΙΣΗΓΗΣΕΩΣ:

- ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
- ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ

Κύριε Πρόεδρε , Κυρίες και Κύριοι,

Ευ μέρους του Επιμελητηρίου Μαγνησίας χαιρετίζω την σημερινή ημερίδα "ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΒΟΛΟΥ"

Η αρχική σας πρόκληση για την συμμετοχή μας,έχθηκε ευχάριστα αποδεκτή,γιατί πιστεύουμε ότι υπάρχουν πολλά άλλα προβλήματα στον πολεοδομικό σχεδιασμό του Βόλου,τα οποία πρέπει να αντιμετωπισθούν και μέσα από τις εμπειρίες και τις γνώσεις των ανθρώπων που καθημερινά τα βιώνουν.Όχι μόνον από τις θεωρητικές προτάσεις των ειδικών μελετητών.

Ευπροσωπώντας σήμερα το Επιμελητήριο Μαγνησίας το οποίο ευφράζει απόψεις και προβληματισμούς ενός τεράστιου παραγωγικού δυναμικού: της Μεταποίησης, του Εμπορίου και των Υπηρεσιών, θα προσπαθήσω να σας μεταφέρω με συντομία κάποιες θέσεις για τα θέματα που σχετίζονται με την καθημερινή μας δράση.

#### Α) ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Πολλές έχουν γίνει στον τομέα αυτό,εξ ίσου πολλά όμως και σημαντικά είναι και αυτά που πρέπει να πραγματοποιηθούν και να γίνουν.

Αναλυτικότερα επισημαίνουμε τα πιο κάτω:

**Βιομηχανικές Περιοχές:** Η Α ΒΙΠΕ έχει καταληφθεί πλήρως, η Β ΒΙΠΕ έχει

ελάχιστα αιώμενα ελεύθερα και πρέπει να αντιμετωπισθεί άμεσα το πρόβλημα σχεδιασμού της επέτασης της Β' ΒΙΠΕ.

Η ΒΙΠΕ Αρμούρου δεν έχει οριοθετηθεί.Φυσικά δεν υπάρχουν έργα υποδομής αντίστοιχα.Ετσι αυτή την στιγμή υπάρχει μια αδυναμία υποδοχής κάποιων σοβαρών επενδυτικών προγραμμάτων.

Επιπλέον, λοιπόν, η ανάγκη για άμεσο σχεδιασμό και οργάνωση ΒΙΠΕ και κατασκευή των σχετικών έργων υποδομής.

**Βιοτεχνικές Ζώνες: Με την μελέτη-πρόταση της ΕΠΑ για το πολεοδομικό**

συμπύκνωμα Βόλου οι συνοδικά προταθείσες ευτάσεις για ανάπτυξη Βιοτεχνικών υπήρξαν ανεπαρείς. Ουσιαστικά σήμερα Βιοτεχνικές ζώνες είναι ο χώρος του Πεδίου Αρεώς (έκταση περίπου 410 στρέμ.) και το τμήμα Βόρεια της σιδηροδρομικής γραμμής της Α ΒΙΠΕ (έκταση περίπου 250 στρέμ.).

Πέραν αυτών υπάρχουν περιοχές όπου γίνεται μίση χρήση (οικιστική-βιοτεχνική) η οποία δημιουργεί προβλήματα και στις δύο πλευρές.

Οι περιοχές: -α) αριστερά της οδού Λαρίσης, από τον υόμβο Διηνίου μέχρι τον χείμαρο Ξηριά, -β) αριστερά της οδού Λαρίσης από τον χείμαρο Ξηριά που περιβάλλεται από το παλιό υομάτι της οδού Βόλου - Λάρισας και γ) δεξιά της οδού Λαρίσης, πέραν του χείμαρου Ξηριά και μέχρις αγροτικού δρόμου προς Μελισσάτσια, πρέπει να αποχαρακτηριστούν από ζώνες οικιστικού ελέγχου με στοιχείο 38, ώστε να χρησιμοποιηθούν για ανάπτυξη βιοτεχνικών.

Ο αποχαρακτηρισμός των ζωνών αυτών μαζί με τις υφιστάμενες σήμερα ζώνες βιοτεχνικής χρήσης και μίσης χρήσης περιοχές ( Βελεστίου, Αλυρού και Διηνίου, Μελισσάτιων, Αχριάς ) υπήνονται επαρείς για την μελλοντική ανάπτυξη της βιοτεχνίας.

**Μετεχυστάσταση παραγωγικών επιχειρήσεων-υινήτρα**

Είναι διαπιστωμένη η ανάγκη παροχής υινητρών στις παραγωγικές επιχειρήσεις ( Βιομηχανικές - Βιοτεχνικές ) που εξαιρουθούν να είναι εκυστεστημένες εντός πόλεως για την μετεχυστάστασή τους.

Αυτό θα επιτευχθεί με την συνεργασία και πίεση όλων των αρμοδίων παραχόντων του Νομού μας και την θεσμοθέτηση γενναίων υινητρών τα οποία να είναι τέτοιας μορφής ώστε να υαθιστούν την μετεχυστάσταση όχι υποχρεωτική αλλά ευούσια.

Η μετεχυστάστασή των επιχειρήσεων δεν κρείάζεται να επισημάνουμε ότι θα υύση πλήθος προβλημάτων, όπως περιβάλλοντος, συχυοινωνιαού, υ.λ.π.

**Εμπορευματικό Κέντρο: Δυστυχώς δεν έχει προβλεψθεί τίποτα. Ο προτεινόμενος**

από το Επιμελητήριο Μαχνησίας σχεδιασμός προβλέπει την δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου μίτων και πολλαπλών δραστηριοτήτων που θα απουφορησει την πόλη του Βόλου και θα δώσει την δυνατότητα αναβάθμισης περιοχών , αριετα υοβαθμισμένων σήμερα, που αφορούν αυτές τις δραστηριότητες ( Συνοικία παλαιών, Περιοχή παλιάς ιχθυαγοράς, Δημαρχείου, Σιδηροδρομικού Σταμού ).

Η περιοχή που προτείνεται για την εκυτάσταση του Εμπορευματικού Κέντρου είναι το ΝΔ άκρο του πολεοδομικού συχυοτήματος Βόλου πέρα του χείμαρου Ξηριά, δεξιά της οδού Βόλου - Αθηνών με πρόσβασεις προς την έξοδο της πόλης, προς το λιμάνι και σιδηροδρομικά μέσω της υφιστάμενης πλέον γραμμής που προορίζεται για την πορθμειακή σύνδεση Ελλάδος - Μέσης Ανατολής.

**Μεσα στις δυνατότητες του Εμπορευματού Κέντρου πρέπει να είναι:**

- Καταστήματα - Αποθήκες για την ανάπτυξη του Χονδρεμπορίου
- Αποθήκες - Γήπεδα για την στέγαση των εταιριών κερσαίων οδικών μεταφορών
- Τελωνειακός Χώρος και αποθήκες για απόθεση εμπορευμάτων ( αποταμίευση, παρατεταμένη πώληση )
- Σιδηροδρομικός εμπορευματού σταθμός, ώστε μελλοντικά να απελευθερεί ο μέχρι τώρα χρησιμοποιούμενος χώρος, στο κέντρο της πόλης.
- Ειδική Ζώνη για ανάπτυξη επιχειρήσεων υποστήριξης πλοίων (Επιχειρήσεις τροφοδοσίας, μηχανουργεία , ναυπηγοεπισκευαστικά υ.δ.π.)
- Χώρος στάθμευσης TRANSIT αυτοκινήτων διεθνών μεταφορών
- Ζώνη για εγκατάσταση επιχειρήσεων διακίνησης CONTAINERS

**Ελεύθερη Ζώνη: Απόλυτα αναγκαία είναι η οριοθέτηση μιας ευτεταμένης**

**ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ** στην περιοχή μας.

Προτείνεται όπως οριοθετηθεί σε συνέχεια της κερσαίας ζώνης του λιμανιού και του Εμπορευματού Κέντρου. Αλλάστε πολλές δραστηριότητες και χρήσεις αυτών είναι επιυαυητόμενες και άμεσες σχετιζόμενες μεταξύ τους. Αναγκαία έκταση τουλάχιστον 500 στρ. ώστε να υπάρχει δυνατότητα στέγασης όχι μόνον αποθηκών εμπορευμάτων αλλά και επιχειρήσεων παραγωγής και μεταποίησης.

Ο συνδυασμός Λιμανιού - Εμπορευματού Κέντρου - Ελεύθερης Ζώνης θα προσφέρει σημαντικά ούνητρα για την προσέλκυση επενδυτών στην περιοχή μας. Μόνον έτσι θα δωθεί πραγματικά η ψυχογνομία της πύλης της Ευρώπης προς την Μέση Ανατολή και θα υπάρξει ανάπτυξη διαμεταπομιστικού Εμπορίου.

**Ιχθυόσουλδα - Ιχθυοαγορά:**

Η παρατεινόμενη για πολλά χρόνια ευμερότητα συσσωρεύει τεράστια προβλήματα αφ' ενός για το χονδρεμπόριο αφ'ετέρου δε για τις μεταποιητικές επιχειρήσεις ιχθυών . Οποιαδήποτε προσωρινή λύση του προβλήματος πρέπει να αποβυλσθεί. Οι σημερινές συνθήκες της ιχθυοαγοράς είναι απαράδεκτες για τους συναλλασόμενους. Επίσης η έλλειψη μόνιμων εγκαταστάσεων και χώρων για την δημοπρασία ιχθυών, υαθώς και γυυτιών θαλάσσιων αποθαρρύνει την προσέλκυση αλιευτιών συχυροτημάτων και έτσι υπάρχει σημαντική διαρροή αλιευμάτων προς άλλες περιοχές. Η επιλεχμένη θέση μεταξύ αποβάθρας - σιδηροδρομικού πορθμείου και Πευκαίων, υρίνεται ως η πλέον ενδειχμένη. Τόσο για την εξυπηρέτηση των συναλλαγών όσο και για τις πιθανές οχλήσεις προς τον περιβάλλοντα χώρο.

**Αεροδρομίο: Υπαινόμενιιά όσχετο το θέμα με μας, τόσο όμως συνδυεμένο με την**

ανάπτυξη του Εμπορίου και της Μεταποίησης. Είναι επιτακτική ανάγκη να σπατήσουμε όλοι οι φορείς, την άμεση υατασμευή του Αεροδρομίου Θεσσαλίας στην περιοχή Στεφανοβυκειού ( Μερέτη Δίπολου Βόλου - Λάρισας) Προδιαγραφές και δυνατότητα Διεθνών πτήσεων και την άμεση αεροπορική σύνδεση του Βόλου με την Αθήνα.

## Β) ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ

---

Η περιοχή μας χαρακτηρίζεται σαν μία από τις πιο δραστήριες περιοχές της χώρας μας στον τομέα της μεταποίησης.

Από το τέλος του 19 αιώνα, άρχισε η περίοδος της οικονομικής ανόδου του Βόλου και η ευβιομηχανήση της περιοχής. Το 1883 ιδρύονται οι πρώτες αιδροβιομηχανίες και ακολουθούν τα υφαντουργεία, υαυνοβιομηχανίες, αυλινδρομυλίοι, τσιμεντοβιομηχανίες και τόσες άλλες, όπου χιλιάδες εργατικά χέρια απασχολούνται.

Είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα του Νομού μας η σταθερή και σημαντική αύξηση της απασχόλησης και της εκυατεστημένης ισχύος στην Βιομηχανία και την Βιοτεχνία.

Βλέπουμε λοιπόν, μια άμεση εμπλοκή της πόλης με την Βιομηχανία με παράδοση πάνω από ένα αιώνα. Εμπλοκή που ξεκινάει από την απασχόληση χιλιάδων εργαζομένων, και προχωράει στην ανάπτυξη δορυφόρων βιοτεχνιών, εμποριών, επιχειρήσεων εξ υπηρετήσης και τρωφοδοσίας των βιομηχανιών. Λειτουργία Τεχνικών Σχολών για την ευαίρεση και ειδικευση εργαζομένων, αλλά και έντιμότερη επίδραση στον πολιτικό χαρακτήρα της πόλης.

Δεν είναι τυχαίο άλλωστε η ίδρυση στον Βόλο του πρώτου σ' όλη την Ελλάδα Εργατικού Κέντρου στη αρχή του 20ου αιώνα.

Ετσι παράλληλα πορεύονται ο Βόλος και η Βιομηχανία μέχρι τις ημέρες μας χωρίς να λείπουν τα όποια προβλήματα από την υολνή πορεία αλλά και χωρίς να αμφισβητείται η αμοιβαία συμβολή στην ανάπτυξη τους.

Ευριστόμενοι σήμερα μόλις λίγα χρόνια πριν από το τέλος του 20ου αιώνα και αυόμα λιγώτερα από την μεχόλη μέρα της ενοποίησης της Ευρώπης, επιτρέψτε μου να επισημάνω, μεριτιά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Βιομηχανία, στις σχέσεις της με την πόλη του Βόλου.

Βέβαια για τα προβλήματα αυτά η ευθύνη μοιράζεται μεταξύ τοπιτών φορέων και υπηρεσιών και υεντρικής Διοικήσεως και οπωσδήποτε η συσσώρευση τους για πολλά χρόνια τα έχει διοχυώσει μεριτιά.

Από τα βασικότερα προβλήματα είναι η έλλειψη βασικών υπηρεσιών στις Βιομηχανικές και Βιοτεχνικές περιοχές.

Σαν τέτοιες αναφέρονται:

- Στοθμός Πρώτων Βοηθειών (Πιστεύουμε πως δεν χρειάζεται ανάλυση για το πόσο είναι αναγκαία η εκυαταστάσή του).
- Ταχυδρομείο με ενταχμένες σ' αυτό όρες τις υπηρεσίες (Δέματα, Συστημένα, Θυρίδες, Επιταγές κ.λ.π.).
- Τραπεζικά Υποαταστήματα των Εμποριών Τραπεζών.

Ειδικότερα για την Α και Β ΒΙΠΕ της ΕΤΒΑ επισημαίνεται:

- α) η ανάγκη περιφράξης και αστυνόμευσης από υινδύνους υάσης

- β) αντιμετώπιση κινδύνων πυρασχιών με λειτουργία πυροσβεστικών σταθμών
- γ) αντιμετώπιση του προβλήματος αποχέτευσης των βιομηχανιών των εγκατεστημένων στην Β ΒΙΠΕ
- δ) Βελτίωση των οδικών αξόνων που συνδέουν τις ΒΙΠΕ με το λιμάνι και την πόλη για την ευνοϊότερη προσέλαση σ' αυτές.
- ε) Ανάπτυξη αστικών συχνοκωνιών και σταθερή εξυπηρέτηση των ΒΙΠΕ για την μεταφορά των εργαζομένων κυρίως τις ώρες αιχμής (αλλοθές βάρδιας).

Πέρα από τα ειδικά αυτά προβλήματα υπάρχουν και άλλα γενικότερα που όμως επηρεάζουν σημαντικά και τις σχέσεις Βιομηχανίας - Πόλης.

Κυριότερα είναι:

- Στεγαστικό πρόβλημα. Είναι έντονη η έλλειψη στέγης στην περιοχή μας με αποτέλεσμα να συναντούν δυσκολίες οι επιχειρήσεις κατά την μετάβαση μέσων και αν ότερων στελεχών τους, για την στεγασή τους.
- Κυκλοφοριακό. Επιτακτική είναι η ανάγκη για την λύση του κυκλοφοριακού στην πόλη μας με την κατασκευή περιφερειακού δρόμου την κατασκευή χώρων στάθμευσης στο κέντρο και την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών.
- Δημιουργία Διοικητικού Κέντρου. Το σημερινό άπλωμα των Δημοσίων Υπηρεσιών πλείδα υπιρών, ευρισκόμενων μερικές φορές σε σημαντικές αποστάσεις μεταξύ τους, δυσκολεύει τις συναλλαγές με το Δημόσιο και μας υποχρεώνει πολλές φορές σε ανάληψη πολύτιμου χρόνου για διοικητική τυπικών υποθέσεων.
- Επαίδευση - Ειδίευση Στελεχών. Κατά το παρελθόν οι λειτουργούσες Μίσες Τεχνικές Σχολές τροφοδότησαν με πληθώρα, άριστα, ευπαιδευμένων τεχνιτών στην Βιομηχανία της περιοχής μας. Δυστυχώς η διακοπή λειτουργίας τους τα τελευταία χρόνια δημιούργησε σημαντικό κενό. Το Επιμελητήριο Μαχνησίας έχει επανλημένα επισημάνει το κενό. Εχουμε δε επιπλέον προτείνει την λειτουργία ταχυρρυθμού Μεταλλουργικής Σχολής για την εκπαίδευση στελεχών Επιχειρήσεων.

Τελειώνοντας την παρουσίαση των θέσεων μας θέλω να ευχαριστήσω ει μέρους του Δ.Σ. του Επιμελητηρίου Μαχνησίας στο ΤΕΕ Τμήμα Μαχνησίας για την επιμοδομητική πρωτοβουλία της σημερινής ημερίδας και να επισημάνω ότι όσο και αν ευδηλώσει όπως η σημερινή αδυνατούν (κατα την αντίληψη των πολλών) να προσφέρουν άμεσα πρακτικά αποτελέσματα, μας δίνουν την ευκαιρία να προβληματισθού με όλοι μαζί για τις εξελίξεις και τις προοπτικές που διαγράφονται για τον Βόλο και την Μαχνησία και να αναζητήσουμε πρόσφορες λύσεις στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή μας.

Αναλαμβάνοντας ο καθένας από εμάς στο χώρο του σοβαρές πρωτοβουλίες θα δούμε να αξιοποιούνται τα πλούσια φυσικά χαρίσματα της περιοχής και το πολύτιμο κι αστείρευτο ανθρώπινο δυναμικό του Βόλου.

## ΟΜΑΔΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ Τ.Ε.Ε Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗ ΜΑΡΙΑ  
ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΚΩΝ.  
ΣΑΧΟΥ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

Ο Βόλος δημιουργήθηκε σαν αποτέλεσμα των οικονομικών και παραγωγικών συνθηκών, που επικράτησαν στο Πήλιο στο τέλος του 18ου και στις αρχές του 19ου αιώνα και η ίδρυση του ήταν αποτέλεσμα κυρίως της αστικής τάξης των εμπόρων, που εγκαταστάθηκαν την εποχή αυτή στην περιοχή από άλλες πόλεις της Ελλάδος και του εξωτερικού, ενώ αντίστοιχα οι Τούρκοι που κατείχαν την πολιτική εξουσία πριν την απελευθέρωση κατοικούσαν στο Κάστρο, στη σημερινή συνοικία των Παλαιών.

Μετά την απελευθέρωση του Βόλου του 1881 η πόλη μεγάλωσε και στερέωσε την οικονομική κυριαρχία της σ' όλη την Θεσσαλία, με αποτέλεσμα μια δημογραφική αύξηση, την οποία έφερε η Εμπορική και Βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής. Έτσι ο Βόλος σαν μια ιστορική αναγκαιότητα απέκτησε πολεοδομικό σχέδιο για πρώτη φορά το 1882. Το σχέδιο αυτό περιελάμβανε το σημερινό κέντρο του Βόλου και ήταν βασισμένο στο ιπποδάμειο σύστημα.

Η Αγριά σαν ένας οικισμός παραλιακός, που χρησίμευε σαν λιμάνι για την εξυπηρέτηση των αναγκών του Πηλίου απέκτησε ρυμοτομικό σχέδιο το 1903.

