



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 681
ΑΠΟ ΤΟ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 25/2008 ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

ΘΕΜΑ: Παραλαβή του Β2 σταδίου της μελέτης: «Αναθεώρηση και επέκταση του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Λαρισαίων.

Στην Λάρισα σήμερα την 21 Οκτωβρίου του έτους 2008 ημέρα της εβδομάδας Τρίτη και ώρα 19.30 και στο Δημοτικό Κατάστημα, το Δημοτικό Συμβούλιο συνήλθε σε συνεδρίαση, ύστερα από την με αριθμ. πρωτ. 15577/15-10-2008 πρόσκληση του Προέδρου αυτού, η οποία έγινε σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 95 του ΔΚΚ (Ν. 3463/8-6-2006).

Ήταν δε παρόντες από τα μέλη του οι κ.κ: 1) Κων/νος Γιαννούλας, ως Πρόεδρος, 2) Αγραφιώτη Μαρία, 3) Γκολφίνοπούλου-Καρακίτσιου Ελένη, 4) Δικόπουλος Βασίλειος, 5) Καλαμπαλίκης Κων/νος, 6) Καλογιάννης Απόστολος, 7) Καραμπάτσας Κωνσταντίνος, 8) Κέλλας Χρήστος, 9) Κλεισιάρης Βασίλειος, 10) Κόκκαλης Βασίλειος, 11) Κουραμάς Δημήτριος, 12) Κουρσούμη Ροδόπη, 13) Κουτσομάρκος Νικόλαος, 14) Κυπαρίσσης Θωμάς, 15) Κυριτσάκας Βάϊος, 16) Λαμπρούλης Γεώργιος, 17) Λάτσιος Ιωάννης, 18) Λέτσιος Κλεάνθης, 19) Λυτροκάπης Χρήστος, 20) Μίχος Χρήστος, 21) Μπανιός Μάρκος, 22) Μπαρμπούτης Σπυρίδων, 23) Μπουσμπούκης Ιωάννης, 24) Ξηρομερίτης Μάριος, 25) Ξυνοπούλου-Θυμούλια Ελένη-Μαρίνα, 26) Οικονόμου Ιωάννης, 27) Οικονόμου Χρίστος, 28) Παπαστεργίου Άγης, 29) Πράπας Αντώνιος, 30) Σαμουρέλης Κωνσταντίνος, 31) Σάπκας Ιωάννης, 32) Σούλτης Γεώργιος, 33) Τερζούδης Χρήστος, 34) Τζιαστούδης Μάνθος και 35) Τσακίρης Μιχαήλ.

και δεν προσήλθαν οι Δ.Σ. κ.κ. Γεωργάκης Δημήτριος και Ζιαζιά - Σουφλιά Αικατερίνη.

Το Δημοτικό Συμβούλιο, αφού βρέθηκε σε νόμιμη απαρτία (σε σύνολο αριθμού συμβούλων 37 παρευρίσκονταν οι 35, αποτελούντες την απόλυτη πλειοψηφία αυτού, άρθρο 96 παράγραφος 2 του ΔΚΚ (Ν. 3463/8-6-2006), δηλαδή τον αμέσως μεγαλύτερο ακέραιο του μισού του νομίμου αριθμού των μελών του Συμβουλίου), εισέρχεται στην συζήτηση των θεμάτων, παρόντος του Δημάρχου κ. Κωνσταντίνου Τζανακούλη.

Κατά τη συζήτηση του θέματος απουσίαζαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι κ.κ. Κόκκαλης Βασίλειος, Ξηρομερίτης Μάριος και Παπαστεργίου Αγις.

Το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Λαρισαίων μετά από συζήτηση σχετικά με την **Παραλαβή του Β2 σταδίου της μελέτης: «Αναθεώρηση και επέκταση του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Λαρισαίων** και αφού έλαβε υπόψη:

1. Τον Ν. 2508/97 και 3316/05.
2. Την με αρ. 141/22-02-2008 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.
3. Την με αρ. 467/12-06-2008 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.
4. Το με αρ. πρωτ. 14801/15-10-2008 υπηρεσιακό σημείωμα της Δ/νσης Πολεοδομίας, Τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού, το οποίο έχει ως εξής:

ΣΧΕΤ. : 1) Η με αρ. 467/12-06-2008 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.

2) Το με αρ. Πρωτ. 12584 / 05-09-2008 έγγραφο της Επιτροπής Επίβλεψης.

3) Το με αρ. 14637/13-10-2008 έγγραφο του εκπροσώπου της πιο πάνω

Μελέτης .

4) Βεβαίωση της Διευθύνουσας Υπηρεσίας για την περαίωση των εργασιών της σύμβασης.

Έπειτα από τα πιο πάνω σχετικά σας ενημερώνουμε για τις τελικές διορθώσεις της Μελέτης όπως αυτή διαμορφώθηκε μετά: α) τις συμμετοχικές διαδικασίες β) το με αριθμό (1) σχετικό και γ) τις παρατηρήσεις της Επιτροπής Επίβλεψης (2) σχετικό, σας παρουσιάζουμε το Β2 Στάδιο της μελέτης, το οποίο έχει ήδη δοθεί σε Ψηφιακή μορφή σε όλες τις πτέρυγες του Δημοτικού Συμβουλίου, προκειμένου να γίνει η παραλαβή του.

Επί πλέον, μετά το (4) σχετικό, προτείνεται η οριστική παραλαβή της πιο πάνω μελέτης, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 37 του Νόμου 3316/2005.

5. Τις τοποθετήσεις, προτάσεις, διαφωνίες των δημοτικών Συμβούλων κ.κ. Σάπκα Ιωάννη, Λαμπρούλη Γεωργίου, Καλογιάννη Απόστολου, Κλεισιάρη Βασιλείου, Σούλη Γεωργίου και Λυτροκάπη Χρήστου.

6. Τις τοποθετήσεις, προτάσεις των εκπροσώπων φορέων και πολιτών κ.κ. Διαμάντου Κωνσταντίνου, Προέδρου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Τμήμα Κ-Δ Θεσσαλίας, Ζέβλα Κωνσταντίνου Αντιπροέδρου 1^{ου} Διαμερισματικού Συμβουλίου, Μαβίδη Δημητρίου μέλους του Δ.Σ. του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Λάρισας, Ζησόπουλου Κωνσταντίνου, Αργυρούλη Γεωργίου, Μπασδάνη Βασιλείου, Λαγού Δημητρίου και Καρύδα Γεωργίου, πολιτών.

7. Τις προτάσεις του Δημάρχου Λαρισαίων κ. Κων/νου Τζανακούλη το ΔΣ να εμμένει στις διορθώσεις που αποφασίστηκαν με την 467/2008 απόφασή του και οι οποίες έχουν ως εξής:

Α. Στην ενότητα:

<<Περιοχές Ειδικής Προστασίας της Φύσης και του Τοπίου >>

Προστίθεται στην παράγραφο << Στο χώρο του υδραγωγείουτων αναγκών της.>> η φράση:

≤≤ Επίσης η ανέγερση ή ανακατασκευή κτιρίων και λοιπών εγκαταστάσεων σχετιζόμενων με την προβολή του ρόλου και της ιστορίας της ΔΕΥΑΛ και γενικότερα με την σημασία και σπουδαιότητα των υδατικών πόρων >>

Β. Στην ενότητα

<<Οικιστικός υποδοχέας Λάρισας >>

Προστίθεται στην παράγραφο<< Ελεύθεροι Χώροι – Αστικό Πράσινο – ΕΧ-ΑΠ ...και όχι ως απλοί χώροι πρασίνου.>> η φράση:

<<Επίσης επιτρέπεται η δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων, κατά το άρθρο 8 του Π.Δ.Της 23-2-87 ΦΕΚ 166Δ/6-3-87>>.

Γ. Στην ενότητα

<< Ζώνες Κινήτρων – Πολεοδομικών Μηχανισμών >>

Διαγράφεται η φράση

- <<Η περιοχή του Φρουρίου στην ΠΕ 1, διότι συντρέχουν οι κατηγορίες προβλημάτων β, γ και δ. Οι βασικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη της περιοχής περιέχονται στην μελέτη «Διερεύνηση υφιστάμενων χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα της πόλης της Λάρισας και προτάσεις πολεοδομικής αναβάθμισης» που εγκρίθηκε με την με αρ. 83/18-2-1999 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου.>>

καθώς επίσης και όσον αφορά τον Βιολογικό Καθαρισμό, η φράση «χωρίς αύξηση της δυναμικότητας» να γίνει «χωρίς αύξηση του αριθμού τους», όσον δε αφορά την περιοχή “Ζώνη Προστασίας Πηνειού Ποταμού” προτείνεται το εξής:

«Ειδικότερα στην περιοχή του μαιανδρισμού του Πηνειού να ισχύσουν οι χρήσεις και οι δυνατότητες δόμησης που προβλεπόταν βάσει του προηγούμενου ΓΠΣ (ΦΕΚ 1042 Δ, 31/10/1986)»

8. Την γενομένη ψηφοφορία κατά την οποία ο Πρόεδρος και 30 Δημοτικοί Σύμβουλοι, ψήφισαν ΥΠΕΡ ενώ ο Δημοτικός Σύμβουλος κ. Λαμπρούλης Γεώργιος ψήφισε ΚΑΤΑ.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Εγκρίνει την παραλαβή του Β2 σταδίου και την οριστική παραλαβή του συνόλου της μελέτης «Αναθεώρηση και επέκταση του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Λαρισαίων», διορθωμένη επίσης οριστικά στα σημεία που πρότεινε ο κ. Δήμαρχος και έχουσα τελικά ως εξής:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ.....	1
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ.....	1
<u>Δ/ΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</u>	<u>1</u>
<< Ζώνες Κινήτρων – Πολεοδομικών Μηχανισμών>>	3
<u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	<u>7</u>
ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ.....	7
<u>Α ΣΤΑΔΙΟ</u>	<u>8</u>
<u>Β₁ ΥΠΟΣΤΑΔΙΟ</u>	<u>8</u>
<u>Β₂ ΥΠΟΣΤΑΔΙΟ</u>	<u>8</u>
ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	9
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ	10
<u>ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ</u>	<u>11</u>
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ.....	12
Νομοθετικό και προγραμματικό πλαίσιο και πορίσματα της ανάλυσης	12
Συνοπτικά πορίσματα της ανάλυσης	13
Σενάριο που προκρίθηκε για επεξεργασία κατά το Β1 στάδιο και βασικές αρχές σχεδιασμού.....	15
Βασικά προγραμματικά μεγέθη.....	21
Πληθυσμός.....	21
Εκτίμηση αναγκών παραγωγικών τομέων για οργανωμένους υποδοχείς	21
ΠΡΟΤΥΠΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ-ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	23
ΡΟΛΟΙ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΣΤΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	24
ΑΝΑΔΡΑΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ-ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ	25

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ 26

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.....	26
ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ: ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ, ΝΕΟΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΙ ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ (ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ)	27
Κατοικία	27

**ΠΙΝΑΚΑΣ Π.2.1-1: ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑ ΠΕ
– 2021 – ΙΣΧΥΟΝ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ 28**

**ΠΙΝΑΚΑΣ Π.2.1-2: ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑ ΠΕ
– 2021 (ΤΕΛΙΚΟΣ) 30**

Κεντρικές Λειτουργίες	32
Παραγωγικές Δραστηριότητες	32
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ	33
Περιοχές επεκτάσεων υφισταμένων Πολεοδομικών Ενοτήτων	33
Περιοχές Επεκτάσεων – Νέες Πολεοδομικές Ενότητες	34
Οικισμοί	34
ΠΕΡΠΟ	34
Χονδρεμπόριο	35
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (ΠΕΠΔ - Ν.2508/97 ΑΡ.4 §3)	36
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	37
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΟΠΙΟΥ	40
ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ - ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΣΤΗΝ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	42
ΒΑΣΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	44
Μεταφορικό Δίκτυο - Γενική Θεώρηση.....	44
Περιοχές Επεκτάσεων	45
Οδικό Δίκτυο	45
Υδρευση - Αποχέτευση	45
Ηλεκτροδότηση – Τηλεπικοινωνίες	45

ΓΕΝΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΧΕΩΝ **46**

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΣ ΥΠΟΔΟΧΕΑΣ ΛΑΡΙΣΑΣ	47
Χρήσεις γης	47
Συντελεστές Δόμησης	50
Γενικοί όροι και περιορισμοί - Διατάξεις μεταβατικού χαρακτήρα	51
Ζώνες Κινήτρων – Πολεοδομικών Μηχανισμών	51
Προτεινόμενες ρυθμίσεις – τροποποιήσεις συγκεντρωτικά	52
<i>Περιοχές με εγκεκριμένη πολεοδομική μελέτη ή/και εντός του οικιστικού ιστού</i>	<i>52</i>
<i>Περιοχές επεκτάσεων – νέες πολεοδομικές ενότητες</i>	<i>57</i>
<i>ΠΕΡΠΟ κατοικίας</i>	<i>57</i>
<i>Περιοχές επεκτάσεων - Χονδρεμπόριο</i>	<i>57</i>
Αναλυτική περιγραφή Οικιστικών Υποδοχέων	57
<i>Πολεοδομικές Ενότητες</i>	<i>58</i>

ΠΙΝΑΚΑΣ Π.3.1-1: ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΑΝΑ Π.Ε. **77**

<i>ΠΕΡΠΟ Κατοικίας</i>	<i>78</i>
<i>Περιοχές Χονδρεμπορίου</i>	<i>78</i>
Λοιποί Οικισμοί	79

ΠΙΝΑΚΑΣ Π.3.2-1: ΤΕΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ / ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ **80**

ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΓΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ	81
ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....	82
Μεταφορικό Δίκτυο	82
<i>Γενική λογική μέτρων</i>	<i>82</i>
<i>Υπερτοπικές, διαπεριφερειακές συνδέσεις.....</i>	<i>82</i>
Π.3.4.1.2.1- Οδικό δίκτυο (Χάρτης Π.3.3.α1)	82
Π.3.4.1.2.2- Υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές (Χάρτης Π.3.3.α2)	84
Π.3.4.1.2.3- Σιδηρόδρομος (Χάρτες Π.3.3.α1, Π.3.3.α2)	84

Π.3.4.1.2.4- Αεροδρόμιο	87
Π.3.4.1.2.5- Άλλες συγκοινωνιακές προοπτικές	88
<i>Δίκτυα οικισμού</i>	88
Π.3.4.1.3.1- Σύνθεση των μετακινήσεων	88
Π.3.4.1.3.2- Οδικό δίκτυο (χάρτης Π.3.3.α2)	89
Π.3.4.1.3.3- Πεζόδρομοι – Ποδηλατόδρομοι	90
Π.3.4.1.3.4- Χώροι στάθμευσης	91
Π.3.4.1.3.5- Μέσα μαζικής μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.)	93
Άλλα δίκτυα - έργα	94
ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	94
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	96
ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	97
ΕΛΕΝΗ-ΜΑΡΙΝΑ	97
ΞΥΝΟΠΟΥΛΟΥ-ΘΥΜΟΥΛΙΑ	97

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Χαρακτήρας μελέτης και στοιχεία ανάθεσης

Η μελέτη «Αναθεώρηση και Επέκταση του Ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου - (ΓΠΣ)» του Δήμου Λαρισαίων ανατέθηκε από το Δήμο Λαρισαίων στους: Στέλιο Τσακίρη (Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμο/Χωροτάκτη), και Κώστα Λαλένη (Πολιτικό Μηχανικό -Πολεοδόμο/Χωροτάκτη) στις 28.07.2006 με την υπογραφή της σχετικής Σύμβασης (Αρ. Πρωτ.: 12480) σύμφωνα με:

- Το Ν. 3316/2005 (Α΄42) «Ανάθεση και εκτέλεση Δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής υπηρεσιών» καθώς και το Ν.716/1977 «Περί Μητρώου Μελετητών, αναθέσεως και εκπονήσεως Μελετών» και τα εκτελεστικά του Π.Δ/γμματα, κατά το μέρος τους που διατηρήθηκε σε ισχύ με την παρ. 4, άρθρο 45 του Ν.3316/2005.
- Το Ν.2508/97 «Περί της Βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και οικισμών της χώρας» και τις διατάξεις του Ν.1337/83 που είναι σε ισχύ σήμερα,
- Τις διατάξεις του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων,
- Την Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 9572/1845/06.04.2000 (ΦΕΚ 209Δ΄).

Η μελέτη εκπονείται σύμφωνα με τις ειδικές τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης μελετών ΓΠΣ-Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., που αναφέρονται στην υπ' αριθμ. 9572/1845/06.04.2000 (ΦΕΚ 209Δ') απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΠΕΧΩΔΕ) καθώς και τις οδηγίες-κατευθύνσεις της Διεύθυνσης Πολεοδομίας Δήμου Λαρισαίων, που είναι η Διευθύνουσα Υπηρεσία, εκ μέρους του εργοδότη. Η υπηρεσία αυτή επιβλέπει, εποπτεύει και ελέγχει την μελέτη σύμφωνα με τη Σύμβαση.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) αποτελεί, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 9572/1845/06.04.2000 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ που καθορίζει το ακριβές περιεχόμενο της σχετικής μελέτης, το πλήρες «Χωροταξικό Σχέδιο» του Καποδιστριακού Δήμου.

Η μελέτη εκπονείται σε δύο (2) στάδια, Α και Β. Το Β στάδιο υποδιαιρείται σε δύο υποστάδια Β₁ και Β₂.

A Στάδιο

Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει την «*ανάλυση*» της υπάρχουσας κατάστασης, τη «*διάγνωση των προβλημάτων*», «*προοπτικών*» και «*τάσεων*» και τη «*διατύπωση της καταρχήν πρότασης ή των εναλλακτικών προτάσεων*» ρύθμισης της περιοχής του νέου Δήμου.

Μετά την υποβολή και παραλαβή του Α' σταδίου γίνεται παρουσίαση από τον Ανάδοχο στην έδρα του Δήμου σε σύσκεψη, που συγκαλείται με μέριμνα του Εργοδότη και στην οποία μετέχουν εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων Υπηρεσιών και λοιπών φορέων. Στόχος της σύσκεψης αυτής είναι η παρουσίαση των στοιχείων της ανάλυσης και η διατύπωση απόψεων ιδίως σε ό,τι αφορά την προσέγγιση και αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης και των προοπτικών χωρικής ανάπτυξης του Δήμου.

Η Διευθύνουσα Υπηρεσία συνεκτιμώντας και τα πορίσματα της σύσκεψης δίνει κατευθύνσεις κατά την κρίση της για την πιθανή συμπλήρωση των στοιχείων του Α' σταδίου και οδηγίες-κατευθύνσεις για την έναρξη του Β' σταδίου.

B₁ Υποστάδιο

Το παρόν αποτελεί το παραδοτέο του (υπο)σταδίου Β1. Κατά το δεύτερο στάδιο γίνεται «*λεπτομερής επεξεργασία του ΓΠΣ*» με βάση το σενάριο πρότασης του Α' σταδίου που έχει προκριθεί από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Μετά την παραλαβή του Β₁ υποσταδίου η μελέτη αποστέλλεται από τον Εργοδότη και τη Διευθύνουσα Υπηρεσία στις αρμόδιες υπηρεσίες για την τήρηση των διαδικασιών που προβλέπει ο νόμος (αρθρ. 4 §10 Ν.2508/97 και αρθρ.3 §2 Ν.1337/83).

Η Διευθύνουσα Υπηρεσία του εργοδότη συνεκτιμώντας και τις γνωμοδοτήσεις των αρμόδιων φορέων και υπηρεσιών και την απόφαση του Δ.Σ. του Δήμου δίνει κατά την κρίση της οδηγίες-κατευθύνσεις για τις αναγκαίες τροποποιήσεις (Β₂ υποστάδιο της μελέτης).

B₂ Υποστάδιο

Αφορά στην προσαρμογή του υποσταδίου Β₁ και την οριστική πρόταση του ΓΠΣ.

Μετά τη παράδοση του Β₂ υποσταδίου η μελέτη αποστέλλεται από τον Εργοδότη και την Διευθύνουσα Υπηρεσία στη Γραμματεία της Περιφέρειας Θεσσαλίας για την προώθηση της εγκριτικής απόφασης από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας.

Ομάδα μελέτης

Στέλιος Τσακίρης, Ανάδοχος – Συντονιστής, Αρχιτέκτων Μηχ. - Χωροτάκτης/Πολεοδόμος

Κώστας Λαλένης, Ανάδοχος – Αναπληρωτής Συντονιστής, Δρ. Πολεοδόμος - Πολιτικός Μηχανικός

Δημήτρης Οικονόμου, Σύμβουλος, Καθηγητής Πολεοδομίας-Χωροταξίας Παν/μιου Θεσσαλίας,

Μιχάλης Βαρδουλάκης, Πολιτικός Μηχ. – Συγκοινωνιολόγος

Νίκος Στάππας, Γεωλόγος

Γιώργος Πετράκος, Οικονομολόγος, Καθηγητής Οικονομικής Ανάλυσης του Χώρου Παν/μιου Θεσσαλίας,

Γιώργος Νεβέσκαλος, Πολιτικός Μηχ. – Περιβαλλοντολόγος

Γρηγόριος Τιμοθέου, Γεωπόνος

Θεοδύλη Μουσιάδου, Μηχ. Χωροταξίας-Πολεοδομίας κ' Περιφ. Ανάπτυξης, MSc στα GIS

Κυπαρισσία Ηλία, Μηχ. Χωροταξίας-Πολεοδομίας κ' Περιφ. Ανάπτυξης

Αννα Σαμαρίνα, Μηχ. Χωροταξίας-Πολεοδομίας κ' Περιφ. Ανάπτυξης, MSc

Επιτροπή Επίβλεψης

Πρόεδρος: Νότη Παρασκευή Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ4 Προϊσταμένη τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού της Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων

Τακτικά Μέλη:

Παπαδόπουλος Νικόλαος, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ4 υπάλληλος τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού της Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων

Μουλαρά Ελένη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ6 υπάλληλος τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών της Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωροταξίας της Περιφέρειας Θεσσαλίας

Αναπληρωματικά Μέλη:

Κωτούλας Στέφανος, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ6 υπάλληλος τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού της Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων

Αντωνούλη Αλεξάνδρα, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ4 υπάλληλος τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού της Δ/σης Πολεοδομίας του Δήμου Λαρισαίων

Βενέτη Αγγελική, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ6 υπάλληλος τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών της Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωροταξίας της Περιφ. Θεσσαλίας

ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

Το δομικό σχέδιο της χωρικής οργάνωσης του Δήμου Λαρισαίων, που αποτυπώνεται σχηματικά στο Χάρτη Π.1 περιγράφει συνοπτικά το 'πρότυπο ανάπτυξης και οργάνωσης του οικιστικού δικτύου του Δήμου'.

Βασικές αρχές της τελικής πρότασης και προγραμματικά μεγέθη

Νομοθετικό και προγραμματικό πλαίσιο και πορίσματα της ανάλυσης

Η τελική πρόταση της μελέτης διαρθρώνεται λαμβάνοντας υπόψη:

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, όπως αυτό ορίζεται κυρίως από τους Ν. 2508/97 - «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών» και Ν. 2742/99 - «Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη», την υπ' αρ. 9572/1845/00 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ - «Τεχνικές Προδιαγραφές μελετών ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ & αμοιβές εκπόνησης» και την υπ' αρ. 10788/04 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ - «Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ και ΠΜ».

Το προγραμματικό πλαίσιο της περιοχής μελέτης, όπως αυτό προσδιορίζεται, κυρίως, από το εγκεκριμένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας, το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λάρισας, και το ΠΕΠ Θεσσαλίας 2000-2006 (που ίσχυε κατά το χρόνο έναρξη της μελέτης, και θα υλοποιείται ακόμα μέχρι και το επόμενο έτος).

Επικουρικά, έχουν ληφθεί υπόψη τα εξής:

- Το εγκεκριμένο, πλέον, ΕΣΠΑ 2007-2013, που περιλαμβάνει τμήμα για τη Θεσσαλία και αναφορές στη Λάρισα, καθώς και το ΠΕΠ Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδας 2007-2013. Η επιχειρησιακή επεξεργασία του τελευταίου είναι ακόμα σε εξέλιξη, αλλά περιλαμβάνει ανάλυση προβλημάτων και τα βασικά στοιχεία της στρατηγικής για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο.
- Τα σχέδια ΚΥΑ των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις ΑΠΕ, τον Τουρισμό, και τη Βιομηχανία, που έχουν τεθεί σε δημόσια διαβούλευση από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Τα Πλαίσια αυτά δεν έχουν ακόμα εγκριθεί, αλλά τα σχέδια ΚΥΑ αποτελούν σαφή ένδειξη των βασικών επιλογών του ΥΠΕΧΩΔΕ για τη χωρική διάρθρωση των αντίστοιχων τομέων.

Τέλος, εισροές στη μελέτη υπήρξαν διάφορες προγενέστερες μελέτες που αφορούσαν τη Λάρισα, μεταξύ των οποίων οι εξής:

- Μελέτη Ρυθμιστικού και Ρυμοτομικού Σχεδίου Λάρισας, Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1973

- ΚΕΠΑ Βόλου-Λάρισας / Οργάνωση ευρύτερης περιοχής Διπόλου, Γρ. Θ. Παπαγιάννης & Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1979
- Αναθεώρηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Λάρισας, Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1980
- Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Λάρισας, ΕΠΑ 1982-1984, Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1985
- «Πολεοδομική επέμβαση – εξυγίανση στο κέντρο της Λάρισας: περιοχή Φρουρίου, κοίτη Πηνειού, παραπήγειος ζώνη», Ερευνητικό Πρόγραμμα Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου, 1989
- Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της πόλης της Λάρισας, DENCO-Σύμβουλοι Μηχανικοί, 1991
- «Επανεξέταση και πρόταση καθορισμού Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) Λάρισας», Ομάδα Εργασίας ΤΕΕ – Τμήμα Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας, 1993
- Μελέτη: «Διερεύνηση υφιστάμενων χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα της πόλης της Λάρισας και προτάσεις πολεοδομικής αναβάθμισης», Χ. Μπεζαντέ κ' Συνεργάτες, 1998
- «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Λάρισας», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2003

Συνοπτικά πορίσματα της ανάλυσης

Η ανάλυση των κοινωνικο-οικονομικών και χωρικών δεδομένων και τάσεων στην περιοχή μελέτης, που έχει γίνει κατά το στάδιο Α, έχει καταλήξει σε ορισμένα βασικά συμπεράσματα, που αποτελούν την αφετηρία για τη διατύπωση της στρατηγικής (προτάσεων). Οσον αφορά τη χωροταξική θεώρηση, τα βασικά συμπεράσματα συνοψίζονται στον πιο κάτω πίνακα SWOT.