Για πρώτη φορά εγκρίνεται πολεοδομικό σχέδιο στη πόλη του Βόλου το 1930, που περιλαμβάνει την περιοχή, που περικλείεται από τον Κραυσίδωνα τις οδούς Μακριγιάννη, Εθνικής Αντίστασης και τον χείμαρρο του Αναύρου.

Το έτος 1956 εγκρίνεται η επέκταση του σχεδίου σ' όλες τις συνοικίες που είχαν δημιουργηθεί γύρω από αυτό του πυρήνα συμπεριλαμβανομένου και του σχεδίου της Ν. Ιωνίας. Για 30 χρόνια το πολεοδομικό σχέδιο δεν επεκτάθηκε, ενώ σήμερα έχουμε και τις επεκτάσεις του σχεδίου πόλης στις συνοικίες Αϊβαλιώτικα - Νέες Παγασές - Βόρειες συνοικίες του Βόλου - Άγιο Σπυρίδωνα - Άγιο Νεκτάριο και Αγία Βαρβάρα - Πέτρου και Παύλου της Ν. Ιωνίας - Νεάπολη και Αγίους Αναργύρους.

Τέλος το πολεοδομικό σχέδιο Αγριάς επεκτάθηκε το έτος 1973.

Η έλλειψη μιας κοινωνικής πολιτικής στην έγγεια ιδιοκτησία είχε σαν αποτέλεσμα την άναρχη ανάπτυξη της πόλης στην Ελλάδα και κατά συνέπεια και του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου. Η έλλειψη αυτή φαίνεται σε δύο επίπεδα.

Πρώτα στη δόμηση μέσα στο σχέδιο της πόλης.

Η απουσία της κοινωνικής πολιτικής μαζί με άλλες οργανωτικές αδυναμίες δεν επέτρεψε να έχουμε σχέδια χρήσεως εδάφους στις νόμιμες αναπτυσσόμενες οικιστικά περιοχές. Έτσι συνυπάρχουν μέσα στη πόλη μας αναμειγμένα μ' ένα τυχαίο τρόπο, όπου και όταν το "επιχειρηματικό δαψινό" του ιδιώτη αποφασίζει, μαζί με την κατοικία καταστήματα, γραφεία, βιοτεχνίες, συνεργεία, βιομηχανίες, κλινικές, ξενοδοχεία, κέντρα διασκέδασης. Ο καθένας μας πιστεύουμε ότι έχει κάποια προσωπική εμπειρία από αυτή την έλλειψη στοιχειωδών σχεδίων χρήσης εδάφους, αρκεί να σκεφτεί κανείς ότι καμμία διάταξη νόμου δεν εμποδίζει σήμερα να λειτουργήσει στην παραλία της πόλης ένα συνεργείο αυτοκινήτων.

Στο δεύτερο επίπεδο η απουσία της κοινωνικής πολιτικής φαίνεται στις εκτός σχεδίου



περιαστικές περιοχές. Ο κάθε ιδιοκτήτης αγροτεμαχίου μπορούσε να οικοπεδοποιεί τις εκτάσεις του συνήθως σε οικόπεδα 150 - 200 μ<sup>2</sup> με τετράμετρους δρόμους και να τις πωλεί σαν οικόπεδα προς ανοικοδόμηση στους ενδιαφερόμενους αγοραστές. Έτσι δημιουργήθηκε μεταπολεμικά, μαζί με τους κατοίκους, που έχουν πραγματική ανάγκη για κατοικία η οργανομένη κερδοσκοπία στην έγγεια ιδιοκτησία. Έτσι καθαρά αγροτικές περιοχές μετατρέπονται σε "οικόπεδα" και αρχίζουν να κτίζονται παράνομα, αφού υπήρξε πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη της αυθαίρετης δόμησης μια και ήταν για τους ανθρώπους αυτούς πολύ δύσκολη η αγορά οικοπέδου ή σπιτιού μέσα στη πόλη. Μεταπολεμικά δηλαδή και μέχρι το 1979, ωφελήθηκαν οι μεγαλοοικοπεδούχοι, οι οποίοι πούλησαν "οικόπεδα" κατατένοντας μεγάλες εκτάσεις παράνομα (Δ.Ν. 690/1948), οι κατασκευαστές των αυθαιρέτων και ο κρατικός προϋπολογισμός, που εισέπρατε τους φόρους μεταβίβασης των "οικοπέδων" και τις εισφορές για το ΙΚΑ που πληρώνονταν για τα αυθαίρετα κτίσματα. Οι ζημιωμένοι ήταν οι αυθαίρετοι οικιστές τόσο από ποιότητα ζωής όσο και από οικονομική άποψη γιατί πλήρωναν από την μια αμοιβές σε τεχνικούς για τη σύνταξη στοιχειωδών μελετών, που δεν τηρούνταν, κι από την άλλη μεγάλο εργαλαβικό κέρδος το οποίο βέβαια στην πράξη ήταν ανύπαρκτο. Φυσικά η ποιότητα της κατασκευασμένης έτσι κατοικίας σε σχέση με το κόστος της ήταν χαμηλή. Έτσι με το πέρασμα του χρόνου το οικιστικό πρόβλημα οξύνεται όλο και περισσότερο γεγονός, που έφερε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία του πρώτου θεσμικού πλαισίου για οικιστική ανάπτυξη.

Βασικός νόμος - εργαλείο, σύμφωνα με τον οποίο αναπτύχθηκαν οι πόλεις και οι οικισμοί μας από το 1923 έως το 1979, ήταν το Ν.Δ. της 17/7/23 (το οποίο από το 1960, κυρίως, και μετά αποτέλεσε φραγμό στο σχεδιασμό και την επέκταση των πόλεων, κι' αυτό γιατί έδινε την πρωτοβουλία για τον σχεδιασμό κάποιου χώρου επέκτασης του ρυμοτομικού στον ιδιοκτήτη της γής με προσωπικά βεβαίως κίνητρα).

Επίσης για την διάνοιξη των δρόμων επιβαρύνονταν εξίσου οι παρόδιοι μόνο ιδιοκτήτες με συνεισφορά έως και 50% του εμβαδού του οικοπέδου τους, ενώ υπεραξία έπαιρναν και τα γειτονικά οικόπεδα χωρίς να συνεισφέρουν καθόλου. Ακόμη, δεν έδινε την δυνατότητα συνολικής εφαρμογής ενός σχεδίου λόγω των συνεχών κι αποσπασματικών πράξεων αναλογισμού και τακτοποιήσεων και τέλος οι αποζημιώσεις και απαλλοτριώσεις των ιδιοκτησιών στη θέση των οποίων χαράζονταν πλατείες κλπ. δημιουργούσαν κοινωνικά προβλήματα.

Το 1979 ψηφίζεται ο Ν. 947 "περί οικιστικών περιοχών" με βασικές καινοτομίες ως προς το Ν.Δ. του 1923, όπως το ότι δίνει πλέον την πρωτοβουλία για τον σχεδιασμό των επεκτάσεων των πόλεων στους Δήμους και το Δημόσιο και ότι για την δημιουργία των δρόμων, πλατειών κλπ. εισφέρουν όλες οι ιδιοκτησίες σε ποσοστό σταθερό 40% ανεξαρτήτως εμβαδού. Με τον νόμο για πρώτη φορά μπαίνει η έννοια των ΖΕΠ, ΖΑΑ και ΖΚΟΔ, που δίνουν δυνατότητα για πολεοδομικό προγραμματισμό και σχεδιασμό σε μεγάλη έκταση.

Ο Ν. 947/79 δεν δημιουργούσε υπόνοιες για ευνοϊκή και μη αντιμετώπιση ορισμένων ιδιοκτητών, αλλά έθιγε κυρίως τα μικρά οικόπεδα (π.χ. από 100 μ<sup>2</sup> - 60 μ<sup>2</sup>) και δεν πρόβλεπε ρητά δέσμευση του Δημοσίου για συμμετοχή στην αντιμετώπιση των δαπανών για τα έργα υποδομής στις επεκτάσεις.

Παράλληλα με τον Ν. 947/79 ψηφίζεται και ο Ν. 1221/1981, που ορίζει εισφορά σε χρήμα σε ποσοστό από 1% έως 10% των ιδιοκτησιών, που έμπαιναν στο σχέδιο. Ο μόνος

νόμος της περιόδου αυτής που εφαρμόζεται είναι αυτός, που αφορά τους χώρους στάθμευσης ενώ λόγω μη έκδοσης των εκτελεστικών Π.Δ. των προηγούμενων νόμων αυτοί μένουν ανένεργοι κυρίως λόγω πολιτικού κόστους.

Το 1983 ψηφίζεται ο Ν. 1337 "για την οικιστική ανάπτυξη", που ισχύει μέχρι σήμερα και με βάση αυτό το νόμο η κυβέρνηση προχώρησε στη γνωστή Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Ε.Π.Α.).

Ως προς τον 947/79 η ομοιότητα είναι η κοινή εισφορά όλων των ιδιοκτησιών και η διαφορά η κλιμάκωση των ποσοστών με κοινωνικά κριτήρια από 10 - 60% αναλόγως του μεγέθους τους.

Θεσμοθετούνται, επίσης, οι ζώνες κοινωνικού συντελεστή (Ζ.Κ.Σ.), οι ζώνες ειδικής ενίσχυσης (Ζ.Ε.Ε.), οι ζώνες ειδικών κινήτρων (Ζ.Ε.Κ.) και οι ζώνες οικιστικού ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.). Επίσης ορίζεται ανώτατος Σ.Δ. 0.80 με σκοπό την προστασία και τον έλεγχο των τιμών γής και κατοικίας.

Με τον Ν. 1512/1985 και το Π.Δ. 183/1986 μεταβιβάζονται οι αρμοδιότητες τροποποίησης των σχεδίων στους νόμους με αποφασιστική συμμετοχή των ΟΤΑ.

Επίσης με το Π.Δ. 3.5.86 με αποφάσεις Νομαρχών οριοθετούνται όλοι οι πρό και μετά του 1923 οικισμοί κάτω των 2000 κατοίκων και θεσμοθετούνται οι όροι δόμησης κατά οικισμό με συμμετοχή Τ.Α. και Τ.Ε.Ε.

Με το Π.Δ. της 30.8.1985 καθορίζονται οι όροι με τους οποίους πολεοδομούνται οι οικισμοί κάτω των 2000 κατοίκων.

Ο κύριος μοχλός της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Ε.Π.Α.) είναι ο Ν. 1337/83, που χαρακτηρίστηκε και μεταβατικός νόμος. Σήμερα, παρ' όλο που βρισκόμαστε 6 χρόνια μετά, δεν έχουμε τον ολοκληρωμένο οικιστικό Νόμο, που θα τον συμπλήρωνε ή θα τον αντικαταστάσει, ούτε καν ένα προσχέδιο του οριστικού.

Με τον οικιστικό αυτό Νόμο (1337/83) εντάχθηκαν στο Π.Σ. Βόλου 4.250 στρέμματα από τα οποία τα 2.750 στη πόλη του Βόλου και τα 1.500 στην Ν. Ιωνία. Οι περιοχές αυτές κυρίως ήταν περιαστικοί θύλακες αυθαιρέτων γύρω από τα εγκεκριμένα σχέδια πόλης εκτός 1500 στρεμμάτων, που είναι ο οικισμός των Ν. Παγασών, που ουδέποτε είχε δικό του σχέδιο.

Επίσης με τον νόμο αυτό βρίσκονται στις διαδικασίες έγκρισης μελετών πολεοδόμησης οι παρακάτω οικισμοί: Μελισσιάτικα, Διμήνι, Άγ. Γεώργιος, Άγ. Παρασκευή, Κήπια Ανακασιάς, Ανακασιά, Άνω Βόλος, Άγ. Ονούφριος και Άλλη Μεριά. Όμως πουθενά, μέχρι σήμερα, δεν έχει ολοκληρωθεί η πολεοδομική μελέτη γιατί και από τις τρεις πράξεις εφαρμογής, που έχουν συνταχθεί (Αίβαλιώτικα - Άγ. Νεκτάριος - Άγ. Βαρβάρα) καμία δεν έχει κυρωθεί με απόφαση Νομάρχη. Αυτό συμβαίνει επειδή ήταν ελλιπή τα τοπογραφικά διαγράμματα των μελετών γεγονός, που οδήγησε στο ελλειμματικό ισοζύγιο γής με αποτέλεσμα να μην μπορεί να προχωρήσει η διαδικασία εφαρμογής της πράξης (συνοικία Ν. Ιωνίας). Γι' αυτό το λόγο στη πράξη εφαρμογής της συνοικίας Αίβαλιώτικα έγινε μείωση των κοινοχρήστων χώρων, ώστε να είναι ισοσταθμισμένο το ισοζύγιο γής.

Το σημαντικότερο, όμως, θα παρουσιαστεί με τη δόμηση των περιοχών αυτών γιατί οι πολεοδομικές μελέτες αποκτούν το νοημά τους όταν καταλήγουν σε συγκεκριμένο πρόγραμμα έργων για την υλοποίηση της μελέτης μαζί με τα απαραίτητα κονδύλια πιστώσεων. Τέτοιος προγραμματισμός έργων με τις ανάλογες πιστώσεις δεν υπήρξε ως τώρα σαν αποτέλεσμα της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, που εξάγγειλε η Κυβέρνηση. Δεν είναι δυνατό να βρεθούν τα χρήματα για την τεχνική υποδομή και τις

αναγκαίες κοινωνικές εγκαταστάσεις στις υποβαθμισμένες αυτές συνοικίες, αφού μόνο το 30% του προϋπολογισμού τους προβλέπεται να χρηματοδοτηθούν από το πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Οι εισφορές σε χρήμα, που προβλέπει ο Νόμος πρώτο είναι προβληματικές γιατί απευθύνονται σε χαμηλά εισοδήματα, που δεν μπορούν να ανταποκριθούν σε τέτοιες απαιτήσεις. Δεύτερον είναι ανεπαρκείς για να αντιμετωπίσουν το μεγάλο κόστος, που συνδέεται με την τεχνική υποδομή και τουλάχιστο ένα μέρος από τις τεχνικές εγκαταστάσεις, που χρειάζονται. Έτσι με το πρόγραμμα αυτό για τη ρύθμιση των οικιστικών προβλημάτων μεταβιβάζονται στους κατοίκους τα βάρη για την υλοποίηση των αναγκαίων έργων.

Με άλλα λόγια οι εισφορές σε χρήμα συμβάλλουν στη κάλυψη των τακτικών εξόδων της Κυβέρνησης, αφού στην ουσία συμπληρώνουν την επιχορήγηση του κράτους προς τους Δήμους

Σήμερα η πρακτική έδειξε ότι η προκαταβολή του 20% της εισφοράς σε χρήμα, που κατατίθεται κατά την έκδοση της οικοδομικής άδειας είναι μηδαμινή σε σχέση με την αξία των έργων υποδομής και οπωσδήποτε οι ιδιοκτήτες, που μετά από αυτό θα χτίσουν τις κατοικίες τους θα αδυνατούν να δώσουν τα υπόλοιπα της εισφοράς ή δεν θα δίνουν ελπίζοντας σε μια αλλαγή της Νομοθεσίας.

Επισημαίνουμε επίσης, ότι το Π.Σ. αποτελείται εκτός από τους Δήμους Βόλου και Ν. Ιωνίας κι από κοινότητες. Λαμβάνοντας υπόψη τις κοινοτικές πιστώσεις για έργα από τα διάφορα προγράμματα, Δημόσιες επενδύσεις κλπ. ~~και να ολοκληρωθούν οι μελέτες με την ισχύουσα νομοθεσία είναι αδύνατον να κατασκευαστούν και τα στοιχειώδη έργα υποδομής.~~

1.- Να επιταχυνθεί η διαδικασία της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης με την προώθηση των πολεοδομικών μελετών και την σύνταξη των πράξεων εφαρμογής ούτως ώστε να υπάρξει η δυνατότητα εξεύρεσης κοινοφελών και κοινόχρηστων χώρων.

2.- Να μεταφερθούν στην Τ.Α. τα απαιτούμενα κονδύλια για σύνταξη μελετών - έργων υποδομής στις νέες αυτές συνοικίες και να γίνει καταρτισμός προγράμματος με σκοπό την αξιολόγηση των αναγκών ανά περιοχή και την κατασκευή των απαιτούμενων έργων υποδομής.

3.- Να αναθεωρηθεί το θεσμικό πλαίσιο των συνεισφορών των ιδιοκτησιών, αφού τα χρήματα αυτά είναι ελάχιστα σε σχέση με τα απαιτούμενα έργα υποδομής και δυσανάλογα μεγάλα σε σχέση με τις σημερινές αποδοχές των εργαζομένων.

4.- Να ολοκληρωθεί το θεσμικό πλαίσιο που αφορά την οικιστική ανάπτυξη, το οποίο παρ' όλο που σήμερα έχει εσφυγχρονιστεί και συμπληρωθεί εντούτοις δεν καλύπτει τις σημερινές ανάγκες. Απόδειξη των παραπάνω είναι το ότι ο ίδιος ο Νόμος 1337/83 είναι μεταβατικός νόμος και θα ίσχυε για μια πενταετία.

5.- Ειδικότερα για το πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου προτείνουμε:

α. Στις επεκτάσεις του σχεδίου στις Βόρειες Συνοικίες του Βόλου και στις συνοικίες της Ν. Ιωνίας η πράξη εφαρμογής να μη παρουσιάζει αρνητικό ισοζύγιο γής, διότι δεν θα μπορέσει ποτέ να εφαρμοστεί, έστω και αν αυτό γίνει σε βάρος των κοινόχρηστων χώρων.

Επειδή οι συνοικίες αυτές αποτελούν τους κυρίους θύλακες αυθαιρέτων της πόλης να γίνει καταγραφή και ο προϋπολογισμός των απαραίτητων έργων υποδομής έτσι ώστε να μην είναι πιο υποβαθμισμένη η κατοικία στις περιοχές αυτές.

Να προγραμματιστεί η κατασκευή των κοινοφελών έργων (κυρίως των σχολείων) που προβλέπονται στις περιοχές αυτές, αφού έτσι και αλλιώς το πρόβλημα στέγασης των

σχολείων στο Π.Σ. του Βόλου είναι οξυμένο.

β. Στις συνοικίες του Άγ. Γεωργίου και Άγ. Παρασκευής να γίνει άμεσα η πολεοδόμηση τη στιγμή, που ο ρυθμός της οικοδομικής ανάπτυξης στις περιοχές αυτές είναι μεγαλύτερος από τις υπόλοιπες.

γ. Για τους περιαστικούς οικισμούς Άνω Βόλου, Ανακασιάς, Άγ. Ονουφρίου, Άλλης Μεριάς και Μελισσιάτικων, επειδή αποτελούν περιοχές ανάπτυξης κύριας κατοικίας, η έγκριση της πολεοδομικής μελέτης αποτελεί άμεση ανάγκη για τη σωστή ανάπτυξη αυτών.

δ. Για τον οικισμό της Αγριάς, που ως γνωστό είναι χαρακτηρισμένος παραδοσιακός, αποτελεί άμεση ανάγκη η αντικατάσταση του χαρακτηρισμού του συνόλου του οικισμού σαν παραδοσιακού με την νομοθέτηση μέτρων προστασίας των συγκεκριμένων τμημάτων του οικισμού ή μεμονωμένων κτιρίων βάσει της ειδικής μελέτης προστασίας παραδοσιακών συνόλων, που έχει συνταχθεί. Πρέπει να σημειωθεί βέβαια ότι δεν υπάρχει νομοθετική διατύπωση για την ειδική προστασία συνόλων βάσει ειδικών προδιαγραφών.