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΚΙΝΔΥΝΟΙ
Κεντροβαρική γεωγραφική θέση στον ελληνικό χώρο και διέλευση βασικού αναπτυξιακού άξονα της χώρας (S) Υπάρχουσες και σε εξέλιξη μεγάλες υποδομές γενικού οικονομικού σκοπού στη Θεσσαλία ή σε μικρή απόσταση από τα Β και Α όριά της Σημαντική χωροταξική συνοχή της Περιφέρειας Θεσμοθετημένο Περιφερειακό Χωροταξικό Σχέδιο	Χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης Θεσσαλίας σε ως προς μέσο όρο ΕΕ, μέτριο επίπεδο ανάπτυξης ως προς μέσο όρο χώρας Μειωμένη εξωτερική δικτύωση και εξωστρέφεια της θεσσαλικής οικονομίας Γεωγραφικά, τεχνικά και διοικητικά εμπόδια στην ανάπτυξη συνεργασιών με όμορους Νομούς άλλων περιφερειών Σχετικά περιορισμένη πληθυσμιακή βάση περιφερειακής ενδοχώρας (σε σύγκριση με μέση Ευρωπαϊκή περιφέρεια) Περιορισμένη διαπεριφερειακή ακτινοβολία Έλλειψη τακτικών αεροπορικών δρομολογίων Λάρισας Έλλειψη ρυθμιστικού σχεδιασμού ΠΣ Λάρισας	Διαθεσιμότητα πόρων διαρθρωτικών Ταμείων ΕΕ στην προγραμματική περίοδο 2007-2013 Η διεύρυνση προς ΕΕ προς τα Βαλκάνια→γεωοικονομικές ευκαιρίες για ελληνικές περιφέρειες και μεγάλες πόλεις Ουσιαστική ενεργοποίηση μείζονος περιφέρειας Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδας Εγγύτητα των μεγάλων αστικών κέντρων της Θεσσαλίας αφήνει περιθώρια ανάπτυξης διπόλων Υπό εκπόνηση Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο και Ειδικά Χωροταξικά Σχέδια	Αυξανόμενος εξωτερικός ανταγωνισμός για παραδοσιακές δραστηριότητες, λόγω διεύρυνσης ΕΕ και της περαιτέρω διεθνοποίησης Η περαιτέρω ενίσχυση της τάσης συγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων προς τους δύο πόλους ανάπτυξης της χώρας (Πόλος Αττικής, Πόλος Θεσσαλονίκης) Μαζική έξοδος αγροτικού πληθυσμού Θεσσαλίας→νέο κύμα αστυφιλίας

Όσον αφορά την αναπτυξιακή φυσιογνωμία, τα βασικά συμπεράσματα συνοψίζονται στον πιο κάτω πίνακα SWOT.

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΚΙΝΔΥΝΟΙ
Σχετικό μεγάλο πληθυσμιακό μέγεθος Λάρισας Υπαρξη ορισμένων παραγωγικών και ερευνητικών υποδομών Ισχυρός διοικητικός ρόλος Ισχυρή βάση σε ορισμένους κλάδους μεταποίησης (αγροτικές πρώτες ύλες) και στο εμπόριο Υποδομές εκπαίδευσης, και σε κάποιο βαθμό έρευνας Επενδυτικός δυναμισμός της Λάρισας, για τα δεδομένα της Θεσσαλίας	Σημαντική εξάρτηση από τη γεωργική ανάπτυξη/ζήτηση της ενδοχώρας (που βρίσκεται σε πορεία κάμψης) Βραδύς ρυθμός ιδιωτικών επενδύσεων σε νέα οικονομία και σε καινοτομία Χαμηλή (ποσοτικά και ποιοτικά) ανάπτυξη τουρισμού Υπαρκτές αλλά όχι επαρκείς παραγωγικές υποδομές Αδύναμη εξωτερική εικόνα της πόλης, έλλειψη (και εγγενείς δυσκολίες διαμόρφωσης) στρατηγικής place marketing	Ρόλος της πόλης στη δημιουργία ενός πυρήνα σύγχρονης γεωργίας (αξιοποίηση ΚΑΠ, τάσεων αγοράς, και παράδοσης) Νέες υποδομές έρευνας και καινοτομίας	Μεσο-μακροπρόθεσμα, δημογραφική κρίση

Σενάριο που προκρίθηκε για επεξεργασία κατά το Β1 στάδιο και βασικές αρχές σχεδιασμού

Σύμφωνα με τις Προδιαγραφές του ΓΠΣ, το παραδοτέο του Α' σταδίου κατέληξε στην επεξεργασία σεναρίων για την πρόταση. Διατυπώθηκαν τρία σεναρία, κοινός παρονομαστής των οποίων ήταν οι χρονικοί ορίζοντες, δύο βασικοί και ένας επικουρικός, που ενσωματώνονται πλέον στην πρόταση:

- Ο μεσοπρόθεσμος ορίζοντας είναι το 2011, δηλ. μετά από έξι έτη: έτος της πρώτης επόμενης απογραφής πληθυσμού-απασχόλησης, και επίσης έτος της πρώτης πιθανής αναθεώρησης του ΓΠΣ (αν αυτό θεσμοθετηθεί μέσα στο τρέχον έτος) ή κοντά σε αυτήν, και τέλος έτος που βρίσκεται κοντά στο τέλος της επόμενης προγραμματικής περιόδου 2007-2013. Όπου χρησιμοποιούνται οι όροι «βραχυπρόθεσμα» και «βραχυ-μεσοπρόθεσμα» παραπέμπουν, αντίστοιχα, σε ορίζοντες ~2-3 ετών και ~3-4 ετών.
- Ο μακροπρόθεσμος ορίζοντας είναι το 2021 (δηλ. μετά από 15 έτη), έτος της δεύτερης επόμενης απογραφής.
- Ένας επικουρικός ορίζοντας, ιδίως στην περίπτωση έργων και προγραμμάτων με χρηματοδοτικό χαρακτήρα, μπορεί να είναι το 2013/2016. Το 2013 είναι το έτος ονομαστικής λήξης της επόμενης προγραμματικής περιόδου (ΕΣΠΑ 2007-2013) ενώ το 2016 είναι το έτος που (μάλλον) θα είναι το τελικό όριο ολοκλήρωσης έργων που συγχρηματοδοτούνται από κοινοτικούς πόρους.

Τα τρία σεναρία που διατυπώθηκαν ήταν τα εξής:

Μηδενικό σενάριο: Μη θεσμοθέτηση νέου ΓΠΣ, παραμονή του εξωαστικού χώρου σε κατάσταση μη μη σχεδιασμού

Ουτοπικό σενάριο: Θεσμοθέτηση ΓΠΣ και ΡΣΛ, πλήρης αξιοποίηση των «τεχνικών» δυνατοτήτων για οικονομική ανάπτυξη και περιβαλλοντική διαχείριση (≡πλήρες μοντέλο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης) χωρίς υπολογισμό των βραχυ-μεσοπρόθεσμων κοινωνικών επιπτώσεων, και με την υπόθεση ότι η διοίκηση λειτουργεί με πλήρη αποτελεσματικότητα) σχεδιασμού)

Ρεαλιστικό σενάριο: Σταδιακή διαφοροποίηση οικονομικής βάσης, στροφή προς βιώσιμη ανάπτυξη, εκτατικό οικιστικό μοντέλο

Το σενάριο που προκρίθηκε για περαιτέρω επεξεργασία στο Β1 στάδιο είναι το Ρεαλιστικό. Τα βασικά του χαρακτηριστήκαν είναι τα εξής, ομαδοποιημένα σε ενότητες:

Χαρακτήρας οικονομικής βάσης

- Περαιτέρω ποσοτική ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα, παράλληλα με την μερική ποιοτική του αναβάθμιση (υπηρεσίες εξωστρεφείς ή/και αιχμής –

χρηματοοικονομικές, σύγχρονο εμπόριο, έρευνα, τριτοβάθμια εκπαίδευση, εφοδιαστική...)

- Συρρίκνωση της παραδοσιακής εντατικής γεωργίας, αλλά μερική αντιστάθμιση με την ανάπτυξη ενός πυρήνα ποιοτικής-ανταγωνιστικής γεωργίας. Υπαρκτή πίεση, βραχυ-μεσοπρόθεσμα στην αγορά εργασίας, που γρήγορα απορροφάται σε άλλους οικονομικούς τομείς. Εισροή πρώην αγροτικού πληθυσμού στη Λάρισα (μικρότερη από αυτή του μηδενικού σεναρίου), υπαρκτές τάσεις εγκατάλειψης της γεωργικής γης (στην ευρύτερη περιοχή) που όμως ελέγχονται με κατάλληλα μέσα πολιτικής
- Πιέσεις στη μεταποίηση, λόγω του αυξανόμενου εξωτερικού ανταγωνισμού σε ορισμένους παραδοσιακούς κλάδους, αλλά ανάπτυξη κλάδων με ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (καθετοποίηση γεωργικών προϊόντων κλπ.)
- Μικρή αλλά υπαρκτή ενίσχυση του αστικού τουρισμού
- Μεσοπρόθεσμα, κάλυψη της απόστασης από το μέσο ευρωπαϊκό κατά κεφαλή εισόδημα
- Το Πανεπιστήμιο συνεχίζει να αναπτύσσεται, με σταδιακή αύξηση των τμημάτων και ενίσχυση της ερευνητικής δραστηριότητας
- Συνολικά, η Λάρισα διατηρεί τον ηγετικό περιφερειακό ρόλο της, και παράλληλα εξελίσσεται προς την κατεύθυνση μιας μικρής μητρόπολης με στοιχεία υπερπεριφερειακής ακτινοβολίας. Η δικτύωση, σε πρώτο «κύκλο» με το Βόλο (δίπολο) και σε δεύτερο με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της περιφέρειας αλλά και διεθνώς, αποτελούν παραμέτρους αυτού του ρόλου

Μοντέλο οικιστικής ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης

- Το υφιστάμενο κέντρο αποσυμφορείται ποσοτικά και αναβαθμίζεται ποιοτικά. Οι κεντρικές λειτουργίες αποκτούν πολυπολική οργάνωση με δύο μείζονες πόλους: υφιστάμενο κέντρο και νέος πόλος μεγάλων κεντρικών λειτουργιών προς τα ΝΔ του οικιστικού ιστού
- Ενίσχυση των τάσεων αποκέντρωσης μεγάλων κεντρικών λειτουργιών με βάση το συνολικό στρατηγικό σχεδιασμό της οικιστικής ανάπτυξης και της νέας δομής της πόλης
- Περιορισμός της δόμησης περιοχών με σχετική γεωλογική ακαταλληλότητα, αποφυγή επεκτάσεων σε τέτοιες περιοχές

- Σταδιακά απόκτηση σχετικά μεγαλύτερων των σημερινών πυκνοτήτων σε περιοχές κατοικίες με ευνοϊκά πολεοδομικά χαρακτηριστικά, χωρίς υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας (←μείωση σημερινών ΣΔ). Τάσεις εξόδου από τμήματα του σημερινού οικιστικού χώρου με δύο αποδέκτες: νέες επεκτάσεις της Λάρισας και ορισμένες νέες οργανωμένες οικιστικές αναπτύξεις (ΠΕΡΠΟ) στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας (εντός και εκτός Δήμου).
- Ο οικιστικός χώρος επεκτείνεται σχετικά, για να συμβάλλει στην κάλυψη πολλαπλών αναγκών: εξυγίανση-αναβάθμιση υπάρχουσας οικονομικής βάσης, με μείωση πυκνοτήτων (δυνητικών) σε ακατάλληλες εντός σχεδίου περιοχές, και σημαντική βελτίωση ποιότητας ζωής.
- Οι δείκτες ποσοστό πρασίνου και ποσοστό κοινοχρήστων χώρων αυξάνονται σταδιακά
- Χωροθετείται στη Λάρισα τουλάχιστον ένα πολύ μεγάλο δημόσιο κτήριο-υπερτοπικό τοπόσημο (πολιτιστικής ή διοικητικής υποδομής) με αναγνωρίσιμη αρχιτεκτονική ποιότητα, που λειτουργεί και ως στοιχείο του city marketing της πόλης
- Βελτίωση της εικόνας της πόλης, με παρεμβάσεις αστικής σύνθεσης στο δημόσιο χώρο και με βελτίωση της αρχιτεκτονικής στον ιδιωτικό χώρο. Παράλληλα, η ποιότητα των κατασκευών θα συνεχίσει να βελτιώνεται. Χρησιμοποιούνται μέθοδοι βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής και εξοικονόμησης ενέργειας
- Η εσωτερική οργάνωση του οικιστικού χώρου βελτιώνεται σταδιακά. Μειώνονται οι δυσκολίες στάθμευσης, η υπερτοπική κυκλοφορία εκτρέπεται αρκετά από την πόλη, το οδικό δίκτυο ιεραρχείται ορθολογικά και ενισχύεται με ορισμένους κατάλληλους άξονες, το δίκτυο πεζοδρόμων διευρύνεται και παράλληλα βελτιώνεται σταδιακά το επίπεδο λειτουργίας-διαχείρισής του με αντιμετώπιση των σημερινών προβλημάτων (παράνομη διέλευση ή στάθμευση οχημάτων, ηχορύπανση κλπ.).
- Χρησιμοποιείται ο μηχανισμός των σχετικά ολοκληρωμένων αναπλάσεων (όχι απλώς πεζοδρομήσεων)
- Δραστικός περιορισμός / κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης, και καθορισμός χρήσεων γης στην ύπαιθρο. Η διάσπαρτη δόμηση ελέγχεται, και οι σημερινές παρόδιες συγκεντρώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, πολεοδομούνται ή μεσοπρόθεσμα αποδυναμώνονται με μετεγκαταστάσεις

- Αλλαγή του μοντέλου χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, με αύξηση του μεριδίου των οργανωμένων ή ημιοργανωμένων περιοχών
- Προστασία όλων των υπερτοπικών οδικών αξόνων από την παρόδια δόμηση
- Πιθανή λειτουργία του αεροδρομίου ως πολιτικού
- Συστηματική αντιμετώπιση των αναγκών στάθμευσης, με δημιουργία δικτύου οργανωμένων χώρων, και εξ αρχής προβλέψεις επαρκών χώρων στάθμευσης στις νέες επεκτάσεις/αναπτύξεις
- Ενίσχυση των μηχανισμών παρακολούθησης, διαχείρισης και ελέγχου του χώρου
- Συντονισμός ΡΣΛ και ΓΠΣ

Περιβαλλοντική στρατηγική και προοπτική

- Ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης
- Ολοκλήρωση αντιπλημμυρικών έργων Πηνειού, και σταδιακά σε άλλες περιοχές με σχετικά προβλήματα
- Μεσοπρόθεσμα, ολοκληρωμένη διαχείριση των απορριμμάτων (μείωση⇒ ανακύκλωση⇒ ΧΥΤΑ)
- Μεσο-μακροπρόθεσμα, μείωση των πιέσεων, και μακροπρόθεσμα ανάταξη, του υδροφόρου ορίζοντα στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας
- Διατήρηση του φυσικού/αδόμητου χαρακτήρα της γεωργικής γης (στην ευρύτερη περιοχή), ακόμα και όπου αυτή πάυει να χρησιμοποιείται παραγωγικά. Αποφυγή προβλημάτων διάβρωσης-ερήμωσης. Σταδιακή εφαρμογή ορθών γεωργικών πρακτικών
- Επέκταση της χρήσης του φυσικού αερίου με θετικές επιπτώσεις στους αέριους ρύπους (κυρίως στη βιομηχανία και την κεντρική θέρμανση)
- Μεσοπρόθεσμα, μείωση αερίων ρύπων με πηγή κυρίως την κυκλοφορία, μέσω βελτίωσης των δημόσιων μεταφορών, ορθολογικοποίησης-συμπλήρωσης του οδικού δικτύου, εξασφάλισης χώρων στάθμευσης, και καλύτερης διαχείρισης της κυκλοφορίας.
- Ψήγματα πολιτικής προστασίας του τοπίου

Προϋποθέσεις-Εφικτότητα

<i>Περιοριστικοί παράγοντες</i>	<i>Παράγοντες εφικτότητας</i>
Μεγάλο πολιτικο-κοινωνικό βάρος της έγγκειας ιδιοκτησίας→δυσκολία λήψης μέτρων σχεδιασμού που θέτουν κανόνες αξιοποίησης	Μείωση αντιδράσεων με διατήρηση σημαντικών δυνατοτήτων εκτός σχεδίου δόμησης)
Μειωμένοι χρηματικοί πόροι (δημόσιοι και ιδιωτικοί) για την οργάνωση του χώρου και του περιβάλλοντος	Δ' ΚΠΣ, ιδιωτικοί πόροι που θα προσελκυστούν από τις επενδυτικές προοπτικές που ανοίγει το σενάριο
Κυρίαρχες νοοτροπίες και συμπεριφορές με μακροχρόνιες καταβολές	Σταδιακή συνειδητοποίηση των μεσο-μακροπρόθεσμων αδιεξόδων από τη συνέχιση της σημερινής κατάστασης, αλλά και των δυνατοτήτων που παρέχει ένα νέο μοντέλο ολοκληρωμένης βιώσιμης ανάπτυξης Σταδιακή-ρεαλιστική προσέγγιση, αποφυγή ανοίγματος όλων των μετώπων, αντισταθμιστικές παροχές
Αδυναμίες της διοίκησης γενικά, και του σχεδιασμού ειδικότερα	Ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα, αποφυγή συνεχών τομών, δημιουργική εφαρμογή σταθεροτύπων, ενδεχόμενο βελτίωσης διοίκησης και συστήματος σχεδιασμού
Παγιωμένο (λόγω και της επιτυχίας του, παλαιότερα) παραδοσιακό μοντέλο γεωργικής ανάπτυξης	Αναγκαστική απομάκρυνση από το παραδοσιακό μοντέλο γεωργικής ανάπτυξης, λόγω της υφιστάμενης ΚΑΠ, αλλά και αξιοποίηση των θετικών στοιχείων της
Αντικειμενικές πιέσεις σε τμήμα της μεταποίησης (ιδίως έντασης εργασίας ή ΠΜΕ σε κλάδους που δεν έχουν «φυσική» προστασία από τον υπερτοπικό ανταγωνισμό)	Στροφή της μεταποίησης προς κλάδους με συγκριτικό πλεονέκτημα, και χρήση E&T
Αδυναμίες και ακαμψίες υφιστάμενου αστικού χώρου	Σταδιακή αλλά σταθερή και συστηματική αντιμετώπιση των ακαμψιών και προβλημάτων Δυνάμεις της αγοράς, όσον αφορά αφενός τη ζήτηση αναβαθμισμένων στεγαστικών και πολεοδομικών συνθηκών, και αφετέρου τις ανάγκες χωροθέτησης μεγάλων σύγχρονων οικονομικών μονάδων

Σύνολο περιοριστικών παραγόντων που έχουν θεσμικό ή σχεδιαστικό χαρακτήρα	Πρώθηση νέων μηχανισμών πολιτικής γης από το Κράτος (υπάρχει ερευνητική προετοιμασία, αλλά όχι σαφής πολιτική βούληση, προς το παρόν) Κεντρικός περιορισμός εκτός σχεδίου δόμησης (ενδειξίς ότι υπάρχει σχετική ωρίμανση, ενδεχόμενο κάποιων διοικητικών πρωτοβουλιών) Κατευθύνσεις Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (υπό εκπόνηση) συμβατές με το σενάριο
---	--

Βασικά προγραμματικά μεγέθη**Πληθυσμός**

Βασική συνιστώσα της τελικής πρότασης, αναφορικά με τις ανάγκες και την οργάνωση των χρήσεων γης του Δήμου, είναι η εκτίμηση των προγραμματικών του μεγεθών. Κρίσιμο μέγεθος είναι ο μελλοντικός πληθυσμός του Δήμου (με χρονικό ορίζοντα το 2021), βάσει του οποίου θα ελεγχθεί η χωρητικότητα των οικιστικών υποδοχέων. Τα σχετικά στοιχεία περιλαμβάνονται στον επόμενο πίνακα.

	Μόνιμος Πληθυσμός 2001		Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2021
	1: απογραφικός	2=1+(1*4%)	3=2+(2*12,6%)	4=3+(3*10,5%)
Π.Ε.1	3.621	3.766	4.240	4.686
Π.Ε.2	3.824	3.977	4.478	4.948
Π.Ε.3	20.381	21.196	23.867	26.373
Π.Ε.4	22.198	23.086	25.995	28.724
Π.Ε.5	13.417	13.954	15.712	17.362
Π.Ε.6	6.208	6.456	7.270	8.033
Π.Ε.7	6.181	6.428	7.238	7.998
Π.Ε.8	5.515	5.736	6.458	7.136
Π.Ε.9	864	899	1.012	1.118
Π.Ε.10	9.103	9.467	10.660	11.779
Π.Ε.11	10.050	10.452	11.769	13.005
Π.Ε.13	3.326	3.459	3.895	4.304
Π.Ε.14	2.207	2.295	2.584	2.856
Π.Ε.15	2.931	3.048	3.432	3.793
Π.Ε.16	4.753	4.943	5.566	6.150
Π.Ε.17	7.311	7.603	8.561	9.460
Π.Ε.18	2.796	2.908	3.274	3.618
Σύνολο Π.Ε.	124.686	129.673	146.012	161.344
Σύνολο εκτός Π.Ε.	6.409	6.665	7.505	8.293
Λάρισα	131.095	136.339	153.517	169.637
Αμφιθέα	67	70	78	87
Κουλούριον	334	347	391	432
ΣΥΝΟΛΟ Δ.Δ.Λαρίσης	131.496	136.756	153.987	170.156
Τερψιθέα	1.283	1.334	1.502	1.660
ΣΥΝΟΛΟ Δ.Δ.Τερψιθέας	1.283	1.334	1.502	1.660
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ	132.779	138.090	155.490	171.816

Για τη μεθοδολογία και τις υποθέσεις πάνω στις οποίες βασίστηκε ο πίνακας, βλ. το τμήμα Α.5.1.3 του παραδοτέου του Α' σταδίου.

Εκτίμηση αναγκών παραγωγικών τομέων για οργανωμένους υποδοχείς

Η ανάλυση (Α' στάδιο) είχε καταλήξει στο βασικό συμπέρασμα ότι το υφιστάμενο από παλαιά σχέδιο ΖΟΕ, αν και δεν θεσμοθετήθηκε, λειτούργησε καθοριστικά στην

χωροθέτηση των άλλων, πλην κατοικίας, χρήσεων στην εκτός σχεδίου περιοχή, κυρίως επειδή οι αρμόδιες υπηρεσίες χρησιμοποίησαν το σχέδιο ΖΟΕ ως οδηγό για την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους. Αν και οι επιλογές του σχεδίου αυτού δεν ήταν πάντα ικανοποιητικές, η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί σήμερα στον ευρύτερο χώρο της Λάρισας, και ιδίως οι εκτός σχεδίου, γραμμικές κατά κανόνα, συγκεντρώσεις αστικών χρήσεων, δεν μπορούν πλέον να αγνοηθούν. Είναι σαφές, ωστόσο, ότι υποδεικνύουν την ανάγκη προσφοράς, στο μέλλον, και εναλλακτικών δυνατοτήτων χωροθέτησης διαφορετικού τύπου, και κατά βάση οργανωμένου χαρακτήρα. Μεσομακροπρόθεσμα, αυτό μπορεί να αναμορφώσει το μοντέλο χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων στη Λάρισα. Τομεακά, οι κύριες χρήσεις για τις οποίες απαιτείται η προσφορά τέτοιων δυνατοτήτων είναι η βιομηχανία-βιοτεχνία, το χονδρεμπόριο, και οι μεγάλες μονάδες λιανικού εμπορίου. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το σενάριο που προκρίθηκε προβλέπει περαιτέρω ανάπτυξη, παράλληλα με αναβάθμιση, του τριτογενούς τομέα (υπηρεσίες εξωστρεφείς ή/και αιχμής – χρηματοοικονομικές, σύγχρονο εμπόριο, έρευνα, τριτοβάθμια εκπαίδευση, εφοδιαστική...), και οι σχετικές δραστηριότητες έχουν ανάγκη πολλαπλών μορφών χωροθέτησης: διάσπαρτες εντός σχεδίου, μεγάλοι πόλοι εντός σχεδίου (όχι κατ' ανάγκην εντός του υφιστάμενου ιστού), οργανωμένοι υποδοχείς, αυτοτελή εκτός σχεδίου χωροθέτηση για ορισμένες μεγάλες μονάδες. Προβλέπει επίσης, το σενάριο, πιέσεις στη μεταποίηση, λόγω του αυξανόμενου εξωτερικού ανταγωνισμού σε ορισμένους παραδοσιακούς κλάδους, αλλά και ανάπτυξη κλάδων με ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (καθετοποίηση γεωργικών προϊόντων κλπ.). Και στην περίπτωση αυτή θα απαιτηθεί η προσφορά οργανωμένων χώρων αλλά και δυνατοτήτων διάσπαρτης χωροθέτησης.

Όσον αφορά την ποσοτική διάσταση του θέματος, στο παραδοτέο του Α' σταδίου έχει εκτιμηθεί ότι θα απαιτηθεί ένα μέγεθος οργανωμένων υποδοχέων της τάξης των 1.000-2.000 στρ., σε επίπεδο νομού, χωρίς να είναι αναγκαίο η χωροθέτησή τους να γίνει οπωσδήποτε στα όρια του Δήμου Λάρισας. Το συγκριτικά μικρό μέγεθος της εδαφικής περιοχής του τελευταίου και τα δεδομένα χαρακτηριστικά καταλληλότητας περιορίζουν τις διαθέσιμες προς τούτο εκτάσεις, και σημαίνουν ότι μεγαλύτερο ή μικρότερο ποσοστό των αναγκαίων οργανωμένων υποδοχέων θα χωροθετηθεί εκτός Δήμου. Είναι σκόπιμο, ωστόσο, να επιδιωχθεί η κάλυψη μέρους των αναγκών και εντός Δήμου, αφενός γιατί υπάρχουν κατηγορίες μονάδων που έχουν ανάγκη πιο άμεσης χωρικής επαφής με την κυρίως πόλη (είτε λόγω μικρού μεγέθους είτε λόγω καθοριστικής εξάρτησης από την τοπική αγορά), και αφετέρου γιατί κάτι τέτοιο έχει ευνοϊκή (δηλ. μειωτική) επίδραση στους κυκλοφοριακούς φόρτους, την κατανάλωση καυσίμων και την παραγωγή αέριων ρύπων. Βασικός παράγοντας, στο πλαίσιο αυτό, είναι η διαθεσιμότητα χώρου (κατάλληλες εκτάσεις από άποψη γεωμορφολογίας, υφιστάμενων χρήσεων και θέσεις στη συνολική χωρική οργάνωση) σε συνδυασμό με τις ανάγκες και άλλων χρήσεων (και κυρίως της κατοικίας) για χώρους με ίδια χαρακτηριστικά.

Πρότυπο χωρικής οργάνωσης του Δήμου-Σχέσεις με τους ευρύτερους άξονες ανάπτυξης

Τα βασικά χαρακτηριστικά του μοντέλου χωρικής οργάνωσης της συνολικής εδαφικής περιοχής του Δήμου προσδιορίζονται, κατ' αρχάς, από το γεγονός ότι ένα πολύ σημαντικό τμήμα του αποτελείται από εντός σχεδίου περιοχές. Επιπλέον, αρκετά σημαντικό τμήμα της εδαφικής περιοχής καταλαμβάνεται από το αεροδρόμιο. Αν ληφθούν υπόψη και οι εκτός σχεδίου συγκεντρώσεις χρήσεων αστικού χαρακτήρα, προκύπτει ότι η περιοχή είναι υψηλά αστικοποιημένη, και αυτό αποτελεί και θα παραμείνει βασικό στοιχείο της χωρικής οργάνωσης.

Ισχυρό στοιχείο της χωρικής οργάνωσης είναι ήδη ο Πηνειός (κοίτη και παράοχθια ζώνη εκατέρωθεν), που προς το βορρά πλησιάζει στα όρια του Δήμου. Το στοιχείο αυτό τονίζεται στο υιοθετούμενο στην παρούσα μελέτη πρότυπο χωρικής οργάνωσης, με αιχμές αφενός την αύξηση της περιβαλλοντικής προστασίας (καθορισμός χρήσεων γης που γενικά αποτρέπουν τη δόμηση, αντιπλημμυρικά έργα), και αφετέρου την αξιοποίησή του σε μια προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης, με τη χωροθέτηση περιβαλλοντικά συμβατών αναπτυξιακών δραστηριοτήτων.