Επίσης, επειδή η ανατολική πλευρά του οικισμού (το Σουτραλί) είναι εκμεταλλεύσιμη γεωργική γή, η επίσπευση της εφαρμογής του σχεδίου από ενδιαφερόμενους για οικοπεδοποίηση προσκρούει στην αντίδραση αυτών, που αξιοποιούν τα γειτονικά κτήματα ως γεωργική γή. Η νέα εγκεκριμένη μελέτη ελαχιστοποιεί αυτό το πρόβλημα, προσαρμόζοντας το νέο σχέδιο προς τα όρια των ιδιοκτησιών χωρίς και να το αναιρεί ολοκληρωτικά.

ε. Για το Διμήνι, ως γνωστό όλο το βόρειο τμήμα του οριοθετημένου οικισμού δεν αποτελεί οικισμό αλλά καλλιεργούμενο και ιδιωτικό κάμπο με μεγάλα μεγέθη ιδιοκτησιών. Επειδή η άμεση εφαρμογή του Ν. 1337/83 στο τμήμα αυτό θα οδηγούσε σ' ένα υπερβολικό πλεόνασμα εισφοράς σε γή προς το παρόν μη αξιοποιήσιμο πολεοδομικά, η μελέτη προτείνει τον διαχωρισμό αυτού του τμήματος και την ενεργοποίηση της νομοθεσίας στο τμήμα αυτό σε απότερο χρόνο, που θα τον ορίσει η κοινότητα, σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες.

Η ρύθμιση αυτή όμως, δίχως να αποκλείεται από την υφιστάμενη νομοθεσία, δεν προβλέπεται και ρητά από αυτή, πράγμα που σημαίνει ότι απαιτείται μια συμπλήρωση ή ερμηνεία της νομοθεσίας, που πρέπει να προωθηθεί από τα κεντρικότερα όργανα.

Επίσης η μελέτη του οικισμού Διμηνίου προτείνει την διατήρηση εκείνων των παλαιών κτιρίων και στοιχείων του οικισμού, που με τον αριθμό τους και με τη συνοχή του ύφους τους διασώζουν τη μνήμη για την καταγωγή και την εξέλιξη του οικισμού και προσδίδουν στο Διμήνι τη συγκεκριμένη προσωπικότητα. Τα μέτρα προστασίας αποσκοπούν αποκλειστικά στη μη κατεδάφιση αυτών των κτιρίων χωρίς να παρεμποδίζουν την νέα δόμηση, εξασφαλίζοντας αντιθέτως χρηματοδοτικά κίνητρα (υπαγωγή στο δικαίωμα δανειοδότησης). Μερίδα κατοίκων, όμως, θεωρεί ότι η προστασία αυτού του παραδοσιακού πυρήνα του οικισμού αποτελεί υπερβολή και κακώς γίνεται. Για τον λόγο αυτό είναι ανάγκη από την πολιτεία και τους αρμόδιους φορείς να γίνουν οι ενέργειες εκείνες, που απαιτούνται για να καταστεί απ' όλους κατανοητό ότι η διάσωση της ιστορικής μνήμης δεν γίνεται μόνο μέσα από τα ιδιαίτερος αξιόλογα μνημεία.

ΕΙΣΗΓΗΣΗ : Συλλόγου Δασκάλων και Νηπιαγωγών Ν. Μαγνησίας  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : Στέργιος Γαρδικλής

## ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΜΕΡΙΔΑ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε "Εγκαταστάσεις Εκπαίδευσης"

Αγαπητοί φίλοι

Ξεκινώντας και μόνο απ' τα ξερά αριθμητικά δεδομένα, που λένε ότι στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου φοιτούν 12.500 μαθητές και μαθήτριες της προσχολικής και πρωτοβάθμιας εκπ/σης κι ότι με βάση το νόμο που η Πολιτεία ψήφισε χρειάζονται 400 αίθουσες διδασκαλίας γι' αυτά τα παιδιά, καταλαβαίνουμε ότι το θέμα της εκπ/σης είναι σημαντικότερο αφού άμεσα αφορά το 70% του πληθυσμού της περιοχής αυτής.

Με δοσμένη επίσης την ιδιαίτερη ευαισθησία όλων μας σ' αυτές τις ηλικίες, αντιλαμβανόμαστε πως στη φιλοσοφία, τη μελέτη και την υλοποίηση οποιονδήποτε προτάσεων, που αφορούν πολεοδομικά ζητήματα της πόλης μας, πρέπει το θέμα των εγκαταστάσεων της εκπ/σης να κατέχει σημαντικό τμήμα.

Προκαταβολικά επισημαίνω πως τα ζητήματα των εγκαταστάσεων εκπ/σης του Πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου που θα αναφερθούν, θα μας βοηθήσουν να σχηματίσουμε σαφή εικόνα και για μια πανελλαδικού επιπέδου θεώρηση του προβλήματος.

### Θέσεις κλάδου για εγκαταστάσεις εκπ/σης

Το δασκαλικό κίνημα με αποφάσεις συνεδρίων και Γεν. Συνελεύσεων -χρόνια τώρα- με διάλογο και αγώνες έχει φέρει στο προσκήνιο τις θέσεις του για το μεγάλο αυτό θέμα. Αυτές μπορούμε να τις συνοψίσουμε ως εξής:

- 1) Από κοινωνική και παιδαγωγική άποψη, τα σχολεία πρέπει και μπορεί να λειτουργούν πρωινά, φυσικά σε σύντομο χρονικό διάστημα.
- 2) Η ένταξή τους στη γενικότερη ζωή της πόλης, δεν μπορεί παρά να παίρνει σοβαρά υπόψη το αξίωμα πως πρέπει να καλύπτουν ανάγκες σε επίπεδο συνοικίας, μ' όλες τις ευεργετικές επιδράσεις που έχει αυτό στην κοινωνική - πολιτισμική ανύψωση των μικρών μαθητών.
- 3) Το χτίσιμό τους στη συνοικία καλύπτει σοβαρές ανάγκες και προβλήματα κυρίως του εργαζόμενου λαού χαμηλής εισόδ. στάθμης.
- 4) Να καλύπτουν πολεοδομικούς όρους που να εξασφαλίσουν σιγουριά σε θέματα ασφάλειας στη μετακίνηση των μαθητών καθώς και ήρεμο παιδαγωγικά περιβάλλον σε σωστούς οικολογικά χώρους.
- Και 5) Αρμονικό δέσιμο του σχολικού κτιρίου με την υπόλοιπη κοινότητα που το περιβάλλει.

Συνεκδοχικά λέμε όχι στα σχολεία θερμοκήπια, στα σχολεία που θυμίζουν στο μικρό μαθητή κάποιο ίδρυμα.

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Με βάση αυτές τις γενικές αρχές ας δούμε την κατάσταση, όπως αυτή διαμορφώνεται σήμερα στο Πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου καθώς και τις προτάσεις που αναπόφευκτα προβάλλουν. Σκόπιμα θα δωθούν τα όποια στοιχεία ενδιαφέρουν τη σημερινή ημερίδα, χωριστά για τους δυο δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος. Και τούτο γιατί με βάση τις αρμοδιότητες που δόθηκαν, οι δήμοι έχουν την ευθύνη των εγκαταστάσεων εκπ/σης από 'δω και πέρα.

## **A. ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ.**

Στο δήμο Βόλου ανήκουν 31 Δημ. Σχολεία, 30 Νηπιαγωγεία και 3 σχολεία για παιδιά ειδικών αναγκών. Απ' τα 31 Δημοτικά τα 20 στεγάζονται σε κτίρια του δημοσίου ενώ τα 11 ή συστεγάζονται με άλλα σχολεία ή στεγάζονται σε οικήματα που ανήκουν σε ιδρύματα (16<sup>ο</sup>) ή συστεγάζονται με γυμνάσιο (17<sup>ο</sup>). Από τα 31 Δημοτικά του Βόλου πάντα πρωινά είναι μόνο 5 (16<sup>ο</sup>, 9<sup>ο</sup>, 26<sup>ο</sup>, 23<sup>ο</sup>, 32<sup>ο</sup>).

Θα σας είναι χρήσιμο για τα τελικά σας συμπεράσματα η επισήμανση πως τα 5 αυτά -πάντα πρωινά- σχολεία βρίσκονται στα άκρα του δήμου. Η κατάσταση στο κέντρο της πόλης είναι αφόρητη. Σχολεία μαμούθ (3<sup>ο</sup> & 40<sup>ο</sup> - 6<sup>ο</sup> & 34<sup>ο</sup> - 11<sup>ο</sup> - 41<sup>ο</sup>) με ελάχιστη αυλή κι ακόμη πιο ελάχιστο ήλιο, και πάντα με βάρδιες.

Για τα 9 από τα σχολεία που δεν έχουν δικό τους κτίριο (συστεγάζονται), (22<sup>ο</sup>, 34<sup>ο</sup>, 40<sup>ο</sup>, 36<sup>ο</sup>, 38<sup>ο</sup>, 41<sup>ο</sup>, 42<sup>ο</sup>, 43<sup>ο</sup>) είναι σαφές πως πρέπει να διερευνηθεί και υλοποιηθεί άμεσα η λύση της αγοράς οικοπέδου πριν είναι πλέον αργά.

Για τη στέγαση αυτών των σχολείων απαιτούνται -με βάση την οργανικότητά τους- 50 επιπλέον αίθουσες διδασκαλίας.

Για τα 2 που απομένουν (16<sup>ο</sup>, 17<sup>ο</sup>) χρειάζεται επίσπευση των εργασιών έτσι ώστε απ' το Σεπτέμβρη να στεγαστούν στο δικό του κτίριο που η ανέγερσή του έχει αρχίσει.

Τα 3 ειδ. σχολεία συστεγάζονται -δυστυχώς- με κάποια Δημοτικά. Γι' αυτά σαφώς απαιτούνται προτάσεις ειδικών επιστημόνων.

Αν τώρα πάμε στην πιο σωστή λύση για μόνιμα πρωινή λειτουργία όλων των σχολείων του Δ. Βόλου χρειάζονται άμεσα 90 τουλάχιστον αίθουσες. Αν υπολογίσουμε αύξηση του μαθητ. πληθυσμού της τάξης του 10% για την επόμενη 5ετία χρειαζόμαστε τουλάχιστον 100 αίθουσες.

Μεταφέρουμε επίσης τη θλιβερή εμπειρία της συρρίκνωσης του ήδη ανύπαρκτου αύλειου χώρου με χτίσιμο αιθουσών σε κεντρικά σχολεία του Βόλου (3<sup>ο</sup> & 11<sup>ο</sup>).

Στα νηπιαγωγεία η κατάσταση είναι τραγική. Από τα 30 νηπιαγωγεία του Δήμου Βόλου, μόνο 2 (2<sup>ο</sup> & 3<sup>ο</sup>) λειτουργούν σε νεόδμητο κτίριο του δημοσίου κι αυτά συστεγάζονται. Όλα τα άλλα (28) ή συστεγάζονται με δημοτικά ή στεγάζονται σε άθλια κτίρια, αποθήκες, σπίτια στύλ γάμα κάνοντας το μάθημα στο σαλόνι, την τραπεζαρία και στην ανάγκη και στην κουζίνα, χωρίς αυλή κτλ.

Μιλάμε λοιπόν για συνολική ανάγκη ανέγερσης αιθουσών νηπιαγωγείων (περίπου 60).

### Προτάσεις άμεσες

1) Σύντομη αποπεράτωση των διδακτηρίων που βρίσκονται στη φάση της ανέγερσης (27<sup>ο</sup>, 16<sup>ο</sup>, 17<sup>ο</sup>).

2) Ανέγερση νέων αιθουσών σε σχολεία όπου υπάρχουν μεγάλα οικοπέδα (1<sup>ο</sup>, 10<sup>ο</sup>, 13<sup>ο</sup>) διόρωφα για να μείνει ικανός αύλειος χώρος.

3) Για σχολεία που συστεγάζονται και η χωροταξική τους κατανομή τους δίνει μαθητές από περιφερειακές συνοικίες, να γίνουν ενέργειες από τώρα, για εξασφάλιση - δέσμευση οικοπέδων, αφού είναι σίγουρο ότι υπάρχουν εκεί ελεύθεροι μη κατοικήσιμοι χώροι.

4) Στο κέντρο της πόλης (ειδικά μετά την αγορά όλων των κτιρίων από το Πανεπιστήμιο) όπου το πρόβλημα προβάλλει σχεδόν άλυτο, να εξαντληθούν και οι τελευταίες προσπάθειες -όσο δαπανηρές κι αν είναι- για αγορά οικοπέδων. Επίσης και η χωροταξική αναδιάρθρωση κι ελάφρυνση αυτών των σχολείων με μεταφορά πολεοδομικών τετραγώνων σε περιφερειακά σχολεία αφού βέβαια εξασφαλιστεί η μετάβαση των μαθητών.

## **B. ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ**

Στη δικαιοδοσία του Δήμου Ν. Ιωνίας ανήκουν 12 Δημ. σχολεία, 10 νηπιαγωγεία και 1 ειδ. σχολείο. Από τα 12 Δημοτικά τα 9 στεγάζονται σε κτίριο του δημοσίου, έχουν δηλ. δικό τους διδακτήριο, ενώ από τα υπόλοιπα τα 2 (39<sup>ο</sup>, 35<sup>ο</sup>) συστεγάζονται με άλλα

σχολεία και ένα (το 37<sup>ο</sup>) στεγάζεται σε ιδιοκτησία της Μητρόπολης Δημητριάδος.

Στα 10 νηπιαγωγεία έχουμε την ίδια τραγική κατάσταση με αυτή του Δ. Βόλου, 1 μόνο (3<sup>ο</sup>) έχει κτίριο δικό του ενώ τα υπόλοιπα ή συστεγάζονται με δημοτικά (5<sup>ο</sup>, 10<sup>ο</sup>, 30<sup>ο</sup>, 26<sup>ο</sup>, 36<sup>ο</sup>) ή στεγάζονται σε άλλα κτίρια άθλια που ανήκουν σε ιδιώτη (11<sup>ο</sup>, 17<sup>ο</sup>, 25<sup>ο</sup>, 28<sup>ο</sup>). Το ειδικό συστεγάζεται με το 15<sup>ο</sup> Δημ. Σχολείο.

Η λειτουργία είναι πάντα πρωινή - αθροιστικά για τα 8 απ' τα 23 σχολεία και νηπιαγωγεία της Ν. Ιωνίας.

Με βάση τον αριθμό των μαθητών που υπάρχουν σήμερα, (500 νήπια και 3.400 μαθητές), απαιτούνται 16 αίθουσες για νηπιαγωγεία και 115 για σχολεία. Υπάρχουν 2 για νηπιαγωγεία και 75 για σχολεία.

Ωστε αν θέλαμε να γίνουν όλα πάντα πρωινά θα χρειαστούν αθροιστικά 54 αίθουσες νέες.

Για να αποκτήσουν στέγη δική του μόνο τα συστεγαζόμενα θα χρειαστούν τουλάχιστον 25-30 αίθουσες. Είναι ευνόητο ότι στα νηπιαγωγεία και εδώ μιλάμε για συνολική ανέγερση αιθουσών σε εύλογο χρόνο.

### ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1) Άμεση προσθήκη 20 αιθουσών στους χώρους του 7<sup>ου</sup>, 8<sup>ου</sup>, και 25<sup>ου</sup> Δ. Σ. στα οικόπεδα που υπάρχουν εκεί και που είναι αρκετά μεγάλα.

2) Επείγει η ανέγερση 3 ή 4 Νηπ. (11, 5, 25).

3) Για 4 ακόμη σχολεία (35 και 37 Δ. Σ. καθώς και 26 και 28 Νηπ.) είναι δυνατό να εξοικονομηθούν οικόπεδα από την εφαρμογή του σχεδίου πόλης στις περιοχές Καζανάκι και Ξηριάς.

### Γενικές προτάσεις - επισημάνσεις

Αθροιστικά λοιπόν για ολική πρωινή λειτουργία των σχολείων στο σύνολο και Βόλος και Ν. Ιωνία απαιτούνται τουλάχιστον 140 νέες αίθουσες. Για να λυθεί μόνο το θέμα των συστεγαζόμενων και μόνον (δηλ. θα υπάρχουν πάλι σε αρκετά σχολεία βάρδιες πρωί - απόγευμα) χρειάζονται 65-70 αίθουσες.

Για το σύνολο των νηπιαγωγείων της περιοχής είπαμε:

Θεωρούμε πως οι όποιες πολεοδομικές διευθετήσεις πρέπει να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους παράγοντες - αρχές που στο πρώτο μέρος της εισήγησης αναφέρθηκαν - αν μιλάμε για σωστή σχολική στέγη.

Έτσι λοιπόν προξενεί θλίψει σ' όλο τον εκπ/κό κόσμο μα και φόβο, αφού βλέπουν ότι σημαντικότερος αριθμός σχολείων και νηπιαγωγείων (και προσέξτε μιλούμε για μικρές ηλικίες) βρίσκεται σε κεντρικές αρτηρίες ή δρόμους ταχείας κυκλοφορίας.

Τα σχολεία (18 & 43 στη Λαρίσης, τα 20 & 39, 7<sup>ο</sup>, 8<sup>ο</sup> στη Μαιάνδρου και ένας μεγάλος αριθμός σχολείων και νηπιαγωγείων στη Γιάννη Δήμου και Κύπρου). Τα ατυχήματα που έγιναν σε μικρούς μαθητές και που εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους ότι θα ξαναγίνουν, επιτάσσουν λύσεις ανέγερσης διδακτηρίων μακριά από κεντρικές αρτηρίες ή τουλάχιστον -αν αυτό δεν είναι δυνατό- κατά την κατασκευή τους η είσοδος και έξοδος των μαθητών στο προαύλιο να γίνεται από παρόδους.

Ένα δεύτερο θέμα είναι να λάβουμε σοβαρά υπόψη τη μελλοντική πληθυσμιακή αύξηση στο πολεοδομικό συγκρότημα και στις περιοχές στις οποίες μελλοντικά θα αυξηθούν οι ανάγκες σε σχολικά κτίρια.

Τέτοιες περιοχές - στις οποίες είναι φυσικό άμεσα να δεσμευτούν οικόπεδα για στέγαση σχολείων - είναι η περιοχή των εργατικών της Ν. Δημητριάδας, η περιοχή πάνω απ' τον Χρυσοχοϊδη, η περιοχή πάνω απ' το πάρκο της Χιλιαδούς και της Νεάπολης. Επίσης στις περιοχές γύρω απ' το κέντρο της Ν. Ιωνίας στο νέο πάρκο και το Πολυκλαδικό. Επίσης

στις περιοχές Καζανάκι, Ξηριάς και εργατικών πρὸς το Φυτόκο.

Μιλήσαμε προηγουμένως για ασφαλή μετακίνηση των μαθητών. Σωστή χωροταξική τοποθέτηση λοιπόν των διδακτηρίων στη γειτονιά έτσι ώστε η μετάβαση του μικρού μαθητή να γίνεται από δρόμους με μικρή κυκλοφορία και βέβαια σε μικρή απόσταση από την κατοικία τους.

Αγαπητοί φίλοι

Το δασκαλικό συνδ. κίνημα χρόνια ολόκληρα με σοβαρότητα αλλά και θάρρος διαμόρφωσε τις θέσεις του για όλα τα ζητήματα που αφορούν στην αναβάθμιση της εκπαίδευσης των παιδιών μας και του εκπ/κού. Έδωσε και συνεχίζει να δίνει αγώνες για την υλοποίηση όλων των αιτημάτων που αποδεικνύουν περίτρανα ότι καλύτερη και πιο σίγουρη επένδυση για το μέλλον του λαού μας είναι η σωστή Παιδεία.