Στη σημερινή χωρική οργάνωση, οι υπερτοπικοί οδικοί άξονες έχουν αποκτήσει και ρόλο άξονα χωρικής ανάπτυξης, λόγω της παρόδιας χωροθέτησης αστικών χρήσεων (όπως έχει προαναφερθεί). Πρόκειται για φαινόμενο που δημιουργεί προβλήματα αλλά είναι πλέον μη αναστρέψιμο. Ως εκ τούτου, βασική επιλογή του νέου προτύπου χωρικής οργάνωσης είναι η εξυγίανση και οργάνωση των παρόδιων γραμμικών συγκεντρώσεων, ούτως ώστε να μειωθούν οι παρενέργειες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, εξάλλου, οι περιοχές αυτές αξιοποιούνται για την αναγκαία χωροθέτηση περιοχών υποδοχής παραγωγικών χρήσεων. Παράλληλα, ωστόσο, οι ρυθμίσεις αυτές γίνονται με όρους που συμβάλλουν στη βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων, που υποβαθμίζεται από την άναρχη παρόδια ανάπτυξη χρήσεων.

Επιδιώκεται η καλύτερη ένταξη της Λάρισας στους ευρύτερους άξονες ανάπτυξης. Σε μεσο-κλίμακα, αυτό αφορά κυρίως την οργάνωση της σχέσης με τους όμορους δήμους που αποτελούν πλέον, μαζί με το Δ. Λάρισας, μια ενιαία ζώνη ημερήσιων μετακινήσεων, και δέχονται ένα μέρος των οικιστικών πιέσεων από τη Λάρισα. Αυτό προϋποθέτει ομόλογες ρυθμίσεις του σχεδιασμού των όμορων δήμων, που σε κάποιο βαθμό προωθούνται ήδη (πχ. ΓΠΣ Νίκαιας), ενώ περαιτέρω συντονισμός μπορεί και πρέπει να γίνει από το υπό εκκίνηση Ρυθμιστικό Σχέδιο της ευρύτερης περιοχής της Λάρισας.

Σε μακρο-κλίμακα, οι δύο βασικοί άξονες είναι η σχέση με το Βόλο, στην προοπτική του διπόλου, και οι σχέσεις με Καρδίτσα και Τρίκαλα. Και οι δύο αυτοί άξονες εξυπηρετούνται, στο πλαίσιο των περιορισμών που απορρέουν από το σχετικά μικρό μέγεθος της εδαφικής περιοχής του Δήμου. Κυρίως, αποφεύγονται επιλογές που θα παρεμποδίσουν την ορθή προώθηση αυτών των σχέσεων. Ωστόσο, οι βασικές σχετικές επιλογές ανήκουν στο μελλοντικό Ρυθμιστικό Σχέδιο, γιατί απαιτούν κυρίως ενέργειες εκτός των ορίων του Δήμου.

Ρόλοι οικισμών στο οικιστικό δίκτυο

Ο Δήμος Λάρισας δεν περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό οικισμών, ως γνωστόν. Η Λάρισα καθεαυτή κυριαρχεί απολύτως, με περίπου το 99% του πληθυσμού του Δήμου να συγκεντρώνεται σε αυτήν. Ο μόνος άλλος αξιόλογος οικισμός, η Τερψιθέα, έχει προφανώς πολύ μικρό βάρος. Τα δεδομένα αυτά σημαίνουν ότι στο εσωτερικό του Δήμου οι ισορροπίες είναι δεδομένες, και δεν υπάρχει ζήτημα τροποποίησής τους από το ΓΠΣ. Όπως ήδη έχει καθοριστεί, άλλωστε, και από το Περιφερειακό Πλαίσιο, η Λάρισα είναι οικισμός 1^{ου} επιπέδου, ενώ η Τερψιθέα είναι οικισμός 5^{ου} επιπέδου. Η Τερψιθέα προορίζεται να απορροφήσει κάποιες οικιστικές πιέσεις, με αύξηση του πληθυσμού της μέχρι το 2021 κατά περίπου το ¼ (όσο και ο Δήμος συνολικά), αλλά το μέγεθός της δεν αλλάζει τάξη (θα φθάσει τους 1.660 κατ.) και ο ρόλος ως οικισμού 5^{ου} επιπέδου διατηρείται.

Σε ευρύτερο πλαίσιο, υποστηρίζεται ο μείζων αναπτυξιακός ρόλος της Λάρισας, που ήδη υπάρχει, έχει προσδιοριστεί από το υφιστάμενο προγραμματικό πλαίσιο, και επιδιώκεται να ενισχυθεί περαιτέρω από το νέο ΠΕΠ Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδας 2007-2013. Σημειώνεται ότι στις πρόσφατες παρατηρήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το νέο ΠΕΠ, που τονίζει την ανάγκη να λειτουργήσει η Λάρισα ως πόλος ανάπτυξης (growth pole) και να αποσαφηνιστούν περαιτέρω τα ειδικότερα χαρακτηριστικά αυτού του ρόλου, και αναφέρεται άμεσα στο δίπολο Βόλου-Λάρισας, ως συνιστώσας αυτού του ρόλου. Οι κύριες επιλογές στρατηγικής που έχουν χωρικό χαρακτήρα, στο πλαίσιο αυτό, διαμορφώνονται ως εξής:

- Βελτίωση της λειτουργικότητας του αστικού χώρου και της ποιότητας ζωής με παρεμβάσεις στις υποδομές, στο περιβάλλον, στη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων, στους δημόσιους χώρους και στους χώρους πρασίνου, στην ασφάλεια, στις κοινωνικές υποδομές και στις υποδομές υγείας,
- Υποδομές εγκατάστασης επιχειρήσεων (περιοχές εγκατάστασης επιχειρήσεων, δίκτυα, υποδομές βελτίωσης της προσπελασιμότητας),
- Προώθηση των επιχειρηματικών συσπειρώσεων, της καινοτομίας της επιχειρηματικότητας και των υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις και τους πολίτες,
- Αναβάθμιση τμημάτων του αστικού χώρου που αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα (αστική επέκταση, αστική διάχυση, υποβάθμιση και αναπλάσεις),
- Προώθηση των λειτουργικών δικτύων της Λάρισας με τα γειτονικά αστικά κέντρα στο πλαίσιο του ιεραρχημένου αστικού συστήματος της χώρας (ημερήσια συστήματα μετακινήσεων, ακτίνες επιρροής κλπ.),
- Προώθηση λειτουργικών σχέσεων ανάμεσα στη Λάρισα και την ύπαιθρο που τα περιβάλλει.

Ανάδραση προς τον χωροταξικό-αναπτυξιακό σχεδιασμό

Δεν έχουν εντοπιστεί σημεία του χωροταξικού (Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας) ή του αναπτυξιακού (ΠΕΠ Θεσσαλίας-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδας) που, με βάση την ανάλυση του ΓΠΣ να φαίνονται προβληματικά ή μη επιτεύξιμα. Η ανάδραση προς τα δύο αυτά επίπεδα σχεδιασμού συνοψίζεται, επόμενως, στα εξής:

Όσον αφορά το χωροταξικό σχεδιασμό, ανάγκη να συντονιστεί περαιτέρω ο σχεδιασμός των όμορων Δήμων με αυτόν της Λάρισας. Ωστόσο, πιο συγκεκριμένες σχετικές απαιτήσεις θα τεθούν, κυρίως, από το Ρυθμιστικό Σχέδιο. Δύο κρίσιμα ζητήματα, πάντως, η ανάγκη αντιμετώπισης των οποίων απορρέει σαφώς από το ΓΠΣ, αλλά που μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο σε χωροταξικό επίπεδο είναι η έξοδος της σιδηροδρομικής γραμμής από τον αστικό ιστό (νέα χάραξη μπορεί να γίνει μόνο σε ευρύτερο πλαίσιο), και η αναβάθμιση του ρόλου του αεροδρομίου.

Όσον αφορά τον αναπτυξιακό σχεδιασμό, η βασική ανάγκη συνίσταται στην πρόβλεψη επαρκούς χρηματοδότησης για την προώθηση των σημαντικών παρεμβάσεων που είναι αναγκαίες για να υλοποιηθεί ο γενικά αποδεκτός μείζων μελλοντικός ρόλος της Λάρισας. Τέτοιες παρεμβάσεις προβλέπονται ήδη από το ΓΠΣ και αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια, και ενίοτε απαιτούν υψηλά επίπεδα χρηματοδότησης.

Οργάνωση των χρήσεων γης και προστασία περιβάλλοντος

Γενικές αρχές

Οι γενικές αρχές της οργάνωσης των χρήσεων γης απορρέουν και εξειδικεύουν τις σχετικές βασικές επιλογές του σεναρίου που προκρίθηκε. Συγκεκριμένα, συνίστανται στα εξής:

- Υιοθετείται στροφή υπέρ της οργανωμένης χωροθέτησης χρήσεων που αναζητούν θέσεις στον ευρύτερο χώρο της πόλης, και σε βάρος της παραδοσιακής εκτός σχεδίου διάσπαρτης δόμησης, με τροποποίηση του ισοζυγίου πλεονεκτημάτων/δυσκολιών μεταξύ αυτών των δύο μορφών χωροθέτησης.
- Στην παρόχθια ζώνη του Πηνειού, και στις πιο απομακρυσμένες από τον οικιστικό ιστό και από τους μεγάλους οδικούς άξονες περιοχές προωθούνται χρήσεις πιο αγροτικού ή φυσικού χαρακτήρα, ενώ οι αστικού τύπου χρήσεις, πέρα από τον αστικό ιστό, όταν επιτρέπονται εκτός σχεδίου χωροθετούνται σε περιοχές που έχουν μια εύλογη σχέση γειτνίασης/προσπελασιμότητας με τον ιστό. Στο πλαίσιο αυτό, ενισχύονται οι υπάρχουσες ήδη τάσεις αποκέντρωσης μεγάλων κεντρικών λειτουργιών ή μεγάλων μονάδων κοινωνικού εξοπλισμού.
- Παράλληλα με την παραπάνω αντίθεση τύπου «κέντρου/περιφέρειας», μια δεύτερη τομή είναι αυτή μεταξύ του βορείου τμήματος του Δήμου, που προορίζεται λιγότερο για αστικές χρήσεις, και του νότιου, στο οποίο η παρουσία αστικών χρήσεων είναι υψηλότερη. Η επιλογή αυτή συνδέεται με την υποστήριξη της σχέσης της πόλης με τους ευρύτερους άξονες ανάπτυξης (βλ. πιο πάνω). Η διασταύρωση των δύο αυτών αρχών οργάνωσης (κέντρο-περιφέρεια και βοράς-νότος) οδηγεί στη διαμόρφωση ευρύτερων ζωνών διαφορετικού τύπου.
- Γενικά, περιορίζεται η δόμηση σε περιοχές με σχετική γεωλογική ακαταλληλότητα.

Οικιστική οργάνωση: απαιτούμενες επεκτάσεις, νέοι οικιστικοί υποδοχείς (κύριας και παραθεριστικής κατοικίας)

Κατοικία

Στο κεφάλαιο Α.4 της ανάλυσης (Α' Στάδιο) εξετάστηκαν οι Πολεοδομικές Ενότητες από άποψη χωρητικότητας με βάση τις πυκνότητες που καθορίζονται από το ισχύον ΓΠΣ, αλλά και με βάση τις ισχύουσες πολεοδομικές μελέτες, δηλαδή τους όρους δόμησης και τις χρήσεις που ισχύουν, τους κοινόχρηστους χώρους, τα κοινωφελή κλπ., έτσι ώστε να έχουμε την πλέον ακριβή εκτίμηση της πραγματικής χωρητικότητας κάθε Π.Ε. και κατά συνέπεια της πυκνότητας, με τα σημερινά δεδομένα (Πιν. Α.4.2-1, σελ. 262).

Επίσης στο κεφάλαιο Α.5 έγινε εκτίμηση των παραπάνω μεγεθών, σε συνάρτηση με τις προβλέψεις για τον πληθυσμό, και προέκυψε ότι μέχρι το έτος στόχο 2021, οι κεντρικές Π.Ε. (1 έως 7) θα έχουν υπερβεί την μέγιστη χωρητικότητα, ενώ συνολικά θα έχει σχεδόν εξαντληθεί η χωρητικότητα της εντός σχεδίου έκτασης (Πιν. Α.5.3-3, σελ. 337).

Ακολουθώντας στο ίδιο κεφάλαιο έγινε μια πρώτη προσέγγιση προσαρμογής των δεδομένων στις σύγχρονες απαιτήσεις και τάσεις ανάπτυξης της πόλης, έτσι ώστε να εκτιμηθούν οι ανάγκες επεκτάσεων.

Στο παρόν Β2' Στάδιο – πρόταση είναι αναγκαίο να γίνει **επανεκτίμηση των αναγκών** σύμφωνα με τις διαδικασίες που ακολούθησαν την υποβολή των Α' και Β1' Σταδίων και τις κατευθύνσεις της Υπηρεσίας.

Στον Πίνακα Π.2.1-1 που ακολουθεί υπολογίζονται η μέγιστη χωρητικότητα και πυκνότητα ανά Πολεοδομική Ενότητα το έτος 2021, με βάση το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, όπως προκύπτει από τις Πολεοδομικές Μελέτες. Σε σχέση με τον αντίστοιχο πίνακα της ανάλυσης έγινε μικρή μείωση του συντελεστή κορεσμού «λ», έτσι ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στα σύγχρονα δεδομένα και τις προοπτικές μέχρι το έτος 2021.

Προκύπτει ελαφρά υπέρβαση της μέγιστης χωρητικότητας, που εκτιμάται σε 159.554 κατοίκους ενώ ο πληθυσμός του 2021 σε 161.344 (πληρότητα $1,01 > 1,00$).

Πίνακας Π.2.1-1: Μέγιστη Χωρητικότητα και Πυκνότητα ανά ΠΕ – 2021 – Ισχύον θεσμικό πλαίσιο

ΠΕ	Έκταση Ha	Πληθ. 2021	Θεσμικό πλαίσιο βάσει ΠΜ								Πυκνότητες			
			Σ.Δ. για κατοικία %			Δόμηση ανά άτομο	Ποσοστό δρόμων %	λ	Μεγ. χωρητικ. (πραγματική)	Απομην. χωρ.	Πληρότητα	βάσει ισχύοντος Γ.Π.Σ.	βάσει ΠΜ	βάσει Πληθυσμού
			Αμγής	Γενική	Κέντρο									
1	41,7	4.686	75%	60%	25%	40	29%	0,75	3.093	-1.593	1,51	97	74	112
2	37,0	4.948	90%	80%	70%	40	28%	0,55	3.929	-1.019	1,26	160	106	134
3	141,2	26.373	90%	80%	70%	40	30%	0,65	19.406	-6.967	1,36	110	137	187
4	69,7	28.724		80%	70%	40	28%	0,70	15.143	-13.581	1,90	161	217	412
5	63,5	17.362		80%	70%	40	33%	0,70	10.406	-6.956	1,67	172	164	273
6	92,4	8.033	90%	80%	70%	40	27%	0,60	7.251	-782	1,11	103	78	87
7	94,8	7.998	90%	80%	70%	40	35%	0,55	6.128	-1.870	1,31	105	65	84
8	127,4	7.136	90%	80%	70%	40	36%	0,55	10.078	2.942	0,71	88	79	56
9	104,6	1.118	90%	80%	70%	40	30%	0,35	4.638	3.520	0,24	111	44	11
10	112,6	11.779	90%	80%	70%	40	32%	0,60	11.279	-500	1,04	112	100	105
11	171,8	13.005	90%	80%	70%	40	28%	0,60	14.252	1.247	0,91	110	83	76
12														
13	63,9	4.304	90%	80%	70%	40	24%	0,40	4.795	492	0,90	115	75	67
14	90,3	2.856	90%	80%	70%	40	25%	0,55	4.568	1.712	0,63	95	51	32
15	161,3	3.793	90%	80%	70%	40	35%	0,60	13.088	9.295	0,29	101	81	24
16	97,5	6.150	90%	80%	70%	40	28%	0,60	6.745	595	0,91	118	69	63
17	117,2	9.460	90%	80%	70%	40	29%	0,60	13.139	3.679	0,72	119	112	81
18	186,7	3.618	90%	80%	70%	40	28%	0,55	11.615	7.997	0,31	95	62	19
ΣΥΝΟΛΟ	1.773,6	161.344							159.553	-1.789	1,01			

Στον επόμενο Πίνακα Π.2.1-2, ο υπολογισμός γίνεται αφού προηγουμένως ληφθούν υπόψη και οι εξής παράγοντες:

- **Αναθεώρηση χρήσεων** (π.χ. περιοχή Φρουρίου) και **ένταξη στον οικιστικό ιστό θυλάκων** με ιδιαίτερες χρήσεις (π.χ. ΕΘΙΑΓΕ, ΑΤΑ) όπως αναλυτικά αναφέρεται στο κεφ. Π3.
- **Αύξηση των προτύπων** στις περιφερειακές, προαστιακού χαρακτήρα, πολεοδομικές ενότητες, έτσι ώστε να γίνουν ελκυστικές και να συγκρατήσουν μέρος της ζήτησης για κατοικία αυξημένων απαιτήσεων, που σε αντίθετη περίπτωση θα στραφεί σε εκτός σχεδίου περιοχές ή γειτονικούς οικισμούς.
- **Αναθεώρηση (μείωση) της αναλογίας κατοικίας – άλλων χρήσεων** στις κεντρικές πολεοδομικές ενότητες, φυσική συνέπεια του προηγούμενου και των προοπτικών ανάπτυξης της Λάρισας ως κέντρου της Περιφέρειας.

Σημειώνεται ότι η πρόταση για μείωση των Συντελεστών Δόμησης στην πόλη δεν έγινε τελικά αποδεκτή (Απόφαση Δ.Σ. 467/2008) και συνεπώς οι ισχύοντες ΣΔ ανά τομέα διατηρούνται.

Η τελική εικόνα κάθε Π.Ε. κατά το έτος 2021 με βάση τα παραπάνω αναθεωρημένα δεδομένα, καταγράφεται στον Πίνακα που ακολουθεί (τα αναλυτικά δεδομένα παρατίθενται στο Παράρτημα).

Πίνακας Π.2.1-2: Μέγιστη Χωρητικότητα και Πυκνότητα ανά ΠΕ – 2021 (Τελικός)

ΠΕ	Έκταση	Πληθ.	Παραδοχές - Δεδομένα						Χωρητικότητα			Πυκνότητες		
			Σ.Δ. για κατοικία %			Δόμηση ανά άτομο	Ποσοστό δρόμων	λ	Μεγ. χωρητικ. (πραγματική)	Απομεν. χωρ.	Πληρότητα	βάσει ισχύοντος Γ.Π.Σ.	βάσει ΠΜ	βάσει Πληθυσμού
	Αμγής	Γενική	Κέντρο	Ha	2021									
1	41,7	4.686		40%	20%	40	29%	0,75	2.276	-2.409	2,06	97	55	112
2	37,0	4.948	80%	70%	60%	40	28%	0,55	3.475	-1.473	1,42	160	94	134
3	141,2	26.373	80%	70%	60%	40	30%	0,65	17.114	-9.259	1,54	110	121	187
4	69,7	28.724			60%	40	28%	0,70	12.835	-15.890	2,24	161	184	412
5	63,5	17.362		70%	60%	40	33%	0,70	9.089	-8.272	1,91	172	143	273
6	88,1	8.033	90%	80%	70%	45	27%	0,60	6.446	-1.587	1,25	103	73	91
7	78,4	7.998	90%	70%	60%	45	35%	0,55	5.319	-2.679	1,50	105	68	102
8	126,1	7.136	90%	70%	60%	45	36%	0,55	8.555	1.419	0,83	88	68	57
9	104,8	1.118	90%	80%	70%	45	34%	0,35	3.911	2.793	0,29	111	37	11
10	112,6	11.779	90%	70%	60%	45	32%	0,60	9.600	-2.179	1,23	112	85	105
11	171,8	13.005	90%	80%	70%	45	33%	0,60	11.853	-1.151	1,10	110	69	76
12	55,9				20%	45	20%	0,60	215	215	0,00		4	0
13	63,9	4.304	90%	80%	70%	45	34%	0,50	4.659	356	0,92	115	73	67
14	85,5	2.856	90%	80%	70%	45	36%	0,55	4.052	1.196	0,70	95	47	33
15	161,3	3.793	90%	80%	70%	45	35%	0,60	11.844	8.051	0,32	101	73	24
16	106,1	6.150	90%	80%	70%	45	28%	0,60	5.996	-154	1,03	118	57	58
17	117,2	9.460	90%	80%	70%	45	29%	0,60	11.679	2.219	0,81	119	100	81
18	185,1	3.618	90%	80%	70%	45	31%	0,55	9.971	6.353	0,36	95	54	20
ΣΥΝΟΛΟ	1.809,9	161.344							138.890	-22.454	1,16			

Προκύπτει για το έτος 2021, **υπέρβαση της «αποδεκτής» με τα νέα δεδομένα χωρητικότητας κατά 16% περίπου** (πληρότητα 1,16>1,00).

Το συνολικό έλλειμμα χωρητικότητας 22.454 κατοίκων προέρχεται από έλλειμμα χωρητικότητας 45.053 κατοίκων στις κεντρικές κυρίως πολεοδομικές ενότητες (Π.Ε.: 1,2,3,4,5,6,7,10,11 και 16) και περίσσειμα χωρητικότητας 22.602 κατοίκων στις υπόλοιπες περιφερειακές (Π.Ε.: 8,9,12,13,14,15,17,18).

Με βάση τα στοιχεία της ανάλυσης και τις υπάρχουσες τάσεις για ζήτηση κατοικίας αυξημένων απαιτήσεων, είναι ρεαλιστικό να υποθέσουμε ότι το έλλειμα χωρητικότητας που εμφανίζεται στις κεντρικές Π.Ε. θα καλυφθεί κατά το ήμισυ μόνο στις Π.Ε. που εμφανίζουν περίσσειμα ή σε κοντινούς οικισμούς όπως η Τερψιθέα, η Νίκαια και άλλοι. Απομένει επομένως **ζήτηση περίπου 22.500 ατόμων που δικαιολογούν την εξεύρεση οργανωμένων οικιστικών υποδοχέων, επεκτάσεων ή/και ΠΕΡΠΟ.**

Στο σημείο αυτό, προθύστερα, θα πρέπει να τονιστεί ότι τα μεγέθη που προκύπτουν στη συνέχεια με βάση τη ζήτηση αυτή κρίνονται ρεαλιστικά, και μάλλον περιορισμένα, αν συνυπολογίσουμε δύο επιπλέον παράγοντες:

- Την πρόταση του παρόντος για **δραστικό περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης**, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού
- Τη διαπιστωμένη **ένταση της οικοδομικής δραστηριότητας**. Όπως προκύπτει από την ανάλυση, κατά το διάστημα 1993 – 2005 κατασκευάστηκαν στο νομό Λάρισας 21.572 κατοικίες (σε νέες οικοδομές και προσθήκες), αριθμός που αντιστοιχεί στο 39% του συνόλου των κανονικών κατοικιών που απογράφηκαν το 2001 (54.814).

Για την κάλυψη της ζήτησης, θα πρέπει να υπάρξει προσφορά και των δύο τύπων υποδοχέων:

- επεκτάσεων, ώστε να καλυφθούν οργανωμένα οι πλέον άμεσες ανάγκες και να εξυρευθούν νέοι κοινόχρηστοι, κοινωφελείς χώροι.
- ΠΕΡΠΟ, ώστε η προσφορά να ακολουθήσει ομαλά την ζήτηση και να ελαχιστοποιηθεί το κόστος για το Δήμο.

Κεντρικές Λειτουργίες

Στο θεσμοθετημένο **Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης** (ΠΠΧΣΑΑ) Περιφέρειας Θεσσαλίας (Φ.Ε.Κ. 25292/10.10.2003) τονίζεται ότι : «Τα περιθώρια του σημερινού κέντρου της πόλης για μείζονες αναδιαρθρώσεις είναι σχετικά περιορισμένα, ως προς το αστικό περιβάλλον και πρέπει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις με τη μορφή της δημιουργίας νέων, κατάλληλα σχεδιασμένων περιοχών υποδοχής κεντρικών λειτουργιών υψηλής βαθμίδας». Η ανάγκη αυτή διαπιστώθηκε επίσης κατά την ανάλυση (Α΄ Φάση) της παρούσας μελέτης, και στην προκαταρκτική πρόταση που εγκρίθηκε, περιλαμβάνεται η δημιουργία ενός νέου κέντρου, υψηλού - υπερτοπικού επιπέδου λειτουργιών στα Ν.Δ. της πόλης.

Είναι λογικό για την χωροθέτησή του να ληφθούν υπ' όψη :

- οι ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις – λειτουργίες στην περιοχή Μεζούρλο
- η ύπαρξη Δημοτικών – Δημοσίων εκτάσεων
- οι προβλέψεις του ισχύοντος ΓΠΣ/86 και της μελέτης Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου
- η ανάγκη συσχέτισής του με τις περιοχές επέκτασης για κατοικία.

Παραγωγικές Δραστηριότητες

Σε επίπεδο επεκτάσεων, έχει προκύψει από την ανάλυση η ανάγκη οργάνωσης – εξυγίανσης των συγκεντρώσεων στις εισόδους της πόλης. Η δημιουργία τους οφείλεται στις προβλέψεις του ισχύοντος ΓΠΣ/86 ή/και της μελέτης Ζ.Ο.Ε. και θα πρέπει εκ των πραγμάτων να ενταχθούν στον οικιστικό ιστό οργανωμένα, ώστε να μην δημιουργούνται προβλήματα συγκρούσεων.

Περιοχές προς Πολεοδόμηση

Για την οριστικοποίηση της πρότασης που ακολουθεί, έχουν ληφθεί υπ' όψη και τα εξής:

- Οι κατευθύνσεις της Υπηρεσίας όπως διατυπώνονται στα από 21.3.2008 (Αρ. Πρωτ. 4.306) και από 05.09.2008 (Αρ. Πρωτ. 12.584) έγγραφα.
- Η υπάρχουσα κατάσταση, όσον αφορά την εκτός σχεδίου δόμηση και τις σχετικές συγκεντρώσεις.
- Οι προτάσεις του ΓΠΣ/86 και της μελέτης Ζ.Ο.Ε., σχετικές με περιοχές μελλοντικής επέκτασης της πόλης, χρήσεις στις εκτός Σχεδίου περιοχές κλπ.
- Τα συμπεράσματα της Γεωλογικής μελέτης που εκπονείται παράλληλα, βάσει των οποίων διαφοροποιείται ο προτεινόμενος Σ.Δ. (εναλλακτικά θα μπορούσε να καθορίζεται συντελεστής (λ') καταλληλότητας εδάφους).

Οι περιοχές που προτείνεται να πολεοδομηθούν είναι οι ακόλουθες:

Περιοχές επεκτάσεων υφισταμένων Πολεοδομικών Ενοτήτων

Προτείνεται η πολεοδόμησή τους σε συνέχεια υφιστάμενων Πολεοδομικών Ενοτήτων, στις οποίες και εντάσσονται λειτουργικά. Τέτοιες περιοχές είναι (βλ. και κεφ. Π.3):

- Το βόρειο τμήμα της ΠΕ 13
- Το μικρό τμήμα μεταξύ του νότιου-ανατολικού άκρου της ΠΕ 7 και του αεροδρομίου που εντάσσεται στην ΠΕ 7
- Μικρό τμήμα στη νότια πλευρά της ΠΕ 12 (Στρατόπεδο Ν. Πλαστήρα – Στρατιά), που εντάσσεται στην ΠΕ 16

Περιοχές Επεκτάσεων – Νέες Πολεοδομικές Ενότητες

Στις περιοχές αυτές θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε ο οικιστικός χώρος να ανταποκρίνεται στις αυξημένες απαιτήσεις **προαστιακού χαρακτήρα κατοικίας**. Αυτό σημαίνει : χαμηλό Σ.Δ. (0,3 – 0,6), αυξημένη δόμηση ανά άτομο (45τ.μ.), υψηλό ποσοστό κοινόχρηστων – κοινωφελών (35% - 40%), αλλά και υψηλό συντελεστή κορεσμού (0,6 – 0,7).

Ως περιοχή επέκτασης προτείνεται η εξής:

- **Πολεοδομική Ενότητα 19**: Βρίσκεται Ν.Δ. της πόλης, νότια της οδού Τρικάλων και μεταξύ της οδού Καρδίτσης δυτικά και της Παλαιάς Εθνικής Οδού (κόμβος Βιοκαρπέν) ανατολικά. Περιλαμβάνει την Π.Ε. 19 του ΓΠΣ/86, και περιοχές αστικών χρήσεων (με στοιχείο 8) της πρότασης Ζ.Ο.Ε.

Όπως έχει αναφερθεί η πρόταση για μείωση των ΣΔ στην πόλη δεν έγινε τελικά αποδεκτή (απόφαση Δ.Σ. 467/2008). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των αναγκών για επεκτάσεις (βλ. κεφ. Π.2.2.1). Από τις περιοχές επεκτάσεων που είχαν προταθεί παλαιότερα κρίνεται σκόπιμο να εξαιρεθεί η περιοχή της Τούμπας, δεδομένου ότι συντρέχουν γεωλογικά προβλήματα όπως αναφέρεται και στην παραπάνω Απόφαση Δ.Σ.

Οικισμοί

Προτείνεται να πολεοδομηθεί κατά προτεραιότητα ο οικισμός της Τερψιθέας

ΠΕΡΠΟ

Ανάλογα με όσα αναφέρθηκαν για τις επεκτάσεις και στην περίπτωση των **ΠΕΡΠΟ** θα πρέπει να θεωρήσουμε ότι ο Σ.Δ. θα είναι χαμηλός (0,4), η έκταση που θα διατεθεί για κοινόχρηστα, κοινωφελή θα φθάνει το 50%, ενώ ο συντελεστής κορεσμού θα είναι αυξημένος ($\lambda=0,7$).

Χονδρεμπόριο

Οι περιοχές που ήδη αναπτύσσονται παραγωγικές δραστηριότητες στις εισόδους της πόλης (βλ. κεφ. Π.3) προτείνεται να πολεοδομηθούν. Οι περιοχές αυτές είναι οι εξής:

- Ζώνη εκατέρωθεν της οδού Καρδίτσης, Νότια της περιοχής Μεζούρλο.
- Ζώνη κατά μήκος και Ανατολικά της Π.Ε.Ο. από τον κόμβο Βιοκαρπετ Νότια μέχρι την ήδη υπάρχουσα ζώνη βιοτεχνίας – χονδρεμπορίου Βόρεια.
- Ζώνη εκατέρωθεν της Ε.Ο. Λάρισας Βόλου, από το όριο της Π.Ε. 8 Δυτικά μέχρι το όριο του Δήμου Ανατολικά.
- Ζώνη βόρεια της Ε.Ο. Ιωαννίνων στο ύψος του οικισμού της Τερψιθέας.

Περιοχές Εγκατάστασης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΕΠΔ - Ν.2508/97 αρ.4 §3)

Ζώνη κατά μήκος και δυτικά της Π.Ε.Ο από την ήδη υπάρχουσα ζώνη βιομηχανίας – χονδρεμπορίου νότια μέχρι το όριο του Δήμου βόρεια.

– Επιτρεπόμενες Χρήσεις

- Χονδρεμπόριο (άρθρο 7 του Π.Δ. 23-2/6-3-87)
 - Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (άρθρο 4 του Π.Δ. 24/31-5-85) χαμηλής όχλησης εφόσον πρόκειται για νέες και χαμηλής και μέσης όχλησης εφόσον πρόκειται για νομίμως υφιστάμενες (σύμφωνα με την ΚΥΑ 13727/724-ΦΕΚ 1087/Β/2003)
 - Κτίρια κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ – ΟΤΕ κ.λπ.) (άρθρο 7 του Π.Δ. 24/31-5-85)
 - Εγκαταστάσεις ΕΡΤ, ΟΤΕ κ.λπ. (άρθρο 8 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Για τις εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου και βιομηχανίας καθορίζονται:
- κατώτατο όριο αρτιότητας: 4.000 τ.μ.
 - ανώτατος ΣΔ: 0,8

Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης

Α) Νότιο τμήμα του Δήμου (Α1 και Α2)

Από την ανάλυση έχει προκύψει ότι το Νότιο τμήμα του Δήμου είναι καταλληλότερο από κάθε άποψη για την χωροθέτηση λειτουργιών σχετικών με τον ρόλο της Λάρισας ως περιφερειακού πόλου ανάπτυξης και πιθανόν μελλοντικά επεκτάσεων του αστικού ιστού. Προκύπτει επομένως η ανάγκη να αποτραπεί η χωροθέτηση χρήσεων που θα δημιουργούσε μελλοντικά συγκρούσεις και παράλληλα η όποια μορφή δόμησης να μην καθιστά προβληματική κάθε προσπάθεια μελλοντικής πολεοδόμησης.

Οι ρυθμίσεις που προβλέπονται για το σύνολο της περιοχής διαφοροποιούνται ανάλογα με τις προοπτικές και την πίεση που υφίσταται κάθε επιμέρους τμήμα και έχουν ως ακολούθως:

– Χρήσεις (Περιοχές Α1 κ' Α2)

Δεν επιτρέπονται οι χρήσεις:

- Γεωργοκτηνοτροφικές κλπ. εγκαταστάσεις (άρθρο 2 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (άρθρο 4 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Γραφεία (άρθρο 5 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Εμπορικές αποθήκες (άρθρο 9 του Π.Δ. 24/31-5-85)

- Ορίζεται κατώτατο όριο αρτιότητας 20.000 τ.μ. για την περιοχή Α1 και 10.000 τ.μ. για την περιοχή Α2, για κτίρια: κατοικίας και καταστημάτων (άρθρα 6 και 5 του ΠΔ 24/31-5-85) και εκπαιδευτηρίων - ευαγών ιδρυμάτων, νοσοκομείων - κλινικών, τουριστικών εγκαταστάσεων και αθλητικών εγκαταστάσεων (άρθρα 5, 6, 8 και 9 του Π.Δ. 6/17-10-78). Κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια τα γήπεδα που κατά την ημέρα δημοσίευσης του παρόντος έχουν εμβαδόν τουλάχιστον 4.000 τ.μ. Ο Σ.Δ. για τις ως άνω χρήσεις δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,2.

Ειδικά στην περιοχή Α1 η ανάπτυξη των χρήσεων που επιτρέπονται μπορεί και είναι επιθυμητό να γίνεται οργανωμένα μέσω μηχανισμών όπως ΠΕΡΠΟ, ΠΟΑΠΔ (με πολεοδόμηση), ΒΕΠΕ, τοπικά ρυμοτομικά κλπ. σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.

Για τις ΠΕΡΠΟ με **χρήση κατοικίας** ισχύουν τα ανώτατα όρια και τα σταθερότυπα που καθορίζονται στα κεφάλαια Π.2.3.4 και Π.3.1.6.2.

Β) Βόρειο τμήμα του Δήμου (Β1 και Β2)

Δεδομένου ότι από την ανάλυση δεν προβλέπεται η επέκταση του αστικού ιστού στο εν λόγω τμήμα του Δήμου, προτείνεται να διατηρηθεί ο σημερινός αγροτικός χαρακτήρας της περιοχής με παράλληλη χωροθέτηση συμβατών χρήσεων,

– Επιτρεπόμενες Χρήσεις

- Αθλητικές εγκαταστάσεις (άρθρο 9 του ΠΔ 6/17-10-78)
- Ιεροί Ναοί (άρθρο 12 του ΠΔ 6/17-10-78)
- Κοινοτικά Ιατρεία (άρθρο 13 του ΠΔ 6/17-10-78)
- Εγκαταστάσεις συγκοινωνιακών φορέων (άρθρο 15 του ΠΔ 6/17-10-78)
- Εγκαταστάσεις ΚΤΕΟ (άρθρο 16 του ΠΔ 6/17-10-78)
- Γεωργοκτηνοτροφικές κ.λπ. εγκαταστάσεις (άρθρο 2 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Αντλητικές εγκαταστάσεις (άρθρο 3 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (άρθρο 4 του Π.Δ. 24/31-5-85) χαμηλής όχλησης εφόσον πρόκειται για νέες και χαμηλής και μέσης όχλησης εφόσον πρόκειται για νομίμως υφιστάμενες (σύμφωνα με την ΚΥΑ 13727/724-ΦΕΚ 1087/Β/2003)
- Κατοικία (άρθρο 6 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Κτίρια κοινής ωφελείας ΔΕΗ, ΟΤΕ, κλπ. (άρθρο 7 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Κτίρια τηλεπικοινωνιών κ.λπ. (άρθρο 8 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- Εμπορικές αποθήκες (άρθρο 9 του Π.Δ. 24/31-5-85)
- «Σταθμοί Παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ» (Ανανεώσιμες Πηγές ενέργειας), όπως αυτοί καθορίζονται με αύξοντα αριθμό 276α έως 276στ στο Παράρτημα της με αρ. 13727/724/24-6-2003 ΚΥΑ (ΦΕΚ 1087/Β/2003) όπως τροποποιήθηκε με την με αρ. Δ6/Φ1/οικ. 19500/4-11-2004 ΚΥΑ (ΦΕΚ 1671/Β/2004)
- Κοιμητήρια

– Για τις παρακάτω χρήσεις καθορίζονται κατώτατα όρια αρτιότητας ως εξής:

- Εμπορικές αποθήκες: 4.000 τ.μ.
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις: 6.000 τ.μ.
- Κατοικία: 10.000 τ.μ. Κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια τα γήπεδα που κατά την ημέρα δημοσίευσης του παρόντος έχουν εμβαδόν τουλάχιστον 4.000 τ.μ.

– Για την ανέγερση βιομηχανικών εγκαταστάσεων καθορίζεται ανώτατος ΣΔ 0,6.

- Το ανώτατο όριο για τις κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις καθορίζεται σε 100 ισοδύναμα .

Ειδικά στην περιοχή Β1 επιτρέπεται η ανάπτυξη οργανωμένων βιομηχανικών υποδόχων (ΒΕΠΕ, ΠΟΑΠΔ με πολεοδόμηση κλπ.), χαμηλής και μέσης όχλησης σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.

Γ) Αεροδρόμιο (110 Πτέρυγα Μάχης)

Εντός της έκτασης της ειδικής χρήσης στο ύψος της οδού Αγίας χωροθετείται πυροσβεστικός σταθμός και παρά το όριο προς τον πολεοδομικό ιστό καθορίζεται ζώνη πρασίνου πλάτους 50μ. εντός της οποίας απαγορεύεται κάθε είδους δόμηση.

Περιοχές Ειδικής Προστασίας της Φύσης και του Τοπίου

Α. Ορεινή περιοχή στο βόρειο-ανατολικό άκρο του Δήμου

- Επιτρεπόμενες Χρήσεις
 - Ιεροί Ναοί (άρθρο 12 του ΠΔ 6/17-10-78)
 - Γεωργοκτηνοτροφικές κλπ. εγκαταστάσεις (άρθρο 2 του Π.Δ. 24/31-5-85)
 - Αντλητικές εγκαταστάσεις (άρθρο 3 του Π.Δ. 24/31-5-85)
 - Κτίρια κοινής ωφελείας ΔΕΗ, ΟΤΕ, κλπ. (άρθρο 7 του Π.Δ. 24/31-5-85)
 - Κτίρια τηλεπικοινωνιών κλπ. (άρθρο 8 του Π.Δ. 24/31-5-85)
 - «Σταθμοί Παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ» (Ανανεώσιμες Πηγές ενέργειας), όπως αυτοί καθορίζονται με αύξοντα αριθμό 276α έως 276στ στο Παράρτημα της με αρ. 13727/724/24-6-2003 ΚΥΑ (ΦΕΚ 1087/Β/2003) όπως τροποποιήθηκε με την με αρ. Δ6/Φ1/οικ. 19500/4-11-2004 ΚΥΑ (ΦΕΚ 1671/Β/2004)

Β. Ζώνη Προστασίας Πηνειού Ποταμού

Εντός της πλημμυρικής περιοχής του ποταμού και σε κάθε περίπτωση σε απόσταση 100μ. από τις φυσικές όχθες απαγορεύεται κάθε μορφής δόμηση, περιφράξεις, διαμορφώσεις του εδάφους κλπ., με εξαίρεση τα προβλεπόμενα από την υδραυλική μελέτη του ποταμού τεχνικά έργα.

Στην υπόλοιπη έκταση επιτρέπονται:

- Αντλητικές εγκαταστάσεις
- Η διαμόρφωση χώρων πρασίνου
- Υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις με τις απολύτως απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις (αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, αναψυκτήρια, γραφεία κλπ.). Ο ΣΔ δεν μπορεί να υπερβαίνει το 0,01.

Ειδικότερα στην περιοχή του μαιανδρισμού του Πηνειού ισχύουν οι χρήσεις και οι δυνατότητες δόμησης που προβλεπόταν βάσει του προηγούμενου ΓΠΣ (ΦΕΚ 1042 Δ, 31/10/1986)

-
- Ειδικά όσον αφορά τις εγκαταστάσεις της Δημόσιας Επιχείρησης Ύδρευσης – Αποχέτευσης Λάρισας (ΔΕΥΑΛ)

Στο χώρο του υδραγωγείου επιτρέπονται κάθε είδους εγκαταστάσεις και κτίρια απαραίτητα για τη λειτουργία και εν γένει την εξυπηρέτηση των αναγκών της.

Επίσης η ανέγερση ή ανακατασκευή κτιρίων και λοιπών εγκαταστάσεων σχετιζόμενων με την προβολή του ρόλου και της ιστορίας της ΔΕΥΑΛ και γενικότερα με την σημασία και σπουδαιότητα των υδατικών πόρων

Στο χώρο του βιολογικού καθαρισμού επιτρέπεται ο εκσυγχρονισμός και η ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων του (τριτοβάθμια επεξεργασία) χωρίς αύξηση του αριθμού τους για επιπλέον ισοδύναμο πληθυσμό. Τα απαιτούμενα έργα θα αφορούν αποκλειστικά τις δύο υφιστάμενες γραμμές επεξεργασίας και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η εφαρμογή της πλέον σύγχρονης τεχνολογίας ώστε να εκμηδενίζεται η όχληση και η περιβαλλοντική επιβάρυνση της περιοχής.

Γ. Αρχαιολογικοί Χώροι

Ισχύουν οι όροι περιορισμού – ελέγχου της δόμησης που καθορίζονται με το παρόν για τις αντίστοιχες περιοχές εντός των οποίων αυτοί περιλαμβάνονται, πλην της ανάπτυξης οργανωμένων υποδοχέων οιασδήποτε χρήσης (πολεοδόμηση).

Επιπλέον για οποιαδήποτε επιτρεπόμενη κατασκευαστική δραστηριότητα (οικοδομική, εκσκαφικές εργασίες, κάθε είδους διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου κλπ.) απαιτείται η έγκριση της αρμόδιας εφορείας προϊστορικών και κλασικών αρχαιοτήτων, με την οποία είναι δυνατόν να επιβάλλονται περαιτέρω όροι και περιορισμοί κατά περίπτωση.

Γενικοί όροι και περιορισμοί - Διατάξεις μεταβατικού χαρακτήρα στην εκτός σχεδίου έκταση του Δήμου

- Εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά με το παρόν, εφαρμόζονται σε όλη την εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών έκταση του Δήμου οι γενικές διατάξεις της εκτός σχεδίου δόμησης, όπως εκάστοτε ισχύουν.
- Σε γήπεδα που υπάγονται σε περισσότερους του ενός τομείς το κτίριο κατασκευάζεται στο τμήμα του γηπέδου όπου η συγκεκριμένη χρήση επιτρέπεται, και σύμφωνα με τους όρους δόμησης του τομέα στον οποίο το τμήμα αυτό ανήκει. Η αρτιότητα και ο ΣΔ υπολογίζονται στο σύνολο του γηπέδου, και το όριο του τομέα θεωρείται ως πλάγιο όριο.
- Κατά την πολεοδόμηση των οικιστικών υποδοχέων είναι δυνατόν τα όριά τους να μεταβάλλονται, στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο για τις ανάγκες της πολεοδομικής μελέτης (δημιουργία αρτίων οικοπέδων, χάραξη περιφερειακών οδών, κλπ.). Σε περίπτωση που για τους παραπάνω λόγους απαιτείται επέκταση εντός ΠΕΠ, η επιφάνεια της εν λόγω επέκτασης δεν δύναται να υπερβαίνει το 5% της συνολικά πολεοδομούμενης έκτασης.
- Επιβάλλεται η κάλυψη των νέων κτιρίων και των προσθηκών με κεραμοσκεπή. Εξαίρεση μπορεί να υπάρξει για κτίρια ειδικών χρήσεων με έγκριση της ΕΠΑΕ.
- Για οποιαδήποτε δραστηριότητα (αγροτική, τουριστική, βιομηχανική, οικιστική, κλπ.) να ζητείται οπωσδήποτε γνωμοδότηση της αρμόδιας ΝΕΧΩΠ, ανεξάρτητα από το μέγεθος του έργου ή της μονάδας που θα κατασκευαστεί.
- Καθορίζονται ελάχιστες αποστάσεις των κτιρίων από το δίκτυο μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας (υψηλής τάσης) 50μ.
από το όριο απαλλοτρίωσης των αποστραγγιστικών τάφρων και τις οριογραμμές των ρεμάτων 20μ. Σε περίπτωση που οι ως άνω οριογραμμές δεν έχουν καθοριστεί η απόσταση προσαυξάνεται σε 30μ. από τις φυσικές όχθες.
Σε περίπτωση που λόγω αυτής της διάταξης δεν είναι εφικτή η οικοδόμηση, οι αποστάσεις από τα όρια του γηπέδου μπορούν να μειωθούν μέχρι τα 5μ.
- Ειδικά για τα κτίρια κτηνο-πτηνοτροφικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να εξασφαλίζεται απόσταση τουλάχιστον 500μ. από τα όρια ζωνών όπου δεν επιτρέπονται, καθώς και από τα όρια των οικιστικών υποδοχέων.
- Προσθήκες σε νομίμως υφιστάμενα κτίρια μπορεί να γίνονται με βάση τις προϊσχύουσες διατάξεις, όσον αφορά στην αρτιότητα και το συντελεστή δόμησης, μόνο για την υφιστάμενη χρήση, εφ' όσον αυτή επιτρέπεται.

- Νομίμως υφιστάμενες δραστηριότητες/ χρήσεις που αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος, δύναται να λειτουργούν, εφόσον πληρούν τους περιβαλλοντικούς όρους που τους έχουν τεθεί, έως τη λήξη της άδειάς τους και το πολύ για μια 10ετία από τη θεσμοθέτηση του ΓΠΣ.

Στη διάρκεια αυτής της περιόδου επιτρέπεται η επισκευή και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων κτιριακών/ μηχανολογικών εγκαταστάσεων. Μετά την παύση/ απομάκρυνση λειτουργίας της ασύμβατης δραστηριότητας/ χρήσης επιτρέπεται η συντήρηση, επισκευή ή ανακατασκευή όλων των κτισμάτων που υφίστανται νομίμως κατά τη δημοσίευση του ΓΠΣ, με νέα χρήση συμβατή με τις επιτρεπόμενες.

Βασικά δίκτυα υποδομής της περιοχής μελέτης

Μεταφορικό Δίκτυο - Γενική Θεώρηση

Το μεταφορικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής μελέτης (όρια Δήμου) είναι αλληλένδετο με αυτό της πόλης. Για τον λόγο αυτό κρίθηκε σκόπιμο να γίνει συνολική εξέταση του θέματος στο κεφ. Π.3.3 έτσι ώστε να υπάρξει ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων και να είναι εύκολα κατανοητές οι σχετικές προτάσεις. Στο παρόν κεφάλαιο ωστόσο θα πρέπει να τονίσουμε ότι απαιτούνται δύο σημαντικές παρεμβάσεις:

Η κατασκευή ενός δυτικού παρακαμπτήριου οδικού κλάδου, με γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου, που συνδέει εγκάρσια τους ακτινικούς οδικούς άξονες προς ΒΔ, Δ, ΝΔ και Ν, επιτρέποντας την αποσυμφόρηση του αστικού ιστού από διερχόμενους φόρτους. Παράλληλα, ο κλάδος αυτός διαρθρώνει τον εκτός σχεδίου χώρο σε δύο ομόκεντρες ζώνες, με την εσωτερική να προσφέρεται περισσότερο για χωροθετήσεις αστικών χρήσεων, και την εξωτερική να διατηρεί πιο έντονο τον αγροτικό χαρακτήρα.

Η υπογείωση ή εκτροπή από τον αστικό ιστό της σιδηροδρομικής γραμμής. Η σκοπιμότητα της παρέμβασης απαιτεί περαιτέρω διερεύνηση διότι:

- δεν θα πρέπει να οδηγήσει και σε απομάκρυνση του σιδηροδρομικού σταθμού από τη σημερινή του θέση, κοντά στις κεντρικές περιοχές, εφόσον κάτι τέτοιο θα μειώσει τη λειτουργικότητα του σιδηροδρόμου—ιδίως όσον αφορά την ζητούμενη μετατροπή της γραμμής Λάρισας-Βόλου σε προαστιακό σιδηρόδρομο (που απαιτεί άμεση επαφή με τον αστικό ιστό).
- Η εφικτότητα μιας νέας χάραξης των γραμμών (που δεν μπορεί να ολοκληρωθεί στο εσωτερικό του Δήμου, λόγω της έλλειψης επαρκούς χώρου, και συνεπώς εμπλέκει το σχεδιασμό και όμορων Δήμων) απαιτεί θεώρηση σε ευρύτερο χωρικό πλαίσιο (με καταλληλότερο πλαίσιο το Ρυθμιστικό Σχέδιο).
- Η υπογείωση των γραμμών πιθανότα θα συναντήσει μεγάλα τεχνικά προβλήματα όπως την υψηλή στάθμη του υδροφόρου ορίζοντα και τη δυσκολία δημιουργίας παρακαμπτηρίου κατά την διάρκεια εκτέλεσης του έργου.

Περιοχές Επεκτάσεων

Οδικό Δίκτυο

Βασικές αρτηρίες εξυπηρέτησης των προτεινόμενων επεκτάσεων παραμένουν οι ήδη υπάρχοντες οδικοί άξονες, Παλαιά Εθνική οδός Λάρισας –Βόλου, Φαρσάλων, Καρδίτσης, Τρικάλων και Ιωαννίνων. Όπως έχει επισημανθεί γενικότερα οι αρτηρίες αυτές θα πρέπει να αποκτήσουν χαρακτήρα αστικών αρτηριών, εξυπηρέτησης της πόλης.

Ειδικά στις περιοχές των προτεινόμενων επεκτάσεων είναι απαραίτητο να εξασφαλιστούν κατά την πολεοδόμηση παράπλευροί δρόμοι (service roads) έτσι ώστε να διαχωρίζεται η τοπική κυκλοφορία από την υπερτοπική.

Επίσης, με την χωροθέτηση των επεκτάσεων καθίσταται επιτακτική η ανάγκη υλοποίησης της Δυτικής παράκαμψης της Λάρισας και η ένταξη της οδού Τρικάλων στο οδικό δίκτυο εξυπηρέτησης της πόλης.

Ύδρευση - Αποχέτευση

Οι περιοχές των προτεινόμενων επεκτάσεων θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον προγραμματισμό της ΔΕΥΑΛ. Κατά προτεραιότητα θα πρέπει να αντιμετωπισθούν οι ανάγκες αποχέτευσης της περιοχής χονδρεμπορίου στην Ε.Ο. Ιωαννίνων, εφ' όσον η έκταση είναι όμορη της ζώνης προστασίας του Πηνειού.

Ηλεκτροδότηση – Τηλεπικοινωνίες

Η χωροθέτηση των επεκτάσεων γίνεται σε συνέχεια του οικιστικού ιστού και σε επαφή με βασικούς οδικούς άξονες, όπου διέρχονται οι κεντρικές γραμμές των δικτύων ηλεκτροδότησης και επικοινωνιών. Εξασφαλίζεται επομένως η ομαλή εξυπηρέτηση των περιοχών.

Γενική πολεοδομική οργάνωση και ρύθμιση των οικιστικών υποδοχέων

Το γεγονός ότι ο υφιστάμενος πολεοδομικός χώρος είναι σε μεγάλο βαθμό διαμορφωμένος με άκαμπτο τρόπο λόγω των ύπαρξης σχετικά πυκνής δόμησης, με κτίρια σε σημαντικό ποσοστό νέα ή/και σχετικά πολυόροφα, καθώς και η έλλειψη σημαντικών δημοτικών εκτάσεων στο εσωτερικό του αστικού ιστού, δεν επιτρέπουν προτάσεις δομικής αναδιάρθρωσης της πόλης μέσα στα σημερινά της όρια. Στο πλαίσιο αυτό, οι βασικές προτάσεις για την οργάνωση του υφιστάμενου πολεοδομικού χώρου παρουσιάζονται στη συνέχεια.

Οικιστικός υποδοχέας Λάρισας

Χρήσεις γης

Οι γενικές χρήσεις που προβλέπονταν με τα Π.Δ. επέκτασης και αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου Λάρισας, όπως διατυπώνονται με αρ. οικ. 2132/31-8-2000 Απόφαση Γ.Γ. (ΦΕΚ 653/Δ/2000) διατηρούνται ως έχουν και απλώς επαναδιατυπώνονται για να ενταχθούν στο παρόν, πλην της γενικής χρήσης **ΒΠ-ΧΠ**, η οποία καταργείται.

Προστίθενται οι ακόλουθες γενικές χρήσεις:

Πολεοδομικό Κέντρο – Κ4. Διαφοροποιείται από το ισχύον Πολεοδομικό Κέντρο – Κ3 μόνο ως προς το ότι δεν απαγορεύονται οι εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικών Μεταφορών. Κρίθηκε απαραίτητο για να καλυφθούν οι περιπτώσεις του ΟΣΕ και των υπεραστικών ΚΤΕΛ.

Γενική Κατοικία – Α1. Αφορά την περιοχή του Φρουρίου και αποσκοπεί στην επίλυση των προβλημάτων που έχουν παρατηρηθεί.

Χονδρεμπόριο – Χ. Αντικαθιστά την γενική χρήση ΒΠ-ΧΠ, η οποία καταργείται.

Τουρισμός – Αναψυχή – ΤΑ. Αφορά την έκταση του τέως ξενοδοχείου ΞΕΝΙΑ

Ελεύθεροι Χώροι – Αστικό Πράσινο – ΕΧ-ΑΠ. Καλύπτει την δημοτική έκταση στο Μεζούρλο και μέρος της έκτασης του ΕΘΙΑΓΕ. Οι χώροι αυτοί επιδιώκεται να λειτουργήσουν ως πόλοι αναψυχής – πολιτισμού κλπ. και όχι ως απλοί χώροι πρασίνου. Επίσης επιτρέπεται στο Μεζούρλο η δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων, κατά το άρθρο 8 του Π.Δ.Της 23-2-87 ΦΕΚ 166Δ/6-3-87

Κοινωνικές Εξυπηρετήσεις – ΚΕ. Καλύπτεται ο χώρος του Γενικού Κρατικού Νοσοκομείου, όπου σε πιθανή απομάκρυνσή του επιδιώκεται να χωροθετηθούν κοινωφελείς λειτουργίες.