Εκεί μέσα εντάσσονται και οι προτάσεις που έστω και συνοπτικά σήμερα δόθηκαν. Είναι λοιπόν ευνόητο πως για να υλοποιηθούν οι προτάσεις, για να επιλυθούν προβλήματα, είτε άμεσα, είτε μακροπρόθεσμα, απαιτούνται δαπάνες.

Μιας και η ευθύνη των διδακτηρίων περνά στην Τοπ. Αυτοδιοίκηση και οι αρμοδιότητες τους να μη μείνουν κενό γράμμα είναι φυσικό πως πρέπει να δοθούν οι ανάλογοι πόροι. Οι φορείς της Τ. Α. πιστεύω σήμερα θα μας δώσουν και το μέγεθος των οικ. δυνατοτήτων τους.

Να λοιπόν γιατί έχουμε σημαία των αιτημάτων μας το 15% για την Παιδεία. Παρ' όλα αυτά η Πολιτεία απαντά με συνεχή μείωση φθάνοντας έτσι το ποσοστό στο 8,2 το μικρότερο των τελευταίων χρόνων.

Να γιατί μιλάμε για τη δική μας αγορά του αιώνα για την παιδεία ύψους 150 δισ. Για να λύσουμε τις άμεσες εκρηκτικές ανάγκες της δηλ. λύση του προβλήματος των αιθουσών, κατάργηση της βάρδιας, υποχρεωτική προσχολική αγωγή τουλάχιστον 1 χρόνου ενιαίο 3χρονο βασικό σχολείο.

Στην προσπάθειά μας αυτή, έχοντας βαθιά την πίστη ότι ο αγώνας μας για σωστή παιδεία δεν είναι μόνο θέμα των εκπ/κών αλλά ως εθνικό θέμα κι όλου του λαού, ζητούμε και τη δική σας συμπαράσταση.

Μην ξεχνάμε ότι πάμε να δημιουργήσουμε τη γενιά του '92 και του 2.000. Και σίγουρα όχι με τις σημερινές προϋποθέσεις.

Επίσης ευχαριστούμε το Τ.Ε.Ε. για την καλοσύνη που είχε να ζητήσει και τη δική μας γνώμη στη σημερινή ημερίδα που ευχόμαστε να είναι αποδοτική.

ΓΑΡΔΙΚΛΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ  
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΔΑΣΚΑΛΩΝ  
ΚΑΙ ΝΗΠΙΑΓΩΓΩΝ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ.



## "ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΒΟΛΟΥ ΑΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ"

Τα χωροταξικά προβλήματα που συσσωρεύτηκαν στα διάφορα πολεοδομικά συγκροτήματα της χώρας ιδίως κατά τη μεταπολεμική περίοδο είναι πάρα πολλά.

Ο ταχύς ρυθμός αύξησης του αστικού πληθυσμού, η έντονη ανισορροπία του δικτύου, η υποβάθμιση του παραγωγικού και κοινωνικού υπόβαθρου, η αυθαίρετη δόμηση, η οικιστική απέκταση βασισμένη στην κερδοσκοπία πάνω στη γη και όχι σ' ένα σωστό χωροταξικό σχεδιασμό κ.α. είχαν σαν αποτέλεσμα την γενικώτερη υποβάθμιση των αστικών κέντρων της χώρας μας.

Η ανεπάρκεια κοινωφελών και κοινοχρήστων χώρων, οι ελλείψεις τεχνικής υποδομής, η άναρχη πολιοδομική δόμηση, η απώλεια της κοινωνικής λειτουργικότητας της γειτονιάς κ.α. είναι μερικά απο τα χαρακτηριστικά αυτής της υποβάθμισης.

Την ίδια τύχη στην συσώρευση όλων αυτών των προβλημάτων είχε και το πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση ενώ θα μπορούσε να συμβάλει αποφασιστικά στην ισορροπημένη ανάπτυξη του Π.Σ. δεν το έπραξε ουσιαστικά διότι το κρατικό θεσμικό πλαίσιο δεν της έδωσε ποτέ τη δυνατότητα πραγματικής παρέμβασης, παρόλο που οι εταίροι μας στην ΕΟΚ έχουν αναγνωρίσει τον πρωταρχικό ρόλο της Τ.Α. στην αναπτυξιακή διαδικασία.

Οι προτάσεις μας τώρα πάνω στους νέους στόχους που πρέπει να τεθούν για τη βελτίωση του πολεοδομικού μας συγκροτήματος θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τον ιστορικά διαμορφωμένο χαρακτήρα του σαν βιομηχανικό, εμπορικό, τουριστικό και πολιτιστικό κέντρο.

Το πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου έχει όλες εκείνες τις προϋποθέσεις που μπορούν να το προωθήσουν σε μια σωστή και προγραμματισμένη ανάπτυξη προς όφελος όλων των κατοίκων του.

Ένας βασικός και πρωταρχικός παράγοντας είναι η πληθυσμιακή του εξέλιξη τα τελευταία χρόνια.

Η πληθυσμιακή αύξηση που γίνεται στο Π.Σ. Βόλου είναι σύμμετρη με την αύξηση της υπαίθρου της Μαγνησίας και όχι εις βάρος της όπως παρατηρείται με τα άλλα αστικά κέντρα της Θεσσαλίας.

Αυτό είναι ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα που έχουμε έναντι των άλλων Θεσσαλικών πόλεων γιατί η υπαίθρος της Μαγνησίας δεν εγκαταλείπεται από τους αγρότες για ανεύρεση εργασίας στο Βόλο.

Αντίθετα πολλοί είναι εκείνοι από την υπόλοιπη Θεσσαλία (Τρίκαλα-Καρδίτσα κ.λ.π.) που έρχονται στο Βόλο για δουλειά σε βιομηχανίες κ.λ.π. Έχει όμως το Π.Σ. εκείνες τις βασικές υποδομές και τον κοινωνικό εξοπλισμό που χρειάζεται για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων του (σωστή ύδρευση, αποχέτευση, στέγη, εγκαταστάσεις υγείας, παιδείας, άρτιο κυκλοφοριακό, συγκοινωνίες, χώρους πράσινου, πολιτιστικές υποδομές κλπ.) καθώς και άλλες περιαστικές δραστηριότητες όπως η βιομηχανία και η βιοτεχνία;

Ας αναλύσουμε πρώτα την μεταποιητική δραστηριότητα:

Ο τομέας της βιομηχανίας - βιοτεχνίας που παραδοσιακά ανθούσε στην περιοχή μας

αντιμετωπίζει σήμερα κρίσιμα λειτουργικά, θεσμικά, οικονομικά κ.α. προβλήματα τα οποία εκτός από τις επιπτώσεις στον ίδιο τον κλάδο, έχουν επιπτώσεις και στους εργαζόμενους (απολύσεις, διαθεσιμότητα, πάγωμα μισθών κλπ.) αλλά και στη γενικότερη ευημερία του Π.Σ.

Τα προβλήματα αυτά είναι εντονότατα στη Ν. Ιωνία γιατί ένα μεγάλο ποσοστό (το 43% περίπου) του εργατικού της δυναμικού απασχολείται στη βιομηχανία - βιοτεχνία, καθώς μεγάλες βιομηχανικές μονάδες αλλά και πολλές βιοτεχνίες βρίσκονται στα διοικητικά της όρια.

Η ανεργία έχει πάρει τεράστιες διαστάσεις. Αν δούμε και τις προβλέψεις της πολιτείας και της ΕΟΚ ότι το 1989 θα έχουμε παραπέρα αύξηση της ανεργίας, τότε η κατάσταση γίνεται ακόμα πιο κρίσιμη.

Για να λυθούν αυτά τα προβλήματα θα πρέπει να παρθούν τα απαραίτητα μέτρα όπως:

- Άμεση Κυβερνητική παρέμβαση για την αποφυγή του κλεισίματος ζωτικής σημασίας επιχειρήσεων (π.χ. Μεταλλουργική) με προγράμματα εξυγίανσης και αναβάθμισης των κλάδων που σήμερα θίγονται από την οικονομική συγκυρία.

- Διατήρηση της βιομηχανικής απασχόλησης που μπορεί να γίνει με την ενίσχυση της εγχώριας παραγωγής, αύξηση των εξαγωγών, περιορισμό της εσωτερικής εξάρτησης της οικονομίας μας.

- Επιτάχυνση των παραγωγικών επενδύσεων από τον κρατικό και ιδιωτικό τομέα.

- Ενεργοποίηση κοινού φορέα "κράτος" - εργαζόμενοι στη βιομηχανική ανάπτυξη με τη μορφή εταιριών λαϊκής βάσης, συνεταιρισμών, Τ.Α. κλπ.

- Εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου της βιομηχανικής και βιοτεχνικής νομοθεσίας.

- Εκτέλεση έργων υποδομής.

- Δημιουργία βιοτεχνικής ζώνης στη Ν. Ιωνία όπως προβλέπεται στο πολεοδομικό σχεδιασμό για την εγκατάσταση όλων εκείνων των βιοτεχνιών που είναι διασπαρμένες μέσα στην πόλη της Ν. Ιωνίας και προκαλούν ένα σωρό περιβαλλοντικά προβλήματα.

Άρα θα πρέπει να προωθηθούν μελέτες και έργα υποδομής για τη δημιουργία της βιοτεχνικής ζώνης ή βιοτεχνικού πάρκου εξοπλισμένου με όλες τις απαραίτητες τεχνικές και διοικητικές λειτουργίες, ώστε να αποτελεί πόλο προσέλκυσης της μεταποιητικής δραστηριότητας.

Στα προβλήματα κοινωνικού εξοπλισμού και υποδομής του Π.Σ. και ιδιαίτερα της Ν. Ιωνίας έχουμε να πούμε τα εξής:

#### ΤΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ - ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ

Η Ν. Ιωνία αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα πάνω στο στεγαστικό θέμα.

Η κατοικία ασφυκτιά, σφηνωμένη μεταξύ βιομηχανιών και Στρατοπέδου Γεωργούλα, κατακερματισμένη από τις σιδηροδρομικές γραμμές και έχοντας καταμεσής το Νεκροταφείο.

Τα προβλήματα γίνονται ακόμα πιο δύσκολα αν συμπεριλάβουμε και τους τσιγγάνους που βρίσκονται στην περιοχή μας κάτω από άσχημες συνθήκες διαβίωσης.

Η επέκταση του σχεδίου πόλης που θεσμοθετήθηκε είναι ελλιπής γιατί δεν αγγίζει καθόλου το Στρατόπεδο το οποίο διασπά τον ιστό της πόλης και εμποδίζει την ομαλή αναπτυξή της.

Η επέκταση ένταξε τα πυκνοδομημένα αυθαίρετα που στερούνται τελείως υποδομής με τους γνωστούς όρους εισφοράς σε γή και χρήμα και την υποχρέωση του Π.Δ.Ε μόνο μέχρι το 30% των δαπανών ενώ θα μπορούσε να ήταν το 70%.

Ο συντελεστής δόμησης που ορίστηκε σε 0,8 είναι εξαντλημένος από τις υπάρχουσες

υποδομές με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η δυνατότητα προσθήκης.

Επί πλέον η πράξη εφαρμογής του σχεδίου επέκτασης στον Άγ. Σπυριδώνα απέδειξε ότι υπάρχει έλλειμμα 30 στρ. στην εισφορά γής, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να εφαρμοστεί η μελέτη. Αυτό το πρόβλημα αν δεν αντιμετωπισθεί ουσιαστικά, θα επαναληφθεί το φαινόμενο του παλιού σχεδίου πόλης, που ακόμη, μετά από 30 χρόνια δεν έχει εφαρμοστεί λόγω της αδυναμίας των Δήμων και λοιπών φορέων να αποζημιώσουν τους κοινωφελείς και κοινόχρηστους χώρους. Από την άλλη μεριά δεν θα πρέπει να μακροχρονήσει το πρόβλημα της αποζημίωσης των λεγομένων ιδιοκτητών στηριζόμενο σε διατάξεις που επιτρέπουν την επ' αόριστο δέσμευση των ιδιοκτησιών τους μέχρι την καταβολή από τους φορείς των αποζημιώσεων, για λόγους κοινωνικής δικαιοσύνης και λαμβάνοντας υπόψη την χαμηλή οικονομική κατάσταση των ιδιοκτητών. Η δημοτική αρχή ερευνά το πρόβλημα της αποκατάστασης των ρυμοτομουμένων σε σχέση με καινούργιες επεκτάσεις αλλά περιμένει και από το Υπουργείο και τους μελετητές να προτείνουν τη λύση για το πρόβλημα αυτό που είναι γνωστό επίσημα, που είναι στην αποκλειστική τους ευθύνη και για το οποίο ακόμη δεν έχουν δώσει την παραμικρή απάντηση.

Και βέβαια δεν μπορούμε να μιλάμε για εκπαίδευση και αθλητισμό αλλά και κυκλοφοριακό στις περιοχές επέκτασης του Άγ. Σπυριδώνα αφού δεν είναι δυνατή η ανέγερση σχολείων ή αθλητικών εγκαταστάσεων λόγω μη δυνατότητας εφαρμογής του σχεδίου από το έλλειμμα στο ισοζύγιο απαλλοτριώσεων - εισφορών σε γή. Όσον αφορά το πρόβλημα της ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ του παλιού σχεδίου πόλης του 1956, εμφανίστηκε το εξής παράδοξο, που επέσπευσε την υποβάθμιση της πόλης:

Στα προκαταρκτικά σχέδια - προτάσεις της ΕΠΑ για την επέκταση, περιλαμβάνονταν και οι προτάσεις της Αναθεώρησης του παλιού σχεδίου που πρότεινε να περισωθούν οι αδόμητοι χώροι της πόλης προκειμένου να χαρακτηριστούν σαν κοινωφελείς. Στα πέντε χρόνια που ακολούθησαν η ΕΠΑ δεν προχώρησε στην σύνταξη της οριστικής μελέτης και έτσι δεν διασφαλίστηκαν και νομικά αυτοί οι χώροι που στο σημερινό σχέδιο είναι όλοι οικοδομήσιμοι. Το αποτέλεσμα ήταν να κινητοποιηθούν οι ιδιοκτήτες και να βιαστούν στην ανοικοδόμησή τους ακόμη και αν δεν είχαν πρίν τις προτάσεις της αναθεώρησης την πρόθεση να κτίσουν, φοβούμενοι τις χρονοβόρες διαδικασίες αποζημίωσης από το Δημόσιο και γνωρίζοντας την κακή οικονομική κατάσταση του Δήμου.

Γενικά στην Ν. Ιωνία η κατοικία δεν έχει εμπορικό χαρακτήρα (π.χ. εργολάβοι να χτίζουν πολυόροφες οικοδομές και να πουλούν διαμερίσματα) αλλά οικογενειακό, δηλ. χτίζονται οικοδομές για ιδιοκατοίκηση των οικοδομούντων και των μελών της οικογένειάς τους.

Είναι λοιπόν ανάγκη το υπαρκτό πρόβλημα της στέγης να αντιμετωπισθεί θετικά από την πολιτεία, γιατί αποτελεί το βασικότερο κοινωνικό αγαθό του ανθρώπου.

Συγκεκριμένα θα πρέπει:

- Να επεκταθούν τα κατασκευαστικά προγράμματα του Ο.Ε.Κ. και να δραστηριοποιηθούν συντονισμένα όλοι οι δημόσιοι φορείς για να καλύφθούν οι νέες στεγαστικές ανάγκες με καλή ποιότητα κατοικίας και φτηνό κόστος κατασκευής και να αναβαθμιστούν οι απαράδεκτες συνθήκες κατοικίας χιλιάδων οικογενειών.
- Οι εξαγγελίες των στεγαστικών δανείων να βρίσκονται μέσα στα όρια της οικονομικής και κοινωνικής πραγματικότητας, έτσι ώστε να είναι προσιτά σ' αυτούς που πραγματικά τα έχουν ανάγκη.
- Τέλος να εξασφαλιστούν εκείνες οι προϋποθέσεις, όπου πραγματικά θα επιτρέψουν στους Ο.Τ.Α. να παίξουν ουσιαστικό ρόλο στην κατασκευή και εξασφάλιση στους άστεγους

ωτηνής, υγιεινής και σύγχρονης κατοικίας.

Σήμερα μπορούν να αξιοποιηθούν τα δημόσια κτίσματα που υπάγονται σε Δημόσιους Οργανισμούς, Τράπεζες, εκκλησίες και παραμένουν χρόνια ανεκμετάλλευτα και τελικά καταποτούνται χωρίς να είναι εύκολος ο έλεγχος, λόγω της έλλειψης του εθνικού κτηματολογίου.

Ειδικά στη Ν. Ιωνία η Κοινωνική Πρόνοια κατέχει οικόπεδα σε σημεία κατάλληλα για την ανέγερση κτιρίων κοινοφελιών λειτουργιών.

Σήμερα στο κέντρο της Ν. Ιωνίας υπάρχει ο προσφυγικός οικισμός που δημιουργήθηκε μετά τη Μικρασιατική καταστροφή.

Τα προβλήματα αποκατάστασης των προσφύγων παραμένουν άλυτα παρόλο που πέρασαν 65 χρόνια από τη δημιουργία του οικισμού.

Οι συνθήκες διαβίωσης τους είναι απαράδεκτες (μικρές κατοικίες με πολυμελείς οικογένειες, στενοί δρόμοι, προβλήματα αποχέτευσης κλπ.).

Είναι απαράδεκτη η στάση της πολιτείας να αδρανήει στο να πάρει αποφάσεις για την αποκατάσταση των προσφύγων.

Πρέπει να χρηματοδοτήσει μελέτες για την ανάπλαση καθώς και προγράμματα κατασκευής λαϊκών κατοικιών για την άνετη και υγιεινή στέγαση των προσφύγων.

Η ανταλλάξιμη περιουσία είναι τα κεφάλαια που μπορούν να χρηματοδοτήσουν τα έργα ανάπλασης. Και όταν λέμε ανάπλαση των προσφυγικών δεν εννοούμε μόνο την αναβάθμιση της περιοχής, το περιβάλλον, πολιτισμός, πράσινο, κοινωφελείς χώροι κλπ.

Στα πλαίσια αυτής της αναβάθμισης εντάσσεται και η αποπεράτωση των έργων του πολιτιστικού άλσους που είναι κομμάτι της ανταλλάξιμης περιουσίας και αποβλέπει στην ολοκληρωμένη κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής μας.

Με τις προτάσεις μας για συγκροτημένη ανάπτυξη συνδέεται άμεσα και η ύπαρξη του Στρατόπεδου Γεωργούλα στο κέντρο της πόλης.

Το Στρατόπεδο δημιουργεί σοβαρά πολεοδομικά - περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά προβλήματα γιατί:

- Παρεμποδίζει τη σωστή οικιστική και κοινωνική ανάπτυξη καθώς και την πολεοδομική οργάνωση.
- Δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην κατασκευή δρόμων προσπέλασης για την άνετη επικοινωνία ανάμεσα στις συνοικίες της Ν. Ιωνίας.

Πάγιο αίτημα του Δήμου μας είναι η απομάκρυνση του Στρατόπεδου και η δημιουργία φοιτητικής κατοικίας και σχολών στο χώρο αυτό όπως έχει προβλεφθεί από τους μελετητές της ΕΠΑ, έτσι ώστε να ωφεληθεί και το Πανεπιστήμιο και το πολεοδομικό συγκρότημα με μια χωροταξική ανάπτυξη γενικότερα.

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα είναι και το κυκλοφοριακό.

Στη Ν. Ιωνία δεν υπάρχει η απαραίτητη υποδομή που θα εξυπηρετήσει τα βαρέα οχήματα - ιδιαίτερα της ΑΓΕΤ - καθώς και το επιβαρυμένο φορτίο που έρχεται από το Βόλο.

Σήμερα η χάραξη βασικών αρτηριών είναι άμεση ανάγκη γιατί:

- Θα υπάρξει γρήγορη κίνηση των οχημάτων.
- Δεν θα γίνονται τα γνωστά μποτιλιαρίσματα στις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής.
- Θα γίνεται αποσυμφόρηση των δρόμων από την παράνομη στάθμευση των οχημάτων.
- Θα ενημερώνεται ο πεζός για τις κατευθύνσεις των οχημάτων και έτσι θα γίνεται αποφυγή ατυχημάτων.

Θα πρέπει επίσης να χαραχθούν ποδηλατόδρομοι, διαβάσεις πεζών και να τοποθετηθούν περισσότεροι φωτεινοί σηματοδότες.

Ός προς το θέμα των αστικών συγκοινωνιών θα πρέπει να αυξηθούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς με καινούργια οχήματα για να επιτευχθεί η αποσυμφόρηση και να μειωθεί η ρύπανση του αστικού περιβάλλοντος.

Βασική πρόταση του Δήμου μας καθώς και του ρυθμιστικού σχεδίου είναι η δημιουργία δύο σημαντικών αρτηριών οδικής κυκλοφορίας του εσωτερικού δακτυλίου του Κραυσίδωνα και του μεγάλου περιφερειακού που θα παρακάμπτει το πολεοδομικό συγκρότημα και θα επαλλάσσει το εσωτερικό της πόλης από τη βαριά κυκλοφορία.

Όσον αφορά το θέμα του Κραυσίδωνα, αναστείλαμε την τελική μας απόφαση περιμένοντας συμπληρωματικά στοιχεία που αφορούν την υδραυλική και περιβαλλοντική μελέτη του έργου γιατί η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος μπορεί να είναι αποτελεσματική μόνο όταν είναι ενταγμένη μέσα στα πλαίσια ενός συνολικού πολεοδομικού σχεδιασμού και μιας γενικότερης στρατηγικής σαν διαδικασία συνεχή και δυναμική που θα λαμβάνει υπόψη και άλλες εξ ίσου κρίσιμες παραμέτρους όπως π.χ. προστασία του περιβάλλοντος.

Αυτά τα δύο έργα είναι ζωτικής σημασίας γιατί το πολεοδομικό συγκρότημα θα ανακουφισθεί για πολλά χρόνια από το οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Ένα επίσης παρόμοιο χαρακτήρα πρόβλημα είναι και η ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών που κατακερματίζουν τις κατοικημένες περιοχές του Δήμου μας. Υπάρχει άμεσος κίνδυνος ατυχημάτων.

Αίτημα μας είναι η απομάκρυνση των γραμμών μέσα από τον οικιστικό ιστό και η χάραξη νέων έξω στον ευρύτερο χώρο.

Μέχρι να γίνει αυτό δεχόμαστε την προσωρινή αντιμετώπιση του προβλήματος με την κατασκευή σύγχρονων ισόπεδων και ανισόπεδων διαβάσεων.

Όσον αφορά τα προβλήματα γενικότερης υποδομής (ύδρευση κ.α.) έχουμε να τονίσουμε τα εξής:

Η υδροδότηση της Ν. Ιωνίας είναι προβληματική υπάρχει πρόβλημα ποιότητας και ποσότητας νερού ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι πηγές Λαγονίκα - Ξηρακία και να εξεταστεί η υδροδότηση του πολεοδομικού συγκροτήματος σε συνδιασμό με ένα μεγάλο έργο π.χ. εκτροπή Αχελώου.

Επίσης να εκσυγχρονιστεί και το υπόλοιπο δίκτυο ύδρευσης μαζί με ένα άρτιο σύστημα αποχέτευσης όπου τα οικιακά λύματα θα υφίστανται βιολογικό καθαρισμό και θα αποφεύγεται έτσι η επιβάρυνση του Παγασητικού με επιπλέον ρυπαντικά φορτία.

Για τις παρεχόμενες υπηρεσίες ΔΕΗ, ΟΤΕ, θα πρέπει να αναβαθμιστούν γιατί δεν μπορούμε να μιλάμε για ενωμένη Ευρώπη του 1992 με βάση το σημερινό επίπεδο λειτουργίας αυτών των φορέων.

#### ΠΑΙΔΕΙΑ

Στον τομέα της εκπαίδευσης αντιμετωπίζουμε σοβαρά προβλήματα, τόσο στην κτιριακή υποδομή, όσο και στο περιεχόμενο της παρεχόμενης μόρφωσης.

Η πολιτεία έχει δώσει το θέμα των κτιριακών εγκαταστάσεων στην αρμοδιότητα των Δήμων χωρίς να δώσει όμως τα απαραίτητα κονδύλια που χρειάζονται για τη διαμόρφωση, επισκευή και συντήρηση των σχολείων.

Έτσι το οξύμεινο κτιριακό πρόβλημα των σχολείων της Ν. Ιωνίας δεν θα λυθεί αν η

πολιτεία δεν χρηματοδοτήσει επαρκώς το έργο αυτό.

Για την αναβάθμιση της παρεχόμενης μόρφωσης χρειάζονται:

Σύγχρονα εποπτικά μέσα διδασκαλίας, περισσότεροι δάσκαλοι, καθηγητές, γυμναστήρια, αίθουσες εργαστηρίων, σύγχρονες βιβλιοθήκες, βοηθητικοί χώροι, χώροι ψυχαγωγίας κ.α.

Όσον αφορά το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας έχουμε τη γνώμη ότι για να λειτουργήσει αυτό σωστά και οργανωμένα χρειάζεται να προχωρήσει η μελέτη της ΕΠΑ, να εφαρμοστεί ο γενικός πολεοδομικός σχεδιασμός με μια νέα χωροταξική κατανομή των σχολών προς την κατεύθυνση του Στρατοπέδου, πράγμα που θα συμβάλλει αποτελεσματικά και ουσιαστικά στη δημιουργία ενός σύγχρονου, δημοκρατικού και ολοκληρωμένου Πανεπιστημίου προς όφελος και του διδακτικού προσωπικού και του φοιτητικού κόσμου.

### ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Οι κοινωνικές και πολιτιστικές παραδόσεις μας, η συλλογική συνείδηση και οι αξίες των δημοτών μας στην πολιτιστική διάσταση βασισμένη στη δημοκρατία, τη δικαιοσύνη και την ελευθερία συνιστούν ένα πολιτιστικό υπόβαθρο με χαρακτηριστικό κοινό παρονομαστή τον ανθρωπιστικό πλουραλισμό, δημιουργούν συγκεκριμένες και ιδιόμορφες ανάγκες για διαφύλαξη της πολιτιστικής μας ιδιομορφίας από τα ξένα καταναλωτικά πρότυπα καθώς και για ευρύτερη συμμετοχή των πολιτών στη πολιτιστική ζωή.

Η Ν. Ιωνία αν και διαθέτει μια πλούσια πολιτιστική παράδοση και φυσιογνωμία δεν έχει τις απαραίτητες υποδομές που θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για έντονη κίνηση, κοινωνική επαφή και πολλαπλές δραστηριότητες (κοινωνικές, πολιτιστικές, εκπαιδευτικές, ψυχαγωγικές).

Ένα βασικό έργο υποδομής στο Δήμο μας είναι η πρόταση μας για την δημιουργία πνευματικού - πολιτιστικού κέντρου, που δεν θα στεγάζει μόνο πολιτιστικές δραστηριότητες, αλλά θα καθιερωθεί σαν χώρος επικοινωνίας, πληροφόρησης και αναψυχής, ενώ ταυτόχρονα θα ενθαρρύνεται η ενεργός συμμετοχή των πολιτών στα πολιτιστικά πράγματα.

Για να αποκαταστήσουμε τα πολιτιστικά, πνευματικά και καλλιτεχνικά αγαθά σε οργανικά στοιχεία της καθημερινής μας ζωής, χρειάζεται να εφαρμοστεί ένα συντονισμένο πρόγραμμα που θα ενισχύει τη σύγχρονη πνευματική δημιουργία, θα προβάλλει και θα καλλιεργεί τις αξίες του τοπικού μας πολιτισμού, θα προστατεύει την πολιτιστική μας κληρονομιά και θα εξασφαλίζει την εκπαίδευση των νέων στη μουσική, στο θέατρο, στο χορό και γενικότερα στην καλλιτεχνική παιδεία και θα ενισχύει την ανάπτυξη των πνευματικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων μας.

### ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Ο αθλητισμός είναι μια σημαντική κοινωνική δραστηριότητα που αντικειμενικά μπορεί να συμβάλλει στη βελτίωση του τρόπου ζωής των εργαζομένων. Μπορεί να παίξει διαπαιδαγωγικό ρόλο στη νεολαία και να αποτελέσει μια αξιόλογη μορφή σωστής και δημιουργικής αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου της.

Κατανοώντας μ' αυτό τον τρόπο τον ρόλο του αθλητισμού φτάνουμε στη διατύπωση ότι αυτός είναι δικαίωμα, μια ζωτική ανάγκη για τις πλατιές μάζες του λαού και ιδιαίτερα της νεολαίας.

Ο αθλητισμός είναι ανάγκη τόσο για την αρμονική ανάπτυξη των νέων, όσο και για την υγεία και ψυχαγωγία των πολιτών.

Η Ν. Ιωνία με την πλούσια αθλητική της παράδοση αντιμετωπίζει πολλαπλές ανάγκες για άθληση και ψυχαγωγία, αφού είναι μια πόλη χωρίς αθλητικές εγκαταστάσεις.

Ο Δήμος μας καταβάλλει φιλότιμες προσπάθειες για να εξασφαλίσει, όσο το δυνατόν

περισσότερες προϋποθέσεις και να γίνει η άθληση δικαίωμα πλατύτερων μαζών.

Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας είναι και η οικονομική ενίσχυση που ζητάει ο Δήμος μας από την πολιτεία για αποπεράτωση του Κλειστού Γυμναστηρίου και συντόμευση των εργασιών του Σταδίου, ώστε τα δύο αυτά έργα να συμβάλλουν ουσιαστικά στην ανάπτυξη του αθλητισμού και ιδιαίτερα στην ανάπτυξη του μαζικού λαϊκού αθλητισμού.

Επίσης με την επαρκή οικονομική κρατική επιχορήγηση θα μπορεί ο Δήμος μας να διοργανώνει περισσότερες αθλητικές εκδηλώσεις, να χαράζει και να υλοποιεί περισσότερα αθλητικά προγράμματα.

### ΥΓΕΙΑ

Στο πολεοδομικό συγκρότημα υπάρχουν οξυμένα προβλήματα τόσο στην πρωτοβάθμια όσο και στην δευτεροβάθμια περίθαλψη.

Η μεσοβαρές ελλείψεις λειτουργία του πολυιατρείου του ΙΚΑ στο Βόλο, η απαράδεκτη λειτουργία του ΙΚΑ στη Ν. Ιωνία, τα προβλήματα που έχουν σχέση με την υγιεινή και ασφάλεια στις μικρές και μεγάλες βιομηχανίες της περιοχής καθώς και εκείνα που έχουν σχέση με το Νοσοκομείο ολοκληρώνουν την εικόνα της τοπικής κατάστασης.

Οι προτάσεις μας για αναβάθμιση των υπηρεσιών υγείας είναι οι εξής:

- Να αρχίσει άμεσα η κατασκευή του Πολυιατρείου του ΙΚΑ στη Ν. Ιωνία, να δοθούν οι απαραίτητες πιστώσεις όπως έχουν υποσχεθεί από την πολιτεία και να πλαισιωθεί με γιατρούς όλων των ειδικοτήτων.
- Να αυξηθούν οι οικογενειακοί γιατροί.
- Να λυθούν τα προβλήματα των εργαζομένων στο νοσοκομείο.
- Να αποπερατωθεί η επέκταση του Νοσοκομείου.
- Να παρθούν μέτρα για την προστασία της υγείας των εργαζομένων στους χώρους δουλειάς κλπ.

Συμπερασματικά πιστεύουμε ότι για να λυθούν αποτελεσματικά τα παραπάνω προβλήματα του Δήμου μας αλλά και της Τ.Α. γενικότερα θα πρέπει η δράση της Ελληνικής περιφερειακής πολιτικής που είναι και το κλειδί για την ανάπτυξη να στοχεύει σε ένα σύστημα σύνθετου σχεδιασμού όπου απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτευχή του είναι η καθιέρωση του Β' και Γ' βαθμού αυτοδιοίκησης και ο ριζικός εκσυγχρονισμός της δημόσιας μηχανής.

Η πρόωθηση του Β' και Γ' αυτοδιοίκησης θα συμβάλλει σ' όλη την αναπτυξιακή διαδικασία της περιφέρειας γιατί σαν κύριος μοχλός της ανάπτυξης διαπλέκεται άμεσα σε όλα τα προβλήματα και τις ανάγκες των κατοίκων για απασχόληση για καλύτερο τρόπο ζωής, για ειρηνικό σίγουρο μέλλον και επιτρέπει να δίνουμε λύσεις στα προβλήματα του σήμερα που να βοηθούν στα καθήκοντα του αύριο.

## Πρός το Τ.Ε.Ε Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Με το παρόν υπόμνημα υποβάλλω και εγγράφως τις προτάσεις που διατύπωσα σε ημερίδα του Τ.Ε.Ε για τη βελτίωση του κυκλοφοριακού προβλήματος του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου και την προβλεπόμενη επικάλυψη του Κραυσίδωνα.

Βασικός στόχος του προβληματισμού, είναι η ελαχιστοποίηση του οικονομικού, κοινωνικού, πολιτικού και περιβαντολογικού κόστους, με αντίστοιχη μεγιστοποίηση του κυκλοφοριακού αποτελέσματος.

**Παροδοχή:** Δύο είναι και προβλέπεται να παραμείνουν οι βασικοί συγκοινωνιακοί άξονες του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου, τόσο λόγω της ρυμοτομίας του, όσο και λόγω της διεύθυνσης που ακολουθεί το μέγιστο ρεύμα της αστικής και υπεραστικής του συγκοινωνίας. Ο ένας είναι αυτός που οδηγεί "κάθετα" προς το Πήλιο και σήμερα εξυπηρετείται από δύο κυρίως κορεσμένους κυκλοφοριακά δρόμους που διασχίζουν κεντρικά την πόλη, την ΙΩΛΚΟΥ και την Κ. ΚΑΡΤΑΛΗ (άξονας Βορρά - Νότου) και ο άλλος είναι αυτός που διατρέχει την πόλη "παράλληλα" προς το Πήλιο και εξυπηρετείται "περιφερειακά" από τους δρόμους Ιάσονος και Δημητριάδος και "κεντρικά" από την Αναλήψεως και Γιάννη Δήμου, (άξονας Ανατολής - Δύσης).

**Προτάσεις:** Για να αποσυμφορηθούν οι δύο αυτοί άξονες επιβάλλεται: Α) Για τον άξονα Βορρά - Νότου η μονοδρόμηση των παρόχθιων οδών του Κραυσίδωνα από τη γέφυρα της συμβολής των οδών Λαρίσης και Αθηνών, με την δημιουργία ενός ρεύματος ανόδου δύο διαδρομών, στη δεξιά πλευρά της κοίτης βλέποντας το Πήλιο μέχρι το ύψος της Άγ. Παρασκευής απ' όπου και η κυκλοφορία θα διοχετευτεί παραπέρα διά την ΙΩΛΚΟΥ στο κύκλωμα Πηλίου ή προς τις βόρειες συνοικίες και ενός ρεύματος καθόδου, δύο διαδρομών αριστερά, που θα οδηγεί τα κατερχόμενα από το Πήλιο αυτοκίνητα κατευθειάν εκτός πόλης είτε προς Λάρισα είτε προς Αθήνα. Αυτονόητο είναι ότι καθ' όλο το μήκος των δρόμων αυτών θα υπάρχουν όπως και σήμερα διασταυρούμενοι δρόμοι προς το εσωτερικό της πόλης. Και στις δύο αυτές περιπτώσεις θα πρέπει να σημειωθεί ότι ακόμη και οι σηματοδότες υπάρχουν τόσο στην αρχή όσο και στο τέλος των διαδρομών.

**Αποτελέσματα:** Σημαντική κυκλοφοριακή αποσυμφόρση της πόλης, μείωση των αποστάσεων και των καθυστερήσεων, αποφυγή της δημιουργίας του έργου της επικάλυψης του Κραυσίδωνα με το τεράστιο οικονομικό κοινωνικοπολιτικό και περιβαντολογικό κόστος, την ελαχιστοποίηση του χρόνου δημιουργίας του έργου, αφού το μόνο που θα πρέπει να γίνει είναι μικρά οδοποιητικά έργα και μια γέφυρα δύο διαδρομών για το ρεύμα της καθόδου από το Πήλιο, στο ύψος της Άγ. Παρασκευής και στο σημείο όπου σχεδόν η ΙΩΛΚΟΥ εφάπτεται με την κοίτη του Κραυσίδωνα.

Β) Για τον άξονα Ανατολής - Δύσης δεν χρειάζεται ιδιαίτερη σοφία για να καταλάβει κανείς ότι είναι απαράδεκτο από κάθε άποψη, κυκλοφοριακής ροής και ασφάλειας, ξαφνικά δύο μεγάλοι λεωφόροι της πόλης με έξι διαδρομές, σχεδόν περιφερειακοί, αφού διατρέχουν την πόλη στο ένα της άκρο, να μετατρέπονται σε κέραιο και κεντρικό τους σημείο, διά της διχοτόμησης της Φιλελλήνων, σε δρόμους μιας διαδρομής εκατέρωθεν και μάλιστα με ανύπαρκτο πεζοδρόμιο.



Έτσι προτείνεται η συνέχιση της Ιάσονος με μια πιο φυσική της προέκταση, μπροστά δηλ. από την Έξωραϊστική και από κεί με μικρή διαπλάτωση του ήδη υπάρχοντος δρόμου μεταξύ Πάρκ-Hotel και πάρκου, να οδηγήσει δίπλα από τον Ραδιοφωνικό σταθμό, απ' όπου βέβαια η παιδική χαρά θα μετατοπισθεί, το Ξενία και το Νοσοκομείο, στη νέα διπλατισμένη γέφυρα του Αναύρου προς Αγριά ή Νέα Δημητριάδα. Αποτέλεσμα της λύσης αυτής θα είναι να διευκολυνθεί σημαντικά η κυκλοφορία, αστική και υπεραστική στον άξονα αυτό και κυρίως το βασικότερο να "ανοίξει έτσι ο δρόμος" για την επιβαλλόμενη αργά ή γρήγορα μονοδρόμηση της Πολυμέρη, όπου η ταλαίπωρη θα μπορέσει να μετραπεί σε μια ωραία λεωφόρο με ανθρώπινα πεζοδρόμια και δενδροστοιχίες και όχι νησίδες των 30 εκατοστών και κυκλοφοριακό χάος. Τέλος διά της ρύθμισης αυτής αναβαθμίζονται: α) Η μαρίνα του Αγ. Κων/νου με το Δημοτικό περίπτερο και τις αθλητικές εγκαταστάσεις, β) Το Ξενία που ήδη ανακαινίζεται και έτσι γίνεται εύκολα προσπελάσιμο, χωρίς να ενοχλείται αφού απέχει αρκετά από το δρόμο, ενώ ας μην ξεχνάμε ότι σχεδόν όλα τα ξενοδοχεία μέσα στις πόλεις είναι πάνω σε λεωφόρους, γ) Το Νοσοκομείο που η εισόδός του πλέον μπορεί να γίνει κατευθείαν από κάτω και η έξοδός του μόνο από την Πολυμέρη, αποφεύγοντας έτσι τα προβλήματα της εισόδου - εξόδου από το ίδιο σημείο, ε) Το πάρκο με τα εκθέματά του και το Αρχαιολογικό Μουσείο που τώρα παραμένουν αθέατα για τους πολλούς και τόσα άλλα!!!

Τα οφέλη για όλους μας από αυτές και μόνο τις δύο ρυθμίσεις νομίζω ότι είναι αυταπόδεκτα. Οι μόνοι που μπορεί να ανησυχούν, είναι ίσως μερικοί μεγαλοεργολάβοι και ολίγοι κοντόφθαλμοι τεχνοκράτες και υστερόβουλοι συμπολίτες. Κατά τα άλλα οι καλές λύσεις δεν πρέπει να είναι πάντοτε χρονοβόρες και δαπανηρές.

Με τιμή

Γ. ΑΝΤΩΝΟΓΛΟΥ

ΣΥΝΟΙΚΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ

Εισηγητής: Κοπονίνας Αθανάσιος  
Κοπονίνας

## Προβλήματα της συνοικίας και της πόλης.

Καταρχήν θα 'θέλαμε να συγχαρούμε το Τ.Ε.Ε. για την πρωτοβουλία της ημερίδας "προτάσεις για βελτίωση του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου".

Πολλά αναπτύξανε οι προηγούμενοι ομιλητές με τεκμηριωμένες και επιστημονικά αποδεδιγμένες προτάσεις. Εγώ θα σταθώ στα προβλήματα που αφορούν τη συνοικία μας αλλά και γενικά ολόκληρη την πόλη. Όλοι θα πρέπει να παλέψουμε για την πόλη μας ο καθένας βέβαια από το δικό του μετερίζι γιατί τα προβλήματα υπήρχαν, υπάρχουν και θα συνεχίσουν να υπάρχουν. Από 'μας εξαρτάται πως θα βελτιώσουμε την ποιότητα της ζωής μας. Και έρχομαι στα προβλήματα τα οποία βέβαια απασχολούν την συνοικία μας αλλά τα ίδια προβλήματα σε γενικές γραμμές απασχολούν και άλλες ακραίες συνοικίες της πόλης μας.

### ΟΔΟΠΟΙΙΑ

Ο τελευταίος σχεδιασμός της πόλης μας έγινε το 1956. Από τότε μέχρι σήμερα δεν έχει εφαρμοστεί το υπάρχον σχέδιο, δρόμοι παραμένουν αδιάνοικτοι οι οποίοι θα μπορούσαν να αποσυμφωρήσουν τη κυκλοφορία του κέντρου και να γίνουν πιο λειτουργικοί, π.χ. Ναυπλίου, Γιάννη Δήμου, κλπ. Υπάρχουν δρόμοι στενά μέσα στο σχέδιο πόλης οι οποίοι θεωρούνται ιδιωτικοί δρόμοι και οι κάτοικοι δεν μπορούν να κτήσουν και αναγκάζονται να πληρώνουν ένα σεβαστό ποσό για την αποτύπωση του τετραγώνου. Επίσης υπάρχουν και κάτι φράχτες ή μαντρότοιχοι οι οποίοι εμποδίζουν την διάνοιξη και οι ιδιοκτήτες τους έχουν παράλογες απαιτήσεις. Εμείς στο θέμα οδοποιίας έχουμε να προτείνουμε: 1) πρέπει να γίνει ο περιφερειακός εκτός πόλης ώστε να απαλλαγεί το κέντρο από τα βαριά οχήματα. 2) να δοθούν αρμοδιότητες στην Τ.Α. και στα Σ.Σ. που ζούν από κοντά τα προβλήματα των διανοίξεων ώστε να τα επιλύουν όσο γίνεται πιο γρήγορα.

### ΟΙΚΟΠΕΔΑ ΓΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς που υπάρχει σήμερα αναγκάζει τους ιδιοκτήτες να εκμεταλλεύονται και την τελευταία σπιθαμή γής, με αποτέλεσμα να στερηθή η πόλη από χώρους που προορίζονται για κοινωνική χρήση για σχολεία, παιδικούς σταθμούς, πάρκα, αθλητικούς χώρους κλπ. Ζωντανό παράδειγμα στη συνοικία μας αποτελεί ο Ο.Ε.Κ. που έφτιαξε 2 πολυκατοικίες σ' ένα οικόπεδο 3 στρεμμάτων χωρίς ν' αφήσει ακάλυπτο χώρο. Όταν η ίδια η πολιτεία με τους κρατικούς φορείς της ενεργεί κατ' αυτόν τον τρόπο πως να μην παραδειγματίζονται και οι απλοί πολίτες που θέλουν να εκμεταλλευτούν και τον τελευταίο πόντο του οικοπέδου τους. Γι' αυτό προτείνουμε ότι οικόπεδα ιδιόκτητα υπάρχουν να δεσμευτούν για κοινωνική χρήση και γίνουμε πιο συγκεκριμένος για τη συνοικία μας όπου υπάρχει το οικόπεδο Θεσ. Οινόπν. που είναι κατάλληλο για σχολεία και αθλητικό κέντρο, καθώς επίσης ιδιόκτητα οικόπεδα από 1500 μ. μέχρι 4 στρέμ. κατάλληλα για παιδικούς σταθμούς και νηπιαγωγεία.

### ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

Πιστεύουμε πως με μια σωστή και προγραμματισμένη δόμηση μπορούμε να φτιάξουμε πιο

ανθρώπινη την πόλη. Αλλά στη συνοικία μας παρουσιάζεται μια ιδιαιτερότητα να έχουμε 4 συντελεστές δόμησης 0,8, 1,2, 1,6, 1,8 και όπως προανέφερα ο κάθε ιδιοκτήτης κοιτάζει να εκμεταλλευτεί και την τελευταία σπιθαμή γής και το τελευταίο τετραγωνικό σε κτίσμα. Γι' αυτό προτείνουμε την εξίσωση του συντελεστή δόμησης σε 1,8 για ολόκληρη τη συνοικία μας εκτός απ' αυτήν που είναι στο 0,8. Νομίζουμε δεν είναι σωστό σ' ένα δρόμο να υπάρχουν 3 συντελεστές δόμησης.

#### ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΣΧΟΛΕΙΑ, ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ

Έχει γίνει πλέον καθεστώς στη χώρα μας να συστεγάζονται δύο και τρία σχολεία σ' ένα διδακτήριο. Να τηγαινούν τα μικρά παιδιά σ' ακατάλληλες ώρες στο σχολείο.

Στη συνοικία μας υπάρχει το 18<sup>ο</sup> δημ. σχολείο, που σ' αυτό συστεγάζεται το 43<sup>ο</sup> δημ. σχολείο, το 10<sup>ο</sup> και 32<sup>ο</sup> της Θεσ. Οικοπν. που είναι περίπου 50 στρεμ. και να γίνουν νέα σύγχρονα διδακτήρια νηπιαγωγείο, δημοτικό, γυμνάσιο, με τις ανάλογες αθλητικές εγκαταστάσεις. Εάν χαθεί κι' αυτός ο χώρος τότε δε θα υπάρχει άλλο περιθώριο ανάπτυξης της συνοικίας μας.

#### ΠΟΛΗΣ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η άναρχη βιομηχανική ανάπτυξη στη περιοχή μας φέρει τη σφραγίδα της Θεσ. Οικοπν. μιας βιομηχανίας που βρίσκεται στη καρδιά της πόλης και της συνοικίας μας. Λειτουργεί απ' το 1926 χωρίς άδεια από καμία υπηρεσία κι είναι μόνιμη απειλή (αφού παράγει 30 τόνους οινόπνευμα ημερησίως) για τη ζωή και την υγεία των κατοίκων της περιοχής αλλά και ολόκληρης της πόλης απ' τα παραγόμενα εύφλεκτα υλικά. Η διαφυγή υδροθείου στην ατμόσφαιρα από την καύση των αποβλήτων καθιστά προβληματική τη διαβίωση των κατοίκων της γύρω περιοχής. Τα απόβλυτα που ρίχνει ανεξέλεκτα στο Παγασητικό είναι όμοια με τον Χατζηδήμα. Οι φορείς της συνοικίας μας με επανλημένα διαβήματα και κινητοποιήσεις από το 1980 αγωνίζονται για την απομάκρυνση του εργοστασίου αντιμετωπίζοντας κάθε φορά την έλλειψη βούλησης των αρμοδίων και την καταφανή πρόθεση να εγκλωβίσουν την υπόθεση στην γραφειοκρατία και στους διαδρόμους των υπουργείων και της Νομαρχίας. Η 53/27 απόφαση του '83 όριζε χρονοδιάγραμμα όχι μέχρι 10-3-86 πρέπει να μεταφερθεί στη βιομηχανική περιοχή. Άλλωστε μια τέτοια ρυπογονία και επικίνδυνη βιομηχανία δεν υπάρχει πουθενά στην Ελλάδα μέσα σε πυκνοκατοικημένη οικιστική περιοχή.

Ο νόμος 12/62 του '82 δίνει τη δυνατότητα της μετεγκατάστασης και ανάπτυξης της βιομηχανίας στη ΒΙ.ΠΕ. με σύγχρονα μηχανήματα και κλειστό κύκλωμα βιολογικού καθαρισμού των αποβλήτων ώστε ν' απαλλαχτεί η συνοικία μας, η πόλη και ο Παγασητικός από τα λύματα.

Ζητάμε τη συμπαράσταση του Τ.Ε.Ε αλλά και κάθε άλλου φορέα στο δίκαιο αίτημα των φορέων της συνοικίας μας για τη μεταφορά του εργοστασίου στη ΒΙ.ΠΕ. ώστε ν' αναβαθμιστεί η συνοικία μας και η γύρω περιοχή αλλά παράλληλα ν' αξιοποιηθεί ο χώρος για κοινωνική χρήση όπως ορίζει και η μελέτη Παπαγιάννη για σχολεία και αθλητικό κέντρο.

Πολλά είναι τα προβλήματα μιας συνοικίας τα οποία με μια στενή συνεργασία Σ.Σ., Δήμου και άλλων παραμέτρων φορέων θα μπορούμε να τα λύσουμε για το καλό της συνοικίας και γενικότερα της πόλης. Θέλουμε ο Δήμος να γίνει φορέας τοπικής εξουσίας στη πόλη, στο νομό, την περιφέρεια μέσα στα πλαίσια μιας δημοκρατικής αποκέντρωσης. Θα θέλαμε αυτή η συνεργασία να επεκταθεί και με τους επιστημονικούς φορείς όπως είναι και το τεχνικό επιμελητήριο ώστε με τεκμηριωμένες και επιστημονικές μελέτες να βοηθήσουμε ώστε να έχουμε μεγαλύτερη παρέμβαση προς τη πολιτεία για την επίλυση των προβλημάτων της συνοικίας και της πόλης.

## Παρέμβαση "Φίλων του Κραυσίδωνα" σχετικά με την κάλυψή του.

Οι επαφές μας με τους τοπικούς αρμόδιους φορείς άρχισαν με μόνο σκοπό την ενημέρωσή μας για το όλο έργο και την ευαισθησία μας για το περιβάλλον, δυστυχώς όμως ακαρπές. Κανείς δεν μας ενημέρωσε όπως είχαν υποχρέωση και αυτό γιατί δεν είχαν τα απαραίτητα στοιχεία.

Μεταβήκαμε Αθήνα και Λάρισα. Αποτέλεσμα να έχουμε την υδραυλική μελέτη και παραθέτουμε τα σημαντικότερα στοιχεία της:

α) Ελλειψη σταθμομετρικών μετρήσεων στον Κραυσίδωνα γι' αυτό και χρησιμοποίησαν στοιχεία τον Ξηριά και χωρίς τα στοιχεία του 1954 - 64 όπου γίναν οι καταστροφικές πλημμύρες.

β) Η στερεοπαροχή του χειμάρρου είναι αδύνατο να εκτιμηθεί με τα στοιχεία που υπάρχουν, και θέλει σαν άμεσα έργα την διευθέτηση του χειμάρρου ως το υψόμετρο 1500. Έργο με τεράστιο κόστος και περιβαντολογικές επιπτώσεις.

- Οι 8 επιστήμονες της Νομαρχίας (ΕΝΕ) επισημάνουν τις τεράστιες επιπτώσεις που θα υπάρξουν σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα και προτείνει λύσεις πάνω στο Γ.Π.Σ.

- Η μελέτη Παπαγιάννη θέλει όρους σε περίπτωση επιλογής κάλυψης του Κραυσίδωνα (σήραγγα της Γορίτσας).

- Ελλειψη περιβαντολογικής μελέτης Ν. 1650/86 σε μια περιοχή σαν την δική μας με υπαρκτό το περιβαντολογικό πρόβλημα.

- Επιστημονικές απόψεις για την ανάγκη του φαινομένου "θερμοκρασιακής αναστροφής" σε μια πόλη με μεγάλη ανάγκη για απεγκλωβισμό από την ατμοσφαιρική ρύπανση πάλι που προσφέρει ο Κραυσίδωνας.

Μετά από όλα αυτά πιστεύουμε πως η λύση "Κραυσίδωνας" δεν είναι εφικτή και με βάση τα σημερινά δεδομένα προτείνουμε λύσεις σημερινές και όχι 20ετίας.

**ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ**

**ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΘΟΥΝ ΟΛΕΣ ΟΙ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ** και αν απειληθεί ο περιφερειακός να γίνει έξω από την πόλη.

Επίσης να φροντίσουμε όλοι για τον εμπλουτισμό με πράσινο και τακτική καθαριότητα του χειμάρρου όπως αρμόζει σε πόλεις που σήμερα οραματιστήκαμε όλοι μαζί σ' αυτή την αίθουσα.

Εκ μέρους των "Φίλων του Κραυσίδωνα"

Στάθης Χαλαστάρος

## ΣΧΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΗΣ

- Γιάννης Π. Ταμίας  
- Γεν. Γραμματέας Τ.Ε.Ε/Ποφαρ.  
τμήμα Μαγνησίας  
- Εκπρόσωπος του Δήμου Βόλου στη  
Λιμενική Επιτροπή Βόλου

Θα προσπαθήσω με την εισήγησή μου αυτή να βοηθήσω τον προβληματισμό σας πάνω στο ερώτημα: είναι το λιμάνι τμήμα της πόλης; Υπάρχει αλληλεξάρτηση της ανάπτυξης του λιμανιού κι αυτής της πόλης; Καταρχήν θάθελα να διευκρινίσω ότι μετέχω στη Λιμενική Επιτροπή Βόλου εκπροσωπώντας το Δήμο. Όσα θα πω αποτελούν την καταγραφή της δέχρονης εμπειρίας μου από την εκπροσώπηση αυτή κι όχι μια επιστημονική πρόταση για τη θεωρητικά δεκτή σχέση λιμανιού και πόλης.

Θα πρότεινα να εστιάσουμε τη συγκριτική θεώρηση στα παρακάτω σημεία:

- 1) Διοίκηση του Λιμανιού - Διοίκηση της πόλης (αιρετοί φορείς).
- 2) Ανάπτυξη του Λιμανιού - Ανάπτυξη της πόλης (αναπτυξιακοί ρυθμοί).
- 3) Διαχείριση οικονομικής του Λιμανιού - Σύνδεσή της με την οικονομία της πόλης.
- 4) Προοπτικές για τη μελλοντική πορεία του λιμανιού σε σχέση με την προβλεπόμενη οικονομική και πολιτιστική ζωή της πόλης.
- 5) Δυσμενείς επιπτώσεις στην καθημερινή ζωή της πόλης από τη λειτουργία του λιμανιού.

Η ιδρυτική πράξη του οργανισμού του Λιμανιού γίνεται το 1883. Το 1892 αρχίζει η κατασκευή έργων λιμενικών και το 1912 κατασκευάζεται ο κυματοθραύστης. Το 1920 κατασκευάζεται ο κεντρικός προβλήτας, που -όμως- έπαθε σημαντικές ζημιές από τους βομβαρδισμούς κατά τη διάρκεια του πολέμου και επισκευάστηκε το 1945. Το 1970 ολοκληρώνεται η κατασκευή του προβλήτα Σιλό, που είναι έργο καθοριστικό για τη ζωή του λιμανιού.

Το λιμάνι δέθηκε με τη ζωή του Βόλου. Με τον αγώνα τον καθημερινό των εργαζομένων σ' αυτό και των εργαζομένων στη θάλασσα, με τις ειρηνικές και ταραγμένες στιγμές της ιστορίας της πόλης, με τις εικόνες και τις μνήμες, που μεταφέρονται στο πέρασμα του χρόνου, με την ανάπτυξη μιας πολύβουης εμπορικής και επιχειρηματικής κυψέλης στους περιβάλλοντες χώρους της πόλης.

Το λιμάνι του Βόλου διοικείται από επταμελή επιτροπή, που αποτελείται από:

- 1) Εκπρόσωπο της Διοίκησης.
- 2) Το Λιμενάρχη.
- 3) Το Διευθυντή του Τελωνείου.
- 4) Εκπρόσωπο των εργαζομένων της περιοχής.
- 5) Εκπρόσωπο των Ναυτικών Πρακτόρων.
- 6) Εκπρόσωπο του Επιμελητηρίου Βόλου (τ. Βιομηχανικό).
- 7) Εκπρόσωπο του Δήμου Βόλου.

Από τη συγκρότηση της επιτροπής διαπιστώνει κανείς ότι:

- α) Η Δημόσια Μηχανή εκπροσωπείται με τρία άτομα στα επτά.
- β) Η συγκρότηση της επιτροπής περιορίζει ουσιαστικά το ρόλο της σε διαχειριστική λογική και πολύ λιγότερο σε θέματα μακροπρόθεσμης στρατηγικής.
- γ) Εκτός από τον Πρόεδρο και τον εκπρόσωπο του Δήμου Βόλου, που κατά σύμπτωση είναι μηχανικοί, η φωνή του τεχνικού κόσμου είναι απaráδεκτα αδυνατισμένη. Δεν υπάρχει

η φωνή του Τ.Ε.Ε μέσα στη Λιμενική Επιτροπή, με επίσημη εκπροσώπησή του. Αν ο Νομάρχης όριζε εκπρόσωπο της Διοίκησης ένα Γεωπόνο -ας πούμε- που είναι και της μέδδας- ή ο Δήμος Βόλου κάποιου εκ των δύο αντιδημάρχων ή δημοτικό σύμβουλο μη τεχνικό, αυτόματα η Λιμενική Επιτροπή δεν θα διέθετε ούτε ένα μηχανικό ή τεχνικό άλλης βαθμίδας ως μέλος της.

Η Διοίκηση του λιμανιού ασκείται, ουσιαστικά, με προπολεμική νομοθεσία, που με ελάχιστες βελτιώσεις παραμένει ουσιαστικά αναλωίωτη. Χαρακτηριστικό είναι το ότι οι συνεδριάσεις της είναι κλειστές.

Καταλαβαίνετε την αγωνία, που υπάρχει, αν αναλογιστεί κανείς ότι με τη σύνθεση αυτή υπάρχει έντονος κίνδυνος για την υιοθέτηση λαθεμένων επιλογών. Γιατί, οι επιλογές -στενά θεωρούμενες- αφορούν το λιμάνι, ουσιαστικά -όμως- έχουν άμεση επίδραση στην ισόρροπη εξέλιξη και τη διαχρονική ανάπτυξη της πόλης.

Είναι αυτονόητη αναγκαιότητα η αναπροσαρμογή του αναχρονιστικού πλαισίου διοίκησης του αναχρονιστικού πλαισίου διοίκησης του λιμανιού. Η τοπική αυτοδιοίκηση της πόλης και της περιοχής, το Τεχνικό Επιμελητήριο, το Επιμελητήριο Θεσσαλίας, το Οικονομικό Επιμελητήριο, μαζί με το εργατικό κέντρο και τους συλλόγους των εργαζομένων στις λιμενικές δραστηριότητες, μπορούν και πρέπει να αναλάβουν σημαντικό ρόλο στη διαχείριση του λιμανιού.

Έχω μίαν απέχθεια στο ρόλο των διορισμένων διαχειριστών, να εξομολογηθώ δε ότι δεν τρέφω ιδιαίτερη συμπάθεια για το ρόλο της δημόσιας μηχανής στην Ελλάδα, γι' αυτό - και δεν είναι κρίση που αφορά συγκεκριμένα πρόσωπα - πιστεύω ότι οι κάθε λογής υπηρεσιακοί παράγοντες, δεν είναι δυνατό να εξισώνουν την ψήφο τους με αποφάσεις μαζικών φορέων, πολύ δε περισσότερο ασκώντας την Προεδρία της Λιμενικής Επιτροπής.

Κατά τη γνώμη μου, η ανάπτυξη του λιμανιού δεν ακολουθεί τους ρυθμούς ανάπτυξης της πόλης. Τα έργα μεγάλης πνοής είναι βαλτωμένα, όταν η πόλη του Βόλου μετασχηματίζεται ραγδαία, με τα έργα υποδομής, τα έργα μεγάλης επιφάνειας, της πολιτιστικής παρέμβασης.

Αρκεί να δει κανείς, ότι ο 2ος προβλήτας, που ελπίζουμε να τελειώσει φέτος, άρχισε να κατασκευάζεται πριν από δεκαπέντε χρόνια. Ας σημειωθεί ότι το έργο αυτό είναι σημαντικότερο για τη ζωή του λιμανιού. Με το 2ο προβλήτα αυξάνονται τα υπάρχοντα εκμεταλλεύσιμα κρηπιδώματα κατά 40% και η δυναμικότητα του λιμανιού κατά 100%.

Το σημαντικό έργο της εγκατάστασης για την υποδοχή πετρελαιοειδών καταλοίπων βρίσκεται ακόμα στο στάδιο της μελέτης. Είναι ένα έργο σημαντικότερο για την προστασία του Παγασητικού Κόλπου.

Η κρηπιδώση του προβλήτα σιδηροδρομικού Πορθμείου χρηματοδοτείται με απελπιστικά βραδείς ρυθμούς. Έργα σύνδεσης του λιμανιού με τα Εθνικά σιδηροδρομικά και Οδικά δίκτυα, ανύπαρκτα. Τι ξέρει ο λαός του Βόλου απ' όλα αυτά;

Ο προϋπολογισμός των εξόδων και των εσόδων του επόμενου χρόνου θα φθάσει το 1 δισ. δραχμές κι όμως, η πόλη μικρή μόνο πρόσβαση έχει στην ιεράρχηση των δαπανών και στον προγραμματισμό των έργων.

Όπως είναι γνωστό, οι εξελίξεις στη διεθνή πολιτική σκηνή και ειδικότερα η Περσοίρακινή σύρραξη ανέκοψαν τον αλματώδη ρυθμό ανάπτυξης του λιμανιού, που εγκαινιάστηκε με τη λειτουργία της γραμμής RO - RO. Τότε, με τη λειτουργία τριών πλοίων στη γραμμή Βόλου - Συρία, το μέλλον του λιμανιού διαφαίνονταν λαμπρό. Με όριο επικερδούς εκμετάλλευσης το 55% σε πληρότητα πλοίου, ο μέσος όρος πληρότητας στα πλοία του Σούτου είχε ξεπεράσει το 80%. Τα φορτηγά, σε ποσοστό 56% (το 1980) είχαν σαν τόπιο προορισμού το Ιράκ. Αντιλαμβάνεται κανείς, λοιπόν, γιατί ο πόλεμος επέφερε τόσο καίριο πλήγμα στη γραμμή. Το Σεπτέμβρη του 1980 άρχισε ο πόλεμος, τον Απρίλη του 1982 έκλεισαν τα σύνορα Ιράκ - Συρίας. Όσο -όμως- η ενασχόληση μας με τα διεθνή

νεγονότα επιτρέπει να προβλέψουμε - ο πόλεμος αυτός βαδίζει προς το τέλος του. Οι εμπόλεμοι θα επιδοθούν πια στο έργο της ανασυγκρότησης. Οι πολυεθνικές εταιρείες θα εντείνουν την εισαγωγή και κατασκευαστική τους δραστηριότητα στη Μέση Ανατολή.

Προσωπικά, αναμένω μια αλματώδη αύξηση της διαμετακομιστικής κίνησης στο λιμάνι του Βόλου, που θα 'χει -μάλιστα- το χαρακτήρα του επειγόντος. Είναι έτοιμο το λιμάνι να υποδεχτεί μια τέτοια κίνηση; Είναι έτοιμη η πόλη να δεχτεί την ειρηνική εισβολή, δίχως οδυνηρές καθυστερήσεις στους ρυθμούς της;

Είναι έντονα τα καθημερινά προβλήματα της σύνδεσης των λιμενικών χώρων με την ενδοχώρα. Ούτε το οδικό δίκτυο, ούτε το σιδηροδρομικό για την προσπέλαση στην πόλη επαρκούν. Ο άξονας Ηγουμενίτσας - Βόλου υπάρχει μόνο σε μια σειρά πινακίδων στην Εθνική Οδό, τη μοναδική εθνική οδό που υπάρχει στον άξονα Θεσσαλονίκης - Αθήνας. Αλλά ούτε και η προσπελασιμότητα του ίδιου του λιμανιού μέσα από την πόλη έχει πολλές διεξόδους.

Τεράστιο πρόβλημα του κεντρικού ιστού της πόλης το πρόβλημα της στάθμευσης.

Στην ήδη κορεσμένη καρδιά της πόλης, προστίθεται ο φόρτος των σταθμευόντων αυτοκινήτων, ατόμων που εξυπηρετούνται στο λιμάνι, ταξιδεύουν με τα πλοία της γραμμής των Βόρειων Σποράδων και πολλές φορές εγκαταλείπουν τα αυτοκίνητά τους στους κεντρικούς δρόμους της πόλης και την παραλία καθ' όλη τη διάρκεια των διακοπών τους.

Όπως ξέρετε, από τα μέσα του 1983 άρχισε η εκπόνηση "μελέτης σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμανιών", από την Κοινοπραξία "ΔΟΞΙΑΔΗ και BERTLIN AND PARTNERS", που ολοκληρώθηκε στα τέλη του 1985. Η μελέτη αυτή, στην παράγραφο 25 αναφέρει:

Ο κεντρικός προβλήτας βρίσκεται, όπως υποδηλώνει το όνομά του, κοντά στο κέντρο της πόλης του Βόλου. Για το λόγο αυτό θα ήταν σκόπιμο να σταματήσει η χρήση του για φορτία -εκτός αν πρόκειται για την εξυπηρέτηση γραμμών οχηματαγωγών προς το νησία- και να μετατραπεί έτσι ώστε να χρησιμοποιείται για πιο παραδεκτές λειτουργίες από περιβαλλοντική άποψη, όπως η διακίνηση επιβατών και τουριστών. Μακροχρόνια θα μπορούσε ακόμα να υπαχθεί στις αρμοδιότητες του Δήμου, έξω από τη δικαιοδοσία του λιμενικού φορέα, και να χρησιμεύει για εξωραϊσμό της περιοχής σαν τόπος περιπάτου. Η προκυμαία ανατολικά του προβλήτα χρησιμοποιείται ήδη μόνο σαν αγκυροβόλιο σκαφών αναψυχής και αυτή, κατά τη γνώμη μας, θα παραμείνει η καλύτερη χρήση της περιοχής αυτής.

Ο Δήμος Βόλου πρότεινε την κατασκευή, στο χώρο του Κεντρικού Προβλήτα, διώροφου κτιρίου, με εγκαταστάσεις χρήσιμες για τη λειτουργία λιμανιού στο ισόγειο, στεγασμένο χώρο στάθμευσης στον πρώτο όροφο και υπαίθριο χώρο στάθμευσης στην οροφή του κτιρίου. Η λύση αυτή, θα ανακούφιζε ολόκληρο τον κεντρικό ιστό της πόλης γιατί θα πρόσθετε 900 θέσεις στάθμευσης στις ήδη υπάρχουσες. Δυστυχώς, η άποψη αυτή δεν έχει κατορθώσει -μέχρι σήμερα- να υιοθετηθεί από τα μέλη της Λιμενικής Επιτροπής.

Κυρίες και Κύριοι,

στα χρονικά πλαίσια της ημερίδας δεν θα μπορούσα να επεκταθώ. Θα ήταν -ίσως- χρήσιμο να αφιερωθεί κάποτε μια αποκλειστική ημερίδα στο λιμάνι του Βόλου και τις προοπτικές ανάπτυξής του.

Το λιμάνι δεν είναι γκέτο. Δεν είναι πόλη μέσα στην πόλη. Πρέπει να αγωνιστούμε όλοι μας για να πάρουμε τη διοίκηση του λιμανιού στα χέρια μας.

Να αποδοθεί στην τοπική αυτοδιοίκηση η διαχείριση όσων χώρων δεν εξυπηρετούν άμεσες ανάγκες του λιμανιού, ανάμεσα δε σ' αυτές η παραλία του Βόλου, το πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου, το μεγαλύτερο μέρος της παραλίας της Αγριάς.

Σας προκαλώ για μια σύγκριση του πάρκου του Αναύρου, του νέου δημοτικού πάρκου με τα χόλια που έχει η υπό την Λιμενική Επιτροπή παραλία μας. Σας προκαλώ για μια

νυχτερινή δοκιμασία περιπάτου στο πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου. Σας καλώ, τέλος, να αναλογιστείτε τις τεράστιες δυνατότητες που δίνει η συλλογική άσκηση της διοίκησης ενός μεγάλου οργανισμού από τους φορείς της πόλης μας, που έχουν λόγο για την ανάπτυξη του.



## Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: Α. ΔΟΥΜΠΙΩΤΗΣ - ΠΡΟΕΔΡΟΣ Τ.Ε.Ε.

Όλοι συμφωνούμε σήμερα ότι το μεγαλύτερο τμήμα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης ή του Πειραιά δεν είναι ένα ανθρώπινο περιβάλλον όπου μπορείς να κατοικήσεις ή ν' αναπτύξεις επαγγελματικές, κοινωνικές ή άλλες δραστηριότητες. Κανείς επίσης δεν μπορεί σοβαρά να υποστηρίξει συγκρίνοντας μ' οποιοδήποτε άλλη Ευρωπαϊκή χώρα ότι τέτοια οικοδομική αναρχία και τέτοια υπερεκμετάλλευση της γής έχει γίνει σε κάποια άλλη Ευρωπαϊκή πόλη εκτός Ελλάδος. Έχουμε προνόμια. Βέβαια στην ιστορία της πολεοδομίας τέτοιου είδους καταστάσεις δεν είναι πρωτόγνωρες. Στην Αγγλία όπου η βιομηχανική επανάσταση είχε αρχίσει πολύ πιά νωρίς από την υπόλοιπη Ευρώπη οι καταστρεπτικές συνέπειες της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης των οικισμών με την απαράδεκτη ανάμιξη των χρήσεων μεταξύ τους και την πυκνή δόμηση, φάνηκαν έντονα από το τέλος του 19ου αιώνα και ήδη από το 1895 έγιναν προτάσεις για περιορισμό της συμπαγούς πόλης με δημιουργία πόλεων στην περιφέρεια 30.000 κατοίκων και πυκνότητα μικρότερη από 75 άτομα /Ha=10στρ. επρόκειτο για κηπουπόλεις.

Οι προτάσεις αυτές έγιναν δεκτές με ενθουσιασμό αφού εξασφαλίστηκε ότι οι χώρες θα αποκτήσουν την απαραίτητη υποδομή προτού μετατραπούν σε αστικά οικόπεδα και έτσι η υπεραξία της γής να δοθεί στην κοινή ωφέλεια. Οι ιδέες και οι προτάσεις αυτές στην αρχή του αιώνα πέρασαν σ' όλη την Ευρώπη και έγιναν καθεστώς, όχι όμως και στην Ελλάδα.

Με λίγη φαντασία μπορούμε να οραματιστούμε πως θα είναι και ο Βόλος σε λίγα χρόνια αρκεί να σκεφτούμε πως αναπτύσσεται το κεντρικό κομμάτι.

Και μεταξύ των άλλων πολεοδομικών προβλημάτων που ζητούν λύση είναι η πυκνή δομηση και ο επαναπροσδιορισμός του  $\Sigma \cdot \Delta$ .

\*  $\Sigma \cdot \Delta$ =(συν/στής δομησης) Είναι ο αριθμός που πολ/ζόμενος (X) με το εμβαδόν του οικοπέδου μας δίνει το μέγιστο συνολικό εμβαδόν (σ' όλους τους ορόφους) δομημένου περιβάλλοντος.-

Η διαδοχική αύξηση του Σ.Δ εντός σχεδίου έδωσε την δυνατότητα στους ιδιοκτήτες γής να αποκτήσουν εισοδήματα από την υπεραξία της γής χωρίς να εργάζονται. Η θεώριση αυτή προέτρεψε στην αυθαίρετη οικοπεδοποίηση και αυθαίρετη δόμηση στην καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος στην κατεδάφιση των παλαιών νεοκλαστικών και παραδοσιακών κτισμάτων, στην κερδοσκοπία της γής, στην καταστροφή και κακοποίηση του δομημένου περιβάλλοντος. Για λίγα ή περισσότερα τετραγωνικά παραπάνω κατεδαφίστηκαν παλιά αρχοντικά και άλλαξε η ιστορική φυσιογνωμία της Ελληνικής πόλης. Μέσα σε λίγα χρόνια καταστρέψαμε ότι δεν κατέστρεψε ο πόλεμος και οι σεισμοί.

Είναι ανάγκη ν'αποκτήσει και στη χώρα μας ο Σ.Δ το λειτουργικό και κοινωνικό του περιεχόμενο όπως στα υπόλοιπα κράτη μέλη της ΕΟΚ. Δηλ. να καθορίζεται σύμφωνα με τη μελλοντική χρήση γής και να γίνει εργαλείο απόδοσης κοινωνικής δικαιοσύνης. Αυτό σημαίνει πως την υπεραξία που αποκτά το οικοπέδο από τον καθορισμό της χρήσης και του Σ.Δ από το κράτος να μην την καρπύεται ο ιδιοκτήτης (οικοπεδούχος) αλλά μετά την αφαίρεση των στεγαστικών αναγκών να μεταβιβάζεται στην Τ.Α, για την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος για την παροχή σωστής στέγης σε δημότες που έχουν ανάγκη και για την άσκηση στεγαστικής πολιτικής.

Τέτοιου είδους νομοθετικές ρυθμίσεις δεν υπάρχουν στη χώρα μας και πρέπει να νομοθετηθούν άμεσα.

Ο μεγάλος Σ.Δ όπως σήμερα εφαρμόζεται από την πολιτεία δίνει κυριολεκτικά την ευκαιρία σε ιδιοκτήτες γής να αποκτήσουν αρκετά εκατομμύρια ξεκούραστα. Μ'αλλα λόγια με κάποια έγκριση πολ/κου σχεδίου και με μεγάλο Σ.Δ ο οικοπεδούχος γίνεται πλούσιος σε μιά μέρα.

Αντίθετα η Τ.Α και η πολιτεία όταν χρειάζεται χώρους για κοινή ωφέλεια (σχολεία, πάρκα κλπ) είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλει υπέρογκα ποσά (βλλ. πλατεία πανεπιστημίου) για τις υπερβολικές

αξίες των οικοπέδων, οι ακριβότερες σε απόλυτες τιμές στην Ευρώπη.

Αυτός ο τρόπος καθορισμού του Σ.Δ ωθεί στην υπερβολική εκμετάλλευση της αστικής γής υποβαθμίζοντας το περιβάλλον αφού δυσκολεύει ή καθιστά αδύνατη την εξεύρεση ελευθέρων χώρων για πράσινο και κοινωνική υποδομή, ενώ αντίστοιχα εντείνεται από την πυκνή δόμηση το κυκλοφοριακό πρόβλημα, με συνέπεια την ατμοσφαιρική ρύπανση και γενικώς υποβάθμιση της ποιότητας ζωής. Οι Σ.Δ που ισχύουν στις πόλεις μας και στο Βόλο είναι 4-9 φορές μεγαλύτεροι από τον μέσο **ΠΑΡΑΔΕΚΤΟ** στις Ευρωπαϊκές πόλεις.

Με την αύξηση του Σ.Δ αυξάνονται οι τιμές της γής με συνέπεια την αύξηση του κόστους της στέγης.

Η πόλη του Βόλου από τη γεωγραφική της θέση από την οικονομική υποδομή και από το φυσικό περιβάλλον που έχει, παρουσιάζει σημαντική αύξηση πληθυσμού που φθάνει από 71-81 την τάξη του 20%. Έτσι σε μια δεκαετία το 2.000 το πολ/κό συγκρότημα θα φθάσει τους 160.000 περίπου κατοίκους. Αριθμός που παρουσιάζει μεν μεγάλη αύξηση αλλά δεν συγκρατείται εύκολα αφού ο αγροτικός πληθυσμός συνεχώς εγκαταλείπει την υπαίθρο.

Η ραγδαία και μεγάλη αυτή πληθυσμιακή αύξηση είναι ανεπιθύμητη κάτω από τις Ελληνικές συνθήκες που η υποδομή πάντοτε δημιουργείται κάτω από πιεστικές ανάγκες και όταν το πρόβλημα πιέζει ασφυκτικά.

Όμως ενώ σε μία 10ετία θάχουμε μία μεγάλη αναμενόμενη αύξηση πληθυσμού το πολ /κό συγκρότημα με τους υπάρχοντες Σ.Δ δίνει την δυνατότητα με εκμετάλλευση μόνο του 80% του Σ.Δ να καλυφεί στεγαστικές ανάγκες για πληθυσμό 500.000 και άνω κατοίκων.

Και γεννιέται το ερώτημα είναι ποτέ δυνατόν να ζήσουν σωστά τόσο άνθρωποι, αφού από τώρα στα κεντρικά σημεία της πόλης με τον μεγάλο Σ.Δ τα προβλήματα από την πυκνή δόμηση είναι μεγάλα και πολλά; Και κάτι άλλο θα φθάσει ο Βόλος ποτέ να είναι πόλη 500.000 κατοίκων και ακόμη αν το παραδεχτούμε αυτό θα μπορούσε να γίνει μετά 100 χρ.

Είναι σωστό να δίνουμε τέτοια κίνητρα για καταστροφή τμημάτων της πόλης από σήμερα;

Είναι απαράδεκτο να πολεοδομούμε για ανάγκες που δεν γνωρίζουμε πότε θα δημιουργηθούν.

Η πυκνότητα του πληθυσμού με τους ισχύοντες Σ.Δ είναι 800-1400 κατ./Ha που είναι ανεπίτρεπτη αφού επιθυμητή θα ήταν 150-200 κατ./Ha.

Είναι πέρα από βέβαιο αν αφήσουμε στην πόλη μας αυτούς τους τόσο μεγάλους Σ.Δ της τάξης 3.4, 3.0, 2,4 η πόλη θα υποβαθμισθεί και θα καταστραφεί με μαθηματική ακρίβεια. Ελάχιστοι θα είναι οι ιδιοκτήτες οικόπεδουχοι που δεν θα μπούν στον πειρασμό να κερδίσουν χωρίς εργασία μερικά εκατομμύρια πολλά λίγα, εκμεταλλευόμενοι πλήρως τον Σ.Δ του οικοπέδου με αντιπαροχή ή κτίζοντας οι ίδιοι. Μέχρι να συνειδητοποιήσουμε τι κάνουμε ένα μεγάλο τμήμα της πόλης το μεγαλύτερο θα έχει κτισθεί το περιβάλλον θα έχει υποβαθμισθεί αλλά και η αξία της κατοικίας στην περιοχή αυτή της πυκνής δόμησης θα έχει μειωθεί αισθητά.

Προτείνω λοιπόν την αισθητή μείωση των Σ.Δ που ισχύουν για την πόλη μας. Να γίνει άμεση νομοθετική ρύθμιση έτσι ώστε ο Σ.Δ αφ'ενός μεν να μειωθεί αφ'ετέρου να αποκτήσει την κανονική του διάσταση προς όφελος της Τ.Α και της συντριπτικής πλειοψηφίας του πληθυσμού. Συν/στής Δ πάνω από 2,4 πρέπει να είναι απαράδεκτος ενώ ο 2,4 να δίνεται μόνο με κοινωνικά κριτήρια και προς όφελος της Τ.Α. .  
Ας ενταχθεί και ο Σ.Δ μαζί με άλλες ρυθμίσεις στην αναθεώρηση του εγκρ. σχεδίου.

Τέλος μέσα από την εργασία αυτή θα ήθελα να προτείνω κάποιες μικρές πολ/κές ρυθμίσεις που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής και γίνονται εύκολα.

### 1) Π Α Ι Δ Ο Δ Ρ Ο Μ Ο Ι (σχέδιο 1)

Αφού ολοκληρωθεί οριστική κυκλοφοριακή μελέτη οχημάτων (πεζών και ποδηλάτων) να δημιουργηθούν δρόμοι ανά 4 ή 6 οικοδομικά τετράγωνα που μπορούν να γίνουν παιδόδρομοι.

Στους παιδόδρομους αυτούς υπάρχει χώρος και για στάθμευση αυτοκινήτων (σχεδ.2). Η προτεινόμενη λύση θα ανακουφίσει κεντρικά σημεία της πόλης όπου δεν υπάρχουν ελεύθεροι χώροι για αναψυχή.

### 2) ΧΕΙΜΜΑΡΟΣ -ΛΙΜΑΝΙΑ (σχέδιο 3)

Με την εκκαφή των χειμάρων Ξηριά Κραυσίδωνα, Αναυρου προς το εσωτερικό της πόλης και την εκβάθυνση έτσι ώστε η θάλασσα να εισέλθει μέσα στην πόλη λίγα μέτρα 200-400 μ. δημιουργούνται με κάποια διευθέτιση της όχθης των χειμάρων λιμάνια για μικρά σκάφη αναψυχής και βάρκες, αλλά βελτιώνονται αισθητικά οι εκβολές των χειμάρων.

### 3) ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Θέμα επείγον γιατί η αύξηση των αυτοκινήτων είναι ραγδαία σε ελάχιστα χρόνια το πρόβλημα θα είναι τρομακτικό. Προτείνουμε

α) τροποποίηση του Ν.για τα γκαράζ .Όσον αφορά την απόσταση από το κτίσμα μέσα στην οποία μπορεί να δημιουργηθεί χώρος στάθμευσης.

Η απόσταση των 500 μέτρων θεωρείται ανέφικτη για να σταθμεύσει κάποιο αυτοκίνητο και πρέπει να μειωθεί.

β) Να ληφθούν αποφασίες από τον Τ.Α και την Νομαρχία για αύξηση των θέσεων στάθμευσης στην κατοικία ή καταστήματα και γραφεία.

γ) Να μην προσανατολιζόμαστε σε υπόγειο ή πολυόροφο Δημοτικό γκαράζ αλλά σε υπαίθριο ελεύθερο χώρο που μπορεί να συνδιασθεί με πράσινο και τούτο γιατί η τιμή /μ<sup>2</sup> του υπογείου ή πολυορόφου γκαράζ του χώρου στάθμευσης είναι περίπου ίση με την απόκτηση του ελευθερού χώρου με αγορά ή απαλλοτρίωση.

Όμως το περιβαλλοντικό όφελος είναι πολύ μεγαλύτερο.

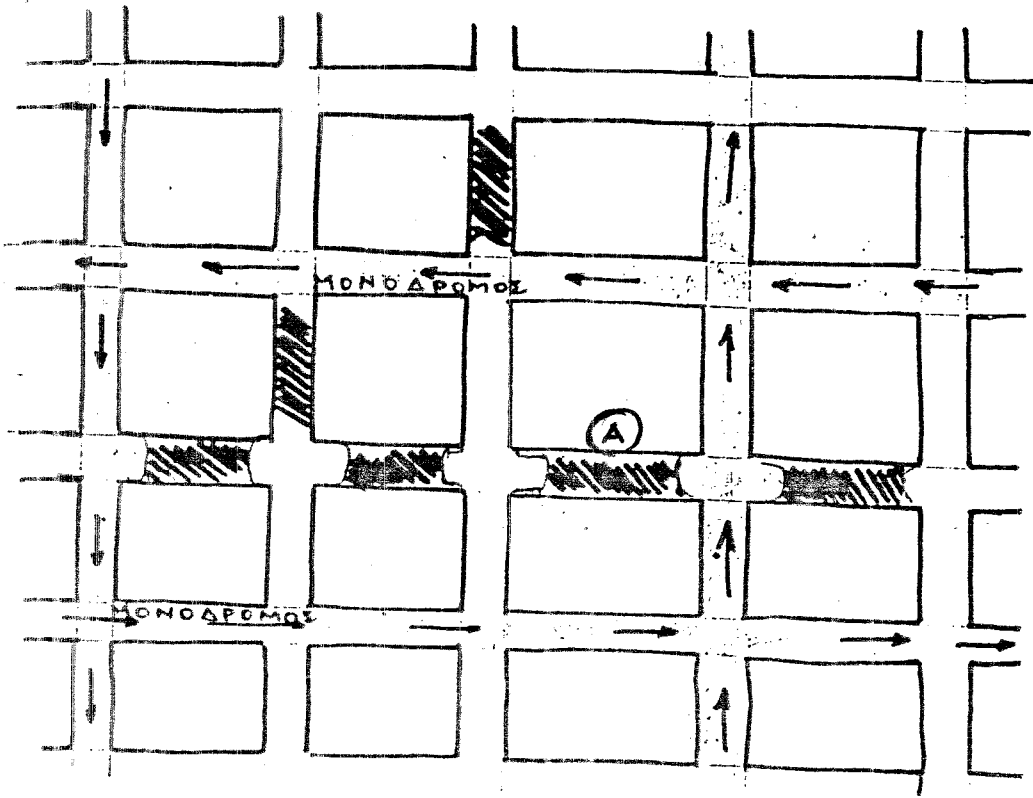
#### 4) ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ-ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ

Η πόλη είναι επίπεδη και σχεδόν σε προκαλεί να την διασχίσεις με ποδήλατο ή πεζός. Είναι άδικο να μην μπορείς να κυκλοφορήσεις με ποδήλατο ακόμη και πεζός λόγω του μεγάλου κινδύνου, αφού σχεδόν όλοι οι δρόμοι έχουν δοθεί στα αυτοκίνητα.

Σ' όλα τα κράτη της Ευρώπης υπάρχουν λουρίδες κυκλοφορίας για ποδήλατα και για πεζούς, νομίζουμε ότι είναι ανάγκη να εφαρμοστεί άμεσα και στην πόλη μας.

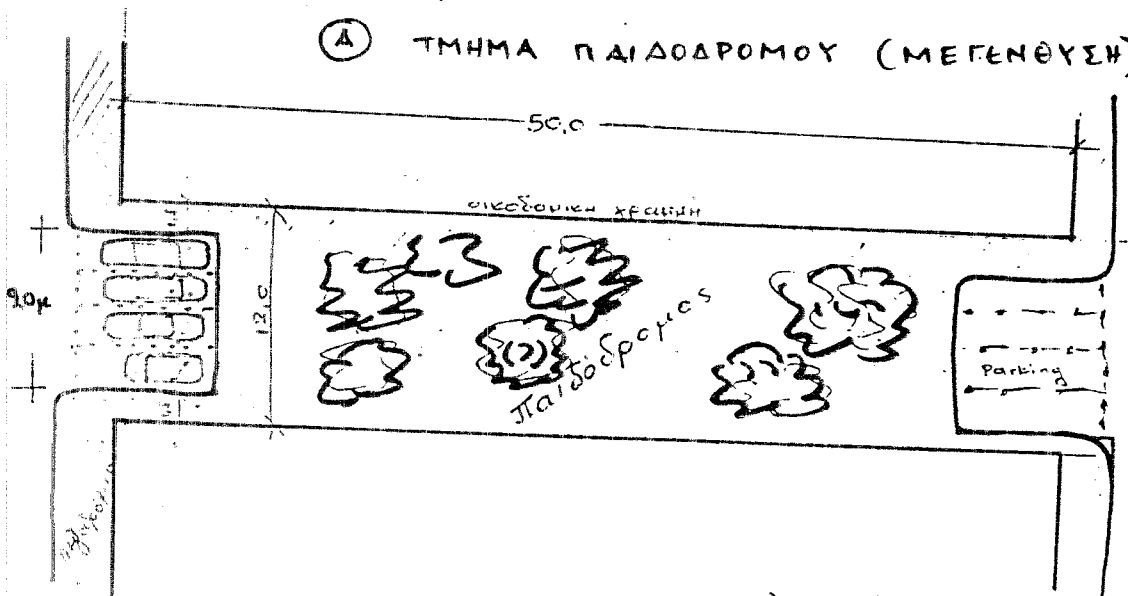


ΣΧΕΔΙΟ -1-



ΣΧΕΔΙΟ -2-

Α ΤΜΗΜΑ ΠΑΙΔΟΔΡΟΜΟΥ (ΜΕΓΕΝΘΥΣΗ)



Παιδόδρομος 8-10 ΘΕΕΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ήδη σταθμίσεται από την μία πλευρά του δρόμου έχουμε 40 μ/σ = 8 θέσεις και χωρίς παιδόδρομο...



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ημερίδας του Τ.Ε.Ε - τμ. Μαχνησίας  
με θέμα: "Προτάσεις για βελτίωση του  
Πολεοδομικού Συχυροτήματος  
Βόλου".

ο

Πλούσιος και γόνιμος προβληματισμός αναπτύχθηκε από τους εισηγητές, ευπροσώπους φορέων και πολίτες της περιοχής κατά την διάρκεια της ημερίδας.

Κύρια τονίστηκε η άμεση αναγκαιότητα της αναθεώρησης του παλαιού υπάρχοντος ρυθμιστικού σχεδίου στους δήμους Βόλου και Ν. Ιωνίας με βασιμίες υπευθύνσεις:

Την αισθητή μείωση του συντελεστή δόμησης που θα ανακουφίσει υπέρως το κέντρο της πόλης και θα βελτίωση γενικά την ποιότητα της υατομίας και της ζωής.

Προτάσεις για την ψύση του υυλλοφοριακού προβλήματος και της στάθμευσης.

Την απομάκρυνση ακλουσών χρήσεων (Στρατόπεδο Γεωργούλα, Νευροταπειό, Οινόπνευμα, Μέτσια, Βαμβαουργία κ.λ.π.) και προτάσεις για νέες χρήσεις.

Προτάσεις για την εύρεση χώρου και ένταξη στο Ρυθμιστικό Σχέδιο χώρων για την Παιδεία-Αθλητισμό-Πολιτισμό κ.λ.π. Ένταξη του Ρυθμιστικού Σχεδίου του Πανεπιστημίου στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της πόλης.

Επίσης ειδικότερα τονίστηκε:

1) Το υυλλοφοριακό πρόβλημα που αντιμετωπίζει και θα αντιμετωπίσει οξύτερο στο μέλλον η πόλη μας, πρέπει να επιλυθεί με ρυθμίσεις οι οποίες να βασίζονται σε ελαστικότητα τεμμηρίωση. Οι αρμόδιοι φορείς καλούνται να ενεργοποιηθούν, για να λύσουν άμεσα τα προβλήματα, όπως: εξασφάλιση χώρων στάθμευσης στο κέντρο, βελτίωση των αστιών συχυοινωνιών, απομάκρυνση απ' τον κεντρικό ιστο της πόλης όλων των τερματιών εξυαταστάσεων λεωφορείων, φορτηγών κ.λ.π. παράταξη του πολεοδομικού συχυροτήματος κ.λ.λ.

2) Όσον αφορά το λιμάνι είναι επείγον να αποπερατωθούν τα έργα αναπτυξης του, που έχουν προγραμματιστεί εδώ και χρόνια, όπως ο 2ος προβλήτας και το έργο εξυαταστάσης για την υποδοχή πετρελαιοειδών υαταλοιπών. Επίσης υρίνεται ανα υαίο να εξασφαλιστούν χώροι στάθμευσης στο χώρο του λιμανιού, ώστε να ανακουφιστεί ο κεντρικός ιστος της πόλης.

- 3) Υπάρχει επιτακτική ανάγκη για άμεσο σχεδιασμό και οργάνωση ΒΙ.ΠΕ και υατασική των σχετιών έργων υποδομής.
- 4) Πρέπει να επιλυθούν τα βασιώτερα προβλήματα απ' την έλλειψη βασιών υπηρεσιών στις βιομηχανικές και βιοτεχνικές περιοχές π.χ. σταθμοί πρώτων βοηθειών, εξυπηρετήσεις, αντιμετώπιση υλοπών και πυρραχιών, αποχέτευση, αξόνων οδίων συνδέσης τους με το λιμάνι και την πόλη, ανάπτυξη αστιών συκοινωνιών για την εξυπρέτηση των ΒΙ.ΠΕ κ.λ.π.
- 5) Απαραίτητο, επίσης υρίνεται να αναθεωρηθούν οι ΖΟΕ με στοιχείο 38 ως προς την ισχύουσα σήμερα απαχόρευση ανάπτυξης βιοτεχνιών σ' αυτές.
- 6) Εντοπίστηκε επίσης η ανάγκη να δημιουργηθεί ένα εμπορευματιό κέντρο, το οποίο θα απορροφήσει τις παραχωριές δραστηριότητες που σήμερα υποβαθμίζουν περιοχές, όπως : τα παλιά, την περιοχή της παλιάς λιθασαγοράς, το Δημαρχείο, ο σιδηροδρομικός σταθμός.
- 7) Η πρόταση για δημιουργία ενός Διοικητιού κέντρου για την συκοκέντρωση των Δημοσιών υπηρεσιών, θα πρόσφερε υαλύτερη εξυπρέτηση και περισσότερη εξοικονόμηση πολύτιμου χρόνου στο ενδιαφερόμενο υοινό.
- 8) Πρέπει να επαναξεταστεί το θέμα της επιυάλυξης του Κραυσιδωνα, για την δημιουργία περιφερειακής αρτηρίας, το οποίο έχει προυαλέσει σοβαρές αντιδράσεις σε φορείς και πολίτες.
- 9) Επείχει να εξασφαλιστούν, όσο είναι δυνατόν, περισσότεροι χώροι για την υατασική υεικιδευτιών εκυαταστάσεων στο κέντρο της πόλης του Βόλου και της Ν. Ιωνίας και να αποπερατωθούν τα διδαυτήρια που βρίσκονται στην ψάση της ανέργεσης.
- 10) Όσον αφορά τα βιομηχανικά υιρία της πόλης μας υισημαίνεται η ανάγκη να γίνει υιαιότερη μελέτη για υαθένα απ' αυτά ως προς την απουατάσταση της υστορίας του, της οικονομικής και υοινωνικής του σημασίας, των υδιομορφιών (τεχνολογιών, αρχιτεκτονικών κ.λ.π.) που αυτό παρουσιάζει, πριν γίνει υάποια πρόταση νέας υρήσης του, προτεραιότητα πρέπει να δίνεται σε νέες υρήσεις πολιτιυικές, υιμορφωτιυά προγραμματα κ.λ.π.

- 1) Προτείνεται η άμεση κατασκευή Αεροδρομίου στην περιοχή του Στεφανοβλυσίου.
- 2) Όσον αφορά την πόλη της Ν. Ιωνίας, πρέπει να προωθηθούν μελέτες και έργα υποδομής για την δημιουργία βιοτεχνικής ζώνης εξοπλισμένης με όλες τις απαραίτητες τεχνικές και διοικητικές λειτουργίες, ώστε να αποτελεί πόλο προσέλκυσης της μεταποιητικής δραστηριότητας.  
Επίσης πρέπει να επενταθούν τα κατασκευαστικά προγράμματα του Ο.Ε.Κ. για την κάλυψη των νέων στεγαστικών αναγκών και να χρηματοδοτηθούν μελέτες και προγράμματα κατασκευής λαϊκών κατοικιών για την στέγαση των προσφύγων.  
Σημαντικό πρόβλημα για την ανάπτυξη της πόλης της Ν. Ιωνίας αποτελεί και το Στρατόπεδο, το οποίο διασπά τη συνεχεία της. Προτείνεται άμεση απομάκρυνση του και δημιουργία πολιτικής κατοικίας και σχολών στο χώρο αυτό, όπως άλλωστε, προβλέπεται και από την Ε.Π.Α.  
Το υδροφορικό πρόβλημα της Ν. Ιωνίας πρέπει να διευθετηθεί με την χάραξη βασιικών αρτηριών, τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, ποδηλατοδρόμων, διαβάσεις πεζών, αύξηση των αστικών συχνοκωνιών κ.λ.π.
- 3) Είναι ανάγκη, επίσης, να επιταχυνθεί η διαδικασία της επιχείρησης πολεοδομικής ανασυγκρότησης με την προώθηση των πολεοδομικών μελετών και την σύνταξη των πράξεων εφαρμογής.
- 4) Στη Γ.Α. πρέπει να μεταφερθούν τα απαιτούμενα κονδύλια για σύνταξη μελετών και έργων υποδομής, στις νέες συνοικίες και να καταρτιστεί πρόγραμμα, με σκοπό την αξιολόγηση των αναγκών ανά περιοχή και την κατασκευή των απαιτούμενων έργων υποδομής.
- 5) Πρέπει να ολοκληρωθεί το θεσμικό πλαίσιο που αφορά την οικιστική ανάπτυξη, το οποίο δεν καλύπτει τις σημερινές ανάγκες, και να αναθεωρηθεί το θεσμικό πλαίσιο των συνεισφορών των ιδιοκτησιών.  
Τέλος στην εισηγήσή τους οι εκπρόσωποι του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας τόνισαν ότι οι σχεδιαστές του Πανεπιστημίου γίνεται και αναπτύσσεται μέσα στην πόλη και παράλληλα με αυτήν γίνεται ουσιαστική ανάπτυξη.