Με βάση τα προηγούμενα καθορίζονται χρήσεις σε όλη την έκταση των εντός σχεδίου ή προς πολεοδόμηση περιοχών όπως ανά κατηγορία περιγράφονται στην συνέχεια:

Γενικές Χρήσεις

1. Στους οικοδομήσιμους χώρους με στοιχείο **Κ1** επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 4 (πολεοδομικά κέντρα – κεντρικές λειτουργίες πόλης – τοπικό κέντρο συνοικίας - γειτονιάς) του Π.Δ. 23-2-87 (ΦΕΚ 166/Δ) εκτός από συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, και εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών. Κατ' εξαίρεση και μόνο εφόσον οι εγκαταστάσεις είναι αμιγούς χρήσης μπορεί να

επιτρέπονται τα κέντρα διασκέδασης και αναψυχής. Για τα πρατήρια βενζίνης ισχύουν οι όροι της παραγράφου 12.

2. Στους οικοδομήσιμους χώρους με στοιχείο **K2** επιτρέπονται οι χρήσεις του ιδίου ως άνω άρθρου 4 εκτός από συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών, κέντρα διασκέδασης – αναψυχής και εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων αυτοκινήτων. Για τα πρατήρια βενζίνης ισχύουν οι όροι της παραγράφου 12.
3. Στους οικοδομήσιμους χώρους με στοιχείο **K3** επιτρέπονται οι χρήσεις του ιδίου ως άνω άρθρου 4 εκτός από συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών, κέντρα διασκέδασης - αναψυχής, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων αυτοκινήτων καθώς και υπεραγορές, πολυκαταστήματα. Για τα πρατήρια βενζίνης ισχύουν οι όροι της παραγράφου 12.
4. Στους οικοδομήσιμους χώρους με στοιχείο **K4** επιτρέπονται οι χρήσεις του ιδίου ως άνω άρθρου 4 εκτός από συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, κέντρα διασκέδασης - αναψυχής, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων αυτοκινήτων καθώς και υπεραγορές, πολυκαταστήματα. Για τα πρατήρια βενζίνης ισχύουν οι όροι της παραγράφου 12.
5. Στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται με στοιχείο **A** επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 3 (γενική κατοικία) του Π.Δ. 23-2-87 (ΦΕΚ 166/Δ). Για τα πρατήρια βενζίνης ισχύουν οι όροι της παραγράφου 12.
6. Στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται με στοιχείο **A1** επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 3 (γενική κατοικία) του Π.Δ. 23-2-87 (ΦΕΚ 166/Δ) εκτός από συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων αυτοκινήτων, ξενοδοχεία δυναμικού άνω των 40 κλινών, πρατήρια βενζίνης και κτίρια-γήπεδα στάθμευσης.
7. Στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται με στοιχείο **X** επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 7 (χονδρεμπόριο) του Π.Δ. 23-2-87 (ΦΕΚ 166/Δ). Οι νομίμως υφιστάμενες βιομηχανικές-βιοτεχνικές μονάδες χαμηλής όχλησης διατηρούνται ως χρήση.
8. Στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται με στοιχείο **TA** επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 8 (τουρισμός - αναψυχή) του Π.Δ. 23-2-87 (ΦΕΚ 166/Δ). Για τα πρατήρια βενζίνης ισχύουν οι όροι της παραγράφου 12.

9. Στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται με στοιχείο **ΕΧ-ΑΠ** επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 9 (ελεύθεροι χώροι – αστικό πράσινο) του Π.Δ. 23-2-87 (ΦΕΚ 166/Δ).
10. Στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται με στοιχείο **ΚΕ** επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 10 (κοινωνικές εξυπηρετήσεις) του Π.Δ. 23-2-87 (ΦΕΚ 166/Δ).
11. Στους λοιπούς οικοδομήσιμους χώρους επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 2 (αμιγής κατοικία) του Π.Δ. 23-2-87 (ΦΕΚ 166/Δ).
12. Πρατήρια βενζίνης επιτρέπεται να κατασκευάζονται μόνον ως κτίρια αμιγούς χρήσης σε οικόπεδα που έχουν πρόσωπο στην πλευρά οικοδομικών τετραγώνων που χαρακτηρίζεται με στοιχείο **Β**. Σε περιοχές προς πολεοδόμηση, ο χαρακτηρισμός είναι ενδεικτικός, αφορά ευρύτερη περιοχή και εξειδικεύεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία και ακολούθως από την πολεοδομική μελέτη.

Ειδικές Χρήσεις

Κτίρια περίθαλψης

Κτίρια – γήπεδα στάθμευσης

Διοίκηση

Ελεύθεροι – κοινόχρηστοι χώροι

Βοτανικός Κήπος

Στρατιωτικές εγκαταστάσεις

Κοιμητήρια

Εγκαταστάσεις ΔΕΗ

Συντελεστές Δόμησης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η προταθείσα παλαιότερα μείωση των ΣΔ δεν έγινε τελικώς αποδεκτή (Απόφαση Δ.Σ. 467/2008). Επομένως οι μέσοι ΣΔ παραμένουν ως έχουν.

ΠΕ	Μέσος ΣΔ
1	2,3
2	1,4
3	1,3
4	2,5
5	2,0
6	1,0
7	1,0
8	1,0
9	1,2
10	1,3
11	1,1
12	(0,6)
13	1,2
14	1,0
15	1,0
16	1,3
17	1,2
18	0,9

- **Περιοχές προς πολεοδόμηση**

Προτείνεται μέσος ΣΔ 0,6 για τις νέες περιοχές κατοικίας – αστικών λειτουργιών και 0,8 για τις περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Για τις περιοχές μέσα στον οικιστικό ιστό προτείνονται ΣΔ έως 0,8.

Γενικοί όροι και περιορισμοί - Διατάξεις μεταβατικού χαρακτήρα

- Στις περιοχές επεκτάσεων καθώς και στις εντός ορίων οικισμών επιβάλλεται η κάλυψη των νέων κτιρίων και των προσθηκών με κεραμοσκεπή. Εξαίρεση μπορεί να υπάρξει για κτίρια ειδικών χρήσεων με έγκριση της ΕΠΑΕ.
- Ο ισχύον κατά την έγκριση του παρόντος Συντελεστής Δόμησης στις εντός σχεδίου και εντός ορίων οικισμών περιοχές, εξακολουθεί να ισχύει μέχρι την έγκριση ή αναθεώρηση της πολεοδομικής μελέτης.
- Νομίμως υφιστάμενες αστικές δραστηριότητες/ χρήσεις που αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος, δύναται να λειτουργούν, εφόσον πληρούν τους περιβαλλοντικούς όρους που τους έχουν τεθεί, έως τη λήξη της αδείας τους και το πολύ για μια 10ετία από τη θεσμοθέτηση του ΓΠΣ.

Στη διάρκεια αυτής της περιόδου επιτρέπεται η επισκευή και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων κτιριακών/ μηχανολογικών εγκαταστάσεων. Μετά την παύση/ απομάκρυνση λειτουργίας της ασύμβατης δραστηριότητας/ χρήσης επιτρέπεται η συντήρηση, επισκευή ή ανακατασκευή όλων των κτισμάτων που υφίστανται νομίμως κατά τη δημοσίευση του ΓΠΣ, με νέα χρήση συμβατή με τις επιτρεπόμενες.

Ζώνες Κινήτρων – Πολεοδομικών Μηχανισμών

- Εξακολουθούν να ισχύουν οι ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών όπως καθορίζονται στην παράγραφο 1, Α, δ της με αρ. 63819/2836/23-9-86 απόφασης ΥΠΕΧΩΔΕ – «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του οικισμού Λάρισας του Δήμου Λάρισας (Ν. Λάρισας)» [ΦΕΚ 1042/Δ/86]
- Προτείνεται ο χαρακτηρισμός των παρακάτω περιοχών ως «**περιοχών ανάπλασης**» βάσει του άρθρου 8 του Ν.2508/97, δεδομένου ότι συντρέχουν οι κατηγορίες προβλημάτων της παραγράφου 3 του ίδιου άρθρου που αναφέρονται αντιστοίχως.
 - Ζώνη που περιλαμβάνει όλα τα οικόπεδα που έχουν μέτωπο στον ποταμό Πηνειό (εσωτερική κοίτη – ΠΕ 2, 3, 5 και 6) διότι συντρέχουν οι κατηγορίες προβλημάτων β, γ και δ. Με το σχέδιο ανάπλασης θα καθορίζονται ειδικοί όροι δόμησης και χρήσεις γης.
 - Η περιοχή του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ) στην ΠΕ 3, διότι συντρέχουν οι κατηγορίες προβλημάτων α και β.
 - Το σύνολο της ΠΕ 7 – Νέα Σμύρνη, διότι συντρέχουν οι κατηγορίες προβλημάτων α, β και δ

- Ο χώρος του Στρατοπέδου Χατζηαναγνώστου (303 ΠΕΒ) στην ΠΕ 9, διότι συντρέχουν οι κατηγορίες προβλημάτων α, β και δ
- Οι εκτάσεις ιδιοκτησίας του ΟΣΕ στις ΠΕ 10,11 και 15, διότι συντρέχουν οι κατηγορίες προβλημάτων α, β και δ
- Η έκταση του ΕΘΙΑΓΕ στις ΠΕ 14 και 18, διότι συντρέχουν οι κατηγορίες προβλημάτων α, β και δ.

Προτεινόμενες ρυθμίσεις – τροποποιήσεις συγκεντρωτικά

Ειδικότερα κατά περίπτωση προτείνονται:

Περιοχές με εγκεκριμένη πολεοδομική μελέτη ή/και εντός του οικιστικού ιστού

Διατηρούνται κατά κανόνα οι υφιστάμενες χρήσεις γης όπως έχουν καθοριστεί με τις πολεοδομικές μελέτες, με εξαίρεση τις παρακάτω τροποποιήσεις:

- ΠΕ 1
 - Στην περιοχή του Φρουρίου όπου παραδοσιακά λειτουργούσε η αγορά της πόλης προτείνεται η γενική χρήση **A1** - Γενική Κατοικία (με την εξαίρεση όσων εκ των ειδικών χρήσεων που περιλαμβάνει θεωρούνται ασύμβατες) στη θέση της Αμιγούς κατοικίας.
Επίσης προτείνεται η ειδική χρήση **κτίρια – γήπεδα στάθμευσης** στη δημοτική έκταση στο βόρειο άκρο της περιοχής.
 - Τα τετράγωνα 867Α και 867Γ μεταξύ των οδών Απόλλωνος και Παπαναστασίου χαρακτηρίζονται ως **Ελεύθεροι – Κοινόχρηστοι χώροι**, σε εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 16 του Ν. 2508/97 για την άμεση απαλλοτριώσή τους, δεδομένου ότι αποτελούν μέρος της πολιτιστικής διαδρομής προς το αρχαίο θέατρο.
 - Στο οικόπεδο όπου σήμερα στεγάζονται οι υπηρεσίες της Νομαρχίας, προτείνονται οι ειδικές χρήσεις **Ελεύθεροι - Κοινόχρηστοι Χώροι και Διοίκηση**. Αυτό κρίνεται απαραίτητο λόγω της ανάπτυξης του νέου θεάτρου της Λάρισας, και ταυτόχρονα της προοπτικής αποκέντρωσης των υπηρεσιών της Νομαρχίας. Η χρήση διοίκηση αφορά νέο ειδικό κτίριο εθιμοτυπίας για τις ανάγκες της Νομαρχίας (γραφείο Νομάρχη, αίθουσα συνεδριάσεων Ν.Α. και εκδηλώσεων).
- ΠΕ 2
 - Στο χώρο όπου βρίσκεται ο Σταθμός των υπεραστικών ΚΤΕΛ προτείνεται η γενική χρήση **K4** – Πολεοδομικό Κέντρο έτσι ώστε να καλύπτεται η λειτουργία του, αλλά και πιθανή μελλοντική αξιοποίησή του.

Σε περίπτωση παραμονής του Σταθμού επιβάλλεται η αναβάθμιση του κτιρίου και των εγκαταστάσεων. Οι χώροι στάθμευσης θα πρέπει να υπογειωθούν και οι χώροι που θα ελευθερωθούν να διαμορφωθούν ως χώροι πρασίνου.

Επίσης στο πρόσωπο, επί της οδού Γεωργιάδου του ιδίου Ο.Τ., προτείνεται ζώνη με χρήση **K1** – Πολεοδομικό Κέντρο.

– ΠΕ 3

- Στο χώρο του Γενικού Κρατικού Νοσοκομείου προτείνεται η γενική χρήση **ΚΕ** – Κοινωνικές Εξυπηρετήσεις έτσι ώστε να καλύπτεται η λειτουργία του και παράλληλα η μελλοντική αξιοποίησή του για κοινωφελής σκοπούς.
- Επιβάλλεται ο προγραμματισμός της μεταφοράς του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ) στο χώρο της 110 Πτέρυγας Μάχης (Αεροδρόμιο) με χρήση και των διατάξεων του Ν. 2745/1999 (ΦΕΚ 224/Α/27-10-1999). Το ποσοστό της έκτασης που σύμφωνα με το άρθρο 3, παρ. 2 του Νόμου θα προβλέπεται για κάλυψη αναγκών σε χώρους κοινόχρηστου πρασίνου και κοινωφελών εξυπηρετήσεων ορίζεται σε 70% και θα πρέπει να καταλαμβάνει ενιαία έκταση. Στην προς πολεοδόμηση έκταση καθορίζονται: χρήση **K3** - Πολεοδομικό Κέντρο και ΣΔ 0,6. Στο Χάρτη Π.3.1.1 – Π.3.2 απεικονίζονται ενδεικτικά οι εν λόγω χρήσεις.

– ΠΕ 5

- Στην περιοχή του Πολεοδομικού Κέντρου – Κ2 στο δυτικό άκρο της ΠΕ προτείνεται ο χαρακτηρισμός με στοιχείο **B** της πρόσοψης του ΟΤ 762Δ επί της οδού Κραννώνος.
- Στην έκταση του Στρατιωτικού Νοσοκομείου προτείνεται η ειδική χρήση **Κτίρια Περίθαλψης**.

– ΠΕ 7

- Στο πρόσωπο των ΟΤ προς την Π.Ε.Ο., νότια της διασταύρωσης με την σιδηροδρομική γραμμή, προτείνεται η γενική χρήση **A** – Γενική Κατοικία.
- Στο πρόσωπο των ΟΤ ανατολικά της οδού Σωκράτους και μεταξύ των δύο Πολεοδομικών Κέντρων προτείνεται η γενική χρήση **A** – Γενική Κατοικία.
- Τα ΟΤ 1136 (Γραφεία Γ.Γ. Περιφέρειας) και 1129 προτείνεται να ενταχθούν στην ΠΕ με την γενική χρήση **K2** – Πολεοδομικό Κέντρο.
- Στην πολεοδομημένη περιοχή στο βόρειο άκρο της ΠΕ, προτείνεται η αλλαγή της γενικής χρήσης σε **X** – Χονδρεμπόριο (από ΒΠ-ΧΠ)

– ΠΕ 9

- Στο χώρο του Στρατοπέδου Χατζηαναγνώστου (303 ΠΕΒ) διατηρείται η γενική χρήση **Αμιγής Κατοικία**, όπως εξειδικεύεται από την Πολεοδομική Μελέτη.

Επιβάλλεται ο προγραμματισμός της μεταφοράς των στρατιωτικών εγκαταστάσεων με χρήση και των διατάξεων του Ν. 2745/1999 (ΦΕΚ 224/Α/27-10-1999). Το ποσοστό της έκτασης που σύμφωνα με το άρθρο 3, παρ. 2 του Νόμου θα προβλέπεται για κάλυψη αναγκών σε χώρους κοινόχρηστου πρασίνου και κοινωφελών εξυπηρετήσεων ορίζεται σε 70% και θα πρέπει να καταλαμβάνει ενιαία έκταση. Στην προς πολεοδόμηση έκταση καθορίζονται: χρήση **K3** - Πολεοδομικό Κέντρο και ΣΔ 0,6.

– ΠΕ 10

- Στην έκταση του ΟΣΕ προτείνεται η γενική χρήση **K4** – Πολεοδομικό Κέντρο, έτσι ώστε να καλύπτεται η σημερινή λειτουργία και να υπάρχει η δυνατότητα μελλοντικής διαφορετικής αξιοποίησης. Επίσης προτείνεται η ειδική χρήση **Ελεύθεροι – Κοινόχρηστοι Χώροι**, βόρεια και κατά μήκος της οδού Μαρτάλη.

Η συνολική έκταση προτείνεται να υπαχθεί στις διατάξεις του άρθρου 15 του Ν. 2508/97 και να πολεοδομηθεί έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίος χώρος πρασίνου και κοινωφελών εξυπηρετήσεων ίσος με το 70% του εμβαδού της ιδιοκτησίας. Στους οικοδομήσιμους χώρους καθορίζεται ΣΔ 0,8.

- Επιβάλλεται η μετεγκατάσταση του τελωνείου στη νέα του θέση. Για τον χώρο που στεγάζεται σήμερα προτείνεται η ειδική χρήση **Κτίρια – γήπεδα στάθμευσης** με στόχο να κατασκευαστεί υπόγειο κτίριο στάθμευσης και να διαμορφωθεί ο υπέργειος χώρος ως κοινόχρηστος.

– ΠΕ 11

- Στην έκταση του ΟΣΕ προτείνεται η γενική χρήση **K4** – Πολεοδομικό Κέντρο, έτσι ώστε να καλύπτεται η σημερινή λειτουργία και να υπάρχει η δυνατότητα μελλοντικής διαφορετικής αξιοποίησης.

Η συνολική έκταση προτείνεται να υπαχθεί στις διατάξεις του άρθρου 15 του Ν. 2508/97 και να πολεοδομηθεί έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίος χώρος πρασίνου και κοινωφελών εξυπηρετήσεων ίσος με το 70% του εμβαδού της ιδιοκτησίας. Στους οικοδομήσιμους χώρους καθορίζεται ΣΔ 0,8.

- Στο χώρο του Κοιμητηρίου προτείνεται η ειδική χρήση **Κοιμητήριο**.
- Στην έκταση του στρατοπέδου Μπουγά διατηρείται η σημερινή ειδική χρήση, όμως επιβάλλεται ο προγραμματισμός της μετεγκατάστασής της με χρήση και των διατάξεων του Ν. 2745/1999 (ΦΕΚ 224/Α/27-

10-1999). Το ποσοστό της έκτασης που σύμφωνα με το άρθρο 3, παρ. 2 του Νόμου θα προβλέπεται για κάλυψη αναγκών σε χώρους κοινόχρηστου πρασίνου και κοινωφελών εξυπηρετήσεων ορίζεται σε 70% και θα πρέπει να καταλαμβάνει ενιαία έκταση. Στην προς πολεοδόμηση έκταση καθορίζονται: χρήση **K3** - Πολεοδομικό Κέντρο και ΣΔ 0,6.

– ΠΕ 12

- Στη νοτιο-δυτική πλευρά της ΠΕ 12 (Στρατόπεδο Ν. Πλαστήρα – Στρατιά) προτείνεται η γενική χρήση **Αμιγής Κατοικία** και η ειδική χρήση **Ελεύθεροι – Κοινόχρηστοι Χώροι**. Το τμήμα αυτό που αποδεσμεύεται από την ειδική χρήση Στρατιωτικές Εγκαταστάσεις θα ενσωματωθεί στην ΠΕ 16.
- Στην υπόλοιπη έκταση διατηρείται η ειδική χρήση, όμως επιβάλλεται ο προγραμματισμός της απομάκρυνσης των στρατιωτικών μονάδων και ειδικότερα των οχλουσών εγκαταστάσεων που επιβαρύνουν το περιβάλλον όπως μονάδες καυσίμων, κεραίες κλπ. Στο χώρο θα παραμείνουν μόνο οι διοικητικές υπηρεσίες.

Σε περίπτωση πλήρους μετεγκατάστασης θα γίνει χρήση των διατάξεων του Ν. 2745/1999 (ΦΕΚ 224/Α/27-10-1999). Το ποσοστό της έκτασης που σύμφωνα με το άρθρο 3, παρ. 2 του Νόμου θα προβλέπεται για κάλυψη αναγκών σε χώρους κοινόχρηστου πρασίνου και κοινωφελών εξυπηρετήσεων ορίζεται σε 70% και θα πρέπει να καταλαμβάνει ενιαία έκταση. Στην προς πολεοδόμηση έκταση καθορίζονται: χρήση **K3** - Πολεοδομικό Κέντρο και ΣΔ 0,6.

– ΠΕ 13

- Κατά μήκος της οδού Θεοπόμου (βόρειο όριο σχεδίου) προτείνεται η γενική χρήση **A** – Γενική Κατοικία.

– ΠΕ 14

- Στην έκταση του ΕΘΙΑΓΕ προτείνονται οι γενικές χρήσεις **K3** – Πολεοδομικό κέντρο, **ΕΧ-ΑΠ** – Ελεύθεροι Χώροι – Αστικό Πράσινο και **Αμιγής κατοικία**. Επίσης προτείνονται οι ειδικές χρήσεις **Βοτανικός Κήπος** και **Ελεύθεροι – Κοινόχρηστοι Χώροι**. Στους χώρους που καθορίζεται η ειδική χρήση Βοτανικός Κήπος δεν επιτρέπονται ερευνητικές δραστηριότητες σχετικές με φυτοφάρμακα και γενικά η χρήση τους. Οι εν λόγω χρήσεις απεικονίζονται ενδεικτικά στο χάρτη Π.3.1.1 – Π.3.2.

Η συνολική έκταση προτείνεται να υπαχθεί στις διατάξεις του αρ. 15 του Ν. 2508/97 και να τροποποιηθεί το σχέδιο πόλης έτσι ώστε οι κοινόχρηστοι και οι κοινωφελείς χώροι να αποτελούν το 70% του

συνολικού εμβαδού της έκτασης που καταλαμβάνει σήμερα το ΕΘΙΑΓΕ. Στους οικοδομήσιμους χώρους καθορίζεται ΣΔ 0,8.

- Στο νοτιο-ανατολικό άκρο της ΠΕ, στην περιοχή με γενική χρήση ΒΠ-ΧΠ σήμερα προτείνονται οι γενικές χρήσεις **K2** – Πολεοδομικό Κέντρο, **A** – Γενική Κατοικία, **Αμιγής Κατοικία** και **X** – Χονδρεμπόριο.
- Η υφιστάμενη γενική χρήση **K2** – Πολεοδομικό Κέντρο προτείνεται να επεκταθεί δυτικά μέχρι την έκταση του ΕΘΙΑΓΕ.

– ΠΕ 15

- Στην έκταση του ΟΣΕ προτείνεται η γενική χρήση **K4** – Πολεοδομικό Κέντρο, έτσι ώστε να καλύπτεται η σημερινή λειτουργία και να υπάρχει η δυνατότητα μελλοντικής διαφορετικής αξιοποίησης.

Η συνολική έκταση προτείνεται να υπαχθεί στις διατάξεις του άρθρου 15 του Ν. 2508/97 και να πολεοδομηθεί έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίος χώρος πρασίνου και κοινωφελών εξυπηρετήσεων ίσος με το 70% του εμβαδού της ιδιοκτησίας. Στους οικοδομήσιμους χώρους καθορίζεται ΣΔ 0,8.

– ΠΕ 16

- Στους χώρους που πρόκειται να μεταφερθούν οι διοικητικές υπηρεσίες (Γ.Γ. Περιφέρειας, Νομαρχία, Δήμος), προτείνεται η γενική χρήση **K2** – Πολεοδομικό Κέντρο.
- Ενσωματώνεται στην ΠΕ το τμήμα της ΠΕ 12 που αποδεσμεύεται από την ειδική χρήση Στρατιωτικές Εγκαταστάσεις.

– ΠΕ 18

- Στην έκταση του ΕΘΙΑΓΕ προτείνονται οι γενικές χρήσεις **K3** – Πολεοδομικό Κέντρο και **ΕΧ-ΑΠ** – Ελεύθεροι Χώροι – Αστικό Πράσινο. Επίσης προτείνεται η ειδική χρήση **Ελεύθεροι – Κοινόχρηστοι Χώροι**. Οι εν λόγω χρήσεις απεικονίζονται ενδεικτικά στο χάρτη Π.3.1.1 – Π.3.2.

Η συνολική έκταση προτείνεται να υπαχθεί στις διατάξεις του αρ. 15 του Ν. 2508/97 και να τροποποιηθεί το σχέδιο πόλης έτσι ώστε οι κοινόχρηστοι και οι κοινωφελείς χώροι να αποτελούν το 70% του συνολικού εμβαδού της έκτασης που καταλαμβάνει σήμερα το ΕΘΙΑΓΕ. Στους οικοδομήσιμους χώρους καθορίζεται ΣΔ 0,8.

- Στην έκταση του τέως ξενοδοχείου ΞΕΝΙΑ προτείνεται η γενική χρήση **ΤΑ** – Τουρισμός – Αναψυχή.
- Η υφιστάμενη γενική χρήση **K2** – Πολεοδομικό Κέντρο, μεταξύ της οδού Φαρσάλων και της Π.Ε.Ο., προτείνεται να επεκταθεί στο

πρόσωπο των ΟΤ κατά μήκος της Π.Ε.Ο. προς βορρά και μέχρι το νότιο άκρο της υφιστάμενης γενικής χρήσης Κ3.

- Στο νότιο – ανατολικό άκρο της ΠΕ προτείνεται η γενική χρήση **X** – Χονδρεμπόριο (από ΒΠ-ΧΠ).

Περιοχές επεκτάσεων – νέες πολεοδομικές ενότητες

- Στο μικρό τμήμα μεταξύ του νότιο – ανατολικού άκρου της ΠΕ 7 και του Αεροδρομίου προτείνεται η γενική χρήση **Αμιγής Κατοικία**.
- Στο βόρειο τμήμα της Π.Ε. 13 που πρόκειται να πολεοδομηθεί άμεσα (εφόσον ολοκληρώθηκε η οριοθέτηση του Πηνειού) προτείνονται οι γενικές χρήσεις **Κ2** – Κεντρικές λειτουργίες στο ανατολικό άκρο, **A** – Γενική κατοικία κατά μήκος του κύριου οδικού άξονα (οδ. Θεοπόμπου) και **Αμιγής Κατοικία** στην υπόλοιπη έκταση.
- Στη νέα Π.Ε. 19 προτείνονται οι γενικές χρήσεις **Κ2** – Κεντρικές λειτουργίες στο ανατολικό και στο δυτικό άκρο (κόμβος ΒΙΟΚΑΡΠΕΤ και στρατόπεδο Τζήμα αντίστοιχα), καθώς και κατά μήκος της οδού Τρικάλων, **ΕΧ-ΑΠ** – Ελεύθεροι χώροι – Αστικό πράσινο στην δημοτική έκταση στο Μεζούρλο και στην υπόλοιπη έκταση **Αμιγής Κατοικία**.

Επίσης προτείνεται η ειδική χρήση **Κοιμητήριο** και γύρω από αυτή, μεταξύ της οδού Καρδίτσης και των σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς και σε ζώνη κατά μήκος της οδού Τρικάλων, προτείνεται η ειδική χρήση **Πράσινο – Ελεύθεροι χώροι**.

ΠΕΡΠΟ κατοικίας

Ως γενική χρήση προτείνεται **Αμιγής Κατοικία**.

Περιοχές επεκτάσεων - Χονδρεμπόριο

Στις περιοχές γύρω από τις εισόδους της πόλης όπου έχουν αναπτυχθεί συγκεντρώσεις παραγωγικών χρήσεων (βλ. κεφ. Π.2.3.5.) προτείνεται η γενική χρήση **X** – Χονδρεμπόριο και **Κ1** – Πολεοδομικό Κέντρο.

Αναλυτική περιγραφή Οικιστικών Υποδοχέων

Καταγράφεται στη συνέχεια (και συνοπτικά στον Πίνακα Π.3.1-1) η τελική εικόνα κάθε οικιστικού υποδοχέα, με βάση την τελική πρόταση όπως περιγράφηκε προηγουμένως. Η πραγματική χωρητικότητα / πυκνότητα προκύπτει μετά την εφαρμογή του συντελεστή κορεσμού λ, στην θεωρητική χωρητικότητα / πυκνότητα.

Πολεοδομικές Ενότητες

Π.Ε.1

- Έκταση συνολικά: 41,7 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ1: 26,1 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 2,8 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 1,8 Ha
 - Γενική κατοικία Α1: 11,0 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 40τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Γενική: 40% Κέντρο: 20%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,75
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 2,3
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 55 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 2.276

Π.Ε.2

- Έκταση συνολικά: 37,0 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ1: 0,5 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 3,7 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ4: 0,6 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 5,6 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 25,3 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 40τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 80% Γενική: 70% Κέντρο: 60%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,55
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,4
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 94 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 3.475

Π.Ε.3

- Έκταση συνολικά: 141,2 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ1: 5,0 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 18,3 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 5,0 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 42,1 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 69,5 Ha
 - Κοινωνικές εξυπηρετήσεις ΚΕ: 1,3 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 40τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 80% Γενική: 70% Κέντρο: 60%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,65
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,3
Στην προς πολεοδόμηση έκταση του ΑΤΑ ο Σ.Δ. δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,6.
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 121 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 17.114

Π.Ε.4

- Έκταση συνολικά: 69,7 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ1: 10,7 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 59,0 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 40τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Γενική: 70% Κέντρο: 60%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,70
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 2,5
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 184 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 12.835

Π.Ε.5

- Έκταση συνολικά: 63,5 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ1: 0,7 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 5,1 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 55,2 Ha
 - Περίθαλψη: 2,5 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 40τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Γενική: 70% Κέντρο: 60%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,70
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 2,0
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 143 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 9.089

Π.Ε6

- Έκταση συνολικά: 88,1 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 12,1 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 5,4 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 4,4 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 66,2 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 40τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,60
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,0
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 73 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 6.446

Π.Ε.7

- Έκταση συνολικά: 78,4 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 20,9Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 6,5 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 7,7 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 43,3 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 70% Κέντρο: 60%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,55
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,0
Στην περιοχή επέκτασης ο Σ.Δ. δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,8
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 68 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 5.319

Π.Ε.8

- Έκταση συνολικά: 126,1 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 17,8 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 7,1 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 22,3 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 78,9 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 70% Κέντρο: 60%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,55
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,0
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 68 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 8.555

Π.Ε.9

- Έκταση συνολικά: 104,8 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 7,2 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 5,3 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 24,4 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 55,6 Ha
 - Στρατόπεδο: 12,3 Ha (Σε περίπτωση απομάκρυνσης 30% Κ3 - 70% κοινόχρηστα – κοινωφελή)
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,35
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,2
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 37 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 3.911

Π.Ε.10

- Έκταση συνολικά: 112,6 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 14,6 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 6,4 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ4: 16,6 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 19,5 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 55,6 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 70% Κέντρο: 60%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,6
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,3
Στην προς πολεοδόμηση έκταση του ΟΣΕ ο Σ.Δ. δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,8.
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 85 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 9.600

Π.Ε.11

- Έκταση συνολικά: 171,8 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 26,4 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 15,9 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 13,5 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 89,3 Ha
 - Στρατόπεδο: 22,7 Ha (Σε περίπτωση απομάκρυνσης 30% Κ3 - 70% κοινόχρηστα – κοινωφελή)
 - Κοιμητήριο: 3,8 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,6
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,1
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 694 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 11.853

Π.Ε.12

- Έκταση συνολικά: 55,9 Ha

(Εφόσον απομακρυνθούν οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις έχουμε:)

- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: $55,9 \times 30\% = 16,8\text{Ha}$
 - Ελεύθεροι – Κοινόχρηστοι Χώροι: $55,9 \times 70\% = 39,1\text{ Ha}$
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
 - Κέντρο: 20%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,6
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 0,6
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 4 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 215

Π.Ε.13

- Έκταση συνολικά: 63,9 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 12,0 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 6,4 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 45,5 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,5
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,2
Στην προς πολεοδόμηση παραπήνεια περιοχή ο Σ.Δ. δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,8.
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 73 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 4.659

Π.Ε.14

- Έκταση συνολικά: 85,5 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 28,6 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 8,9 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 6,9 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 33,0 Ha
 - Ελεύθεροι χώροι – Αστικό πράσινο ΕΧ-ΑΠ: 8,2 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,55
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,0
Στην προς πολεοδόμηση έκταση (ΕΘΙΑΓΕ κλπ.) ο Σ.Δ. δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,8 για τις χρήσεις Κ3 και Αμιγής Κατοικία και το 0,1 για την χρήση ΕΧ-ΑΠ.
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 47 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 4.052

Π.Ε.15

- Έκταση συνολικά: 161,3 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 12,0 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 19,5 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ4: 9,8 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 20,1 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 99,9 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,60
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,0
Στην προς πολεοδόμηση έκταση του ΟΣΕ ο Σ.Δ. δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,8.
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 73 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 11.844

Π.Ε.16

- Έκταση συνολικά: 106,1 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 34,8 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 6,7 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 2,5 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 62,0 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,60
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,3
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 57 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 5.996

Π.Ε.17

- Έκταση συνολικά: 117,2 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 13,9 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 10,9 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 7,0 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 82,8 Ha
 - Εγκαταστάσεις ΔΕΗ: 2,6 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,60
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 1,2
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 100 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 11.679

Π.Ε.18

- Έκταση συνολικά: 185,1 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 41,2 Ha
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ3: 3,9Ha
 - Γενική κατοικία Α: 11,7 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 119,2 Ha
 - Ελεύθεροι χώροι – Αστικό πράσινο ΕΧ-ΑΠ: 6,4 Ha
 - Τουρισμός – Αναψυχή: 2,7 Ha
- Παραδοχές
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 70%
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,55
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 0,9
Στην προς πολεοδόμηση έκταση (ΕΘΙΑΓΕ κλπ.) ο Σ.Δ. δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,8 για τη χρήση Κ3 και το 0,1 για την χρήση ΕΧ-ΑΠ.
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 54 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 9.971

Π.Ε.19

- Έκταση συνολικά: 381,7 Ha
- Έκταση κατά χρήση
 - Κεντρικές λειτουργίες Κ2: 133,4 Ha
 - Γενική κατοικία Α: 9,1 Ha
 - Αμιγής κατοικία: 153,5 Ha
 - Ελεύθεροι χώροι – Αστικό πράσινο ΕΧ-ΑΠ: 40,7 Ha
 - Κοιμητήριο: 7,8 Ha
 - Ελεύθεροι – Κοινόχρηστοι χώροι: 37,2 Ha
- Παραδοχές
 - Ποσοστό κοινόχρηστων – κοινωφελών: 40%
(Εντός της έκτασης των χρήσεων Κ2, Α και Αμιγής κατοικία)
 - Δόμηση ανά άτομο: 45τ.μ.
 - Ποσοστό δόμησης για κατοικία ανά χρήση
Αμιγής: 90% Γενική: 80% Κέντρο: 40% (κατά μέσο όρο)
 - Συντελεστής κορεσμού λ: 0,6
- Προτεινόμενα μεγέθη
 - Μέσος ΣΔ: 0,6 (ο Σ.Δ. για την χρήση ΕΧ-ΑΠ δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,1)
 - Μέση πυκνότητα (πραγματική): 25 άτομα / Ha
 - Μέγιστη χωρητικότητα (πραγματική): 9.541
[Αμιγής = 153,5 (x) 60% (x) 0,6 (:) 45 (x) 90% (x) 0,6) = 6.631]
[Α = 9,1 (x) 60% (x) 0,6 (:) 45 (x) 80% (x) 0,6) = 349]
[Κ2 = 133,4 (x) 60% (x) 0,6 (:) 45 (x) 40% (x) 0,6) = 2.561]

Πίνακας Π.3.1-1: Βασικά Μεγέθη ανά Π.Ε.

ΠΕ	Έκταση (Ha)	Μέσος ΣΔ	λ	Μεγ. Χωρητικότητα	Πραγματική Πυκνότητα
1	41,7	2,3	0,75	2.276	55
2	37,0	1,4	0,55	3.475	94
3	141,2	1,3	0,65	17.114	121
4	69,7	2,5	0,70	12.835	184
5	63,5	2,0	0,70	9.089	143
6	88,1	1,0	0,60	6.446	73
7	78,4	1,0	0,55	5.319	68
8	126,1	1,0	0,55	8.555	68
9	104,8	1,2	0,35	3.911	37
10	112,6	1,3	0,60	9.600	85
11	171,8	1,1	0,60	11.853	69
12	55,9	(0,6)	0,60	215	4
13	63,9	1,2	0,50	4.659	73
14	85,5	1,0	0,55	4.052	47
15	161,3	1,0	0,60	11.844	73
16	106,1	1,3	0,60	5.996	57
17	117,2	1,2	0,60	11.679	100
18	185,1	0,9	0,55	9.971	54
19	381,7	0,6	0,60	9.541	25
ΣΥΝΟΛΟ	2.191,6			148.430	

ΠΕΡΠΟ Κατοικίας

Σύμφωνα με τα προηγούμενα η χωρητικότητα της νέας πολεοδομικής ενότητας 19 ανέρχεται σε 9.541 κατοίκους. **Η υπόλοιπη ζήτηση που ανέρχεται σε 12.959 άτομα** (22.500 – 9.541 = 12.959) προβλέπεται να εκτονωθεί μέσω του μηχανισμού των ΠΕΡΠΟ. Η ζήτηση αυτή σύμφωνα με τα σταθερότυπα όπως έχουν εκτεθεί στα προηγούμενα μεταφράζεται σε «καθαρή» έκταση **4.165 στρεμμάτων** περίπου [12.959 άτομα (x) 45 τ.μ. δόμησης / άτομο (:) 0,4 Σ.Δ. (:) 50% έκταση Ο.Τ. (:) συντελεστή κορεσμού λ:0,7 = 4.165.393 τ.μ.].

Η έκταση αυτή θεωρείται η μέγιστη που μπορεί να **πολεοδομηθεί** συνολικά στις περιοχές που αυτό επιτρέπεται σύμφωνα με τα επόμενα.

Ως γενική χρήση προτείνεται **αμιγής κατοικία**.

Εάν θεωρήσουμε ότι ο συντελεστής καταλληλότητας εδάφους στις εν λόγω περιοχές είναι υψηλός, σύμφωνα με τα συμπεράσματα της Γεωλογικής μελέτης (λ' =0,8), **το άθροισμα των προς εξέταση εκτάσεων που μπορεί να γίνει αποδεκτό (plafond) ανέρχεται σε 5.200 στρέμματα περίπου.**

Περιοχές Χονδρεμπορίου

Οι παρακάτω περιοχές προτείνεται να πολεοδομηθούν με γενική χρήση **X** - Χονδρεμπόριο και **μέσο Σ.Δ.: 0,8**. Οι νομίμως υφιστάμενες βιομηχανικές – βιοτεχνικές μονάδες χαμηλής όχλησης προτείνεται να διατηρηθούν.

- Ζώνη έκτασης 927 στρεμμάτων εκατέρωθεν της οδού Καρδίτσης, Νότια της περιοχής Μεζούρλο.
- Ζώνη έκτασης 150 στρεμμάτων κατά μήκος και Ανατολικά της Π.Ε.Ο. από τον κόμβο Βιοκαρπετ Νότια μέχρι την ήδη υπάρχουσα ζώνη βιοτεχνίας – χονδρεμπορίου Βόρεια.

Σε τμήμα της ζώνης αυτής, στη θέση που εκδόθηκε άδεια για το υπερκατάστημα Media Markt προτείνεται η γενική χρήση **K1** - Πολεοδομικό Κέντρο.

- Ζώνη έκτασης 674 στρεμμάτων εκατέρωθεν της Ε.Ο. Λάρισας Βόλου, από το όριο της Π.Ε. 8 Δυτικά μέχρι το όριο του Δήμου Ανατολικά.
- Ζώνη έκτασης 640 στρεμμάτων νότια της Ε.Ο. Ιωαννίνων στο ύψος του οικισμού της Τερψιθέας.

Συνολικά η έκταση που προτείνεται να **πολεοδομηθεί με χρήση X - Χονδρεμπόριο ανέρχεται σε 239 Ha** περίπου (συμπεριλαμβανομένης της χρήσης K1).

Στις ήδη **πολεοδομημένες περιοχές** με καθορισμένη χρήση Βιομηχανία – Χονδρεμπόριο προτείνεται η τροποποίηση της χρήσης σε **X** - Χονδρεμπόριο.

Στις περιοχές αυτές καθορίζεται μέσος Σ.Δ. ως ακολούθως:

- Περιοχή έκτασης 8 στρεμμάτων στο νότιο-ανατολικό άκρο της Π.Ε. 18, **μέσος Σ.Δ. 0,6**
- Περιοχή έκτασης 39 στρεμμάτων, τμήμα της υφιστάμενης ζώνης Βιομηχανίας – Χονδρεμπορίου στο νότιο-ανατολικό άκρο της Π.Ε.14 (στην υπόλοιπη ζώνη προτείνεται η τροποποίηση των χρήσεων σε K2, A και Αμιγής κατοικία, βλ. Π.3.1.5.1), **μέσος Σ.Δ. 1,2**
- περιοχή έκτασης 98 στρεμμάτων βόρεια της Π.Ε. 7, **μέσος Σ.Δ. 1,2**.

Λοιποί Οικισμοί

Κάθε οικισμός του Δήμου εκ των πραγμάτων αποτελεί ανεξάρτητη πολεοδομική ενότητα. Παράλληλα το πληθυσμιακό τους μέγεθος, ακόμη και της Τερψιθέας, δεν επιτρέπει τη δημιουργία περισσότερων της μιας ανά οικισμό.

Επομένως κάθε οικισμός θεωρούμε ότι αποτελεί μια Πολεοδομική Ενότητα.

Η πρόταση για τους οικισμούς περιλαμβάνει:

Α) **πολεοδόμηση**, κατά προτεραιότητα του οικισμού της Τερψιθέας όπου εντοπίζεται ζήτηση για κατοικία, εφ' όσον ο οικισμός λειτουργεί ως προάστιο της Λάρισας.

Β) καθορισμό **χρήσεων γης** και **μέσου Σ.Δ.** όπως απεικονίζονται στους χάρτες Π3.1.2, Π3.1.3, Π3.1.4 και περιγράφονται στη συνέχεια.

α) Χρήσεις γης

Ι) Κεντρικές Λειτουργίες -Κ2 (σύμφωνα με το κεφ. Π.3.1.1)

- Στον οικισμό της Τερψιθέας ο τομέας περιλαμβάνει το τμήμα γύρω από την κεντρική πλατεία και επεκτείνεται κατά μήκος του κύριου δρόμου που συνδέει τον οικισμό με την Ε.Ο. Ιωαννίνων.
- Στον οικισμό του Κουλουρίου ο τομέας περιλαμβάνει το τμήμα γύρω από την κεντρική πλατεία.
- Στον οικισμό της Αμφιθέας, δεν διακρίνεται σαφές κέντρο. Κρίνεται σκόπιμο να επιλεγεί η υπάρχουσα οικιστική συγκέντρωση στο Βόρειο άκρο του ορίου.

ΙΙ) Γενική Κατοικία - Α (σύμφωνα με το κεφ. Π.3.1.1)

Σε όλους τους οικισμούς κατά μήκος των κύριων δρόμων, σύμφωνα με το μοντέλο που επελέγη κατά την πολεοδόμηση των περιφερειακών πολεοδομικών ενότητων της Λάρισας.

ΙΙΙ) Αμυγής Κατοικία

Το υπόλοιπο τμήμα των οικισμών.

β) Μέσος Σ.Δ.

Κοινός σε όλους τους οικισμούς : **0,6**.

Με βάση τα προηγούμενα υπολογίζεται η τελική χωρητικότητα / πυκνότητα των οικισμών του Δήμου.

Πίνακας Π.3.2-1: Τελική χωρητικότητα / πυκνότητα των οικισμών του Δήμου

Οικισμός	Χρήση	Επιφάνεια (στρεμ.)	Επιφάνεια		Μέσος ΣΔ	Δόμηση για κατοικία	Δόμηση ανά άτομο (τ.μ.)	Συντ. Κορεσμού λ	Πραγματική Χωρητικότητα*	Πραγματική Πυκνότητα*
			ΟΤ	ΚΧ-ΚΦ						
Τερψιθέα	Αμυγής	1.591,5	65%	35%	0,6	70%	45	0,6	5.793	
	Γενική	129,3					40		529	
	Κέντρο	49,3					40		202	
	ΣΥΝΟΛΟ	1.770,1						6.524	37 ατ/Ha	
Κουλούρι	Αμυγής	263,7	70%	30%	0,6	60%	45	0,5	738	
	Γενική	27,5					40		87	
	Κέντρο	23,9					40		75	
	ΣΥΝΟΛΟ	315,1						900	29 ατ/Ha	
Αμφιθέα	Αμυγής	203,6	70%	30%	0,6	50%	45	0,4	380	
	Γενική	74,4					40		156	
	Κέντρο	15,6					40		33	
	ΣΥΝΟΛΟ	293,6						569	19 ατ/Ha	
ΣΥΝΟΛΟ ΟΙΚΙΣΜΩΝ		2.378,8							7.993	

* Πραγματική Χωρητικότητα/Πυκνότητα = Θεωρητική (μέγιστη) Χωρητικότητα/Πυκνότητα (x) λ

Ανάγκες σε γη Πολεοδομικών Λειτουργιών

Α) Λάρισα

Στις ήδη υπάρχουσες Π.Ε.1- Π.Ε.18 οι εν λόγω ανάγκες κάθε επιπέδου καλύπτονται ικανοποιητικά με βάση τον προγραμματισμό (Πολεοδομικές Μελέτες, Πράξεις Εφαρμογής, κλπ.)

Στη νέα Π.Ε. 19 πολλές λειτουργίες καλύπτονται από την ήδη υπάρχουσα υποδομή σε επίπεδο πόλης. Οι ανάγκες σε επίπεδο πολεοδομικής ενότητας που θα πρέπει να καλυφθούν αναφέρονται στους πίνακες που ακολουθούν. Ως αριθμός εξυπηρετούμενου πληθυσμού καθορίστηκε η πραγματική χωρητικότητα της Π.Ε.

Π.Ε.19

Χρήση	Προγραμματικό Μέγεθος	Σταθερότυπο γης	Σύνολο Γης	Αρ. Μονάδων
Νηπιαγωγείο	190	15-21 τ.μ.	2,8-4,0 στρ.	3
Δημοτικό	950	7-11 τ.μ.	6,6-10,4 στρ.	2
Γυμνάσιο	480	8-12 τ.μ.	3,8-5,8 στρ.	1
Λύκειο	380	7-11 τ.μ.	2,7-4,2 στρ.	1
Κεντρική Πλατεία	9.541	0,1-0,5 Ha	0,5 Ha	2

Β) Οικισμοί

- Στον οικισμό του Κουλουριού οι βασικές ανάγκες καλύπτονται, δεδομένου ότι ο οικισμός διαθέτει ρυμοτομικό σχέδιο (διανομή) και κατά συνέπεια κοινόχρηστους – κοινωφελείς χώρους.
- Ο οικισμός της Αμφιθέας είναι υποτυπώδης, τα πληθυσμιακά μεγέθη πολύ μικρά και δεν προβλέπεται να πολεοδομηθεί στο χρονικό ορίζοντα της παρούσας μελέτης. Η εξυπηρέτησή του θα εξακολουθήσει να γίνεται στα πλαίσια της ανοιχτής πόλης μέσω των άλλων οικισμών.
- Ο οικισμός της Τερψιθέας προτείνεται να πολεοδομηθεί κατά προτεραιότητα λόγω της ζήτησης που εμφανίζει. Όσον αφορά τις ανάγκες είναι εύλογο να αντιμετωπισθεί ως Π.Ε. της Λάρισας, πλήρως εξαρτημένη από αυτήν. Οι βασικές ανάγκες επομένως που θα πρέπει να καλυφθούν είναι αντίστοιχες αυτών των επεκτάσεων (Π.Ε 19).

Χρήση	Προγραμματικό Μέγεθος	Σταθερότυπο γης	Σύνολο Γης	Αρ. Μονάδων
Νηπιαγωγείο	130	15-21 τ.μ.	1,9-3,1 στρ.	2
Δημοτικό	650	7-11 τ.μ.	4,5-7,1 στρ.	2
Γυμνάσιο	325	8-12 τ.μ.	2,6-3,9 στρ.	1
Λύκειο	260	7-11 τ.μ.	1,8-2,9 στρ.	1
Κεντρική Πλατεία	6.524	0,1-0,5 Ha	0,4 Ha	1

Δίκτυα Υποδομής

Μεταφορικό Δίκτυο

Γενική λογική μέτρων

Η Λάρισα αποτελεί συγκοινωνιακό κέντρο της Θεσσαλίας και κατέχει κεντροβαρική θέση στο σύστημα οδικών μεταφορών γενικότερα της Ελλάδας. Το χαρακτηριστικό αυτό μπορεί και πρέπει να διατηρηθεί, και να αναπτυχθεί περαιτέρω. Θετικοί παράγοντες προς την κατεύθυνση αυτή αποτελούν η γεωγραφική θέση της Λάρισας που βρίσκεται στην «καρδιά» του Θεσσαλικού κάμπου και στο μέσον του Ελλαδικού χώρου, και αφετέρου η έλλειψη υψομετρικών ανωμαλιών στο επίπεδο του Θεσσαλικού κάμπου που διευκολύνει την υλοποίηση και την συντήρηση των δικτύων υποδομής.

Στη Λάρισα η λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος τόσο στην ευρύτερη περιοχή όσο και στην αστική ζώνη οργανώνεται με την μορφή δακτυλίων και ακτινικών αξόνων, που όμως δεν βρίσκονται σε πλήρη ανάπτυξη. Η ευκρίνεια των στοιχείων αυτών και η εύκολη αναγνώρισή τους από τους χρήστες είναι κεφαλαιώδους σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος. Σημαντικό μέρος των προτάσεων, λοιπόν, αποτελεί η ολοκλήρωση των συγκοινωνιακών δακτυλίων των διαφόρων επιπέδων. Πρέπει να σημειωθεί ότι η ολοκλήρωση αυτή ήδη παρουσιάζει μεγάλο βαθμό ωρίμανσης και προωθείται για χρηματοδοτήσεις σε επίπεδο μελετών και κατασκευών.

Το συγκοινωνιακό σύστημα στην Λάρισα έχει δυναμική ανάπτυξης σαν ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών, αφού στα μέσα μεταφοράς συγκαταλέγεται και το τραίνο, το αεροδρόμιο της Λάρισας –αν και κυρίως για στρατιωτικές χρήσεις- και το λιμάνι του Βόλου, που συνυπολογίζεται λόγω λειτουργίας του αστικού διπόλου Βόλου - Λάρισας. Στα μέσα μαζικής μεταφοράς εντός πόλης, διερευνάται και η εφικτότητα λειτουργίας και μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ).

Στην μικρότερη κλίμακα του εσωτερικού του αστικού ιστού της Λάρισας, θετικά σημεία είναι επίσης το εκτεταμένο σύστημα πεζοδρόμησης του κέντρου, η θετική αντιμετώπιση φορέων και κοινού στη Λάρισα για τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης, και η τάση ανάπτυξης της χρήσης ποδηλάτου. Όλα τα παραπάνω θα πρέπει να οργανωθούν σε ενιαίο, αλληλοτροφοδοτούμενο σύστημα που θα λειτουργεί σε ένα πλαίσιο αρχών αειφορίας. Στο πλαίσιο αυτό, σημαντική θα πρέπει να είναι η συνεχής αμφίδρομη πληροφόρηση κι η διαβούλευση με φορείς και πολίτες, και η καθιέρωση αξιολόγησης του συστήματος και διορθωτικών παρεμβάσεων / προσαρμογών ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Υπερτοπικές, διαπεριφερειακές συνδέσεις

Π.3.4.1.2.1- Οδικό δίκτυο (Χάρτης Π.3.3.α1)

Το ακτινικό σύστημα υπερτοπικών οδικών συνδέσεων της Λάρισας αποτελείται από έξι κλάδους:

- Το τμήμα της παλιάς Εθνικής οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης στα βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά που διέρχεται από τον αστικό ιστό (ανατολικά από το κέντρο) και ενώνεται με τον ΠΑΘΕ προς βορρά στο ύψος του κόμβου Γυρτώνης και προς νότο στο ύψος του κόμβου Νίκαιας.

Ο άξονας αυτός, με την λειτουργία του συστήματος δακτυλίων και ακτινικών οδών που περιγράφεται παρακάτω και φαίνεται στο Χάρτη Π.3.3.α2 θεωρείται ότι θα μεταβάλει τα

συγκοινωνιακά του χαρακτηριστικά και θα αποτελέσει αστικό άξονα με εκατέρωθεν λειτουργίες και συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων.

- Τον οδικό άξονα προς Τύρναβο στα βορειοδυτικά που φθάνει ενιαίος έως το ύψος της Γιάννουλης και από εκεί διακλαδίζεται προς Αμπελώνα (δευτερεύων κλάδος) και προς Τύρναβο - Κοζάνη (πρωτεύων κλάδος) με αφετηρία την γέφυρα του Αλκαζάρ.
- Τον οδικό άξονα προς Τρίκαλα - Ιωάννινα στα δυτικά, με αφετηρία τον κόμβο της Γεωργικής Σχολής.
- Τον οδικό άξονα προς Καρδίτσα στα νοτιοδυτικά με αφετηρία τον κόμβο της Νεάπολης.
- Τον οδικό άξονα προς Φάρσαλα στα νότια με αφετηρία στο ύψος του κόμβου της Βιοκαρπét.
- Την παλιά Εθνική οδό Λάρισας – Βόλου στα ανατολικά με αφετηρία την διασταύρωση της οδού Βόλου με την παλαιά Εθνική οδό. Η οδός αυτή θεωρείται ότι θα λειτουργήσει σαν σπονδυλική στήλη του διπόλου Βόλου – Λάρισας και θα συγκεντρώσει από τις δύο πλευρές της σειρά δραστηριοτήτων ιδιαίτερου δυναμισμού, που θα αποτελέσουν συνεκτικό ιστό του διπόλου.

Η χάραξη εξωτερικού δακτυλίου που είχε μελετηθεί παλαιότερα (μελέτη Δυτικής Παράκαμψης Λάρισας, μελ. Οδομηχανική) εφάπτεται ή και τέμνει ορισμένα τμήματα του αστικού ιστού της πόλης της Λάρισας και αποτελείται από τα παρακάτω τμήματα με τους αντίστοιχους ανισόπεδους κόμβους: από Α.Κ. Βιοκαρπét (έξοδος προς ΠΑΘΕ) έως Α.Κ. Τρικάλων (έξοδος προς Εθνική οδό για Τρίκαλα, Ιωάννινα) που αποτελεί την νότια παράκαμψη της Λάρισας και έχει εν μέρει υλοποιηθεί (οδ. Τρικάλων). Από Α.Κ. Τρικάλων έως Α.Κ. Γιάννουλης, που αποτελεί την δυτική παράκαμψη της Λάρισας, από Α.Κ. Γιάννουλης έως τον Α.Κ. Δασοχωρίου, που αποτελεί την βορειοδυτική και τμήμα της βόρειας παράκαμψης Λάρισας. Από Α.Κ. Δασοχωρίου έως Βόρειο Α.Κ. Εργοστασίου Ζαχάρεως που αποτελεί το υπόλοιπο της βόρειας παράκαμψης Λάρισας. Τέλος, ο εξωτερικός δακτύλιος Λάρισας μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπληρώνεται από τα τμήματα Βόρειος Α.Κ. Εργοστασίου Ζάχαρης - Νότιος Α.Κ. Εργοστασίου Ζάχαρης και από εκεί, είτε με το τμήμα της παλιάς Εθνικής οδού Λάρισας – Αθήνας μέχρι τον Α.Κ. Βιοκαρπét –που όμως διασχίζει τμήμα της πόλης της Λάρισας- είτε με πολύ ευρύτερη παράκαμψη, από τον ΠΑΘΕ μέσω Α.Κ. Γυρτώνης και έως τον Α.Κ. Νίκαιας και Α.Κ. Βιοκαρπét.

Η εναλλακτική πρόταση, που περιγράφεται παρακάτω, θεωρείται περισσότερο συμβατή με τις τάσεις ανάπτυξης της πόλης (βλ. Χάρτη Π.3.3.α1) και θεωρείται πλέον υλοποιήσιμη. Έτσι, ο παραπάνω δακτύλιος, μετατοπίζεται νοτιότερα, σε συνδυασμό με επέκταση του σχεδίου πόλης πέραν της οδού Τρικάλων, με νέα χάραξη που συναντά τον Αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) και στην συνέχεια τον ακολουθεί προς ανατολάς μέχρι να συναντήσει τον ΠΑΘΕ, ενώ στην πορεία του προς τα δυτικά, παρακάμπτει τον οικισμό Τερψιθέας από τα νοτιοδυτικά και διασταυρώνεται με την Ε.Ο. προς Τρίκαλα – Ιωάννινα δυτικά του Α.Κ. Τρικάλων. Στη νέα αυτή χάραξη, το τμήμα αυτό του δακτυλίου (ευρεία παράκαμψη Λάρισας) αφήνει τους οικισμούς Νίκαιας και Τερψιθέας προς την πλευρά της Λάρισας. Η συμπερίληψη των παραπάνω οικισμών εντός του δακτυλίου, απομακρύνει μεν τον δακτύλιο από τον αστικό ιστό της Λάρισας, αλλά διευκολύνει την επικοινωνία Νίκαιας και Τερψιθέας με την Λάρισα, δημιουργώντας τάσεις μελλοντικής τους ενσωμάτωσης. Ο δακτύλιος της ευρείας παράκαμψης χρήσιμο κρίνεται να συνεχιστεί με νέα χάραξη από την διασταύρωση με την ΕΟ προς Τρίκαλα – Ιωάννινα έως τον Α.Κ. Γιάννουλης και έως τον Α.Κ. Γυρτώνης, όπου θα συναντάται με τον ΠΑΘΕ.

Π.3.4.1.2.2- Υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές (Χάρτης Π.3.3.α2)

Η σημερινή κατάσταση σχετικά με την λειτουργία των σταθμών των υπεραστικών λεωφορείων στην Λάρισα χαρακτηρίζεται από υπερβολική διασπορά. Μέσα στον πολεοδομικό ιστό της πόλης είναι χωροθετημένες 5 αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων. Ο κεντρικός σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων Λάρισας βρίσκεται επί της οδού Γεωργιάδου στους Αμπελοκήπους. Ο σταθμός λεωφορείων για τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα βρίσκεται στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, ενώ για τα Ιωάννινα στην οδό Ιωαννίνων. Τα Κ.Τ.Ε.Λ. Κοζάνης βρίσκονται επί της Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης, στο ύψος του Κηποθέατρου. Τέλος, στο σταθμό του Ο.Σ.Ε. είναι οι σταθμοί των διερχόμενων από τη Λάρισα Κ.Τ.Ε.Λ.

Ενδεδειγμένη κρίνεται η χωροθέτηση λιγότερων από σήμερα κεντρικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, με κύρια χαρακτηριστικά τα εξής:

α. γειτνίαση με οδικές αρτηρίες ικανοποιητικής χωρητικότητας – κατά προτίμηση με αυτές που αποτελούν μέρος οδικού δακτυλίου ή με τις κύριες αξονικές οδικές αρτηρίες, ώστε η κίνηση των λεωφορείων προς, και από το εξωτερικό της πόλης να μην προκαλεί πρόσθετη κυκλοφοριακή συμφόρηση και να γίνεται γρήγορα.

β. επάρκεια ελεύθερου χώρου για δημιουργία απαραίτητου εξοπλισμού (πάρκινγκ, βοηθητικές εγκαταστάσεις).

γ. κοντινή απόσταση από τον σταθμό ΟΣΕ ή δυνατότητα καλής συγκοινωνιακής σύνδεσης με τον σιδηροδρομικό σταθμό, έτσι ώστε να βοηθείται η λειτουργία ολοκλήρωσης του συστήματος μετακινήσεων.

δ. δυνατότητα καλής εξυπηρέτησης από μέσα μαζικής μεταφοράς.

Ως θέσεις των κεντρικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων προτείνονται οι:

Διατήρηση της θέσης του σήμερα υφιστάμενου κεντρικού σταθμού στην οδό Γεωργιάδου, με βελτίωση της λειτουργικότητάς του και επανασχεδιασμό του όπως περιγράφεται στο κεφ. Π.3.1.5.1 – ΠΕ2 (θέση 1 – Χάρτης Π.3.3.α2).

Θέση παρά την οδό Ιωαννίνων, εκτός αστικού ιστού, δυτικότερα της ΠΕ 13 (θέση 2 – Χάρτης Π.3.3.α2).

Θέση στην διασταύρωση της Περιφερειακής οδού Τρικάλων με την παλιά Εθνική οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης, βορείως της Βιοκαρπέτ και εκτός του αστικού ιστού (θέση 3 – Χάρτης Π.3.3.α2).

Ακόμη θα πρέπει να εξεταστεί παράλληλα με την τελική διαμόρφωση του τελικού σταθμού, η δυνατότητα εξυπηρέτησης συνδυασμένων μεταφορών ΚΤΕΛ – ΟΣΕ.

Π.3.4.1.2.3- Σιδηρόδρομος (Χάρτες Π.3.3.α1, Π.3.3.α2)

Κατά το Χωροταξικό Πλαίσιο Θεσσαλίας, προβλέπεται η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών Βόλου – Λάρισας με διπλή γραμμή και ηλεκτροκίνηση.

Γενικά, η προοπτική περαιτέρω αναβάθμισης του μεταφορικού ρόλου του σιδηροδρόμου είναι ισχυρή, ιδίως με την γενική του αναβάθμιση, την λειτουργία του προαστιακού προς τον Βόλο αλλά και σε Εθνικό / Περιφερειακό επίπεδο. Με την προοπτική αυτή αλλά και με την υπάρχουσα δυναμική ανάπτυξης του αστικού κέντρου της Λάρισας, η παρούσα κατάσταση θέσης και λειτουργίας του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού και των σιδηροδρομικών γραμμών χαρακτηρίζεται σαν μη επαρκής.

Υπενθυμίζεται ότι ο βασικός σταθμός του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης (περιοχή Σταθμός) και καταλαμβάνει σημαντική έκταση. Στο χώρο αυτό βρίσκονται ο

επιβατικός σταθμός του οργανισμού, το μηχανοστάσιο, ο εμπορευματικός σταθμός και ο σταθμός διαλογής, ενώ σημαντικό τμήμα καταλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές γραμμές, που διασχίζουν την πόλη. Τα προβλήματα στον αστικό ιστό από την ύπαρξη και λειτουργία των σιδηροδρομικών γραμμών και εγκαταστάσεων σε περιοχές που διακόπτουν την συνέχειά του, επισημάνθηκαν από όλες τις υπάρχουσες ως σήμερα σχετικές μελέτες. [Σημειώνεται ότι το 1990, την παραλλαγή της σιδηροδρομικής γραμμής από την έξοδο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λάρισας μέχρι το ΧΜ352 που εγκρίθηκε με το ισχύον Γ.Π.Σ., δεν έλαβε υπόψη ο ΟΣΕ που αποφάσισε να διπλασιάσει τις υπο παραλλαγή σιδηροδρομικές γραμμές διατηρώντας την μέχρι τότε θέση τους, με αποτέλεσμα σχετική επισήμανση από το ΥΠΕΧΩΔΕ (39408/4328/1.8.90 έγγραφο του ΥΠΕΧΩΔΕ προς ΟΣΕ)].

Για την αντιμετώπιση του παραπάνω προβλήματος διερευνήθηκαν διάφορες εναλλακτικές και μετά την αξιολόγησή τους διαμορφώθηκε η παρακάτω πρόταση:

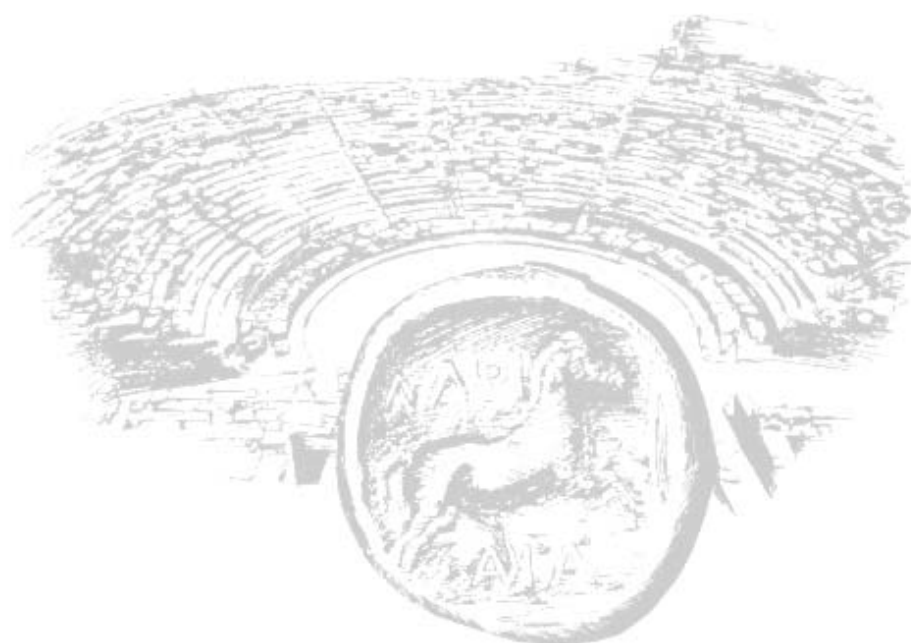
- Σε κάθε περίπτωση ο επιβατικός σταθμός του ΟΣΕ, το κτίριο επιβατών, και οι σιδηροδρομικές γραμμές παραμένουν στην σημερινή τους θέση, χωρίς υπογείωση (θέση 1 - Χάρτης Π.3.3.α1) και σε δεύτερο σενάριο προτείνεται η δημιουργία επιβατικού και βοηθητικών λειτουργιών σταθμού στο Μεζούρλο (θέση 1α - Χάρτης Π.3.3.α1). Ο υπάρχων σιδηροδρομικός σταθμός πρέπει να επανασχεδιαστεί, ανακαινιστεί, και να συνδυαστεί με άλλη(ες) λειτουργία(ες) που θα ενισχύσει την ελκυστικότητα της περιοχής (π.χ. μεγάλο εμπορικό κέντρο, πιθανό αντικείμενο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού). Εδώ θα πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι η ύπαρξη των επιβατικών σιδηροδρομικών σταθμών στα κέντρα των πόλεων, εκτός της ευκολίας που παρέχουν στην πρόσβαση στο κοινό, αποτελούν συνήθως και κέντρα λειτουργιών, όπως και αξιοθέατα σημεία της πόλης με δυνατότητες δημιουργίας σταθμών με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία κλπ.
- **Άμεσα** θα πρέπει να υλοποιηθεί η μεταφορά του Εμπορευματικού Σταθμού, του Σταθμού Διαλογής και του μηχανοστασίου στην προβλεπόμενη από το ΓΠΣ/87 θέση , βόρεια του εργοστασίου Ζαχάρεως (η εν λόγω θέση βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων του Δ. Πλατυκάμπου) (θέση 2 - Χάρτης Π.3.3.α1).
- Τα προβλήματα από την λειτουργία της γραμμής στη σημερινή της θέση, είναι γνωστά και εντοπίζονται κυρίως στο βόρειο σκέλος προς Θεσσαλονίκη. Δεδομένου ότι οι ανάγκες της πόλης θα πολλαπλασιαστούν στο μέλλον με την προβλεπόμενη ανάπτυξη της Λάρισας, ενώ ταυτόχρονα θα απαιτούνται όλο και μεγαλύτερες ταχύτητες ή/και μεγαλύτεροι φόρτοι από πλευράς σιδηροδρόμου είναι βέβαιο ότι τα προβλήματα θα ενταθούν. Επομένως για την οριστική επίλυση των προβλημάτων προτείνεται η **υπογείωση** των γραμμών σε όλη την διαδρομή μέσα στον αστικό ιστό, συμπεριλαμβανομένης και της γραμμής προς Βόλο, όπως εν μέρει προβλέπεται από το ΓΠΣ/87. Η λύση αυτή αντιμετωπίζει σημαντικά τεχνικά προβλήματα που συνεπάγονται την αύξηση του κόστους. Τα κυριότερα είναι: η υψηλή στάθμη του υδροφόρου ορίζοντα και η ανάγκη λειτουργίας του σιδηροδρόμου κατά την εκτέλεση του έργου, δηλαδή η κατασκευή παρακαμπτηρίου, προφανώς (;) έξω από τον αστικό ιστό και την έκταση του αεροδρομίου.

Εναλλακτικά για το βόρεια του σταθμού τμήμα της γραμμής προτείνεται η **παράκαμψη** της πόλης βόρειο-ανατολικά, σε συνδυασμό με την υπάρχουσα γραμμή προς Βόλο. Συγκεκριμένα προτείνεται η κίνηση προς βορά να γίνεται μετά τον σταθμό με κοινή χρήση της (αναβαθμισμένης – υπογειωμένης) γραμμής προς Βόλο μέχρι τον ΠΑΘΕ και στη συνέχεια μέσω νέας χάραξης, παράλληλα με τον αυτοκινητόδρομο έως τον Κόμβο Γυρτώνης, όπου θα συναντά την υφιστάμενη γραμμή. Στην περίπτωση αυτή σκόπιμο είναι να μεταφερθούν και ο Εμπορευματικός Σταθμός, Σταθμός Διαλογής κλπ. στο σημείο αυτό

(τέλος της παράκαμψης) (θέση 3 - Χάρτης Π.3.3.α1) και να καταργηθεί και το τμήμα της γραμμής ως το εργοστάσιο Ζαχάρεως.

Στα μειονεκτήματα της εν λόγω εναλλακτικής συγκαταλέγονται το μεγάλο κόστος κυρίως των απαλλοτριώσεων που απαιτούνται και η αύξηση της χρονοαπόστασης της διαδρομής Αθήνα – Θεσ/νίκη.

- Στους χώρους που θα ελευθερωθούν προτείνεται η λειτουργία τραμ (ως μέσο σταθερής τροχιάς).



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA

Π.3.4.1.2.4- Αεροδρόμιο

Το υφιστάμενο στρατιωτικό αεροδρόμιο μέχρι τώρα τουλάχιστον μπορεί να εξυπηρετεί μόνον έκτακτες πολιτικές πτήσεις. Η συνέχιση της λειτουργίας του αεροδρομίου στην σημερινή του θέση, το είδος της λειτουργίας του, ή η απομάκρυνσή του αποτελούν θέματα προς εξέταση με συνυπολογισμό διαφόρων άλλων παραγόντων.

Δεδομένη είναι η μέχρι τώρα έλλειψη ενός διεθνούς αεροδρομίου ικανού να εξυπηρετήσει την Θεσσαλία. Η αναβάθμιση της περιοχής που αποτελεί στοιχείο του Εθνικού Αναπτυξιακού προγραμματισμού, ο ρόλος (εθνικού και διεθνούς επιπέδου) που καλούνται να παίξουν η Λάρισα και ο Βόλος (ενδεικτική είναι η συμπερίληψη και των δύο πόλεων στους αστικούς πόλους για τους οποίους προβλέπεται Ρυθμιστικό Σχέδιο), η διαμόρφωση δυναμικής λειτουργίας του δίπολου Λάρισας – Βόλου είναι στοιχεία που καθιστούν απαραίτητη την ύπαρξη και λειτουργία ενός τέτοιου αεροδρομίου.

Σύμφωνα με το Χωροταξικό Πλαίσιο Θεσσαλίας, το αεροδρόμιο της Λάρισας μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί στην σημερινή του θέση, με αναβάθμιση της λειτουργίας του με πτήσεις charter και cargo και με ορισμένες βελτιώσεις ως προς την κατασκευή διαδρόμων προσγείωσης – απογείωσης ώστε να αποφεύγεται η ηχορύπανση στο βόρειο τμήμα της Λάρισας. Η λειτουργία του με αυτό τον τρόπο θεωρείται από το Χωροταξικό Πλαίσιο σαν μεσομακροπρόθεσμη προοπτική, αλλά ζητείται «έγκαιρα ο προγραμματισμός εκτέλεσης των σχετικών έργων». Θα πρέπει να εξεταστεί, λοιπόν και η επάρκεια του χώρου και των γύρω εκτάσεων προστασίας.

Η αναβάθμιση του σημερινού αεροδρομίου της Λάρισας στο επιθυμητό αυτό επίπεδο φαίνεται ότι δεν είναι εφικτή, κυρίως λόγω της θέσης του σε άμεση επαφή με τον αστικό ιστό της πόλης.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι:

- η απομάκρυνση των στρατιωτικών χρήσεων από το αεροδρόμιο της Λάρισας φαίνεται προς το παρόν αδύνατη, λόγω της αυξημένης σημασίας του στρατιωτικού σκέλους του αεροδρομίου για την άμυνα της χώρας.
- υπάρχει μελέτη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σύμφωνα με την οποία οι πτήσεις προς και από το αεροδρόμιο της Λάρισας κρίνονται ασύμφωρες έστω και με την μορφή charters ή cargo. Τα παραπάνω φαίνεται να απομακρύνουν την προοπτική πολιτικής χρήσης του αεροδρομίου, παρά τους υπάρχοντες σχεδιασμούς.

Εάν παρόλα αυτά, κάτω από ορισμένες συνθήκες καταστεί δυνατή η πολιτική χρήση του αεροδρομίου της Λάρισας, τα δύο αεροδρόμια Λάρισας και Ν. Αγχιάλου θα είναι χρήσιμο να συνδέονται με ταχεία γραμμή σταθερής τροχιάς, ώστε να λειτουργούν σαν δύο τερματικοί σταθμοί του ίδιου συστήματος. Το σύστημα αυτό θα πρέπει επίσης να έχει καλή σύνδεση με το λιμάνι του Βόλου, να εξυπηρετείται από μέσο σταθερής τροχιάς και να αποτελεί, έτσι, τμήμα συνδυασμένου σταθμού μεταφορών.

Σχετικά με την όχληση που προκαλούν οι προσγειώσεις αεροσκαφών στις κατοικημένες περιοχές της Λάρισας θα πρέπει να σημειωθεί ότι από το 1981 υπήρχε σχεδιασμός από το Αρχηγείο Τακτικής Αερ/κής Δυνάμεως για την κατασκευή νέου αεροδιαδρόμου, με κλίση έως 40° από τον υφιστάμενο και προς την περιοχή του εργοστασίου σακχάρων, ώστε οι άξονες προσέγγισης των αεροπλάνων να απομακρυνθούν από την πόλη. Σε σχετική έκθεση του ΓΕΑ αναφέρεται ότι για την

διαμόρφωση της πρότασης λήφθηκαν υπόψη όλοι οι παράγοντες που επιδρούν στη λειτουργία των αεροδρομίων (Φ.440/000/ε.1588/Σ.1588/17.9.1981). Η πρόταση αυτή δεν υλοποιήθηκε. Στις σημερινές συνθήκες, και μετά τις από τότε επεκτάσεις της πόλης της Λάρισας, κρίνεται χρήσιμο η πρόταση αυτή να ξαναμπεί προς συζήτηση, σε συνδυασμό και με άλλα μέτρα, όπως π.χ. η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων κατάλληλης μορφής στα όρια αεροδρομίου προς την πόλη.

Π.3.4.1.2.5- Άλλες συγκοινωνιακές προοπτικές

Προτείνεται η εκπόνηση ειδικής μελέτης όπου θα εξεταστεί η διερεύνηση δυνατότητας χρήσης του Πηνειού στο διευρυμένο τμήμα του, από μέσα υδρο-αερομεταφορών.

Δίκτυα οικισμού

Π.3.4.1.3.1- Σύνοψη των μετακινήσεων

Το Ερευνητικό Πρόγραμμα του ΑΠΘ «Αξιολόγηση δομικών και λειτουργικών στοιχείων του συγκοινωνιακού συστήματος Λάρισας. Πρόγραμμα πρότυπων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων παρεμβάσεων» (1999:8) αναφέρει ότι η σύνοψη των μετακινήσεων προς και από το κέντρο είναι 32% με ιδιωτικό αυτοκίνητο, 4,5% με ποδήλατο και 12% με λεωφορείο. Ένα ακόμη ποσοστό μετακινουμένων της τάξης του 42% εξέφρασε την προτίμησή του στην πεζή μετακίνηση αλλά για μικρού μήκους και περιορισμένης διάρκειας μετακινήσεις (βλ. συναφές κεφάλαιο ανάλυσης). Φαίνεται ότι οι μετακινήσεις πεζή γίνονται περισσότερο με σκοπό την εκπαίδευση (αναμενόμενο διότι προφανώς η αναφορά γίνεται σε μαθητές), οι μετακινήσεις με ποδήλατο γίνονται περισσότερο για μετάβαση στην εργασία αλλά και για ψυχαγωγία, το ίδιο ισχύει και για τις μετακινήσεις με δίκυκλη μηχανή, ενώ με Ι.Χ. μετακινούνται για εργασία (με διαφορά από τους άλλους σκοπούς). Με λεωφορείο μετακινούνται κυρίως για εκπαίδευση και αγορά (φαίνεται ότι η αναφορά είναι για μαθητές και για μέλη της οικογένειας που ασχολούνται με οικιακά). Τέλος, για τις μετακινήσεις με ταξί δεν υπάρχει σκοπός που εμφανώς να υπερέχει σε ποσοστό. Σύμφωνα με απόψεις του αστικού ΚΤΕΛ Λάρισας, το ποσοστό μετακινήσεων με τα αστικά λεωφορεία του ΚΤΕΛ έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, ενώ ο στόλος αστικών λεωφορείων έχει εκσυγχρονιστεί.

Τα παραπάνω είναι χρήσιμος οδηγός για την οργάνωση του συστήματος μεταφορών μέσα στον αστικό ιστό της Λάρισας, όπου φαίνεται ότι οι μετακινήσεις με μέσα μαζικής μεταφοράς, με ποδήλατο ή πεζή έχουν τη δυνατότητα να αυξήσουν τα ποσοστά χρήσης τους, με καλλίτερη οργάνωση και συνδυασμό αυτών των ειδών των μετακινήσεων, και να αυξήσουν την απεξάρτηση από το ΙΧ αυτοκίνητο στις καθημερινές μετακινήσεις τους στην πόλη.

Π.3.4.1.3.2- Οδικό δίκτυο (χάρτης Π.3.3.α2)

Το οδικό δίκτυο εντός πόλης ακολουθεί ακτινωτή μορφή από έξω, μέχρι τον εσωτερικό οδικό δακτύλιο που δημιουργείται γύρω από την κεντρική περιοχή. Μέσα στον εσωτερικό δακτύλιο υπάρχει σύστημα μονοδρόμων και πεζοδρόμων, με δίκτυο ορθογωνικής μορφής. Οι υπάρχοντες κυκλοφοριακοί αγωγοί στο κέντρο εκτελούν και έργο εξυπηρέτησης διαμετρικών συνδέσεων και διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας. Βασικές αρτηρίες (από την άποψη του κυκλοφοριακού φόρτου) θεωρούνται **σήμερα** οι οδοί Φαρσάλων, Βόλου, Ιωαννίνων, Καρδίτσας κ.α. που οδηγούν στις εισόδους για την πόλη από τα Φάρσαλα, από την παλιά Εθνική Οδό του Βόλου, από τα Ιωάννινα και την Καρδίτσα. Σαν δευτερεύοντες άξονες λειτουργούν οι οδοί: Ηπείρου, Μανδηλαρά, Κύπρου και τμήμα της Ελ. Βενιζέλου, ενώ αντίστοιχα, ως συλλεκτήριοι οδοί λειτουργούν η Ανθίμου Γαζή, η Παπαναστασίου, η Νικηταρά, η Μεγάλου Αλεξάνδρου, η Αλεξάνδρου Παναγούλη, και η Ολύμπου.

Οι συνθήκες κυκλοφορίας στο κέντρο της Λάρισας θα βελτιωθούν σημαντικά με την ολοκλήρωση και λειτουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων γύρω από το κέντρο, που θα χαρακτηρίζονται από ευκρίνεια για τον χρήστη, από ομαλή συνέχεια των αξόνων τους και από την γεωμετρική τους ολοκλήρωση σαν δακτυλίων (βλ. Χάρτη Π.3.3.α2).

Το σύστημα κυκλοφοριακών δακτυλίων αποτελείται από έναν εξωτερικό ημιδακτύλιο και δύο εσωτερικούς «ομόκεντρους» δακτυλίους. Ο **εξωτερικός ημιδακτύλιος** περιτρέχει το δυτικό, νότιο και ανατολικό τμήμα της πόλης αλλά περιορίζεται κατόπιν από την έκταση αεροδρομίου και τις περιοχές βόρεια του Πηνειού που δεν αποτελούν οικιστικές εκτάσεις. Ο ημιδακτύλιος συναντά τον πρώτο εσωτερικό δακτύλιο στον Α.Κ. Λαγού (υπο μελέτη), συνεχίζεται έως την διασταύρωση με την οδό Ιωαννίνων (επίσης υπο μελέτη) και κατόπιν αποτελείται από την οδό Τρικάλων μέχρι την διασταύρωση με την παλιά Ε.Ο. Λάρισας – Αθηνών. Από εκεί προτείνεται νέο οδικό τμήμα μέχρι την οδό Βόλου όπου και θα κλείνει ο εξωτερικός ημιδακτύλιος.

Για τον πρώτο εσωτερικό δακτύλιο που αποτελεί και τον **δακτύλιο της ευρύτερης περιοχής κέντρου**, απαραίτητη είναι η κατασκευή της βόρειας παράκαμψης της Λάρισας, σαν συνέχεια του δακτυλίου της Ηρώων Πολυτεχνείου και Λαγού, πάνω από τον Πηνειό, ώστε έτσι να ολοκληρωθεί το σημερινό τμήμα του δακτυλίου. Σχετικές προτάσεις για ένταξη έργων με έτοιμες μελέτες στη ΣΑΕΠ/8, για Δ' Π.Π. από κατευθύνσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου είναι: α. στον εσωτερικό δακτύλιο Λάρισας, τμήμα από Β' γέφυρα Πηνειού έως Ε.Ο. Κοζάνης και β. επίσης στον εσωτερικό δακτύλιο Λάρισας, τμήμα από κόμβο Ν. Σμύρνης (Γ' γέφυρα Πηνειού) έως συμβολή με Π.Ε.Ο. Αθηνών –Θεσ/κης (οδός Καραγιωργα). Επίσης, η παράκαμψη από ΔΕΥΑΛ μέχρι Γεωργική Σχολή αξιολογήθηκε και εντάχθηκε στο μέτρο 6.4 Π.Ε.Π.Θ.

Σαν κύριες ακτινικές απολήξεις στον δακτύλιο ευρύτερης περιοχής κέντρου θα λειτουργούν οι: Ιωαννίνων, Καρδίτσας, Φαρσάλων, 23^{ης} Οκτωβρίου/Βόλου, Καραγάτση, Αεροδρομίου και Γρηγ. Λαμπράκη / Ε.Ο. Λάρισας-Κοζάνης.

Γύρω από τον **στενό πυρήνα του κέντρου** μπορεί να λειτουργήσει επίσης **δακτύλιος**, που λόγω ήδη διαμορφωμένου δομημένου περιβάλλοντος με μεγάλες πυκνότητες δόμησης, δεν μπορεί να φθάσει ικανοποιητικά επίπεδα ευκρίνειας και συνέχειας αξόνων. Ο δακτύλιος αυτός αποτελείται από τις οδούς Γαζή, Μανδηλαρά, 23^{ης} Οκτωβρίου, Ογλ, Ολύμπου, Γεωργιάδου και Κενταύρων. Ο δακτύλιος αυτός περιτρέχει την περιοχή του κέντρου όπου υπάρχουν: δίκτυο πεζοδρόμων/ποδηλατοδρόμων, τοπικές οδοί και δύο συλλεκτήριοι άξονες, η οδός Κύπρου και η

οδός Ελ. Βενιζέλου. Το δίκτυο πεζοδρόμων/ποδηλατοδρόμων θα πρέπει να προσδιοριστεί με λεπτομέρειες από ειδική μελέτη. Η Κύπρου, πέραν του δακτυλίου αυτού αποτελεί δευτερεύοντα οδικό άξονα.

Νέα έργα, σημαντικά για την μελλοντική διαμόρφωση της κυκλοφοριακής κατάστασης στο κέντρο της Λάρισας θεωρείται ότι θα είναι:

- Η κατασκευή του οδικού τμήματος από την οδό Καλλιθέας προς την οδό Ιωαννίνων, δίπλα στον Πηνειό, που θα διέρχεται από τον ανισόπεδο κόμβο Λαγού (Αναγνωριστική μελέτη Οδομηχανικής).
- Η κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου Λαγού (Β' γέφυρα)

Ανισόπεδοι κόμβοι εκτός του Α.Κ. Λαγού προτείνονται και στις διασταυρώσεις Φαρσάλων – Ηρώων Πολυτεχνείου και Γεωργιάδου – Ηρώων Πολυτεχνείου. Το σύστημα ανισόπεδων κόμβων μπορεί περαιτέρω να συμπληρωθεί μετά από ειδική μελέτη.

Σημαντικοί οδικοί άξονες για την κυκλοφοριακή κατάσταση της Λάρισας, που λόγω μεταβολής ορισμένων κυκλοφοριακών δεδομένων (π.χ. κατασκευή ΠΑΘΕ, σχεδιαζόμενοι νέοι υπερτοπικοί άξονες κλπ.) θα πρέπει να **μεταβληθούν τα συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά** τους είναι:

- Η Παλιά Εθνική οδός Λάρισας – Αθηνών (προς Ζάχαρη και ΒΙΠΕ), η οποία, μετά την κατασκευή του ΠΑΘΕ, δεν λειτουργεί πιά σαν η κύρια Εθνική οδός Λάρισας – Αθήνας, και θα πρέπει να μετατραπεί σε οδό αστικού και εμπορευματικού χαρακτήρα. Η νέα της λειτουργία θα πρέπει να περιλαμβάνει την συμπερίληψη των παράπλευρων οδών, οκτώ με εννέα κυκλοφοριακούς κόμβους, και πιθανά έναν ποδηλατόδρομο.
- Η οδός Βόλου, από τις δύο πλευρές της οποίας υπάρχει ισχυρή τάση συγκέντρωσης εμπορικών δραστηριοτήτων.
- Η οδός Ιωαννίνων, που μετά την λειτουργία του νέου οδικού τμήματος από την οδό Καλλιθέας προς την οδό Ιωαννίνων, δια του ανισόπεδου κόμβου Λαγού, θα πάψει επίσης να λειτουργεί σαν η κύρια οδική σύνδεση της Λάρισας με τα Τρίκαλα και τα Ιωάννινα και θα πρέπει να μετατραπεί σε αστική οδό.
- Τέλος, η οδός Τρικάλων που μετά την ενδεχόμενη λειτουργία τη ευρύτερης παράκαμψης Λάρισας από νότια και νοτιοδυτικά (από Νίκια προς Τερψιθέα) και την επίσης ενδεχόμενη επέκταση του σχεδίου πόλης και νότια από αυτήν, θα πρέπει επίσης να μετατραπεί σε οδό αστικών χρήσεων με ποδηλατόδρομο και παράπλευρες οδούς. Η μετατροπή αυτή θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη αν συμπεριληφθούν στον αστικό ιστό της Λάρισας και οι μικτές χρήσεις της περιοχής Μεζούρλου (Νοσοκομείο, Μουσείο, αθλητικές εγκαταστάσεις και νέο γήπεδο της ΑΕΛ, Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις κλπ.).

Τις προτάσεις για το οδικό δίκτυο της Λάρισας συμπληρώνουν και ορισμένες κυκλοφοριακές διευθετήσεις, είτε με την μορφή έργων είτε με την μορφή μέτρων. Τέτοιες είναι:

Διευθετήσεις για αυτόνομη κυκλοφοριακή λειτουργία ορισμένων χρήσεων/εγκαταστάσεων (π.χ. Νοσοκομείο, νέο γήπεδο) στο Μεζούρλο, λόγω των ιδιαίτερων κυκλοφοριακών απαιτήσεων αυτών των χρήσεων.

Π.3.4.1.3.3- Πεζόδρομοι – Ποδηλατόδρομοι

Οι πεζόδρομοι του κέντρου της Λάρισας συνιστούν ένα από τα εκτενέστερα Ευρωπαϊκά δίκτυα πεζοδρόμων και πλατειών (συμμετέχουν τρεις πλατείες) με συνοχή και συνέχεια, βελτιώνοντας αναμφίβολα τις συνθήκες μετακίνησης και γενικότερα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης. Ο «λόφος του Φρουρίου» είναι μία χαρακτηριστική τοποθεσία της πόλης, όπου μέσα από το δίκτυο των πεζοδρόμων και των ανοικτών δημόσιων χώρων αναδεικνύονται το αρχαίο θέατρο καθώς και κτίρια που ανήκουν στο παρελθόν της πόλης (παλαιά εμπορικά, σιδηρουργεία - τενεκετζίδικα κ.α.) και αποτελούν ιστορικά μνημεία. Η διατήρηση του δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης θεωρείται σημαντική για την ποιότητα αστικών λειτουργιών, και άρα αναγκαία.

Βασικοί άξονες κίνησης πεζών στη Λάρισα είναι οι παρακάτω:

- «Δι-αστικός» άξονας που περιλαμβάνει τις οδούς Ιάσονος, Οικ.εξ Οικονόμων, Ασκληπιού, Ανδρούτσου, Παπαφλέσσα, και ενώνει τις βόρειες και νότιες συνοικίες με το κέντρο της πόλης.
- «Διοικητικός» Άξονας που περιλαμβάνει την οδό Παπαναστασίου και ενώνει τις σημαντικότερες διοικητικές υπηρεσίες.
- Άξονας οδού Κούμα που αποτελεί τον εμπορικό άξονα της πόλης σε διεύθυνση ανατολικά και δυτικά
- Άξονας οδού Βενιζέλου που εκτείνεται ανατολικά στην οδό Ολύμπου και δυτικά στην οδό Μελετίου, αποτελεί τον παλιό εμπορικό άξονα της πόλης και σήμερα συγκεντρώνει ένα αξιοσημείωτο σύνολο ιστορικών και αρχαιολογικών μνημείων.
- Άξονας οδών Ογλ και Γαριβάλδη και δεύτερη προέκταση του άξονα Ασκληπιού που συνδέει τις μεγάλες πλατείες της πόλης
- Άξονας οδών Κουμουνδούρου, Μ. Αλεξάνδρου και Πατρόκλου, που συνδέει τον χώρο στάθμευσης του ΟΥΗΛ με το υπόλοιπο δίκτυο πεζοδρόμων.

Σε περιοχές κατοικίας όπου υπάρχουν πεζόδρομοι, ιδιαίτερα χρήσιμη κρίνεται η εξέταση της μετατροπής των πεζοδρόμων (αμιγούς χρήσης) σε δρόμους ελεγχόμενης/ήπιας κυκλοφορίας για να υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας χώρων στάθμευσης στις κατοικίες.

Ποδηλατόδρομοι προτείνεται να δημιουργηθούν σε τμήματα οδών που από ταχείας κυκλοφορίας μετατρέπονται σε οδούς με εντονότερα αστικά χαρακτηριστικά και έχουν επάρκεια πλάτους (Παλιά Εθνική Αθηνών- Λαρίσης, Ιωαννίνων, Τρικάλων).

Τέλος, σύμφωνα με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, απαιτείται επικαιροποίηση της υφιστάμενης μελέτης ποδηλατοδρόμων, έτσι ώστε να ενσωματωθούν τα νέα δεδομένα και να μελετηθεί η περαιτέρω εξάπλωση του δικτύου. Η ίδια μελέτη θα προσδιορίζει το είδος των πεζοδρόμων (αμιγείς, ελεγχόμενης κυκλοφορίας κλπ.), όπως επίσης και την παράλληλη λειτουργία τους με ποδηλατοδρόμους.

Π.3.4.1.3.4- Χώροι στάθμευσης

Οι υπάρχουσες υποδομές σε χώρους στάθμευσης στην πόλη της Λάρισας είναι:

Δύο ιδιωτικά πάρκινγκ: στην οδό 28^{ης} Οκτωβρίου (πολυόροφο, 275 θέσεις) και στην οδό Γεωργιάδου (έναντι ΚΤΕΛ, πολυόροφο, 250 θέσεις).

Δύο στεγασμένα (υπόγεια) δημοτικά πάρκινγκ: στην Πλατεία Λαού (315 θέσεις) και πίσω από την Νομαρχία (τέως ΟΥΗΛ, 290 θέσεις).

Τρία υπαίθρια πάρκινγκ: στην οδό Καλλιθέας (94 θέσεις), στο κτηνιατρείο και στην οδό Καρδίτσης (φορτηγών).

Στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης, κυρίως παρόδια (περί τις 4700 θέσεις).

Προβλέπονται να δημιουργηθούν δύο ακόμη χώροι στάθμευσης: στο πρανάς του φρουρίου (περίπου 200 θέσεις) και στην οδό Ολύμπου προς Γαριβάλδη.

Δυνατότητα υπάρχει ακόμη να δημιουργηθεί χώρος στάθμευσης στην συμβολή οδών Ηρώων Πολυτεχνείου και Αεροδρομίου, σε συνδυασμό με κεντρικές λειτουργίες στην περιοχή.

Πολυόροφα κτίρια στάθμευσης έχουν προταθεί ακόμη για τις θέσεις:

Στον χώρο πρώην Εργοστασίου Γάλακτος.

Στον χώρο Αθλητικού Κέντρου 1^{ης} Στρατιάς, δίπλα από την Μητρόπολη.

Στην συμβολή της οδού Καρδίτσης με την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου.

Στην οδό Φαρσάλων πριν το Τελωνείο.

Στη συμβολή των οδών Βόλου και Ηρώων Πλυτεχνείου.

Σε χώρο του Αλκαζάρ.

Για τις παραπάνω θέσεις κρίνεται σκόπιμο να μην μπουν σημειακές χρήσεις πολυόροφου χώρου στάθμευσης αλλά η χρήση αυτή να επιτρέπεται στο πλαίσιο των γενικότερων χρήσεων γης της περιοχής.

Οι υπάρχουσες και προβλεπόμενες υποδομές για την στάθμευση στην περιοχή του κέντρου κρίνονται σχετικά επαρκείς, ενώ οποιαδήποτε προσπάθεια για παροχή επιπλέον θέσεων στάθμευσης στο κέντρο θα αντιστρατευόταν τη πολιτική ενθάρρυνσης των μετακινήσεων πεζή, με ποδήλατο ή με Μ.Μ.Μ. Για την καλή λειτουργία των υπάρχόντων χώρων στάθμευσης και την ευρεία χρήση τους από τους πολίτες είναι απαραίτητος ο αυστηρός έλεγχος της παράνομης στάθμευσης που υπάρχει και αυξάνεται στους δρόμους του κέντρου, ενώ ο έλεγχος αυτός πρέπει να συνδυαστεί και με την δημιουργία αίσθησης ίσης μεταχείρισης στους παραβάτες.

Σημαντική για την βελτίωση της στάθμευσης οχημάτων στην Λάρισα είναι η καθιέρωση ελάχιστου απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων σε νέες οικοδομές που έχουν χρήση κατοικίας. Η υπάρχουσα και χρησιμοποιούμενη αναλογία της μιάς θέσης στάθμευσης ανά 200 τ.μ. κατοικίας κρίνεται ανεπαρκής. Η νέα ρύθμιση θα πρέπει να γίνει, όχι στην λογική του συντελεστή δόμησης, όπως διαφαίνεται (και κυρίως όχι στην καθιέρωση αύξησης του αριθμού των τ.μ. κατοικίας ανα θέση στάθμευσης, όπου υπάρχουν υψηλοί συντελεστές δόμησης, πράγμα που θα επιδεινώσει την κατάσταση) αλλά δεικτών παροχής/χωρητικότητας στάθμευσης ανα πολεοδομική ενότητα. Στη λογική αυτή, η καθιέρωση ελάχιστου απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων σε νέες οικοδομές που έχουν χρήση κατοικίας είναι προτιμότερο να γίνεται στη βάση του αριθμού διαμερισμάτων της οικοδομής, και όχι των τετραγωνικών μέτρων συνολικά για την οικοδομή.

Π.3.4.1.3.5- Μέσα μαζικής μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.)

Στην προοπτική αναβάθμισης των Μ.Μ.Μ. στην Λάρισα και βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας και γενικά διαβίωσης των κατοίκων εξετάζεται η δυνατότητα ένταξης στο δίκτυο ήπιων μέσων μαζικής μεταφοράς, εναλλακτικών αλλά και συμπληρωματικής λειτουργίας προς το λεωφορείο, δηλαδή μέσων μαζική τροχιάς. Σχετική με τα παραπάνω είναι η μελέτη «Μαζικά Συστήματα Ήπιας Μεταφοράς στη Λάρισα» (2002). Σ' αυτήν, εξετάστηκε το τεχνικό – συγκοινωνιακό μέρος από τον τομέα Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων του Τμήματος Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του ΑΠΘ, ενώ η σκοπιμότητα – βιωσιμότητα του συστήματος εξετάστηκε από το Τμήμα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Η μελέτη προτείνει δύο γραμμές τραμ, μία γραμμή που θα ενώνει το ΤΕΙ με το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας, και μία που θα ενώνει το Αλκαζάρ με το Σιδηροδρομικό Σταθμό, ενώ και οι δύο γραμμές θα διέρχονται από το κέντρο.

Εκτός της παραπάνω, από φορείς εκφράζονται και οι παρακάτω εναλλακτικές προσεγγίσεις για την δυνατότητα λειτουργίας τραμ στην Λάρισα:

A. Το τραμ εξυπηρετεί κυρίως το κέντρο με πυκνό δίκτυο και χρησιμοποιώντας και τους πεζοδρόμους.

B. Το τραμ εξυπηρετεί τις εκτός κέντρου μετακινήσεις καλύπτοντας μεγάλες αποστάσεις και συνδέοντας τον υφιστάμενο αστικό ιστό με νέες περιοχές ανάπτυξης (π.χ. Μεζούρλο). Το κέντρο πρέπει να εξυπηρετείται με σύστημα mini bus με κίνηση από εναλλακτικές πηγές ενέργειας.

Ωστόσο, η τεκμηρίωση των υπάρχουσών μελετών για το μέσο σταθερής τροχιάς στη Λάρισα θεωρείται επαρκής και αξιολογείται υψηλότερα από τις άλλες.

Η ανάπτυξη και λειτουργία του αστικού ΚΤΕΛ, εφόσον λειτουργήσει μέσο σταθερής τροχιάς, θα πρέπει να γίνει σε συνδυασμό με αυτό, και σε βάση συμπληρωματικότητας μαζί του. Γενικότερα, το μερίδιο των μετακινήσεων που χρησιμοποιούν Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, όπως δείχθηκε από τις υπάρχουσες συγκοινωνιακές μελέτες (ΑΠΘ 1998), είναι συγκριτικά μικρό, και αυτό οφείλεται σε περιοριστικούς παράγοντες σχετιζόμενους με την δομή και λειτουργία-εκμετάλλευση του οδικού δικτύου, όπως π.χ. η έλλειψη ρυθμιστικών μέτρων για εκχώρηση προτεραιότητας στην κίνηση των Μ.Μ.Μ. για αύξηση της μέσης ταχύτητας εξυπηρέτησής των κλπ. Μέτρα ενθάρρυνσης της χρήσης ΜΜΜ με παραχώρηση προτεραιότητας κίνησης (λεωφορειόδρομοι, κίνηση από πεζοδρόμους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας κ.α.) και αποθάρρυνσης αλόγιστης χρήσης και κυκλοφορίας των ΙΧ (αστυνόμηση παράνομης στάθμευσης, περιορισμός χρήσης σε τμήματα του οδικού δικτύου, έλεγχος στους δακτυλίους) είναι απαραίτητα, σε συνδυασμό με κατάλληλη πολιτική κομίστρων.

Τέλος, χρήσιμη είναι η διερεύνηση δυνατότητας κυκλοφορίας ΜΜΜ σε δίκτυο από δευτερεύοντες δρόμους, χωρίς μεγάλη κυκλοφορία ΙΧ, τους οποίους και θα αναβαθμίσουν.

Σταθμοί του αστικού ΚΤΕΛ θα πρέπει να προβλεφθούν σε θέσεις παρακαίμενες των σταθμών του υπεραστικού ΚΤΕΛ, ώστε να διευκολύνονται οι συνδυασμοί μεταφορών του επιβατικού κοινού.

Άλλα δίκτυα - έργα

Για τα δίκτυα στις περιοχές επεκτάσεων έχει γίνει αναφορά και στο κεφάλαιο Π.2.8.2.

Γενικά δεν παρατηρούνται ιδιαίτερα προβλήματα στα δίκτυα εξυπηρέτησης της πόλης και της περιοχής μελέτης, θα πρέπει όμως να ενταχθούν στον προγραμματισμό των αρμόδιων φορέων οι προτάσεις του παρόντος. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στα εξής θέματα:

Ο υφιστάμενος Βιολογικός Καθαρισμός είναι χωροθετημένος πολύ κοντά στον αστικό ιστό αλλά και στην ζώνη προστασίας του Πηγειού. Όπως αναφέρεται και στο κεφ. Π.2.6.Β επιτρέπεται μόνο η ολοκλήρωση και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων γραμμών επεξεργασίας χωρίς αύξηση του αριθμού τους. Όμως με την ανάπτυξη της πόλης είναι βέβαιο ότι πολύ σύντομα δεν θα επαρκεί.

Επομένως επιβάλλεται να προγραμματιστεί η χωροθέτηση νέου (ή νέων), κατόπιν μελέτης, σε θέση που θα εξυπηρετεί και την ευρύτερη περιοχή ενόψει και της διεύρυνσης και των ορίων του Δήμου μετά την επικείμενη διοικητική αναδιάρθρωση. Σε κάθε περίπτωση σκόπιμο είναι να επιδιώκεται η απομάκρυνση του υφιστάμενου.

Επιβάλλεται η απομάκρυνση (ή υπογείωση) του δικτύου μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής τάσης από την Περιοχή Α1 όπου προβλέπεται η ανάπτυξη οικιστικών χρήσεων (και ως ΠΕΡΠΟ).

Στη διερεύνηση νέας θέσης κοιμητηρίου να εξεταστεί η περίπτωση Διαδημοτικής συνεργασίας με το Δήμο Γιάννουλης, δεδομένου ότι έχει ήδη εκπονηθεί η σχετική μελέτη.

Ασφάλεια - Προστασία

Βάσει του Νόμου περί Πολιτικής Προστασίας έχει συσταθεί Τοπικό Συντονιστικό Όργανο και έχει εκπονηθεί σχέδιο «Μέτρων Πολιτικής Προστασίας». Οι σχετικές προβλέψεις απεικονίζονται στο Χάρτη Π.3.3.β

ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

- 1 ΑΓ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
Πάρκο Αγ. Αντωνίου
- 2 ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ-ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ
Πάρκο Αλκαζάρ
- 3 ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ
Όπισθεν ΚΤΕΛ – Δημοτ. Οικόπεδα - Μύλος Παππά
- 4 ΑΓ. ΑΧΙΛΛΕΙΟΣ
Χώρος Φρουρίου
- 5 ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
Χώρος Ορφανοτροφείου
- 6 ΑΓ. ΣΑΡΑΝΤΑ
Πλατεία στο ΑΤΑ
- 7 ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ
Πλατείες
- 8 ΧΑΡΑΥΓΗ
ΠΥΡΟΒΟΛΙΚΑ
- 9 Γήπεδο επί της Καλλισθένους

- 10 ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑ
Γήπεδο επί της Τσιτσάνη
- 11 ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Χώρος σχολείου – Πλατεία
ΛΑΧΑΝΟΚΗΠΟΙ
- 12
- 13 ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ
- 14 ΑΒΕΡΩΦ
- 15 ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΑΛΣΟΣ
- 16 ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗ ΖΩΝΗ
ΔΕΥΑΛ
- 17 Περιβάλλον Χώρος
ΜΕΖΟΥΡΛΟ (Πάρκο)
- 18 Παν/κό Νοσοκομείο – Χώρος Ιατρικής Σχολής
ΝΕΑΠΟΛΗ
- 19 Αθλητικό κέντρο – 12 γήπεδα τέννις- Σκεπαστή
αγορά
ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΗΤΣΙΜΠΟΝΑ
- 20 5 γήπεδα τέννις
ΝΕΡΑΙΔΑ
- 21 Πλ. Προφήτη Ηλία

ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

- 1 ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ
ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ
- 2 Περιβάλλον Χώρος
- 3 ΓΚΕΡΕΝΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

- 1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΑΘΜΟΥ
Πάρκο ΟΣΕ
- 2 ΝΕΡΑΙΔΑ
Νότιο τμήμα 1^{ης} Στρατιάς
- 3 ΞΕΝΙΑ
Περιβάλλον Χώρος
- 4 ΤΜ. ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟΥ ΜΠΟΥΓΑ
- 5 ΤΕΙ
- 6 ΑΒΕΡΩΦ (ΣΕΚΦΟ)

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Ως όργανο εφαρμογής του ΓΠΣ θα λειτουργήσει ο Δήμος Λαρισαίων, δεδομένου ότι δεν έχει (ούτε μεσοπρόθεσμα προβλέπεται να) συσταθεί το προβλεπόμενο από το άρθρο 6 του Ν.2508/97 όργανο σε επίπεδο Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Πρώτο βήμα για την εφαρμογή του σχεδίου είναι η πολεοδόμηση των νέων υποδοχέων, καθώς και όσων από τους υπάρχοντες οικισμούς συστήνεται να αντιμετωπιστούν κατά προτεραιότητα.

Στον πίνακα, που ακολουθεί αναφέρεται το συνολικό κόστος της πολεοδόμησης (κτηματογράφηση, πολεοδομική μελέτη, εφαρμογή, γεωλογική μελέτη, οριοθέτηση ρεμάτων, Φ.Π.Α., κλπ. ~ 600€/στρέμμα) ανά υποδοχέα, με τα σημερινά δεδομένα (έχει γίνει μικρή μείωση λόγω Δημοτικών εκτάσεων και εκπονούμενης Γεωλογικής Μελέτης). Σημειώνουμε, ότι αρκεί να εξασφαλιστούν τα αντίστοιχα ποσά, κατά ποσοστό 70% περίπου, εφόσον στη συνέχεια οι μελέτες αυτοχρηματοδοτούνται από τις προκαταβολές κατά την έκδοση των οικοδομικών αδειών. Επίσης από τις εισφορές, που προβλέπονται, χρηματοδοτούνται στη συνέχεια τα έργα υποδομής, που απαιτούνται και εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Δήμου.

Οικιστικός υποδοχέας	Έκταση (στρέμματα)	Τιμή μονάδας (ευρώ/στρέμμα)	Θεωρητικό κόστος πολεοδόμησης (ευρώ)
Π.Ε. 19	3.817		2.290.200
Χονδρεμπόριο	2.391	600	1.434.600
Τερψιθέα	1.770		1.062.000
ΣΥΝΟΛΟ	7.978	600	4.786.800

.....
Το παρόν συντάχθηκε αναγνώσθηκε και αφού βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως παρακάτω.

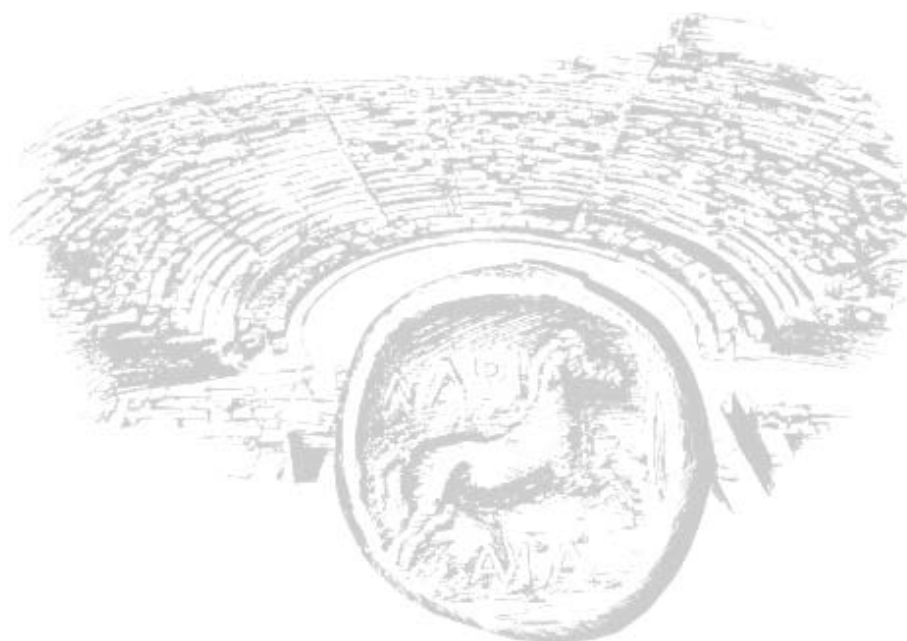
ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.

**Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΕΛΕΝΗ-ΜΑΡΙΝΑ
ΞΥΝΟΠΟΥΛΟΥ-ΘΥΜΟΥΛΙΑ**

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΣ



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA