

Ενότητα 2.....	36
2.Περιβάλλον και ποιότητα ζωής.....	36
2.1 Φυσικό Περιβάλλον.....	36
2.1.1 Θέση και γενική μορφολογία της περιοχής.....	36
2.1.2 Υδατικό Δυναμικό.....	38
2.1.3 Χλωρίδα - Πανίδα περιοχής- Βιοποικιλότητα.....	39
2.1.4 Κλίμα, Ρύπανση Περιβάλλοντος και Περιβαλλοντικές Υποδομές.....	44
2.2 Πολεοδομική Οργάνωση.....	58
2.2.1 Η οικιστική εξέλιξη της Λάρισας από τη νεολιθική εποχή μέχρι το τέλος της οθωμανικής περιόδου	58
2.2.2 Η οικιστική εξέλιξη της Λάρισας από το 1881 μέχρι σήμερα.....	59
2.2.3 Πολεοδομικές Ενότητες	61
2.2.3.1 Δημοτική Ενότητα Λάρισας.....	61
2.2.3.2 Δημοτική Ενότητα Κοιλάδας.....	68
2.2.3.3 Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης.....	70
2.2.3.4 Ασυνέχειες – Συγκρούσεις χρήσεων γης.....	71
2.3 Βασικές Υποδομές – Δίκτυα.....	75
2.3.1 Δίκτυα Μεταφορών (Οδικά Δίκτυα – Σιδηροδρομικά δίκτυα- Εναέρια δίκτυα).....	75
2.3.2 Συγκοινωνιακό δίκτυο του Δήμου.....	84
2.3.3 Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών και Πληροφορικής.....	89
2.3.4 Ενεργειακές Υποδομές.....	91
2.3.5 Παραγωγικές Υποδομές – ΒΙΠΕ Λάρισας.....	94

Ενότητα 2

2.Περιβάλλον και ποιότητα ζωής

2.1 Φυσικό Περιβάλλον

2.1.1 Θέση και γενική μορφολογία της περιοχής

Ο Θεσσαλικός χώρος, γεωμορφολογικά διαιρείται στις παρακάτω περιοχές (Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας-Πρώτη Φάση):

- α) Ορεινή Θεσσαλία..
- β) Πεδινή Θεσσαλία.
- γ) Θαλάσσια παράκτια ζώνη.
- δ) Νησιά των Βόρειων Σποράδων (Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόνησος, Κυρά Παναγιά, Ψαθούρα κ.ά.), τα οποία ανήκουν διοικητικά στη Θεσσαλία.

Η **ορεινή** Θεσσαλία με απόλυτο υψόμετρο άνω των 200 μ. έχει έκταση 9.550 τετρ. χιλιομέτρων, δηλαδή καταλαμβάνει το 66,5% της συνολικής της έκτασης. Τα υψηλά όρη βρίσκονται γύρω από την πεδινή Θεσσαλία. Στο κέντρο της πεδινής Θεσσαλίας βρίσκεται η επιμήκης ράχη των χαμηλών (με υψόμετρο έως 725μ) ορέων Ζάρκου, Τιτάνου, Φυλλήιου και Χαλκοδονίου.

Η ράχη αυτή χωρίζει την **πεδινή** Θεσσαλία σε ένα ανατολικό και ένα δυτικό τμήμα. Τα δύο τμήματα επικοινωνούν μεταξύ τους δια των στενών του Τσιοτίου μεταξύ των ορέων Ζάρκου προς βορρά και Τιτάνου προς νότο, απ' όπου διέρχεται και ο Πηνειός ποταμός. Η πόλη της Λάρισας είναι χτισμένη στις δύο όχθες του Πηνειού ποταμού και βρίσκεται στο κέντρο του ανατολικού τμήματος της θεσσαλικής πεδιάδας, το οποίο και καταλαμβάνει σχεδόν ολόκληρο ο Νομός της Λάρισας με ένα μικρό τμήμα της να βρίσκεται στον Νομό Μαγνησίας. Νοτιοδυτικά της πόλης της Λάρισας βρίσκεται η Δημοτική ενότητα Γιάννουλης και Βορειοδυτικά η Δημοτική ενότητα Γιάννουλης. Η πεδιάδα της Λάρισας είναι, με γεωλογικούς όρους πολύ νέα. Η λεκάνη διαμορφώθηκε κατά το Μέσο Πλειστόκαινο (210.000 - 45.000 χρόνια πριν την εποχής μας), ενώ το μισό της πεδιάδας σχηματίστηκε κατά τη διάρκεια της ανθρώπινης παρουσίας σ' αυτό κατά τα τελευταία 8.000 χρόνια.

Το έδαφος του Νομού Λαρίσης κατανέμεται σε πεδινό κατά 48%, ημιορεινό κατά 25% και ορεινό κατά 27%. Το κυριότερο χαρακτηριστικό της μορφολογίας του Νομού είναι το πεδινό έδαφος. Η πεδιάδα της Λάρισας έχει έκταση 589 τ. χλμ. και αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες πεδιάδες της χώρας, με παχύ και εύφορο έδαφος. Το υπέδαφος του Νομού δεν είναι ιδιαίτερα πλούσιο σε ορυκτά. Υπάρχουν κοιτάσματα μαγγανίου και μαρμάρου στην περιοχή της Λάρισας, χρωμίου και μαγγανίου στην περιοχή των Φαρσάλων, αμιάντου, χρωμίου μαγγανίου και ασβεστόλιθου στην περιοχή της Ελασσόνας, αργίλου και ασβεστόλιθου στην περιοχή της Αγιάς.

Στα βορειοανατολικά εκτείνεται ο Όλυμπος (2.918 μ.), που είναι το ψηλότερο βουνό της

Ελλάδας και χωρίζεται από τη χαράδρα του χειμάρρου Ξηρόλακου ή Ζηλιάνα σε δύο μεγάλα τμήματα, τον Άνω Όλυμπο, στα σύνορα της Μακεδονίας και τον Κάτω Όλυμπο νοτιότερα. Ο Όλυμπος μαζί με τις οροσειρές του Τίταρου (1.839μ.) και των Καμβουνίων (1.615 μ.) στα δυτικά αποτελούν το βόρειο και βορειοδυτικό τμήμα του Νομού. Στα νοτιοανατολικά του Κάτω Ολύμπου υψώνεται η Όσσα ή Κίσσαβος (1.978 μ.). Πιστεύεται ότι ήταν ενωμένη με τον Όλυμπο και έπειτα, εξαιτίας γεωλογικών μεταβολών, δημιουργήθηκε ρήγμα μεταξύ τους. Έτσι σχηματίστηκε η κοιλάδα των Τεμπών. Στα νότια του Νομού και προς τα βορειοδυτικά υψώνεται μια λοφοσειρά που περιλαμβάνει τα υψώματα Χαλκοδόσιο ή Μαυροβούνι ή Κυνός Κεφαλαί (725 μ.), Φυλλήιο (533 μ.), Τίτανος (693 μ.) και τα όρη του Ζάρκου ή Κούτρα (734 μ.), καταλήγοντας στα βόρεια στην προεξοχή των κρυσταλλικών Αντιχασίων (1.416 μ.). Στα σύνορα με το Νομό Φθιώτιδας υψώνεται ο Κασιδιάρης ή Ναρθάκιον (1.011 μ.).

Βασικό υδρογραφικό στοιχείο του Νομού Λαρίσης είναι ο Πηνειός ποταμός, ο οποίος μπαίνει στην πεδιάδα της Λάρισας από τα στενά του Καλαμακίου και εκβάλλει στο Αιγαίο στη θέση Τσάγεζι. Οι κυριότεροι παραπόταμοί του μέσα στο Νομό είναι ο Τιταρήσιος, που απορρέει τη λεκάνη της Ελασσόνας και ο Ενιπέας, που συγκεντρώνει τα νερά από τις περιοχές νότια της Λάρισας. Στο Νομό υπήρχαν και δύο σημαντικές λίμνες, η Κάρλα ή Βοιβής και η Ασκυρίς ή λίμνη Καλλιπεύκης. Η πρώτη μοιραζόταν στους Νομούς Λαρίσης και Μαγνησίας, είχε έκταση 180.000 στρ. και βάθος 4-6 μ. Η βλάστησή της ήταν πλούσια και συντηρούσε αξιόλογη ιχθυοπανίδα και ορνιθοπανίδα. Αποξηράνθηκε το 1962 με σκοπό την καταπολέμηση επιδημιών, όπως η ελονοσία και την δημιουργία καλλιεργήσιμων εκτάσεων, γεγονός που όμως αποδείχθηκε μοιραίο για την περιοχή και επηρέασε δραστικά το κλίμα της. Έτσι, σήμερα γίνεται προσπάθεια για μερική ανασύσταση της λίμνης. Η δεύτερη βρισκόταν σε υψομ. 1.006 μ. στα νότια της Καλλιπεύκης, είχε έκταση 5.314 στρ. και μέγιστο βάθος 12 μ. Η πλούσια βλάστηση από καλάμια και νούφαρα που είχε στο μεγαλύτερο μέρος της, δυσχέραινε την αλιεία και συνεπώς την οικονομική της εκμετάλλευση. Λόγω αυτού και της έλλειψης καλλιεργήσιμων εκτάσεων, αποφασίστηκε η αποξήρανσή της, η οποία ολοκληρώθηκε το 1911. Σήμερα συζητείται η ανασύσταση και αυτής της λίμνης. Έτσι στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας δεν υπάρχει κάποια φυσική λίμνη, παρά μόνο τεχνητοί ταμιευτήρες για την εξυπηρέτηση των αρδευτικών αναγκών του θεσσαλικού κάμπου.

Τα ανατολικά όρια του Νομού Λαρίσης βρέχει το Αιγαίο Πέλαγος, δημιουργώντας παραλιακή ζώνη μήκους 60 χλμ. περίπου. Οι παραλίες χαρακτηρίζονται από μεγάλες αμμώδεις εκτάσεις και απόκρημνες ακτές στις οποίες συναντώνται μικροί κολπίσκοι και βοτσαλωτές παραλίες.

2.1.2 Υδατικό Δυναμικό

Επιφανειακά νερά

Ο Πηνειός είναι ο κύριος και πιο αξιόλογος ποταμός της Θεσσαλίας. Πηγάζει από την ανατολική πλευρά της Πίνδου από το Λάκμο ή Περιστέρι, κοντά στο Ζυγό του Μετσόβου και εισέρχεται στη θεσσαλική πεδιάδα κοντά στην Καλαμπάκα, διέρχεται νότια των Τρικάλων και μέσω του στενού φαραγγιού μεταξύ Ζάρκου και Τιάρου περνά στην πεδιάδα της Λάρισας και στη θέση ακριβώς της πόλης κάμπτεται προς βορρά και με διάφορους μαιάνδρους φτάνει στις υπώρειες του Κάτω Ολύμπου και μέσω της κοιλάδας των Τεμπών, εκβάλλει στο Θερμαϊκό κόλπο, μεταξύ Στομίου και Παλαιοπύργου. Στο ύψος της Λάρισας, ο Πηνειός χωρίζεται για μικρό διάστημα σε δύο κλάδους. Ο βορειότερος κλάδος είναι σχεδόν ευθύγραμμος τεχνητός αγωγός, που κατασκευάστηκε πριν από το 1940 για την αντιπλημμυρική προστασία της πόλης και περνά σχετικά μακριά από την πόλη. Ο νοτιότερος κλάδος είναι η παλιά φυσική κοίτη του Πηνειού και περνάει μέσα από τη Λάρισα.

Αποτελεί τον κύριο αποστραγγιστικό αγωγό της Θεσσαλίας. Είναι ποταμός με μεγάλες διακυμάνσεις στην παροχή του, με μέγιστη 2.000 m³/sec και ελάχιστη, κατάντη της Λάρισας, 5m³/sec. Το συνολικό μήκος του είναι 216 χλμ. και η συνολική του επιφάνεια 9.500 τετρ. χλμ. Σε όλο το μήκος του ενσωματώνονται πάρα πολλοί παραπόταμοι με κυριότερους τον Τιταρήσιο, τον Εννιπέα, τον Καλέντζη και τον Ληθαίο. Ο Πηνειός μαζί με τους παραποτάμους του αποτελεί για τη Θεσσαλία το μοναδικό υδάτινο αποδέκτη. Οι ανάγκες του πόσιμου νερού της Λάρισας καλύπτονταν μέχρι το 1986 αποκλειστικά από τον Πηνειό.

Όμως, η συνεχώς αυξανόμενη κατανάλωση νερού και η αύξηση της καλλιέργειας βαμβακιού στην πεδιάδα, η οποία απαιτεί μεγάλες ποσότητες νερού, σε συνδυασμό με τη ρύπανση του ποταμού από τα φυτοφάρμακα, οδήγησε στην αναζήτηση νέων πηγών νερού. Έτσι, από το 1990, οι ανάγκες σε νερό της Λάρισας καλύπτονται 100% από υπόγεια νερά, που προέρχονταν από γεωτρήσεις.

Έχει υποστεί σημαντικές αλλοιώσεις από τον εγκιβωτισμό της κοίτης του για την κατασκευή των αρδευτικών δικτύων, προσωρινών φραγμάτων και τις υπεραντλήσεις. Κατά τους θερινούς μήνες, που οι απαιτήσεις σε νερό είναι μεγάλες και υπάρχει μείωση της παροχής του ποταμού, οι συνέπειες της ρύπανσης είναι πλέον εμφανείς. Με τα νερά του αρδεύονται 80.000στρ.

Υπόγεια Νερά

Οι υπόγειοι υδροφόροι ορίζοντες στη Θεσσαλία διακρίνονται σε καρστικούς ορίζοντες και σε μη καρστικά υδροφόρα στρώματα. Οι καρστικοί ορίζοντες, ποικίλου μεγέθους, βρίσκονται προς τα άκρα της πεδιάδας της Λάρισας, στις υπώρειες των ορεινών όγκων. Αντίθετα, στην πεδιάδα, υπάρχουν φρεάτιοι ορίζοντες στο ανώτερο στρώμα των αλλουβιακών κώνων. Στην άμεση περιοχή της πόλης μεγαλύτερο ενδιαφέρον από άποψη υπόγειων υδροφόρων οριζόντων παρουσιάζουν οι περιοχές της Γιάννουλης και των Δέντρων, στις οποίες υπάρχει μεγάλη πιθανότητα ύπαρξης αρτεσιανών οριζόντων με καλή απόδοση στα βαθύτερα στρώματα (πάνω

από 30 μ.). Οι ορίζοντες αυτοί ανεφοδιάζονται από τους γύρω ορεινούς όγκους. Το υπόγειο νερό που χρησιμοποιείται για την ύδρευση της πόλης προέρχεται από μεγάλο βάθους γεωτρήσεις, αφού υποβληθεί αρχικά στους απαραίτητους εργαστηριακούς ελέγχους. Για την άρδευση χρησιμοποιείται υπόγειο νερό χαμηλότερης ποιότητας που δεν μπορεί να διοχετευθεί στο δίκτυο ύδρευσης του Δήμου.

Η υδατική ισορροπία της περιοχής, που έχει διαταραχθεί από την υπερεκμετάλλευση των υπόγειων αλλά και επιφανειακών νερών και τη μη ορθολογική διαχείριση των νερών για άρδευση, θα συνεχίσει να δημιουργεί προβλήματα στον υδατικό κύκλο, με αποτέλεσμα τη σοβαρή διατάραξη της οικολογίας της περιοχής.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η περιοχή της Δυτικής και Ανατολικής Θεσσαλίας έχει επισήμως αναγνωριστεί και οριοθετηθεί με την Κοινή Υπουργική Απόφαση υπ' αριθμόν 19652/1906/5-08-98 ως ευπρόσβλητη ζώνη στη Νιτρορρύπανση με βάση τα αποτελέσματα του ερευνητικού Προγράμματος του Πανεπιστημίου Αθηνών. Εντός του Δήμου Λαρισαίων δεν έχουν καταγραφεί συγκεντρώσεις νιτρικών που να ξεπερνούν τα 100 mg/l.

2.1.3 Χλωρίδα - Πανίδα περιοχής- Βιοποικιλότητα

Στον Νομό Λάρισας καταγράφονται οι περιοχές που ακολουθούν ως θεσμοθετημένες και προστατευμένες από την Ελληνική Νομοθεσία, καθώς παρουσιάζουν μεγάλο οικολογικό, αισθητικό αλλά και ιστορικό ενδιαφέρον.

Εθνικός Δρυμός Ολύμπου

Μαζί με τον Παρνασσό αποτελούν τις πρώτες περιοχές στη χώρα μας που ανακηρύχθηκαν Εθνικοί Δρυμοί με το από της 9.5.1938 Βασιλικό Διάταγμα, ΦΕΚ 248 Α/1938, λόγω του συνδυασμού με έναν ιδεώδη τρόπο μεγάλης ιστορικής και φυσικής αξίας. Επίσης ο Εθνικός Δρυμός Ολύμπου έχει κηρυχθεί από την UNESCO ως «Απόθεμα της Βιόσφαιρας». Ο πυρήνας του Εθνικού Δρυμού καταλαμβάνει έκταση 4.450 ha και στην πλειοψηφία του ανήκει στη Μακεδονία. Ένα μικρό μόνο μέρος της δυτικής περιοχής του βρίσκεται σε Θεσσαλικό έδαφος. Η περιμετρική ζώνη του Εθνικού Δρυμού δεν έχει ακόμη καθοριστεί. Η αξία του βουνού είναι πολύ μεγάλη τόσο από αισθητική και οικολογική άποψη όσο και ιστορική. Παρατηρείται μια μεγάλη ποικιλία οικοσυστημάτων όπως ρεματιές, θαμνώνες μακκίας, δάση μαύρης πεύκης, δάση φυλλοβόλων και μεικτά, συστάδες ίταμων, δάση ρόμπολων, αλπικά λιβάδια και βραχοπλαγιές. Έχει υπολογιστεί ότι σε ολόκληρο τον ορεινό όγκο του Ολύμπου υπάρχουν 1700 είδη φυτών.

Αισθητικά Δάση

Στο Ν.Δ. 996/1971 (ΦΕΚ Α 192 6/10/1971), τα αισθητικά δάση ορίζονται ως "δάση ή τοπία έχοντα ιδιαίτερη αισθητική υγιεινή και τουριστική σημασία, ως και τοιαύτη επιβάλλουσα την προστασία της πανίδας, χλωρίδας και του ιδιαίτερου φυσικού κάλλους" και είναι τα ακόλουθα:

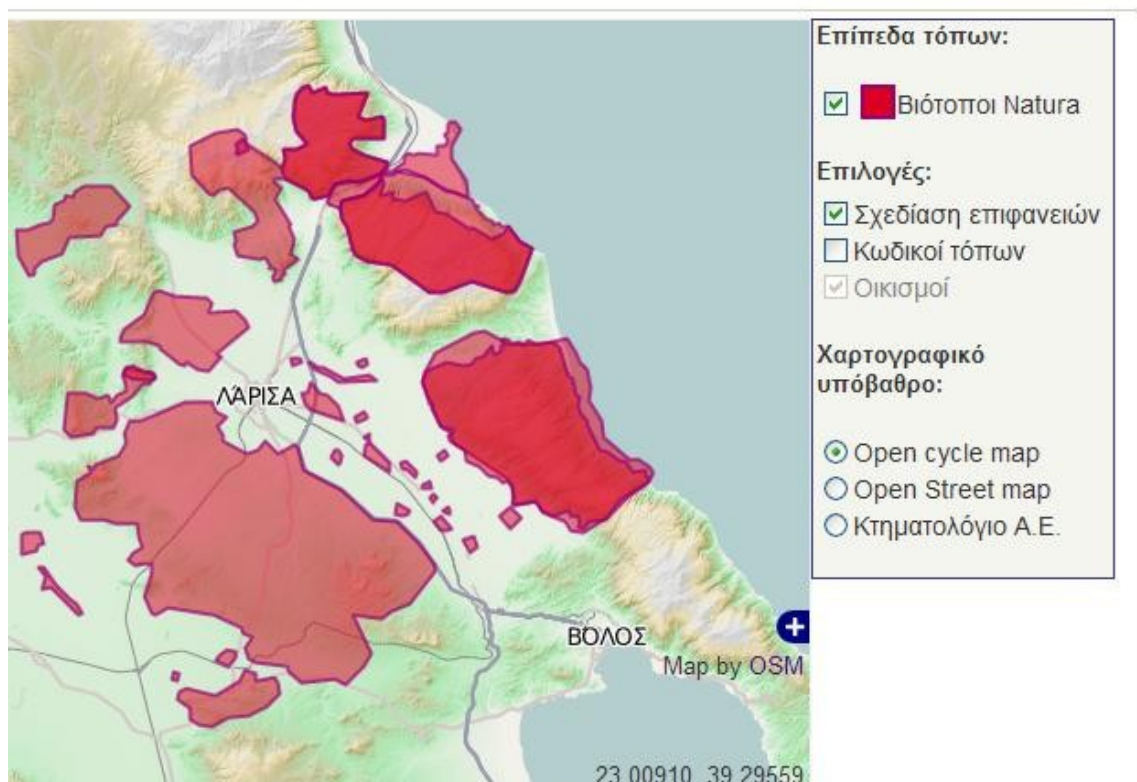
- Κοιλάδα Τεμπών, ΠΔ 92/1974 (ΦΕΚ 31/Α/1974)
- Δασικό σύμπλεγμα Όσσας Λάρισας, ΠΔ 5/5//1977 (ΦΕΚ 175/Δ/1977) Τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους Τα τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους είναι περιοχές που έχουν μεγάλη αισθητική και

πολιτιστική αξία, περιοχές που είναι ιδιαίτερα πρόσφορες για την αναψυχή του κοινού και συμβάλλουν στην προστασία και την αποδοτικότητα των φυσικών πόρων λόγω των ιδιαίτερων φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών τους. Τέτοια τοπία για το Νομό Λαρίσης είναι η Κοιλάδα Τεμπών, ΥΑ 25777/8.11.68 (ΦΕΚ648/Β/25.11.68)

Περιοχές Ελεγχόμενου Κυνηγιού

Με απόφαση του Υπ. Γεωργίας, έχουν θεσμοθετηθεί περιοχές καταφυγίων θηραμάτων (καταφύγια άγριας ζωής) σε συγκεκριμένες περιοχές του Νομού Λάρισας, καθώς και Ελεγχόμενη Κυνηγετική Περιοχή (ΕΚΠ) στο όρος Όσσα (Κίσσαβος). Σε αυτή την περιοχή επιτρέπεται το κυνήγι υπό όρους με την έκδοση κάθε χρόνο προγραμμάτων κυνηγιού σε Φ.Ε.Κ.. Καθορίζονται πρόσθετα τέλη, ορίζονται ημέρες κυνηγιού, αριθμός και τιμή ειδών προς θήρευση. Είναι απαραίτητη η ικανοποιητική παρακολούθηση και φύλαξη των ήδη θεσμοθετημένων περιοχών, κάτι που σήμερα δεν γίνεται σε ικανοποιητικό βαθμό λόγω της ασαφούς οριοθέτησης (ανυπαρξία Εθνικού Κτηματολογίου) ή λόγω των εσφαλμένων διαχειριστικών μέτρων (αναδασώσεις με ξενικά είδη, άσκοπες διανοίξεις δασικών οδών κ.λπ.) και λόγω ελλειπούς προσωπικού.

Περιοχές NATURA



Οι περιοχές του δικτύου NATURA (πηγή ΦΙΛΟΤΗΣ Βάση δεδομένων για την Ελληνική Φύση έτος 2011) του Νομού Λαρίσης είναι οι εξής:

- Κάτω Όλυμπος-Καλλιπεύκη, ως Τόπο Κοινοτικής Σημασίας με κωδικό GR1420001 • Αισθητικό Δάσος Όσσας, ως Τόπο Κοινοτικής Σημασίας με κωδικό GR1420003
- Καρλα – Μαυροβούνι -Κεφαλόβρυσο Βελεστίνου-Νεοχώρι, ως Τόπο Κοινοτικής Σημασίας με κωδικό GR1420004
- Αισθητικό Δάσος Κοιλάδας Τεμπών, ως Τόπο Κοινοτικής Σημασίας και Ζώνη Ειδικής

Προστασίας για την ορνιθοπανίδα με κωδικό GR1420005

- Όρος Μαυροβούνι, ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας για την ορνιθοπανίδα με κωδικό GR1420006
- Όρος Όσσα, ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας για την ορνιθοπανίδα με κωδικό GR1420007
- Κάτω Όλυμπος, Όρος Γοδαμάνι Κοιλιάδα Ροδιάς, ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας για την ορνιθοπανίδα με κωδικό GR1420008
- Στενά Καλαμακίου και Όρη Ζάκρου, ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας για την ορνιθοπανίδα με κωδικό GR1420009
- Στενά Καλαμακίου, ως Τόπος Κοινοτικής Σημασίας με κωδικό GR1420010
- Δέλτα Πηνειού με κωδικό GR1420015
- Περιοχή Ελλάσοντας με κωδικό GR1420014
- Περιοχή Φαρσάλων με κωδικό GR1420012
- Περιοχή Θεσσαλικού Κάμπου με κωδικό GR1420011
- Περιοχή Τυρνάβου με κωδικό GR1420013

Περιοχές CORINE

Είναι οι σημαντικότεροι βιότοποι της χώρας μας, σύμφωνα με την καταγραφή που έγινε στα πλαίσια του CORINE BIOTOPES PROJECT (πηγή *ΦΙΛΟΤΗΣ Βάση δεδομένων για την Ελληνική Φύση έτος 2011*) και στο Νομό Λαρίσης είναι οι παρακάτω:

- Μαυροβούνι Λάρισας, με κωδικό A00010044
- Στενό Ροδιάς Τυρνάβου, με κωδικό A00030012
- Όρη Κάτω Όλυμπος και Όσσα, Τέμπη και Δέλτα Πηνειού με κωδικό A00010042
- Όρος Όσσα (Κίσσαβος), με κωδικό A00030014
- Όρος Κάτω Όλυμπος, με κωδικό A00030013
 - Λιβάδια Τερψιθέας, με κωδικό A00030017
- Στενά Καλαμακίου με κωδικό A00010045
- Δέλτα Πηνειού, με κωδικό A00020006

Σημαντικές περιοχές για τα πουλιά IBA

Οι σημαντικές περιοχές για τα πουλιά IBA του Νομού Λαρίσης είναι οι εξής:

- Στενά Καλαμακίου, με κωδικό 047
- Κάτω Όλυμπος, Τέμπη, Όσσα, Δέλτα Πηνειού 048
- Όρος Μαυροβούνι 049

Υγρότοποι απογραφής ΕΚΒΥ

Το Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων – Υγροτόπων ολοκλήρωσε και εξέδωσε τον Ιούνιο του 1994 έναν πλήρη κατάλογο για τους σημαντικότερους υγρότοπους της Ελλάδας. Σε αυτόν περιλαμβάνονται όλοι οι υγρότοποι που αναφέρονται στις προηγούμενες κατηγορίες (NATURA, CORINE, κλπ.). Επιπλέον όμως, αναφέρει και άλλους που στο Νομό Λαρίσης είναι :

- Ποταμός Πηνειός, με κωδικό 140116000
- Ποταμός Ελασσωνίτικος, με κωδικό 142119000

- Ποταμός Τιταρήσιος, με κωδικό 142120000.

Ειδικότερα εντός των διοικητικών ορίων του **Δήμου Λαρισαίων** περιλαμβάνεται θεσμοθετημένη η περιοχή NATURA με κωδικό GR1420011 « Περιοχή Θεσσαλικού Κάμπου» η οποία βρίσκεται νοτιοδυτικά του αστικού ιστού της πόλης και περιλαμβάνει την Δημοτική Ενότητα Κοιλιάδας και τον οικισμό της Τερψιθέας.

Άλλες περιοχές οικολογικού ενδιαφέροντος με αξιόλογα οικοσυστήματα είναι οι εξής:

- Μέρος της περιοχής του Δήμου της Τοπικής Κοινότητας Τερψιθέας χαρακτηρίζεται ως Βιότοπος CORINE και συγκεκριμένα η περιοχή **Λιβιάδια Τερψιθέας**, με τον Κωδικό Τόπου AG0030017. Περιγράφεται στην Τράπεζα Στοιχείων για την Ελληνική Φύση (“ΦΙΛΟΤΗΣ”) του Ε.Μ.Π. ως ένας από τους σημαντικότερους βιότοπους με μεγάλη αξία για το φυσικό περιβάλλον. Η περιοχή δεν είναι επίπεδη, αλλά χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη χαμηλών λόφων, με ελάχιστο υψόμετρο 70 μ. και μέγιστο υψόμετρο 76 μ. Η έκταση της περιοχής είναι 1.100 εκτάρια. Η περιοχή αποτελεί κατάλοιπο παραποτάμιου δάσους κατά μήκος του Πηνειού ποταμού, κοντά στη Λάρισα. Η βλάστηση στην περιοχή είναι κυρίως δενδρώδης. Έχουν καταγραφεί αρκετά είδη φυτών, όπως πλάτανος (*Platanus orientalis*), ιτιά (*Salix alba*), λεύκα (*Populus Alba*), σκλήθρο(*Alnus glutinosa*) κ.ά.Η πανίδα, που απαντά στην περιοχή, συνίσταται από αξιόλογα πτηνά, όπως αλκυόνα (*Alcedo atthis*), σταχτοσικινιάς (*Ardea cinerea*), ποντικοβαρβακίνα (*Buteo buteo*), φλώρος (*Carduelis chloris*), ψευταηδόνι (*Cettia cetti*), νανοσικλιτάρα (*Dendrocopos minor*), βαλκανοσικλιτάρα (*Dendrocopos syriacus*), σιρλοτσιχλιόνο (*Emberiza cirius*), κρασοπούλι (*Emberiza melanocephala*), βραχοκιρκίνεζο (*Falco tinnunculus*), ωχροστρισιίδα (*Hippolais pallida*), αετομάχος (*Lanius collurio*), αηδόνι (*Luscinia megarhynchos*), λευκοσουσουράδα (*Motacilla alba*), σταχτοσουσουράδα (*Motacilla cinerea*), συκοφάγος (*Oriolus oriolous*), καλόγερος (*Parus mazor*), κορμοράνος (*phalacrocorax carbo sinensis*), δεντροφυλλοσκόπος (*Phylloscopus collybita*), καρακάξα (*Pica pica*), σακουλοπαπαδίτσα (*Remiz pendulinis*), θαμνοσιροβάκος (*Sylvia communis*), δασότρυγγας (*Tringa ochropus*), κότσυφας (*Turdus merula*) κ.ά. Αν και η περιοχή χαρακτηρίζεται ως βιότοπος, υποβαθμίζεται με ταχείς ρυθμούς, καθώς απειλείται από τις ανθρώπινες επεμβάσεις και συγκεκριμένα από την υλοτόμηση με απώτερο σκοπό τη διεκδίκηση εδαφών είτε για δημιουργία νέων καλλιεργήσιμων εκτάσεων είτε για βόσκηση και από τη ρίψη απορριμμάτων μειώνοντας έτσι, την αισθητική του τοπίου και προκαλώντας με αυτόν τον τρόπο προβλήματα στους οργανισμούς του φυσικού οικοσυστήματος.

- Ο ποταμός Πηνειός (Υγρότοπος με Κωδικό 140116000, σύμφωνα με το Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων-Υγροτόπων), αποτελεί κυρίαρχη παρουσία στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας. Πηγάζει από την Πίνδο κοντά στην Καλαμπάκα και βγαίνει στη Θεσσαλική πεδιάδα. Διαθέτει παραποτάμια δάση, μεγάλη ποικιλότητα σε πανίδα και εκτεταμένες θίνες στο Δέλτα του. Στα παραποτάμια δάση του Πηνειού και των παραποτάμων του διατηρείται μία αξιόλογη πανίδα όπως είναι τα σάϊνια (*Accipiter brevipes*), μικρά μεταναστευτικά γεράκια, που φωλιάζουν εκεί και θα εγκαταλείψουν την περιοχή, αν καταστραφούν αυτά τα δάση. Επίσης, οι σπάνιοι μαυροπελαργοί (*Ciconia nigra*) φωλιάζουν και τρέφονται εκεί. Τα δύο αυτά είδη προστατεύονται

από το παράρτημα Ι της οδηγίας 79/409/ΕΟΚ «Περί διατηρήσεως των αγρίων πτηνών». Άλλο αξιόλογο σπάνιο είδος πανίδας του οικοσυστήματος αυτού είναι η βίβρα (*Lutra lutra*), της οποίας οι τελευταίοι πληθυσμοί επιβιώνουν ακόμα στα καθαρότερα τμήματα των ποταμών αυτών. Εκτός από χώρο φωλιάσματος και διαβίωσης για πολλά είδη πανίδας, οι στενές αυτές λωρίδες βλάστησης αποτελούν και διαδρόμους επικοινωνίας και εποικισμού (corridors). Ένα τέτοιο τμήμα παραποτάμιου δάσους βρίσκεται στην παράρθια ζώνη του Πηνειού και εκτείνεται από την πόλη της Λάρισας μέχρι τα στενά της Ροδιάς και στη συνέχεια μέχρι την είσοδο του φαραγγιού των Τεμπών.

- Η ευρύτερη περιοχή του Δήμου Λάρισας και συγκεκριμένα η περιοχή της Τερψιθέας, φιλοξενεί ένα σημαντικό είδος πανίδας: το κερκινέζι (*Falco naumanni*). Το είδος αυτό περιλαμβάνεται στο Κόκκινο Βιβλίο των Απειλούμενων Σπονδυλοζώων της Ελλάδας, ως τρωτό. Η πολυπληθής παρουσία του κερκινεζιού στην ευρύτερη περιοχή έχει οδηγήσει στο χαρακτηρισμό μιας σημαντικής περιοχής του Θεσσαλικού Κάμπου, ως Σημαντικής Περιοχής για τα Πουλιά (IBA). Αξίζει να σημειωθεί ότι, ο Θεσσαλικός Κάμπος φιλοξενεί σήμερα το μεγαλύτερο και σημαντικότερο πληθυσμό του κερκινεζιού.

Όπως και άλλα είδη της άγριας πανίδας το κερκινέζι ζει κοντά στον άνθρωπο, αρέσκεται μάλιστα να φωλιάζει στις τρύπες των κεραμιδένιων στεγών των κτιρίων σε πεδινούς οικισμούς, που περιβάλλονται από γεωργικές καλλιέργειες και λιβάδια, όπως ακριβώς συμβαίνει στο Δήμο της Λάρισας. Τα κερκινέζια προτιμούν να κυνηγούν σε ανοιχτές εκτάσεις με καλλιέργειες σιτηρών, βοσκοτόπια και αγραναπαύσεις, όπου αφθονεί η αγαπημένη λεία τους, τα μεγάλα έντομα και ιδίως οι επιβλαβείς για τα σπαρτά ακρίδες. Τα άλση μέσα ή γύρω από τους οικισμούς είναι σημαντικά ως κούρνιες για τα κερκινέζια, που συγκεντρώνονται εκεί κατά ομάδες.

2.1.4 Κλίμα, Ρύπανση Περιβάλλοντος και Περιβαλλοντικές Υποδομές

Κλίμα

Το κλίμα της περιοχής Λάρισας έχει τα στοιχεία του ηπειρωτικού κλίματος της πεδινής Θεσσαλίας με κυριότερο χαρακτηριστικό το μεγάλο θερμομετρικό εύρος μεταξύ καλοκαιριού και χειμώνα, που υπερβαίνει τους 22°C. Η μέση ετήσια θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 16°C και 17°C. Το καλοκαίρι στην πόλη είναι εξαιρετικά θερμό, με τη μέγιστη θερμοκρασία να έχει αγγίξει τους 45,2°C, ενώ η απόλυτη ελάχιστη θερμοκρασία που έχει σημειωθεί είναι -21,6°C (πηγή Ε.Μ.Υ., Περίοδος Δεδομένων: 1955-1997). Τα τελευταία πέντε έτη παρατηρείται αύξηση των ημερών με πολύ υψηλές θερμοκρασίες, γεγονός που αποδίδεται στην παγκόσμια κλιματική αλλαγή. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Μετεωρολογικού Σταθμού Λάρισας για την περίοδο 1955 – 1997 οι επικρατέστεροι άνεμοι είναι οι ανατολικοί και ακολουθούν οι βορειοανατολικοί και οι νοτιοανατολικοί, οι βόρειοι, οι δυτικοί και οι βορειοδυτικοί. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός, ότι οι άνεμοι είναι χαμηλής εντάσεως κυρίως 2 – 4 Beaufort, ενώ το ποσοστό νηνεμίας είναι πολύ μεγάλο και ξεπερνά το 55%. Η μέση ετήσια βροχόπτωση στην πόλη κυμαίνεται στα 426.2 χιλιοστά ενώ η μέση τιμή της υγρασίας είναι 66,23% ετησίως (Ε.Μ.Υ., Περίοδος Δεδομένων: 1955-1997).

Ηχορύπανση (θόρυβος κ.λ.π)

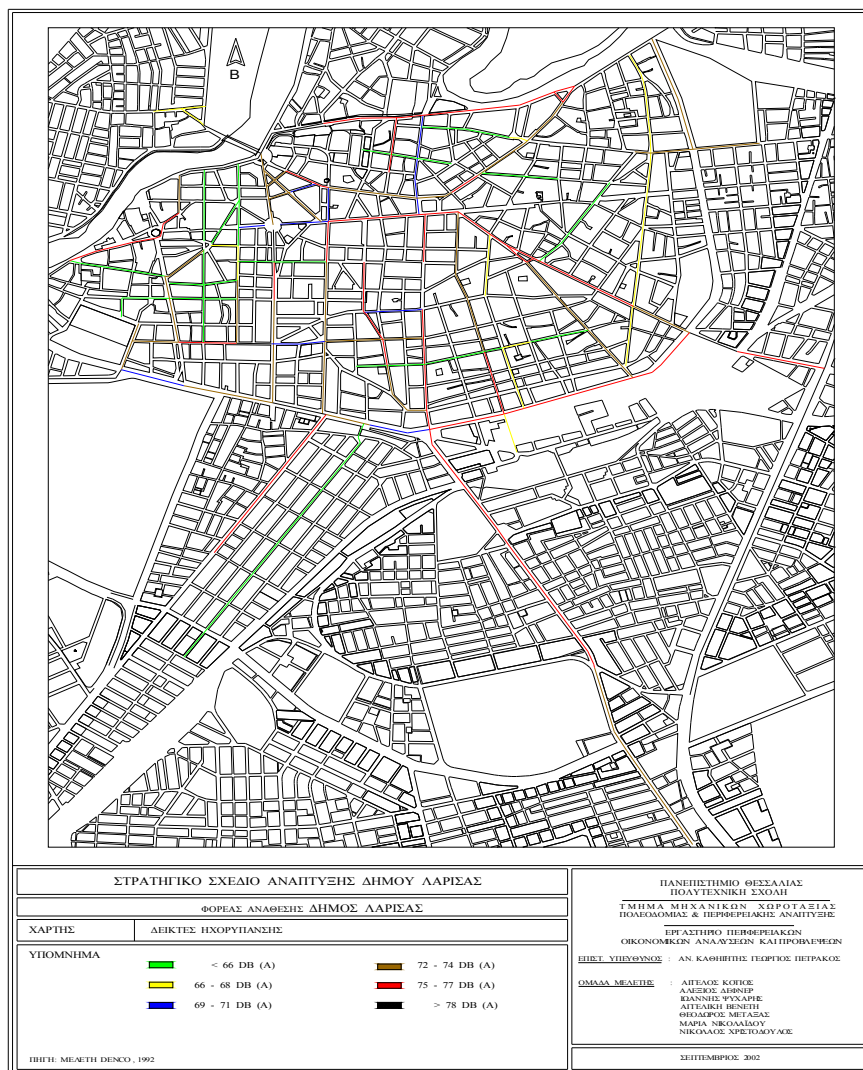
Δημοσιεύθηκε το 2010 από το ΥΠΕΚΑ η προκήρυξη για την εκπόνηση μελέτης για την χαρτογράφηση του θορύβου στην Δημοτική Ενότητα Λάρισας. Μέχρι την ανακοίνωση των αποτελεσμάτων τα στοιχεία που υπάρχουν αφορούν την κυκλοφοριακή μελέτη που εκπονήθηκε το 1992 από την DENCO και την εκτίμηση το 2002 των επιπέδων θορύβου από την ομάδα μελέτης του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Όσον αφορά την ηχορύπανση στην Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης περιορίζεται εκατέρωθεν του οδικού άξονα Λάρισας- Κοζάνης και στην περιοχή συγκέντρωσης δραστηριοτήτων μεταποίησης βορειοδυτικά του οικισμού Γιάννουλης.

Σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη που εκπονήθηκε το 1992 από την DENCO, οι οδοί με τα υψηλότερα επίπεδα θορύβου ήταν η Ε.Ο. Αθήνας – Θεσσαλονίκης, η Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης, τμήματα οδών περιμετρικά του κέντρου (Αεροδρομίου, Γεωργιάδου, Βόλου, Ηρώων Πολυτεχνείου), καθώς και τμήματα κεντρικών οδών, όπως η οδός Παπαναστασίου και η οδός Μανδηλαρά (Χάρτης 4.14). Επίσης, υψηλά επίπεδα ηχορύπανσης καταγράφονταν στο κέντρο της πόλης και στις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου, Καρδίσης, Φαρσάλων και Γεωργιάδου. Λαμβάνοντας υπόψη ότι από την περίοδο σύνταξης της παραπάνω μελέτης έχουν δημιουργηθεί νέες υποδομές και έχουν δημιουργηθεί νέα δεδομένα για την πόλη (ολοκλήρωση ανατολικής παράκαμψης Λάρισας, λειτουργία Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου, κλπ), έγινε μια προσπάθεια να δοθεί μια πιο επίκαιρη εικόνα των επιπέδων θορύβου στη Λάρισα.

Ο Χάρτης 2.1.4-2 συντάχθηκε σύμφωνα με εκτιμήσεις της ομάδας μελέτης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας το 2002 και παρουσιάζει τις εξής διαφοροποιήσεις με τον Χάρτη 2.1.4.-1 α) τα επίπεδα θορύβου της παλαιάς Ε.Ο. εκτιμάται ότι μειώθηκαν λόγω της λειτουργίας

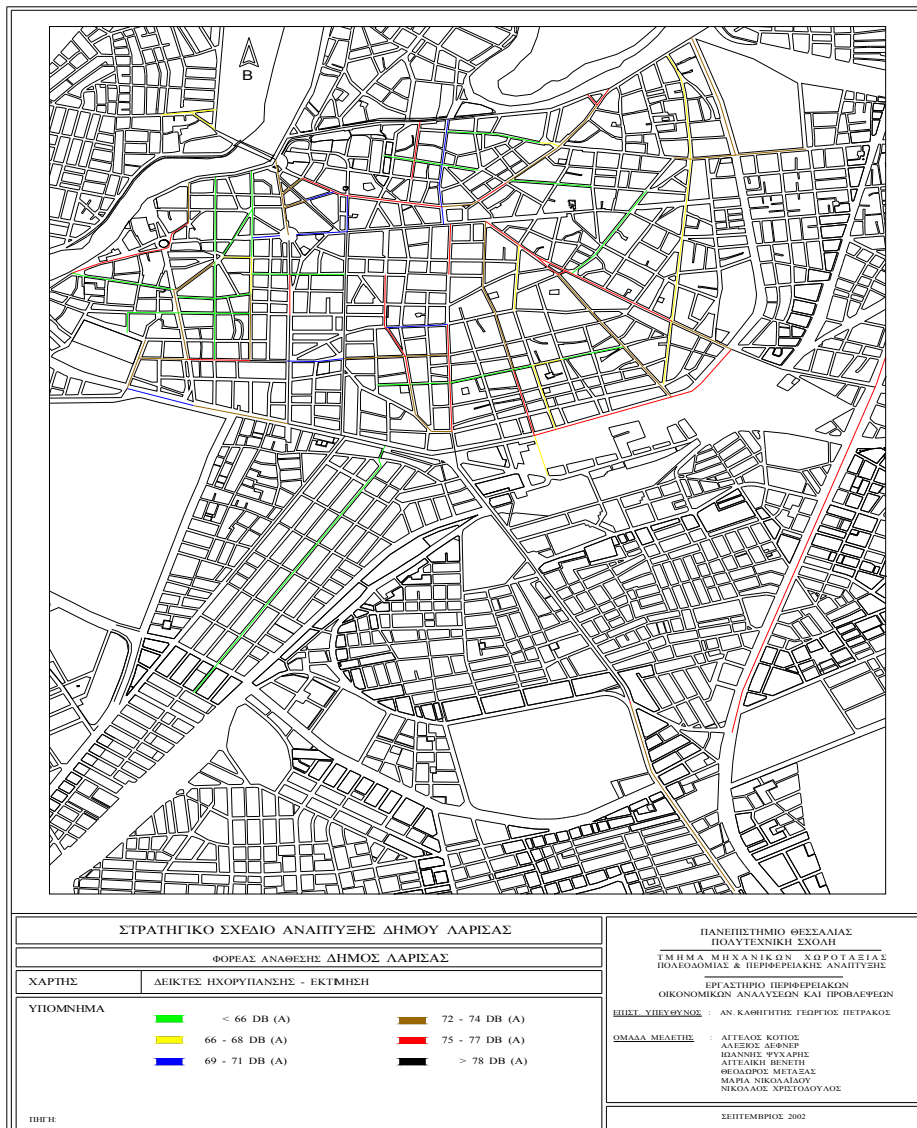
της ανατολικής παράκαμψης, β) αντίθετα οι οδοί Γεωργιάδου, Βόλου, Καρδίσης και Φαρσάλων εκτιμάται ότι παρουσιάζουν αύξηση των επιπέδων θορύβου, λόγω της αυξημένης κίνησης που εμφανίζουν, και γ) οι κεντρικές οδοί Ανθ. Γαζή, Μανωλάκη, Παπαναστασίου και Κύπρου εκτιμάται ότι παρουσίασαν αύξηση των επιπέδων ηχορύπανσης τα τελευταία χρόνια. Για τη σωστή τεκμηρίωση αυτών των εκτιμήσεων απαιτείται επικαιροποίηση της κυκλοφοριακής μελέτης και μετρήσεις των πραγματικών επιπέδων θορύβου στη Λάρισα. Επιπλέον σημαντική πηγή ηχορύπανσης, κυρίως για τις ανατολικές συνοικίες της πόλης, αποτελεί το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Λάρισας (110 Π.Μ.), που ιδρύθηκε το 1912. Απέχει 3 χλμ. από το κέντρο της πόλης και μέχρι τον Απρίλιο του 1994 λειτουργούσε και ως πολιτικό. Αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά αεροδρόμια της χώρας. Διαθέτει δύο παράλληλους τροχόδρομους (από τους οποίους ο ένας είναι εφεδρικός). Λόγω της κατεύθυνσης των τροχοδρόμων τα αεροπλάνα προσγειώνονται ή απογειώνονται διερχόμενα κοντά από τις ανατολικές συνοικίες της πόλης. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η περιοχή δεν επιβαρύνεται με θόρυβο σε όλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου αλλά κυρίως κατά την απογείωση και προσγείωση των στρατιωτικών αεροπλάνων.

Χάρτης 2.4.1-1 Δείκτες Ηχορύπανσης - Καταγραφή 1992



Πηγή : Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Λαρισαίων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας 2002

Χάρτης 2.4.1-2 Δείκτες Ηχορύπανσης - Εκτίμηση 2002



Πηγή : Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Λαρισαίων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας 2002

Ατμοσφαιρική Ρύπανση

Η επιβάρυνση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος προκαλείται από ανθρωπογενείς δραστηριότητες, όπως αστικές, βιομηχανικές και παραγωγικές (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία, τουρισμός κ.λπ.), καθώς και η κυκλοφορία των οχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής, που περιλαμβάνει και τμήμα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ.

Η κύρια πηγή ρύπανσης του αέρα από αστικές δραστηριότητες αφορά στην κυκλοφορία των οχημάτων στο οδικό δίκτυο των δήμων (κύριο και επαρχιακό), η οποία δεν είναι αξιοσημείωτη. Ακόμα και οι εκπομπές των ρύπων από το νέο αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ υπολογίζεται ότι δεν επιβαρύνουν την ποιότητα του αέρα της περιοχής του Δήμου Λαρισαίων, αλλά και των οικισμών που βρίσκονται εκατέρωθεν αυτού, καθώς οι τιμές συγκεντρώσεων όλων των εκπεμπόμενων ρύπων του αέρα βρέθηκαν πολύ κάτω από τα επιτρεπόμενα ελληνικά και

διεθνή όρια. Η κυκλοφορία και η συνακόλουθη αέρια ρύπανση είναι αυξημένη τη θερινή περίοδο, ενώ πέφτει σε χαμηλότερα επίπεδα το χειμώνα.

Οι εκπομπές ρύπων από τα συστήματα θέρμανσης (σόμπες, εγκαταστάσεις καλοριφέρ κ.λπ.) των δήμων της περιοχής μελέτης αποτελούν μία ακόμη πηγή αέριας ρύπανσης. Το πρόβλημα βέβαια είναι εποχιακό και εμφανίζεται το χειμώνα, χωρίς να θεωρούνται οι εκπομπές ιδιαίτερα επιβαρυντικές σε ετήσια βάση. Οι εκπομπές αυτές, εντοπίζονται στο άμεσο περιβάλλον των οικισμών, έχοντας σαν αποτέλεσμα η ρύπανση να έχει εντελώς τοπικό χαρακτήρα. Γύρω από την πόλη της Λάρισας και κυρίως κατά μήκος των οδών προς Θεσσαλονίκη, Βόλο και Φάρσαλα, καθώς και στη Βιομηχανική Περιοχή, έχουν αναπτυχθεί σημαντικές βιομηχανικές συγκεντρώσεις. Πιο ειδικά για τη ρύπανση του αέρα θα πρέπει να αναφερθεί ότι, σε κάποιες τσιμεντοβιομηχανίες και ασβεστοκάμινα γίνεται χρήση του πετ κοκ (ή pet coke) ως καύσιμο, επειδή έχει υψηλή θερμογόνο δύναμη. Ρύπανση του αέρα από την αυτανάφλεξη και από την εσκεμμένη καύση των σκουπιδιών στις ανοιχτές χωματερές δεν υπάρχει πλέον, γιατί από το 1998 υπάρχει και λειτουργεί ο νέος ΧΥΤΑ της Λάρισας, χωροθετημένος στο Δήμο Μακρυχωρίου 3 χλμ. ΒΔ του χωριού Μαυρόλιθος και περίπου 25 χλμ. στα ΒΔ της πόλης της Λάρισας, ο οποίος εξυπηρετεί όλους τους δήμους της περιοχής.

Η σημερινή κατανάλωση καυσίμου στη γεωργία πρέπει να είναι μεγαλύτερη από αυτήν του 1995, λόγω της αυξημένης και ολοένα πιο εντατικής αγροτικής δραστηριότητας. Εκτιμάται όμως, ότι οι εκπομπές των ρύπων από την κατανάλωση καυσίμου δεν έχουν αντίστοιχα αυξηθεί, εξαιτίας της μείωσης των εκπομπών από τους βελτιωμένους "οικολογικότερους" κινητήρες των σύγχρονων αγροτικών μηχανημάτων. Όσον αφορά τον τομέα της κτηνοτροφίας, η πέψη και η κοπριά των ζώων προκαλούν εκπομπές ισχυρών αερίων, όπως το μεθάνιο και το υποξείδιο του αζώτου. Η παραγωγή και οι μεταφορές των ζώων, των ζωοτροφών και του κρέατος προκαλούν επίσης, σημαντικές ποσότητες εκπομπών. Η επιβάρυνση του αέρα με μεθάνιο, δε θεωρείται ως σημαντικός παράγοντας επιβάρυνσης της ατμόσφαιρας, αν και το μεθάνιο είναι αέριο που συμμετέχει στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Τέλος, οι δυσάρεστες οσμές στις κτηνοτροφικές μονάδες επιβαρύνουν την ποιότητα του αέρα.

Πίνακας 2.1.4-1 Πρότυπα ποιότητας αέρα, $\mu\text{g}/\text{m}^3$ SO_2 : διοξείδιο του θείου, PM : σωματίδια, Pb : μόλυβδος, NO_2 : διοξείδιο του αζώτου, O_3 : όζον, CO : μονοξείδιο του άνθρακα, VOC : υδρογονάνθρακες

Χρονική Περίοδος	SO_2	Καπνός	PM	Pb	NO_2	O_3	CO	VOC
Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (Π.Ο.Υ)								
Ετήσια μέση τιμή	40-60	40-60	60-90					
Max 24h μέση τιμή	100-150	100-150	150-230					
Μέγιστη τιμή 1h	350							
Μέγιστη τιμή 24h	125							
Μέσος όρος 1h					190-320	100-200	4000 0	
Max Μέση 8h τιμή						60	1000 0	
Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.)								
Διάμεση ετήσια τιμή 24h μέσων τιμών	80-120	80						
Διάμεσος χειμώνα 24h μέσων τιμών	130-180	130						
98% έτους 24h μέσων τιμών	250-300	250			200-135			
Μέση ετήσια τιμή				2,0				
50% έτους μετρήσεων 1h					50			
ΗΠΑ								
Ετήσια μέση τιμή	80				100			
Μέσος 24h όρος	365		260-150					
Μέσος 3h όρος	1300							160
Ετήσιος μ. όρος			75-60					
Μέγιστη μέση - 3-μηνιαία τιμή				1,5				
Μέση τιμή 1h						235	4000 0	
Μέση 8h τιμή							1000 0	
ΕΛΛΑΔΑ (Όπως Ε.Ε.)								

Για την εκτίμηση και η διαχείριση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα το ΥΠΕΚΑ εγκατέστησε το 2000 το Εθνικό Δίκτυο Παρακολούθησης της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΔΠΑΡ). Την ευθύνη της λειτουργίας του σταθμού Λάρισας έχει η Περιφέρεια Θεσσαλίας. Στην Ετήσια έκθεση Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης 2009 (δημοσιεύθηκε Απρίλιο 2010) παρουσιάζονται τα εξής:

Σωματίδια (ΑΣ10)

Σύγκριση μέσων ετήσιων τιμών ΑΣ10 σε $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ανά έτος με την οριακή τιμή.

	ΑΓ.ΣΟΦ	ΚΟΡ	ΠΑΝ	ΚΑΛ	ΣΙΝ	ΠΑΤ-1	ΠΑΤ-2	ΒΟΛ	ΛΑΡ	ΗΡΑΚ	ΙΩΑΝ
2001	64	69	37		51	52	48	45	52	42	
2002	71	67	34		48	52	50	49	51	42	
2003	64	65	33		51	45	51	49		62	
2004		64	32		43	42	44	54		57	

2005		61			44	38		50		39
2006		68 (0)	30		50 (0)			55 (3)		
2007	43 (2)	57 (1)	26	47 (2)	49 (1)	44 (2)	46 (3)	44 (2)	43 (2)	
2008	56 (4)	51 (2)		35	47 (2)	44 (3)	48 (4)	42 (3)	43 (1)	40
2009	43(2)	44(3)	23*(0)	31(1)	40*(2)	36(2)	42(3)	36(2)	31*(0)	

*Μικρή πληρότητα μετρήσεων

Με κόκκινη γραφή σημειώνονται οι υπερβάσεις της οριακής τιμής. Στις παρενθέσεις εμφανίζεται η εκτιμώμενη συνεισφορά μεταφοράς σκόνης σε $\mu\text{g}/\text{m}^3$ από απομακρυσμένες ξηρές περιοχές (π.χ. Σαχάρα) στη μετρούμενη συγκέντρωση της μέσης τιμής ΑΣ10.

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζεται η διαχρονική μεταβολή των μέσων ετήσιων συγκεντρώσεων ΑΣ10 για τα έτη 2001 έως 2009. Είναι εμφανές από τη διαχρονική αυτή μεταβολή ότι ανάλογα με τη θέση μέτρησης παρατηρείται τάση μείωσης ή σταθεροποίησης των συγκεντρώσεων, παρόλη την αύξηση των δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στη δημιουργία σωματιδιακής ρύπανσης. Στον παρακάτω Πίνακα δίνεται ο αριθμός ημερών για το 2009 με μέση ημερήσια τιμή ΑΣ10 μεγαλύτερη από $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Με κόκκινο χρώμα σχεδιάζονται οι περιπτώσεις στις οποίες σημειώθηκε υπέρβαση του ορίου.)

	ΑΓ.ΣΟΦ	ΚΟΡΔ	ΠΑΝ	ΚΑΛ	ΣΙΝ	ΠΑΤ-1	ΠΑΤ-2	ΒΟΛ	ΛΑΡ
2009	67(12)	80(28)	3(3)	19(6)	21(10)	28(12)	69(29)	43(13)	11*(1)

*Δεν λειτούργησε το χρονικό διάστημα 1/1/2009-6/8/2009. Στις παρενθέσεις εμφανίζεται η εκτιμώμενη συνεισφορά μεταφοράς σκόνης σε $\mu\text{g}/\text{m}^3$ από απομακρυσμένες ξηρές περιοχές.

Διοξείδιο του θείου

Δεν παρατηρήθηκαν υπερβάσεις της οριακής τιμής ($350 \mu\text{g}/\text{m}^3$) σε κανένα σταθμό μέτρησης το 2009. Δεν παρατηρήθηκαν υπερβάσεις της οριακής τιμής ($125 \mu\text{g}/\text{m}^3$) σε κανένα σταθμό μέτρησης το 2009.

Πίνακας 4 Μέσες ετήσιες τιμές SO_2 σε $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ανά έτος.

	ΑΓ.ΣΟΦ	ΚΟΡΔ	ΚΑΛ	ΣΙΝ	Α.Π.Θ.	ΠΑΤ-1	ΠΑΤ-2	ΒΟΛ	ΛΑΡ	ΗΡΑΚ
2001	29	33	21	15	21	21	18	10	36	10
2002	23	22	17	11	14	19	16	10	41	7
2003	25	19	15	10	16	15	20	9		7
2004	17			10	17	22		12		
2005								19		
2006		9		11				5		
2007		17			11	8	9	4		
2008	4	10		4	10	11	5			
2009					10	15	3			

Διοξείδιο του αζώτου

Με τη νέα κοινοτική Οδηγία τίθενται ενδεικτικές οριακές τιμές ανά έτος που σταδιακά μειώνονται έτσι ώστε να επιτευχθεί συμμόρφωση με τα νέα όρια που θα ισχύσουν από 1/1/10. Δεν παρατηρήθηκαν υπερβάσεις της ενδεικτικής οριακής τιμής ($42 \mu\text{g}/\text{m}^3$) σε κανένα σταθμό μέτρησης το 2009. Δεν παρατηρήθηκαν υπερβάσεις της ενδεικτικής οριακής τιμής ($210 \mu\text{g}/\text{m}^3$) σε κανένα σταθμό μέτρησης το 2009.

Πίνακας 5 Μέσες ετήσιες τιμές NO₂ σε μg/m³ ανά έτος.

	ΑΓ.ΣΟΦ	ΚΟΡΔ	ΚΑΛ	ΣΙΝ	ΠΑΝ	ΝΕΟΧ	Α.Π.Θ.	ΠΑΤ-1	ΠΑΤ-2	ΒΟΛ	ΛΑΡ	ΗΡΑΚ	ΙΩΑΝ
2001	58	37	35	22	12	8	43	46	63	52	17	15	
2002	59	40	39	23	14	9	44	57	64	35	8		
2003	56	42	35	22	12	9	39	52		20			
2004	54	44	33			10		48		22			
2005		34								28			
2006		39	36	25		8	42			24			
2007	54	41	37	27	14	10	40	48	50				
2008	50	34	48	29	15	11	41	41	46		29		18
2009	40	33	32	22	10	8	35	31	42		22		17

Όζον

Δεν παρατηρήθηκαν υπερβάσεις του ορίου ενημέρωσης του κοινού και του ορίου συναγερμού σε κανένα σταθμό μέτρησης το 2009.

Πίνακας 7 Μέσες ετήσιες τιμές O₃ σε μg/m³ ανά έτος.

	ΑΓ.ΣΟΦ	ΚΟΡΔ	ΚΑΛ	ΣΙΝ	ΠΑΝ	ΝΕΟΧ	Α.Π.Θ.	ΠΑΤ-1	ΒΟΛ	ΛΑΡ	ΗΡΑΚ	ΙΩΑΝ
2001	44	58	54	60	95	87	57	50	59	67	77	
2002	38	52	51	58	96	79	47	40	53	33	76	
2003	40	47	42	60	101	92	54	47	56		86	
2004	43		48	48	71	83	50		51			
2005			24	53	55	54	48		58			
2006		37		64	57	64	47		43			
2007	16	44		52		75	28	30	39	29		
2008	47	72		48	97	90	48	43	42	55		
2009	33	64		52	104	78	52	65		39		29

Μονοξείδιο του άνθρακα

Για το ρύπο αυτό το 2009 δεν υπήρξε υπέρβαση του ορίου.

Πίνακας 8 Μέσες ετήσιες τιμές CO σε mg/m³ ανά έτος.

	ΑΓ. ΣΟΦ	ΚΟΡΔ	ΚΑΛ	ΣΙΝ	ΠΑΤ-1	ΠΑΤ-2	ΒΟΛ	ΛΑΡ	ΗΡΑΚ
2001	1,6	0,7	0,6	0,5	1,1	1,5	0,9	0,7	0,4
2002	1,7	0,7	0,6	0,4	1,1	1,4	0,6	0,4	0,4
2003	1,5	0,7	0,6	0,4	1	1	0,4		0,5
2004		0,7	0,6		0,7		0,3		
2005		0,7	0,6				0,3		
2006				0,3			0,3		
2007	1,5			0,4	0,8	0,8	0,4	0,5	
2008	1,1	1	0,5	0,3	0,7	0,8	0,2	0,3	
2009	1	1,1	0,5	0,4	0,7	0,8		0,3	

Μόλυβδος

Από ενδεικτικές μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν το 2004, σε επίπεδο χώρας, προκύπτει ότι οι συγκεντρώσεις μολύβδου είναι χαμηλότερες από τα όρια κατά μια τάξη μεγέθους.

Βενζόλιο

Από ενδεικτικές μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν το 2004 σε ολόκληρη τη χώρα προκύπτει ότι οι συγκεντρώσεις βενζολίου, είναι πολύ χαμηλότερες από το όριο.

Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων

- Δημοτική Ενότητα Λάρισας

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 γίνονται προσπάθειες για την εκτέλεση του μεγάλου έργου της αποχέτευσης της Λάρισας (από τη ΔΕΥΑΛ), στο οποίο συμπεριλαμβάνονταν και η Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων (ΕΕΛ). Το έργο αυτό εντάχθηκε στην πρώτη φάση των έργων αποχέτευσης, με στόχο την άμεση κατασκευή του για την προστασία της δημόσιας υγείας και την αποφυγή της περαιτέρω επιβάρυνσης του Πηνειού από τα λύματα.

Η πρώτη φάση του έργου ανατέθηκε το 1986 και ολοκληρώθηκε το 1989. Το έργο αυτό δυναμικότητας 115.000 ισοδύναμων κατοίκων είχε σαν στόχο την εξυπηρέτηση των αναγκών της πόλης μέχρι το 2005. Η δεύτερη φάση του έργου για την αναβάθμιση και επέκταση της Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων ανατέθηκε το 2002. Η αναβάθμιση και επέκτασή του έγινε με σκοπό η Εγκατάσταση να είναι επαρκής να δεχθεί τα αυξημένα ρυπαντικά φορτία, με χρονικό ορίζοντα τα επόμενα 25 έτη. Τα φορτία αυτά προέρχονται από τη σταδιακή επέκταση του δικτύου αποχέτευσης και τη μελλοντική αύξηση του πληθυσμού, καθώς επίσης και από τις ποσότητες βιοθρυμμάτων αστικών και βιοτεχνικών. Η ΕΕΛ μετά την επέκταση και αναβάθμισή της έχει δυνατότητα εξυπηρέτησης 210.000 ισοδύναμων κατοίκων.

- Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης

Ο Βιολογικός Καθαρισμός της περιοχής εξυπηρετεί το συγκρότημα εργατικών κατοικιών, ενώ αναμένεται να εξυπηρετήσει και το δημοτικό διαμέρισμα Γιάννουλης (είναι υπό κατασκευή το βασικό δίκτυο αποχέτευσης στο δημοτικό διαμέρισμα Γιάννουλης). Βρίσκεται σε έκταση 5.000 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή «πρώην ιδιοκτησία Γ. Χαροκόπου» σε απόσταση 2,20 χλμ. από τα ανατολικά όρια του οικισμού Γιάννουλης. Έχει δυνατότητα εξυπηρέτησης 10.000 ισοδύναμων κατοίκων και αποδέκτης των επεξεργασμένων λυμάτων του βιολογικού καθαρισμού είναι ο Πηνειός ποταμός. Η μέθοδος επεξεργασίας του βιολογικού, που εφαρμόζεται είναι η δευτεροβάθμια επεξεργασία με σύστημα ενεργού ιλύος με παρατεταμένο αερισμό με βιολογική απομάκρυνση αζώτου-φωσφόρου, απολύμανση με ταυτόχρονη πλήρη σταθεροποίηση της ιλύος.

- Δημοτική Ενότητα Κοιλάδας

Στην δημοτική ενότητα Γιάννουλης δεν υπάρχει πρόβλεψη για την κατασκευή βιολογικού καθαρισμού για την αποχέτευση της στο άμεσο μέλλον.

Διάθεση στερεών αποβλήτων - ΧΥΤΑ

Ο Δήμος Λαρισαίων διαθέτει τα συλλεγόμενα (με τα προγράμματα αποκομιδής) απορρίμματά του στον Χώρο Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ), που ο ίδιος κατασκεύασε και λειτουργεί από το 1998. Στα πλαίσια εφαρμογής του εγκεκριμένου ΠΕΣΔΑ, ο ΧΥΤΑ παραχωρήθηκε προς χρήση στον Ενιαίο Σύνδεσμο Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων Δήμων και Κοινοτήτων Ν. Λάρισας, αναλαμβάνοντας όμως (ο Δ.Λ.) μέσω Προγραμματικών Συμβάσεων την διαχείριση και λειτουργία του ΧΥΤΑ καθώς και την τεχνική υποστήριξη. Από τον ΧΥΤΑ Λάρισας εξυπηρετούνται και οι υπόλοιποι Δήμοι του Νομού Λάρισας. Η συλλογή και διάθεση των απορριμμάτων γίνεται είτε με απορριμματοφόρα των δήμων είτε τα αναλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες - εργολάβοι. Σε όλο το Νομό Λάρισας υπήρχαν 116 Χώροι Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων. Στην τρέχουσα χρονική περίοδο αποκαθίστανται και οι τελευταίοι ανενεργοί ΧΑΔΑ.

Ο ΧΥΤΑ Λάρισας βρίσκεται 3 χλμ. ΒΔ του χωριού Μαυρόλιθος και περίπου 25 χλμ. στα ΒΔ της πόλης της Λάρισας. Η συνολικά αποκτηθείσα έκταση του ΧΥΤΑ είναι 1.500 στρέμματα. Η περιοχή των εγκαταστάσεων καταλαμβάνουν συνολικά 560 στέμματα, εκ των οποίων τα 200 αποτελούν το χώρο διάθεσης ΑΣΑ. Η υπολογιζόμενη χωρητικότητα σε ΑΣΑ είναι της τάξης των 3.240.000 m³ με αναμενόμενη συνολική διάρκεια σε δυνατότητα υποδοχής ΑΣΑ, περίπου τα 30 έτη. Ο ΧΥΤΑ Λάρισας κατασκευάστηκε σε μια φυσική μισγάγγεια με αρκετά ομαλά πλευρικά πρανή (15% - 25. Η περιοχή στην οποία πραγματοποιείται η υγειονομική ταφή, δεν είναι αμέσως ορατή από την ευρύτερη περιβάλλουσα περιοχή, στην οποία αναπτύσσονται ελάχιστες γεωργοκτηνοτροφικές δραστηριότητες. Η στάθμη του υδροφόρου ορίζοντα στην ευρύτερη περιοχή, συναντάται σε ύψος 60 μ. πάνω από τη στάθμη της θάλασσας, περιέχοντας πολύ φτωχά, αλλά καθόλου μολυσμένα στρώματα, η δε ακόρεστη ζώνη κάτω από τα ΧΥΤΑ έχει πάχος 140 μ. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από σχετικά χαμηλή ετήσια βροχόπτωση, κατά μέσο όρο 450 χιλ/έτος, με ξηρά και πολύ καυτά καλοκαίρια και υγρούς και κρύους χειμώνες.

Όσον αφορά τη σταδιακή ανάπτυξη του ΧΥΤΑ, προβλέπεται να αναπτυχθεί σε συνολικά 6 φάσεις – κύτταρα και να λειτουργήσει για ακόμη 12-15 έτη. Το κύτταρο Νο 1 αρχίζει να εξελίσσεται από το ψηλότερο μέρος της μισγάγγειας και τα επόμενα κύτταρα εξελίσσονται κατάντη αυτού, με κατεύθυνση προς τα χαμηλά μέρη αυτής. Στο Δυτικό τμήμα της όλης εγκατάστασης βρίσκονται η κεντρική είσοδος στον ελεγχόμενο και περιφραγμένο ΧΥΤΑ, το ζυγιστήριο των εισερχόμενων απορριμματοφόρων, το φυλάκιο εισόδου, το κτίριο διοίκησης, το συνεργείο συντηρήσεων και επισκευών, ο τεμαχιστής ελαστικών και το Κέντρο Διαχωρισμού Ανάκτησης Υλικών. Σε ότι αφορά στην αποδοτική συλλογή στραγγίσματος, ο πυθμένας κάθε Κυττάρου του ΧΥΤΑ, διαμορφώνεται με τις απαραίτητες κλίσεις και όλη η λεκάνη στεγανοποιείται και εφοδιάζεται με στραγγιστήρια στρώση. Στην Εγκατάσταση Προεπεξεργασίας Στραγγισμάτων, η οποία βρίσκεται κατάντη του χώρου ταφής, γίνεται η διαχείριση των στραγγισμάτων με τη μέθοδο της βιολογικής επεξεργασίας σε αεριζόμενες δεξαμενές (lagoons). Στόχος όλης αυτής της

διαδικασίας είναι να επιτευχθεί προεπεξεργασία των στραγγισμάτων, με εκροή ποιοτικά κατάλληλη για ανακυκλοφορία στην μάζα των απορριμμάτων του ΧΥΤΑ ή εναλλακτικά για τη διάθεσή της στη Μονάδα Βιολογικού της πόλης. Έχοντας σαν στόχο την ασφάλεια και περιβαλλοντικά φιλική λειτουργία του ΧΥΤΑ, η διαχείριση του βιοαερίου γίνεται με την πρωτοποριακή χρήση του οριζόντιου δικτύου συλλογής του. Με τη λύση αυτή, οι αγωγοί τοποθετούνται στο δάπεδο, κάθε άρτιου (καθ' ύψος) τυμπανιού, μόλις αυτό ολοκληρωθεί, εντός αβαθών τάφρων, που γι' αυτό το σκοπό διανοίγονται. Στο αμέσως προσεχές μέλλον προβλέπεται η ενεργειακή αξιοποίηση του βιοαερίου με την δημιουργία σχετικής μονάδας. Αμέσως μετά την περάτωση υποδοχής ΑΣΑ από κάθε χωριστό Κύτταρο του ΧΥΤΑ, προβλέπεται η κατ' αρχήν κατασκευή μιας προσωρινής στεγανοποιητικής κάλυψης, που να ελαχιστοποιεί κατά το δυνατόν την εκπομπή βιοαερίου προς το περιβάλλον και την εισροή ομβρίων στη μάζα των ενταφιασμένων ΑΣΑ που μετατρέπονται σε στραγγίσματα. Ήδη έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή στεγανοποιητικής κάλυψης της 1ης Κυψέλης και σχεδιάζεται η αντίστοιχη κατασκευή στην επόμενη Κυψέλη.

Μετά από τον απαιτούμενο επαρκή χρόνο για την ολοκλήρωση των καθιζήσεων των ΑΣΑ κάθε Κυττάρου, η τελική κάλυψη προβλέπεται να σχεδιαστεί σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες οδηγίες της Ε.Ε. και τις αντίστοιχες που θα ισχύουν στη χώρα μας κάθε φορά. Έτσι ώστε, ο ΧΥΤΑ να αποκαθίσταται βαθμιαία με τον εκάστοτε βέλτιστο τρόπο. Το ανάγλυφο του πλήρως περαιωμένου ΧΥΤΑ θα έχει τη μορφή ενός επιμήκους λόφου, παράλληλο προς το διαμήκη άξονα της μισγάγγειας. Το τελικό ανάγλυφο θα έχει εγκάρσιες κλίσεις των πλαγιών του, που θα κυμαίνονται μεταξύ 1:5 και 1:8 (β:υ). Μέσα στο 2011 ολοκληρώνεται η κατασκευή της 4ης Κυψέλης η οποία θα δοθεί αμέσως σε λειτουργία με την περαίωση (κορεσμό με απορρίμματα) της λειτουργίας της 3ης Κυψέλης εντός του έτους.

Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων

Στο νομό Λάρισας έχουν δημιουργηθεί 3 Σταθμοί Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ). Οι τρεις αυτοί ΣΜΑ βρίσκονται στη θέση «Ισιώματα» του δήμου Ελασσόνας, στη θέση «Νταμάρι» του δήμου Αγιάς και στη θέση «Τσουμάκα» του Δ. Πολυδάμαντα. Από τους δήμους, που διοχετεύουν τα απορρίμματά τους στους ΧΥΤΑ, μόνο κάποιοι τα διοχετεύουν μέσω ΣΜΑ. Οι δήμοι, που ανήκουν στην περιοχή μελέτης δεν χρησιμοποιούν τους σταθμούς μεταφόρτωσης (ΣΜΑ), αλλά οδηγούν τα απορρίμματά τους απευθείας στους ΧΥΤΑ.

Κέντρο Διαλογής Ανακυκλώσιμων Υλικών (ΚΔΑΥ)

Στο νομό Λάρισας υπάρχει Κέντρο Διαλογής Ανακυκλώσιμων Υλικών (ΚΔΑΥ), το οποίο κατασκευάστηκε στο χώρο του νέου ΧΥΤΑ Λάρισας, είναι δυναμικότητας 9 τόνων και έχει ως στόχο το διαχωρισμό και δεματισμό των αστικών στερεών αποβλήτων, που προέρχονται από διαλογή, σε χρήσιμα ανακυκλώσιμα υλικά (χαρτί, γυαλί, αλουμίνιο, πλαστικό κ.ά.).

Η μονάδα ανακύκλωσης υλικών, έχει παραχωρηθεί στον ΦοΔΣΑ από το 2008 και λειτουργεί σύμφωνα με το ΠΕΣΔΑ για την επίτευξη των στόχων της ανακύκλωσης. Το υφιστάμενο ΚΔΑΥ τροφοδοτείται κυρίως από τις συλλεγόμενες ποσότητες του εφαρμοζόμενου προγράμματος

ανακύκλωσης (διαλογής στην πηγή – μπλε κάδος) στην πόλη της Λάρισας, και διακινεί τα ανακυκλώσιμα μέσω εταιριών του εγκεκριμένου Συστήματος Εναλλακτικής Διαχείρισης Την ανακύκλωση των λοιπών ρευμάτων (απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ελαστικά, οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λιπαντικά και ορυκτέλαια κ.α.) αναλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες είτε συνάπτουν συμβάσεις συνεργασίας με τον Δήμο Λαρισαίων (Ανακύκλωση Συσκευών ΑΕ, ΕΔΟΕ ΑΕ) είτε συνεργάζονται (ΑΦΗΣ, Ecoelastica, κ.α.)

Πηγές ρύπανσης

Βιομηχανία

Με βάση τα στοιχεία από τις μελέτες «Ανάπτυξη υποστηρικτικών εργαλείων για τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση της ρύπανσης από σταθερές πηγές, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Κοινοτικής Νομοθεσίας», «Ανάπτυξη συστημάτων και εργαλείων Διαχείρισης Υδατικών Πόρων, Υδατικό Διαμέρισμα Θεσσαλίας (08)» και «Απογραφή αερίων ρύπων, υγρών και στερεών αποβλήτων από τη βιομηχανία και εκπομπών από την κεντρική θέρμανση», συλλέχθηκαν στοιχεία για τις βιομηχανίες της περιοχής Δήμου Λαρισαίων και τις εκπομπές ρύπων του νομού Λάρισας. Τα στοιχεία ρύπων, που παρατίθενται παρακάτω, αφορούν συνολικά τον νομό Λάρισας. Ωστόσο, στην περιοχή του Δήμου Λαρισαίων βρίσκονται οι κυριότερες και περισσότερες βιομηχανικές μονάδες, γεγονός που καθιστά τις μετρήσεις ιδιαίτερα αντιπροσωπευτικές.

Πίν. Κύριες βιομηχανικές μονάδες περιοχής Δήμου Λαρισαίων

Επωνυμία	Κλάδος κατά ΣΤΑΚΟΔ	Δραστηριότητα	Δημοτική Ενότητα
EXALCO A.E.	274	Παραγωγή βασικών πολύτιμων μετάλλων και άλλων μη σιδηρούχων μετάλλων	Λάρισας
ΕΛΒΑΚ Α.Ε.	153	Επεξεργασία και συντήρηση φρούτων και λαχανικών	Λάρισας
ΕΡΙΟΠΕΝΝΙΕ Α.Ε.	171	Προπαρασκευή και νηματοποίηση υφαντικών ινών	Λάρισας
INTRAMET ΜΕΤΑΛΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ Α.Ε.	285	Κατεργασία και επικάλυψη μετάλλων. Γενικές μηχανολογικές εργασίες που εκτελούνται έναντι αμοιβής ή βάση σύμβασης	Γιάννουλης
	153	Επεξεργασία και συντήρηση φρούτων και λαχανικών	Λάρισας
ΟΛΥΜΠΟΣ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗ ΑΣΒΕΣΤΟΠΟΙΙΑ Ν. ΣΙΑΜΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.	265	Παραγωγή τσιμέντου, ασβέστη και γύψου	Λάρισας
ΧΩΤΟΣ ΑΒΕΕ	155	Παραγωγή γαλακτοκομικών προϊόντων	Γιάννουλης

Επωνυμία	Κλάδος κατά ΣΤΑΚΟΔ	Δραστηριότητα	Δημοτική Ενότητα
ΓΕΝΙΚΗ ΤΡΟΦΙΜΩΝ Α.Ε. (ΠΡΩΗΝ FROZA Α.Ε.)	153	Επεξεργασία και συντήρηση φρούτων και λαχανικών	Γιάννουλης
ΤΣΟΛΗΣ Α.Β.Ε.Ε.	154	Παραγωγή φυτικών και ζωικών ελαίων και λιπών	Λάρισας
Α. ΚΑΤΣΙΜΠΕΡΗΣ Ο.Ε.	155	Παραγωγή γαλακτοκομικών προϊόντων	Γιάννουλης

Στην περιοχή μελέτης έχει θεσμοθετηθεί, χωροθετηθεί και λειτουργεί η ΒΙΠΕ Λάρισας.

Με βάση τη μελέτη «Απογραφή αερίων ρύπων, υγρών και στερεών αποβλήτων από τη βιομηχανία και εκπομπών από την κεντρική θέρμανση» οι εκπομπές αερίων ρύπων από τη βιομηχανία για τον Νομό Λάρισας είναι

Πίνακας Εκπομπές αερίων ρύπων από τη βιομηχανία

ΕΙΔΟΣ ΡΥΠΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ (kg/έτος)
CH ₄	17.906
CO	270.815
CO ₂	76.889.508
F	31.500
NMVOC	42.353
NO _x	1.401.822
SO ₂	1.066.636
TSP	826.087
VOC	255.028

Όσον αφορά στα υγρά και στερεά απόβλητα, στην ίδια μελέτη, έχουν υπολογιστεί οι εκπομπές υγρών και στερεών αποβλήτων από την βιομηχανία ανά νομό και περιφέρεια. Στους πίνακες που ακολουθούν καταγράφονται οι εκπομπές υγρών και στερεών αποβλήτων ανά κατηγορία ρύπου για τον νομό Λάρισας.

Πίνακας Εκπομπές υγρών αποβλήτων από την βιομηχανία

ΕΙΔΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ (σε τον/έτος)
BOD	1.636,4
TSS	2.067,6
Ολικό N	34,8
Ολικός P	6,4
Λίπη και έλαια	14,6
Cr+3	0,2
Φαινόλες	0,01

Πίνακας Εκπομπές στερεών αποβλήτων από την βιομηχανία

ΕΙΔΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ (σε τον/έτος)
ΜΟΛΥΣΜΑΤΙΚΑ	20
ΑΝΟΡΓΑΝΑ_Ε	861
ΜΕΓΑΛΟΥ ΟΓΚΟΥ/ΧΑΜΗΛΗΣ	84

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ	
ΟΡΓΑΝΙΚΑ D	3
ΒΙΟΑΠΟΔΟΜΗΣΙΜΑ	44.421

Από τις 28 κύριες βιομηχανίες, που καταγράφηκαν οι 20 διαθέτουν σύστημα επεξεργασίας αποβλήτων, για 4 είναι άγνωστο αν επεξεργάζονται τα απόβλητα, ενώ οι 4 δεν διαθέτουν σύστημα επεξεργασίας αποβλήτων. Αναλυτικά, η κατάσταση αναφορικά με τα έργα αποχέτευσης βιομηχανιών και επεξεργασίας αποβλήτων φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας Επεξεργασία αποβλήτων στις κύριες βιομηχανίες της περιοχής μελέτης

Επωνυμία	Κλάδος κατά ΣΤΑΚΟ Δ	Δημοτική ενότητα	Επεξεργασία υγρών αποβλήτων	Μέθοδος επεξεργασίας υγρών αποβλήτων	Αποδέκτης υγρών αποβλήτων
EXALCO A.E.	274	Λάρισας	Ναι	1ου Βαθμού	Ποταμός Ξηρόρεμμα - Ποταμός Πηνειός
ΕΛΒΑΚ Α.Ε.	153	Λάρισας	Ναι	2ου Βαθμού	Αρδευτική στραγγιστική τάφρος Τ5 ΤΟΕΒ Μάτι Τυρνάβου
ΕΡΙΟΠΕΝΝΙΕ Α.Ε.	171	Λάρισας	Όχι	-	Ε.Ε.Λ. Λάρισας
ΙΝΤΡΑΜΕΤ ΜΕΤΑΛΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ Α.Ε.	285	Γιάννουλης	Ναι	1ου Βαθμού	Λεκάνη Πηνειού - Πηνειός
	153	Λάρισας	Ναι	2ου Βαθμού	Ποταμός Πηνειός
ΟΛΥΜΠΟΣ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗ ΑΣΒΕΣΤΟΠΟΙΙΑ Ν. ΣΙΑΜΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.	265	Λάρισας	Άγνωστο	-	Άγνωστος
ΧΩΤΟΣ ΑΒΕΕ	155	Γιάννουλης	Ναι	2ου Βαθμού	Λεκάνη Πηνειού - Πηνειός
ΓΕΝΙΚΗ ΤΡΟΦΙΜΩΝ Α.Ε. (ΠΡΩΗΝ FROZA Α.Ε.)	153	Γιάννουλης	Ναι	3ου Βαθμού	Αποστραγγιστική τάφρος Τ11-2 (ΤΟΕΒ) "Μάτι Τυρνάβου"
ΤΣΟΛΗΣ Α.Β.Ε.Ε.	154	Λάρισας	Ναι	1ου Βαθμού	Πηνειός

Επωνυμία	Κλάδος κατά ΣΤΑΚΟ Δ	Δημοτική ενότητα	Επεξεργασία υγρών αποβλήτων	Μέθοδος επεξεργασίας υγρών αποβλήτων	Αποδέκτης υγρών αποβλήτων
A. ΚΑΤΣΙΜΠΕΡΗΣ Ο.Ε.	155	Γιάννουλης	Ναι	2ου Βαθμού	Αρδευτική τάφρος T4-1 ΤΟΕΒ

Συνολικά Στοιχεία Θέρμανσης

Στην μελέτη «Απογραφή αερίων ρύπων, υγρών και στερεών αποβλήτων από τη βιομηχανία και εκπομπών από την κεντρική θέρμανση», υπολογίστηκε το ρυπαντικό φορτίο των εκπομπών CO₂, SO₂, CO, NO_x και C_xH_y σε kg ρύπου και σε kg ρύπου ανά κάτοικο, από τη λειτουργία των κεντρικών θερμάνσεων στο πολεοδομικό συγκρότημα Λάρισας, με 102 μετρήσεις σε λέβητες διαφόρων κτιρίων (μεγάλα, μικρά, δημόσια, ιδιωτικά), που έγιναν το 2000. Τα παραπάνω στοιχεία φαίνονται στους Πίνακες, που ακολουθούν.

Πίνακες: Ρυπαντικό φορτίο των εκπομπών CO₂, SO₂, CO, NO_x και C_xH_y σε kg ρύπου (και ανά κάτοικο), από τη λειτουργία των κεντρικών θερμάνσεων στο πολεοδομικό συγκρότημα Λάρισας, για το έτος 2000 και για μέσους πραγματικούς συντελεστές εκπομπής που προέκυψαν από τις μετρήσεις.

ΡΥΠΑΝΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ (σε kg)
CO ₂	255.801.319
SO ₂	280.747
CO	138.542
NO _x	181.577

ΡΥΠΑΝΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ (σε kg/κάτοικο)
CO ₂	2.268
SO ₂	2,49
CO	1,23
NO _x	1,61
C _x H _y	0,23

2.2 Πολεοδομική Οργάνωση

2.2.1 Η οικιστική εξέλιξη της Λάρισας από τη νεολιθική εποχή μέχρι το τέλος της οθωμανικής περιόδου

Στη Λάρισα η κατοίκηση αρχίζει από τη νεολιθική εποχή. Η πόλη αναπτύχθηκε γύρω από το λόφο του Φρουρίου (στις βόρειες παρυφές της), αρχικά σαν ένας μεγάλος προϊστορικός οικισμός στο κέντρο περίπου της ανατολικής Θεσσαλικής πεδιάδας. Πάνω και γύρω από το λόφο αυτό (ύψους είκοσι περίπου μέτρων) αναπτύχθηκε η αρχαία πόλη, που στα μεσαιωνικά χρόνια φαίνεται πως καταλάμβανε μεγαλύτερη έκταση. Από τον 9ο αι. π.Χ., οι Θεσσαλοί συγκρότησαν μια οργανωμένη κοινότητα που είχε το χαρακτήρα μικρού χωριού και ήταν περιορισμένο στο λόφο της ακρόπολης. Όταν η πόλη άρχισε να διαμορφώνεται σταδιακά από τους ύστερους γεωμετρικούς και πρώιμους αρχαϊκούς χρόνους, η ακρόπολη έχασε τον αμυντικό χαρακτήρα της και μεταβλήθηκε σε κέντρο της θρησκευτικής και κοινωνικής ζωής του τόπου. Στα τέλη του 7ου αι. π.Χ., η Λάρισα αναφέρεται σαν πλούσια πόλη, πρωτεύουσα του κράτους της Πελασγιώτιδας και από ένα ασήμαντο χωριό μετασχηματίζεται σε πόλη με την ακρόπολή της.

Η πόλη, κατά τους Κλασικούς και Ελληνιστικούς Χρόνους, αναπτύσσεται σαν αγροτικό - διοικητικό κέντρο και ευημερεί. Ευρήματα της Ρωμαϊκής Περιόδου μαρτυρούν την ύπαρξη αποχετευτικού συστήματος και πολυτελών κατοικιών. Επί Κωνσταντίνου του Μεγάλου η Λάρισα γίνεται μητρόπολη υπό τον Άγιο Αχίλλιο, τον μετέπειτα πολιούχο της. Κατά τον 11ο και 12ο αι. μ.Χ., η πόλη αποκτά την τυπική βυζαντινή οργάνωση του αστικού χώρου της με κάστρο-χώρα-περιτοίχιση.

Η μεσαιωνική πόλη καταλαμβάνει μεγαλύτερη έκταση από την αρχαία και περιβάλλεται από τείχη -κατά προσέγγιση στη θέση της σημερινής Ηρώων Πολυτεχνείου. Το 13ο και 14ο αι. η διαδοχική παρουσία τόσο των Φράγκων, όσο και της εξασθενημένης Βυζαντινής Διοίκησης οδηγεί την πόλη σε οριακό σημείο συρρίκνωσης και εγκατάλειψης. Από το 1423 που κατακτήθηκε οριστικά από τους Τούρκους μέχρι την απελευθέρωσή της το 1881 καταστράφηκαν πολλά αρχαία και βυζαντινά μνημεία. Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας η πόλη αναφέρεται ως Γενί Σεχίρ (= Νέα Πόλη) και όσον αφορά τη μορφή της, αυτή αναπτύσσεται γύρω από την περιοχή του Φρουρίου, με σημείο αναφοράς το Χριστιανικό ναό του Τρανού Μαχαλά (Μητροπολιτικός ναός Αγ. Αχιλλίου). Στην αρχή του 16ου αιώνα, η πόλη εξοπλίζεται με όλα τα στοιχεία της αγοράς -διοίκησης όπως το Μπεζεστένι (κλειστή αγορά) που διατηρεί την αίγλη του μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα. Ο χώρος της αγοράς, κατά το 15ο και το 16ο αιώνα, με το χώρο του παζαριού çarsi τοποθετείται στο κέντρο του λόφου της ακρόπολης και νοτιότερα ως τη σημερινή Κύπρου κατά μήκος της βυζαντινής μέσης οδού στα ίχνη της σημερινής Ερμού - Ρούσβελτ. Ο Τρανός Μαχαλάς (Άγιος Αχίλλιος) αναπτύσσεται στην ίδια θέση αμιγώς Χριστιανικός ενώ οι Μουσουλμανικές συνοικίες του κέντρου εκτείνονται κυρίως στα Νοτιοανατολικά και Νότια, με κυρίως άξονες ανάπτυξης τους μεγάλους δρόμους που ακτινικά από το κέντρο οδηγούν στις πύλες. Το 1770 η

Λάρισα έδρα της τουρκικής διοίκησης Θεσσαλίας αποτελείται από έξι συνοικίες: Τρανός Μαχαλάς (Αγ. Αχιλλίου), Ταμπάκινα, Σουφλάρια, Παράσχου (Αγ. Νικολάου), Αρναούτ (Αγ. Αθανασίου) και Πέρα Μαχαλάς (Ιπποκράτους). Στο τέλος του 18ου αι., το Μπεζεστένι εξακολουθεί να αποτελεί την καρδιά του εμπορίου. Το εμπορικό κέντρο αναπτύσσεται κατά μήκος σκεπαστών δρόμων (çarsı) και έχει δύο υπαίθριες αγορές, ενώ ο χώρος του καθημερινού εμπορίου βρίσκεται στο νοτιότερο τμήμα της πόλης.

Στα χρόνια που ακολουθούν, το δίκτυο επεκτείνεται στις γύρω περιοχές κατοικίας του Τρανού Μαχαλά και νοτιότερα, αποτελώντας στην ουσία ένα ολόκληρο δίκτυο çarsı, με κυριότερο άξονα ανάπτυξης τη σημερινή οδό Βενιζέλου. Η οργάνωση της πόλης δεν ακολουθεί άκαμπτα και αυστηρά πρότυπα και η διάταξη των τριών λειτουργιών που ορίζουν το κέντρο της πόλης (διοίκηση, εμπόριο, κατοικία) ακολουθεί τα ίχνη του παλαιότερου ιστού και προσαρμόζεται στη μορφή του εδάφους. Στο κεντρικό τμήμα της πόλης, στο λόφο του Φρουρίου, αναπτύσσεται η αγορά, απ' όπου ξεκινά η μεγάλη οδός των çarsı, ενώ στα άκρα της δεσπόζουν τα δύο μεγάλα κέντρα ελέγχου της πόλης: το mollahanne, που εκφράζει τη θεοκρατική αντίληψη, και το διοικητήριο. Έτσι η αγορά λειτουργεί όχι μόνο σαν χώρος εμπορίου, αλλά και ως κοινωνικός χώρος συνεύρεσης ή ως θρησκευτική περιοχή. Αυτό διαπιστώνεται από τα δύο τζαμιά της αγοράς, τα μαγειρεία τους τεκέδες και τα δύο χαμάμ που βρίσκονται στην περιοχή. Η πρώτη απόπειρα σχεδιασμού της πόλης γίνεται από τον Τούρκο Μηχανικό Χαλήλ Μπέη το 1827-28.

2.2.2 Η οικιστική εξέλιξη της Λάρισας από το 1881 μέχρι σήμερα

Η Λάρισα απελευθερώνεται το 1881 και η πορεία της σημαδεύεται από την προσπάθεια εξελληνισμού της, με τη συστηματική απάλειψη όσων στοιχείων αποδίδονται στο οθωμανικό της παρελθόν. Η πυρκαγιά του 1882 καταστρέφει ολοσχερώς το εμπορικό κομμάτι της αγοράς επιταχύνοντας τον εκσυγχρονισμό της, ενώ μια σειρά επεμβάσεων αλλοιώνουν τα χαρακτηριστικά της πόλης. Το 1883 η πόλη αποκτά το πρώτο επίσημο ρυμοτομικό σχέδιο που καλύπτει όλη την «εντός των τειχών περιοχή».

Στις αρχές του εικοστού αιώνα αρχίζει η επέκταση της πόλης, τόσο λόγω της φυσικής αύξησης του πληθυσμού της όσο και με την εγκατάσταση προσφύγων, πρώτα από την Ανατολική Ρωμυλία και αργότερα από τη Μικρά Ασία. Μετά τους απελευθερωτικούς πολέμους (1912-1913) άρχισε μια προσπάθεια για την αναγέννηση της πόλης. Η πόλη άρχισε να οργανώνεται πιο συστηματικά με δημόσιους χώρους και κτίρια και να αναπτύσσει αξιόλογη εμπορική, οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου.

Κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής η πόλη υπέστη πολλές καταστροφές, τόσο από βομβαρδισμούς όσο και από μεγάλους σεισμούς. Μετά τον εμφύλιο πόλεμο άρχισε να εισρέει με έντονους ρυθμούς νέος πληθυσμός από την ύπαιθρο σε αναζήτηση μιας καλύτερης ζωής. Παράλληλα, την περίοδο εκείνη άρχισαν να αναπτύσσονται βιομηχανικές μονάδες. Επιπλέον, η μορφολογία της πόλης και το γεγονός ότι η πόλη ήταν χτισμένη επίπεδα ευνοούσε την κυκλοφορία των πολιτών με ποδήλατα, ενώ τα περισσότερα κτίρια ήταν μονώροφα ή διώροφα με

αυλή. Με την αύξηση του πληθυσμού δημιουργούνται νέες συνοικίες (Άγιος Κωνσταντίνος και Σιδηροδρομικός Σταθμός) και η πόλη επεκτείνεται και εκτός των τειχών, ενώ με την επέκταση του σχεδίου το 1947 εντάσσονται στο σχέδιο μια ζώνη κατά μήκος της νότιας και ανατολικής πλευράς του τείχους, η συνοικία της Φιλιππούπολης, καθώς και τμήμα της συνοικίας Αμπελοκήπων.

Η διαδικασία της άναρχης εξάπλωσης της πόλης που ξεκίνησε από την δεκαετία του '50, χαρακτηριστική στην διαμόρφωση της φυσιογνωμίας των ελληνικών πόλεων, με την ανάπτυξη του οικοδομικού τομέα μέσα από την διαδικασία της αντιπαροχής, είχε ως αποτέλεσμα την τεράστια αλλαγή της πόλης και ιδίως του κέντρου της.

Τη δεκαετία 1950-1960 η Λάρισα πλήττεται από καταστροφικούς σεισμούς, με αποτέλεσμα την επισκευή ή ανοικοδόμηση του μεγαλύτερου μέρους των κτιρίων, χωρίς όμως αυτό να συνοδεύει από οποιαδήποτε αναμόρφωση του σχεδίου, ενώ διατηρήθηκαν τόσο το σύστημα δόμησης και η κατάτμηση σε μικρά οικόπεδα, όσο και τα πλάτη των οδών. Ο αρχικός πυρήνας της σημερινής πόλης διαμορφώθηκε -παρά τον ανασχεδιασμό του 1883- μέσα στα όρια του παλιού οθωμανικού αστικού ιστού, ακολουθώντας τα παλιά έργα υποδομής και την προϋπάρχουσα ρυμοτομία. Αυτό δημιούργησε προβλήματα που συνεχίζουν ακόμη να υφίστανται σε πολλές περιοχές της Λάρισας (αδιέξοδες οδοί, δαιδαλώδης οργάνωση, κ.λπ.).

Στις δεκαετίες του '60 και '70 η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού και η έλλειψη έγκαιρης χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής από την πολιτεία είχαν ως αποτέλεσμα, παράλληλα με την έξαρση της αυθαίρετης και άναρχης δόμησης, την επιδείνωση των συνθηκών ποιότητας ζωής και την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Πολλά αξιόλογα κτίσματα καταστράφηκαν παράλληλα με στοιχεία από την φυσιογνωμία και ταυτότητα της ιστορίας της, ενώ επιδεινώθηκαν οι συνθήκες κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων. Τα διώροφα σπίτια έγιναν πολυκατοικίες, οι αυλές με τα λουλούδια έγιναν τσιμεντένιες επιφάνειες.

Το 1974 εκπονήθηκε Ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη. Το Ρυθμιστικό αυτό σχέδιο δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ. Σημαντικές επεκτάσεις του σχεδίου πόλης έγιναν το 1976 και το 1979. Η Λάρισα στις αρχές της δεκαετίας του '80, είχε την εικόνα μιας «αναπτυσσόμενης» αλλά απρόσωπης πόλης που δεν θύμιζε σε κανένα πλέον τίποτα από την μακρόχρονη ιστορία της. Φθάνοντας σε οριακό σημείο πλέον, ο Δήμος Λαρισαίων ανταποκρίθηκε στην ανάγκη για αντιστροφή αυτής της πορείας και με την συμπαράσταση των φορέων της πόλης και της κοινής γνώμης κινητοποιήθηκε για την αναβάθμιση της πόλης, μέσω μιας προσπάθειας που συνεχίζεται μέχρι τις μέρες μας.

Το 1986 θεσμοθετήθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Το 1988-89 γίνεται νέα επέκταση του σχεδίου πόλης καθώς και αναθεώρηση των σχεδίων των περιοχών επέκτασης του 1976 και 1979. Έτσι, η πόλη οριοθετήθηκε στη σημερινή της έκταση, που περιλαμβάνει 19 πολεοδομικές ενότητες. Σημαντική εξέλιξη αποτελεί η ανάθεση των μελετών αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου από το Δήμο και του Ρυθμιστικού Σχεδίου από το ΥΠΕΧΩΔΕ το 2007. Εντός του 2008 ολοκληρώθηκαν οι δύο μελέτες και έθεσαν τις αρχές για την ανάπτυξη της πόλης και θα καθορίσουν την πορεία της στον 21ο αιώνα.

Σήμερα η Λάρισα θεωρείται μια από τις δυναμικότερες αστικές περιοχές της χώρας, λόγω της γεωγραφικής της θέσης και των φυσικών πόρων της ευρύτερης περιοχής. Είναι βιομηχανικό, διοικητικό, πολιτιστικό και συγκοινωνιακό κέντρο, στο κέντρο της Θεσσαλίας, στη καρδιά της Ελλάδας, με έκταση 19.000 στρ. και πληθυσμό περίπου 200.000 κατοίκους.

2.2.3 Πολεοδομικές Ενότητες

2.2.3.1 Δημοτική Ενότητα Λάρισας

Η Δημοτική Ενότητα Λάρισας διαιρείται στις εξής 19 πολεοδομικές ενότητες Π.Ε. (23 συνοικίες):

Π.Ε. 1 (Κέντρο – Αγ. Αχίλλειος)

Π.Ε. 2 (Αμπελόκηποι)

Π.Ε. 3 (Αγ. Σαράντα - Λαχανόκηποι)

Π.Ε. 4 (Αγ. Νικόλαος)

Π.Ε. 5 (Αγ. Αθανάσιος)

Π.Ε. 6 (Ιπποκράτης)

Π.Ε. 7 (Ν. Σμύρνη)

Π.Ε. 8 (Λαχανόκηποι – Αγ. Γεώργιος)

Π.Ε. 9 στο νότιο ανατολικό άκρο της πόλης, μεταξύ της Π.Ε.Ο. και της Ε.Ο. Λάρισας – Βόλου.

Π.Ε. 10 (Περιοχή Σταθμού – Χαραυγή)

Π.Ε. 11 (Ανθούπολη - Νεράιδα)

Π.Ε. 12 (Στρατόπεδο Σαρίμπεη)

Π.Ε. 13 (Φιλιππούπολη)

Π.Ε. 14 (Πυροβολικά)

Π.Ε. 15 (Ν. Πολιτεία - Ηπειρώτικα)

Π.Ε. 16 (Νεάπολη)

Π.Ε. 17 (Αγ. Θωμάς – Λειβαδάκι - Φιλιππούπολη)

Π.Ε. 18 (Αβέρωφ)

Π.Ε. 19 στο νοτιοδυτικό άκρο της πόλης, νότια της περιφερειακής οδού Τρικάλων.

Αλφαβητικά οι 23 συνοικίες της πόλης είναι οι εξής:

Αβέρωφ

Άγιος Αθανάσιος

Άγιος Αχίλλειος

Άγιος Γεώργιος

Άγιος Θωμάς

Άγιος Κωνσταντίνος

Άγιος Νικόλαος

Αμπελόκηποι

Ανθούπολη

Ηπειρώτικα

Ιπποκράτης

Λαχανόκηποι

Λιβαδάκι

Νέα Πολιτεία

Νέα Σμύρνη

Νεάπολη

Νεράιδα

Παπασταύρου

Πυροβολικά

Σταθμός

Φιλιππούπολη

Χαραυγή

Στρατόπεδο Σαρίμπεη



Στις κεντρικές συνοικίες της πόλης (συνοικίες Αγίου Αχίλλειου και Αγίου Νικολάου) βρίσκεται το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της

πόλης, καθώς και μεγάλο μέρος του πληθυσμού της. Στην περιοχή του κέντρου βρίσκονται το κτίριο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λάρισας, το Δημαρχείο, το Δικαστικό Μέγαρο, η Λέσχη Αξιωματικών, το Φρουραρχείο, τα κεντρικά καταστήματα των τραπεζών και μεγάλες σχολικές μονάδες, καθώς και δύο μεγάλες πλατείες και ο λόφος του Φρουρίου. Περιμετρικά του 'πυρήνα' της πόλης βρίσκονται οι συνοικίες Αγ. Αθανασίου, Αγ. Κωνσταντίνου, Αγ. Σαράντα, που αποτελούν τον ευρύτερο κεντρικό τομέα της πόλης.



Στο μαιανδρισμό του Πηνειού βρίσκονται οι συνοικίες Αμπελοκήποι, Ιπποκράτη και Παπασταύρου. Η περιοχή ορίζεται τόσο από φυσικά όσο και από 'τεχνητά' όρια. Αυτά είναι το ποτάμι και τα αναχώματα, που έχουν διαμορφωθεί είτε ως στοιχειώδεις οδοί (αναχώματα Ιπποκράτη και Αμπελοκήπων) είτε ως χώροι περιπάτου και αναψυχής (ανάχωμα Παπασταύρου) και η οδός Γεωργιάδου. Η περιοχή διασχίζεται από την Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης, ενώ εδώ βρίσκεται το γήπεδο της τοπικής ποδοσφαιρικής ομάδας και το Ε.Α.Κ.Λ., με κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο και ανοιχτά γήπεδα,

καθώς και το μεγάλο πάρκο του Αλκαζάρ. Επίσης, στη συνοικία Αμπελοκήπων βρίσκεται η κεντρική αφετηρία των υπεραστικών λεωφορείων και το συγκρότημα πολιτιστικών κτιρίων του Μύλου Παππά.



Στο βόρειο άκρο της πόλης βρίσκεται η συνοικία Νέα Σμύρνη, που είναι μια από τις μεγαλύτερες σε έκταση συνοικίες και η κύρια αρτηρία της, η οδός Σωκράτους, αποτελεί μια από τις κύριες εισόδους της πόλης. Λόγω του ότι το νότιο όριο της συνοικίας είναι ο χάνδακας Ι1, η σύνδεσή της με την υπόλοιπη πόλη γίνεται με γέφυρα στο σημείο που ο χάνδακας ενώνεται με την παλαιά κοίτη του Πηνειού. Στο βόρειο άκρο της συνοικίας, κοντά στο όριο του σχεδίου πόλης, στεγάζεται η

Περιφέρεια Θεσσαλίας. Το δυτικό όριο της συνοικίας αποτελεί το ανάχωμα της πλημμυρικής ζώνης της παλαιάς κοίτης του Πηνειού, το οποίο έχει διαμορφωθεί σε στοιχειώδη οδικό άξονα.



Στο ανατολικό τμήμα της Λάρισσας βρίσκονται οι συνοικίες Αγίος Γεώργιος, Λαχανόκηποι, Σταθμός και Χαραυγή. Πρόκειται για μια μεγάλη σε έκταση περιοχή που οριοθετείται από τον χάνδακα Ι1, τις σιδηροδρομικές γραμμές, την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, την οδό Φαρσάλων και το όριο του ΓΠΣ. Την περιοχή διασχίζουν η διακλάδωση του Ι1, η παλιά Ε.Ο. Αθήνας – Θεσσαλονίκης, η παλαιά Ε.Ο. Λάρισσας – Βόλου, καθώς και οι σιδηροδρομικές γραμμές Αθήνας – Θεσσαλονίκης και Λάρισσας – Βόλου. Στη συνοικία Σταθμού βρίσκεται ο επιβατικός σταθμός του Ο.Σ.Ε. και μεγάλη έκταση του Οργανισμού, ενώ στη Χαραυγή υπάρχουν σημαντικής έκτασης στρατιωτικές εγκαταστάσεις (303 Π.Ε.Β.).



Στο νότιο μέρος της πόλης βρίσκονται οι συνοικίες Πυροβολικών και Αβέρωφ, σε γειτνίαση με το στρατόπεδο Μπουγά. Η περιοχή οριοθετείται γενικά από την περιφερειακή οδό Τρικάλων, ενώ διασχίζεται από την παλιά Ε.Ο. Αθήνας – Θεσσαλονίκης και την οδό Φαρσάλων. Στις συνοικίες αυτές βρίσκονται σημαντικές εκτάσεις του Υπουργείου Γεωργίας (ΕΘ.Ι.Α.Γ.Ε.). Σε πολύ μικρή απόσταση από τις εκτάσεις αυτές, επί της οδού Φαρσάλων, βρίσκεται το πρώην 'ΞΕΝΙΑ' ιδιοκτησίας πλέον του Δήμου Λαρισαίων, ο οποίος μίσθωσε το χώρο στην εταιρεία GRECHOTEL, όπου κατασκευάστηκε ξενοδοχειακή μονάδα πολυτελείας, ενώ παράλληλα ανακαινίστηκαν και τα παλαιά κτίρια.



Στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης βρίσκονται οι συνοικίες Ανθούπολη, Ηπειρώτικα, Νέα Πολιτεία και Νεράϊδα. Η περιοχή οριοθετείται από τις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου, Φαρσάλων, το Στρατόπεδο Μπουγά, την περιοχή του ΕΘΙΑΓΕ, την Περιφερειακή οδό και τις οδούς Καρδίτσης και Σαρίμβεη. Ο ΟΣΕ καταλαμβάνει σημαντική έκταση στην περιοχή, λόγω των σιδηροδρομικών γραμμών που εκτείνονται κατά μήκος των συνοικιών, καθώς και των χώρων του μηχανοστασίου και του εμπορευματοκέντρου. Στη συνοικία Ανθούπολη βρίσκονται το παλιό (χριστιανικό) νεκροταφείο της Λάρισσας, το στρατιωτικό νεκροταφείο και το εβραϊκό νεκροταφείο, ενώ στη Νέα Πολιτεία υπάρχει συγκρότημα αποθηκών με σημαντική έκταση, ιδιοκτησίας της Αγροτικής Τράπεζας.



Στο δυτικό μέρος της Λάρισας βρίσκονται οι συνοικίες Άγιος Θωμάς, Λιβαδάκι, Νεάπολη και Φιλιππούπολη. Η περιοχή οριοθετείται από την αντιπλημμυρική ζώνη του Πηνειού, την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις της 1^{ης} Στρατιάς, την οδό Καρδίτσης και την Περιφερειακή οδό. Στη συνοικία Λιβαδάκι βρίσκεται ο υποσταθμός της ΔΕΗ, ενώ το δυτικό τμήμα της πόλης διασχίζει το δίκτυο μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος υψηλής τάσης. Πριν από μερικά χρόνια την περιοχή διέσχισε ανοικτός χάνδακας απορροής ομβρίων υδάτων, ο οποίος σήμερα έχει εγκιβωτιστεί κατά το μεγαλύτερο τμήμα του.



Τέλος, στην περιοχή Μεζούρλο βρίσκονται σημαντικές υποδομές υγείας, εκπαίδευσης, πολιτισμού και διοίκησης. Συγκεκριμένα, εκεί βρίσκεται το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας, οι εγκαταστάσεις του ΤΕΕ και του ΙΕΚ, το υπό κατασκευή Αρχαιολογικό – Βυζαντινό Μουσείο Λάρισας και οι Φυλακές Λάρισας. Είναι φανερό πώς οι Φυλακές είναι σε απόλυτη ασυμβατότητα με τις υπόλοιπες χρήσεις και ειδικότερα με τις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις των Ι.Ε.Κ. και Τ.Ε.Ε., με τις οποίες είναι σε άμεση γειννίαση.

Γενική Περιγραφή Χρήσεων Γης Δημοτικής Ενότητας Λάρισας

1. Κεντρικές Λειτουργίες

α. Διοίκηση - Υπηρεσίες

Η μεγαλύτερη συγκέντρωση των διοικητικών χρήσεων και υπηρεσιών παρατηρείται στο κέντρο της πόλης. Συγκεκριμένα, στις συνοικίες του Αγίου Αχιλλείου, του Αγίου Νικολάου (Π.Ε.1), του Αγίου Αθανασίου (Π.Ε.5), του Αγίου Κωνσταντίνου (Π.Ε.4) και των 40 Μαρτύρων (Π.Ε.3) συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό των δημόσιων υπηρεσιών, το Δημαρχείο, η Νομαρχία, οι Εφορίες, το Δικαστικό Μέγαρο, η Αστυνομία και τα γραφεία του ΟΤΕ, ενώ η Περιφέρεια Θεσσαλίας στεγάζεται στο βόρειο άκρο της συνοικίας της Νέας Σμύρνης στα όρια της πόλης. Στις κεντρικές συνοικίες συγκεντρώνονται και τα κεντρικά καταστήματα των περισσότερων τραπεζών.

β. Εμπόριο

Το μεγαλύτερο τμήμα της κεντρικής περιοχής της Λάρισας έχει διαμορφωθεί σε δίκτυο πεζοδρόμων, κατά μήκος των οποίων, καθώς και στις γειτονικές τους οδούς, έχει αναπτυχθεί η αγορά της πόλης. Τα τελευταία χρόνια, μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων έχουν ανοίξει υποκαταστήματα ή έχουν αναπτύξει συνεργασίες (franchise) στην πόλη, ενώ έχουν εγκατασταθεί και πολυκαταστήματα περιφερειακής εμβέλειας (Praktiker, Carrefour, Metro, IKEA, Leroy Merlin, Jumbo, Smart Outlet, κ.λπ.), εντείνοντας ροές επισκεπτών προς αυτή. Τέτοιου είδους πολυκαταστήματα ακολουθούν τελείως διαφορετικό μοντέλο χωροθέτησης από τα εμπορικά καταστήματα. Λόγω των ιδιαίτερων αναγκών τους (μεγάλοι χώροι στάθμευσης, αποθηκευτικοί

χώροι, βοηθητικές εγκαταστάσεις) και του κόστους της γης, έχουν εγκατασταθεί περιμετρικά της πόλης στις δυτικές συνοικίες της, στον Άγιο Γεώργιο (Π.Ε.8) και στα όρια του Ιπποκράτη (Π.Ε.6) (κυρίως στον περιφερειακό Τρικάλων, στην Π.Ε.Ο. Λάρισας – Βόλου και στην Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης).

2. Κατοικία

Στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου η κατοικία συνυπάρχει με κεντρικές λειτουργίες. Σε αντίθεση με τις περιοχές επέκτασης του σχεδίου πόλης όπου οι περιοχές κατοικίας διαχωρίζονται σαφώς από εκείνες των κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων και άρα των δραστηριοτήτων που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν γύρω από αυτούς, αφού δεν υπάρχουν χώροι που θα έδιναν τη δυνατότητα εγκατάστασης εμπορικών δραστηριοτήτων της εμβέλειας του εμπορικού κέντρου.

Στη Λάρισα υπάρχουν, επίσης, και αρκετές περιοχές κατοικίας που κτίστηκαν με το σύστημα της οργανωμένης δόμησης. Ο Ο.Ε.Κ. έχει κατασκευάσει κατοικίες για τους δικαιούχους του, σε διάφορες χρονικές περιόδους και περιοχές της Λάρισας. Στην περιοχή του Αγίου Θωμά (Π.Ε.17), απέναντι από την αντιπλημμυρική ζώνη, βρίσκεται ο οικισμός «Γεώργιος Γεννηματάς» του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας. Επίσης, εργατικές κατοικίες υπάρχουν στη Νεάπολη (Π.Ε.16), στα Πυροβολικά (Π.Ε.14) και ο οικισμός εργατικών κατοικιών στη Γιάννουλη, λίγο έξω από τα όρια της Λάρισας. Στην περιοχή της Νεάπολης επί της οδού Γεωργίου Παπανδρέου υπάρχει παλιός οικισμός (Λαϊκές Πολυκατοικίες) που κατασκευάστηκε με το σύστημα οργανωμένης δόμησης. Παρόμοιες παρεμβάσεις οργανωμένης δόμησης έχουν υλοποιήσει και στρατιωτικές υπηρεσίες, κυρίως για τις ανάγκες στέγασης των αξιωματικών των στρατιωτικών μονάδων. Τέτοιες επεμβάσεις έχουν γίνει μέσα στο χώρο της 1ης Στρατιάς, στο χώρο της 110 Π.Μ., αλλά και μέσα στον ιστό της πόλης, όπως στην περιοχή των Αγίων Σαράντα (Π.Ε.3) (που αργότερα περιήλθε σε πολίτες δικαιούχους ως Λαϊκές Πολυκατοικίες), καθώς και στην οδό Ιουστινιανού (απέναντι από το σχολικό συγκρότημα του 5ου Γυμνασίου – Λυκείου) (Π.Ε.10).

3. Εκπαίδευση

Οι χώροι εκπαίδευσης βρίσκονται διάσπαρτοι στον πολεοδομικό ιστό. Είναι οργανωμένα κατά κύριο λόγο σε σχολικά συγκροτήματα – σχεδόν 40 σε διάφορες συνοικίες της πόλης. Επίσης, υπάρχουν αρκετά μεγάλα (από άποψη σχολικών μονάδων) σχολικά συγκροτήματα στις συνοικίες Αγίου Αθανασίου (Π.Ε.5), Αγίου Κωνσταντίνου, Σιδηροδρομικού Σταθμού (Π.Ε.4), Νεάπολης (Π.Ε.16) και Λιβαδακίου (Π.Ε.17) τα οποία βρίσκονται σε σημαντικούς κυκλοφοριακούς άξονες.

Σχετικά με την ανώτερη και την ανώτατη εκπαίδευση, υπάρχουν δύο σημεία συγκέντρωσης αυτών των χρήσεων. Το πρώτο βρίσκεται στην περιοχή του Μεζούρλου, όπου το Τμήμα Ιατρικής λειτουργεί σε νεόδμητο κτήριο σε χώρο γειτονικό με το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας, εκεί βρίσκονται επίσης το 1ο Τ.Ε.Ε. Λάρισας μαζί με το 1ο Κρατικό Ι.Ε.Κ. στο χώρο δίπλα από τις φυλακές Λάρισας. Το δεύτερο στις δυτικές συνοικίες στα όρια της πόλης, όπου λειτουργούν δεκατέσσερα τμήματα Τ.Ε.Ι.

4. Περίθαλψη - πρόνοια

Στην πόλη της Λάρισας λειτουργούν δύο Νοσοκομειακά Ιδρύματα. Το παλιότερο είναι το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας, επί της οδού Γεωργιάδου (Π.Ε.3), και το νεότερο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας βρίσκεται ΝΔ στα όρια της πόλης στην περιοχή Μεζούρλου. Το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας έχει εγκλωβιστεί στον αστικό ιστό, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα διεξόδου του προς διπλανούς χώρους είτε για τις κτιριακές του εγκαταστάσεις είτε για τη δημιουργία ελεύθερων χώρων ή χώρων στάθμευσης. Αντίθετα, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο έχει αποθέματα ελεύθερων χώρων και χώρων στάθμευσης. Στο Δήμο Λάρισας σήμερα λειτουργούν ΚΑΠΗ στις συνοικίες Νέας Σμύρνης (Π.Ε.7), Αγίου Αθανασίου (Π.Ε.5), Αγίων Σαράντα (Π.Ε.3), Αγίου Γεωργίου (Π.Ε.8) και Ανθούπολης (Π.Ε.11) και στα πλαίσια της καλύτερης εξυπηρέτησης των ηλικιωμένων, υπάρχουν παραρτήματα στις περισσότερες συνοικίες της πόλης. Το γηροκομείο βρίσκεται στη συνοικία της Νεάπολης (Π.Ε.16) και γειτνιάζει με τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις της 1ης Στρατιάς.

5. Αθλητισμός

Στην Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης, στη συνοικία Παπασταύρου (Π.Ε.6), βρίσκεται το Ε.Α.Κ.Λ., με κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο και ανοιχτά γήπεδα, καθώς και το μεγάλο πάρκο του Αλκαζάρ. Στην συνοικία της Νεάπολης (Π.Ε.16) βρίσκεται το γήπεδο της τοπικής ποδοσφαιρικής ομάδας, κλειστό γήπεδο μπάσκετ και γήπεδα τένις. Διάσπαρτες σε όλες τις συνοικίες της πόλης βρίσκονται περίπου 30 γήπεδα και εγκαταστάσεις αθλοπαιδιών.

6. Αναψυχή

Τα περισσότερα καταστήματα αναψυχής έχουν αναπτυχθεί στην αγορά της πόλης και κατά μήκος των πεζοδρόμων της κεντρικής περιοχής. Ο κύριος όγκος των καταστημάτων αυτών βρίσκεται στην περιοχή της πλατείας Ταχυδρομείου, που αποτελεί και τον κυριότερο από τους τρεις πόλους ανάπτυξης των καταστημάτων αναψυχής, ενώ χρησιμοποιείται και ως χώρος συγκέντρωσης, παιχνιδιού και περιπάτου. Ο δεύτερος πόλος ανάπτυξης καταστημάτων αναψυχής βρίσκεται στην πλατεία της Νεάπολης (Π.Ε.16), που αποτελεί και σημαντικό χώρο πρασίνου της περιοχής. Τα τελευταία χρόνια, και μετά την έναρξη της κατασκευής δικτύου πεζοδρόμων, καταστήματα αναψυχής έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται και στον λόφο του Φρουρίου. Ακόμη, στους χώρους του πολυκαταστήματος Carrefour, στη Γιάννουλη επί της Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης, έχουν ανεγερθεί συνοδευτικές εγκαταστάσεις (εστιατόρια, κινηματογράφοι, κ.λπ.), ενέργεια που μπορεί να δημιουργήσει νέο πόλο έλξης χρήσεων και δραστηριοτήτων, ενώ αντίστοιχο εμπορικό κέντρο (Pantheon Plaza) δημιουργήθηκε το 2009 στο 2^ο χλμ της Παλαιάς εθνικής Λάρισας-Αθηνών. Τέλος, στην οδό Φαρσάλων παρατηρείται συγκέντρωση νυχτερινών κυρίως κέντρων, που λειτουργούν κατά κύριο λόγο τους θερινούς μήνες.

7. Πολιτισμός

Οι κυριότεροι αρχαιολογικοί χώροι βρίσκονται στην κεντρική περιοχή της Λάρισας. Συγκεκριμένα, στο λόφο Φρουρίου βρίσκονται το μεγάλο αρχαίο θέατρο, μνημεία της οθωμανικής περιόδου της πόλης, καθώς και βυζαντινός ναός (παλαιοχριστιανική βασιλική). Σε κοντινή

απόσταση από το λόφο του Φρουρίου βρίσκεται το μικρό αρχαίο θέατρο, στη διασταύρωση των οδών Ταγματάρχου Βελισαρίου και Εργατικής Πρωτομαγιάς, καθώς και το Γενί Τζαμί, όπου λειτουργεί σήμερα το Αρχαιολογικό Μουσείο Λάρισας. Το Διαχρονικό Μουσείο βρίσκεται στις νότιες παρυφές της πόλης (Μεζούρλο) και πρόκειται να στεγάσει αρχαιολογικά και βυζαντινά ευρήματα. Επίσης, τόσο στην κεντρική όσο και στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου υπάρχουν διάσπαρτα κτίσματα διαφόρων ιστορικών περιόδων της πόλης.

Περιφερειακά του κέντρου, βρίσκεται το κτίριο του Λαογραφικού Μουσείου στη συνοικία Χαραυγής (Π.Ε.10), κοντά στο χώρο του Ο.Σ.Ε. Το κτίριό του Δημοτικού Ωδείου βρίσκεται στην Πλατεία Λαού (Π.Ε.3) και διαθέτει τη μοναδική σχετικά μεγάλη αίθουσα εκδηλώσεων στη Λάρισα (περίπου 500 θέσεων) ενώ λειτουργούν 5 παραρτημάτων σε συνοικίες της πόλης (Αβέρωφ (Π.Ε.18), Νεάπολη (Π.Ε.16), Νέα Σμύρνη (Π.Ε.7), Ιπποκράτη (Π.Ε.6) και Φιλιππούπολη (Π.Ε.17)). Το κτίριο της Πινακοθήκης βρίσκεται στη Νεάπολη (Π.Ε.16) και ο εκθεσιακός χώρος του είναι στο Χατζηγιάννιο Πολιτιστικό Κέντρο. Τέλος, το σημαντικότερο μνημείο της νεότερης περιόδου της πόλης, είναι το συγκρότημα κτιρίων του «Μύλου Παππά» στη συνοικία των Αμπελοκήπων (Π.Ε.2), που μέχρι τις αρχές του αιώνα λειτουργούσε ως αλευρόμυλος.

8. Βιομηχανία – Βιοτεχνία

Βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις υπάρχουν τόσο μέσα στη πόλη όσο και στις παρυφές της, κατά μήκος των βασικών αρτηριών. Κύριες γραμμικές αναπτύξεις βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων είναι οι άξονες εισόδου και εξόδου στην πόλη όπως οι οδοί Φαρσάλων, Σωκράτους, Ιωαννίνων, Ε.Ο. Κοζάνης, Π.Ε.Ο. Βόλου και το τμήμα της παλιάς Ε.Ο. Αθήνας – Θεσσαλονίκης που διασχίζει την πόλη όπου υπάρχουν συγκεντρώσεις μικρών βιοτεχνιών, συνεργεία, κ.λπ. Οι συγκεντρώσεις αυτές βρίσκονται είτε σε αναπτυσσόμενες περιοχές κατοικίας είτε σε περιοχές όπου δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης (π.χ., παλιά Ε.Ο.) και ξεπερνούν τα όρια του Δήμου Λάρισας, εισχωρώντας στις εκτάσεις των γύρω κοινοτήτων και φτάνοντας συνήθως μέχρι τους αντίστοιχους οικισμούς. Το Γ.Π.Σ. έχει προτείνει τη δημιουργία χώρων ΒΙΟ.ΠΑ. και ΒΙ.ΠΑ., όπου θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν ομοειδείς επιχειρήσεις σε χώρους με κατάλληλες υποδομές.

9. Ελεύθεροι χώροι

Η πλειοψηφία των ελεύθερων χώρων (πλατείες και πάρκα) βρίσκεται στο κεντρικό και δυτικό τομέα της πόλης. Σε συνολική έκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος περίπου 15.000 στρ., οι οργανωμένοι κοινόχρηστοι χώροι έχουν εμβαδόν περίπου 3.000στρ, δηλαδή το 20%. Σημαντικοί κοινόχρηστοι χώροι είναι το πάρκο του Αλκαζάρ (Π.Ε.6), το πάρκο του Αγίου Αντωνίου (Π.Ε.5) και ο λόφος του Φρουρίου. Ο μεγαλύτερος εν δυνάμει κοινόχρηστος χώρος είναι η περιοχή του Πηνιού (παλαιά κοίτη), ενώ μεγάλες πλατείες υπάρχουν στις συνοικίες Νεάπολης (Π.Ε.16) και Νεράιδας (Π.Ε.11). Στο κέντρο, το δίκτυο των πεζοδρόμων συνδέει την πλατεία Ταχυδρομείου και την Κεντρική Πλατεία, ενώ σημαντικούς χώρους αποτελούν και οι πλατείες Λαού και Νέας Αγοράς, η οποία δημιουργήθηκε μετά από την απομάκρυνση της παραγοράς που υπήρχε εκεί για πολλά χρόνια. Όσον αφορά στις περιοχές επέκτασης, οι χώροι

που έχουν χαρακτηριστεί από το Γ.Π.Σ. ως κοινόχρηστοι χώροι είναι μικροί σε έκταση και διασπαρμένοι, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η δυνατότητα δημιουργίας ενός 'πόλου' συγκέντρωσης των κατοίκων της περιοχής.

10. Μεταφορές

Ο βασικός σταθμός του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης (περιοχή Σταθμός) και καταλαμβάνει σημαντικό τμήμα έκτασης (περίπου το 2% της έκτασης της πόλης). 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. Μέσα στον πολεοδομικό ιστό της πόλης είναι, επίσης, χωροθετημένες 5 αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων. Ο κεντρικός σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων Λάρισας βρίσκεται επί της οδού Γεωργιάδου στους Αμπελοκήπους (Π.Ε.2), σε πολύ μικρή απόσταση από το κέντρο της πόλης και καταλαμβάνει σημαντική έκταση. Ο σταθμός λεωφορείων για τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα βρίσκεται στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου (Π.Ε.11), ενώ για τα Ιωάννινα στην περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού (Π.Ε.10). Τα Κ.Τ.ΕΛ. Κοζάνης βρίσκονται επί της Ε.Ο. Λάρισας – Κοζάνης, στο ύψος του Κηποθέατρου (Π.Ε.6). Τέλος, στο σταθμό του Ο.Σ.Ε. είναι οι σταθμοί των διερχόμενων από τη Λάρισα Κ.Τ.Ε.Λ.

2.2.3.2 Δημοτική Ενότητα Κοιλάδας

Κάθε μια από τις τοπικές κοινότητες (Αμυγδαλέα, Ελευθερές, Κοιλάδα, Κουτσόχερο, Λουτρό, Μάνδρα, Ραχούλα) θεωρείται ως ενιαία πολεοδομική ενότητα. Για την διαπίστωση αυτή λαμβάνεται υπόψη η πληθυσμιακή δυναμική και έκταση των οικισμών, η ίδια σχεδόν πυκνότητα στο μεγαλύτερο μέρος τους αλλά και η όμοια αρχιτεκτονική μορφολογία των κατοικιών που δημιουργεί την ενιαία αίσθηση του χώρου. Ως κέντρο κάθε οικισμού θεωρείται η κεντρική πλατεία του οικισμού. Ειδικότερα, ανά τοπική κοινότητα έχουμε τα εξής:

- Στο κέντρο της Κοιλάδας υπάρχει μια ζώνη λειτουργιών στην οποία χωροθετούνται η εκπαίδευση, πολιτιστικοί και ελεύθεροι χώροι. Εκατέρωθεν της ζώνης αυτής αναπτύσσονται οι δύο γειτονιές του οικισμού. Κύρια χρήση κάθε γειτονιάς είναι η κατοικία ενώ παράλληλα υπάρχουν και χρήσεις εμπορίου και αναψυχής.

- Στην Ραχούλα οι γειτονιές οριοθετούνται κυρίως από τους δρόμους του οικισμού. Έτσι, εκατέρωθεν της συλλεκτήριας οδού ορίζονται δύο γειτονιές, ενώ μια τρίτη ορίζεται στη νότια πλευρά της πλατείας του οικισμού. Η μορφολογία των γειτονιών είναι επιμήκεις.

- Στην Αμυγδαλέα συμπεριλαμβάνονται σε μια γειτονιά και οι οικισμοί Αργυρόμυλοι, Συνοικισμός Προσφύγων και Κάστρο.

- Στο Λουτρό η ίδια η φυσική μορφολογία του χώρου (η ύπαρξη ρέματος εντός του οικισμού) είναι αυτή που διαχωρίζει τον οικισμό σε δύο γειτονιές. Η μια γειτονιά χαρακτηρίζεται από κατοικία με αραιή δόμηση ενώ στην άλλη υπάρχουν μεγαλύτερες πυκνότητες δόμησης και χωροθετούνται επιπλέον χρήσεις της κατοικίας.

- Οι γειτονιές στην Μάνδρα ορίζονται από τον κεντρικό συλλεκτήριο δρόμο του οικισμού (πρώην επαρχιακή οδός Λάρισας - Τρικάλων). Έτσι, εκατέρωθεν του δρόμου αναπτύσσονται δυο γειτονιές.

- Το Κουτσόχερο «αναγνώζεται» στην ουσία από τρεις γειτονιές. Όπως και στον οικισμό της Μάνδρας, έτσι και εδώ το κομμάτι της εθνικής οδού Λάρισας – Τρικάλων που διατρέχει τον οικισμό ορίζει εκατέρωθεν τις γειτονιές. Στο κεντρικό τμήμα του οικισμού, συναντώνται σε μεγάλη έκταση χρήσεις που σχετίζονται με τον αθλητισμό και την εκπαίδευση. Η ζώνη αυτή των λειτουργιών ορίζει το κεντρικό τμήμα του οικισμού σε δυο γειτονιές.

- Στις Ελευθερές, η κεντρική οδός αποκόπτει τον οικισμό σε δύο επιμήκη μέρη και δημιουργεί στο χώρο την αίσθηση δύο γειτονιών. Κατά μήκος του κεντρικού δρόμου, υπάρχουν χρήσεις γης που σχετίζονται με το λιανικό εμπόριο, την εκπαίδευση, την αναψυχή των κατοίκων ενώ υπάρχουν και ελεύθεροι χώροι και πάρκο. Οι δύο γειτονιές αποτελούνται ως επί το πλείστον από κατοικίες, ενώ δύναται να υπάρχουν διάσπαρτες και άλλες χρήσεις με μικρή συχνότητα εμφάνισης (βιοτεχνία, εργαστήρια, ελεύθεροι χώροι).

Γενική Περιγραφή Χρήσεων Γης Δημοτικής Ενότητας Κοιλάδος

Εντός των οικισμών, η χρήση γης που συναντάται σε μεγαλύτερο βαθμό είναι η κατοικία (αμιγής κατοικία, βοηθητικοί χώροι της κατοικίας και κατοικία με επαγγελματική χρήση στο ισόγειο). Οι υπόλοιπες χρήσεις γης σχετίζονται με τις υπηρεσίες, το εμπόριο, τη βιοτεχνία, την άθληση και τους κοινόχρηστους χώρους. Γενικότερα, οι χρήσεις γης, η συχνότητα εμφάνισής τους ανά οικισμό και ανά κατηγορία στην Δημοτική Ενότητα Κοιλάδος αναλύονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 2.3.2-1 Χρήσεις γης εντός της Δημοτικής Ενότητας Κοιλάδος

Χρήσεις γης εντός της Δημοτικής Ενότητας Κοιλάδος	Αμυδαλιά	Μάνδρα	Ραχούλα	Κάστρο	Κουτσόχερο	Λουτρό	Αργυρόμυλοι	Κοιλάδα	Ελευθερές
Εκπαίδευση	1	1	2	1 (εγκαταλελειμμένο)	1	1	1	4	2
Περίθαλψη	1	1	1	0	1	1	0	1	1
Πρόνοια	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Αθλητισμός	1	2	1	0	1	1	0	3	2
Πολιτιστικές Λειτουργίες	3	3	2	1	2	3	1	4	4
Τουρισμός - Αναψυχή	4	4	4	0	3	1	1	4	3
Εμπόριο		6	1	0	0	1	0	5	4
Βιομηχανία - Βιοτεχνία	6	5	5	0	3		0	12	4
Χονδρεμπόριο	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Ελεύθεροι χώροι - πράσινο	4	3	5	1	6	1	2	2	2
Κοινωνοφελείς εξυπηρετήσεις	1	2	1	0	1	1	0	4	1
Γεωργικοκτηνοτροφική	11	0	7	3	6	6	14	5	5

Ιδιαίτερες Χρήσεις	5	3	2	2	4	1	0	3	1
---------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Πηγή: (ΣΧΟΟΑΠ Δήμου Κοιλιάδας)επιτόπια έρευνα, επεξεργασία μελετητή

Οι χρήσεις γης που αναλύονται στον παραπάνω πίνακα περιλαμβάνουν τις εξής κατηγορίες:

Πολιτιστικές λειτουργίες: περιλαμβάνονται οι εκκλησίες, τα Ηρώα και οι χώροι που προβλέπονται για πολιτιστικές εκδηλώσεις

Τουρισμός – Αναψυχή: στο Δήμο που μελετάται δεν καταγράφηκαν τουριστικές υποδομές. Όσον αφορά τον τομέα της αναψυχής, σε αυτόν εντάσσονται τα καφενεία, οι ταβέρνες και οι καφετέριες

Εμπόριο: περιλαμβάνονται mini – market, πρατήρια άρτου, περίπτερο, κρεοπωλείο, καταστήματα πώλησης διαφόρων ειδών (παραδείγματος χάριν εξαρτήματα γεωργικών μηχανημάτων, υαλικά είδη κ.τ.λ.)

Βιομηχανία – Βιοτεχνία: στην κατηγορία αυτή εντάχθηκαν μη οχλούσες μικρές βιοτεχνικές μονάδες, εργαστήρια κατασκευής κουφωμάτων και επίπλων, σιδηρουργεία, συνεργεία, αρτοποιεία.

Ελεύθεροι χώροι – πράσινο: εντάσσονται οι χρήσεις πλατεία, πάρκο, κοινόχρηστοι και ελεύθεροι χώροι

Κοινοφελείς εξυπηρετήσεις: περιλαμβάνονται όλες οι δημόσιες υπηρεσίες που καταγράφηκαν στην περιοχή. Ειδικότερα, τα κοινοτικά καταστήματα των οικισμών, το Δημαρχείο Κοιλιάδος, υπηρεσίες Ο.Τ.Ε., Δ.Ε.Υ.Α., Τ.Ο.Ε.Β.

Γεωργικοκτηνοτροφική χρήση: περιλαμβάνονται κυρίως ποιμνιοστάσια

Ιδιαίτερες χρήσεις: στην κατηγορία αυτή έχουν ενταχθεί νεκροταφεία, υδατόπυργοι, πλάστιγγες και λατομεία-νταμάρι.

2.2.3.3 Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης

Κατά την σύνταξη του ΓΠΣ/87 ο προσδιορισμός και η οργάνωση του πρώην Δήμου Γιάννουλης σε πολεοδομικές ενότητες (ΠΕ) καθορίστηκε από την διέλευση της ΕΟ Λάρισας – Κοζάνης βάσει της οποίας διακριθήκαν δυο ευρύτερες ΠΕ.

Η δημοτική Ενότητα Γιάννουλης αποτελεί οικισμό που δημιουργήθηκε από διανομή αγροτικής αποκατάστασης προσφύγων και εξ' αυτού είχε εξ' αρχής ρυμοτομικό σχέδιο με καλή ρυμοτομία.

Η δημοτική Ενότητα Φαλάννης είναι οικισμός προϋφιστάμενος του 1923 άνω των 2.000 κατοίκων που δημιουργήθηκε σταδιακά με αγορά των ιδιοκτησιών από τους ιδιοκτήτες. Είναι οικισμός οριοθετημένος στερούμενος εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.

Ο οικισμός του Δασοχωρίου όμοια με τον οικισμό της Γιάννουλης προέρχεται από διανομή και για το λόγο αυτό είχε εξ' αρχής ρυμοτομικό σχέδιο.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι αναμένονται εξελίξεις σχετικά με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Γιάννουλης και Φαλάννης

2.2.3.4 Ασυνέχειες – Συγκρούσεις χρήσεων γης

Οι μεγάλοι ρυθμοί ανάπτυξης της Λάρισας, σε συνδυασμό με την έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού, οδήγησαν σε μια άναρχη επέκταση της πόλης, στην οποία η εφαρμογή των πολεοδομικών θεσμών ακολουθούσε την παραγωγή αστικού χώρου μέσω της αυθαίρετης δόμησης. Επίσης, η ανοικοδόμηση του κέντρου της πόλης πάνω στην προϋπάρχουσα ρυμοτομία του οθωμανικού αστικού ιστού, χωρίς να γίνουν οι απαραίτητες αναμορφώσεις για την αντιμετώπιση νέων αναγκών, δημιούργησε προβλήματα στην ορθολογική οργάνωση του πολεοδομικού ιστού.

Έτσι, σήμερα, από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Λάρισα είναι η συνοχή του πολεοδομικού ιστού και οι συγκρούσεις των χρήσεων γης, φαινόμενα που επηρεάζουν την ομαλή επέκταση και λειτουργία της πόλης. Τα προβληματικές αυτές περιοχές στον πολεοδομικό χάρτη είναι διαφορετικών ειδών και δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με ενιαίο τρόπο, καθώς πρόκειται τόσο για γραμμικού τύπου εμπόδια, όσο και για εκτάσεις είτε χωρίς χρήση είτε με χρήση που έρχεται σε σύγκρουση με τις όμορες χρήσεις γης στον αστικό ιστό. Επιπλέον, πρόκειται για περιοχές που έχουν ιδιαιτερότητες είτε λόγω ιδιοκτησιακού καθεστώτος είτε λόγω επιβαλλόμενων περιορισμών.

1. Πηνειός ποταμός

Ο Πηνειός αποτελεί κεντρικό σημείο αναφοράς της Λάρισας αλλά συνεχίζει να δημιουργεί και δυσκολίες όσον αφορά στην επικοινωνία των περιοχών εκατέρωθεν. Παρά την κατασκευή της δεύτερης κοίτης στο βόρειο τμήμα της Λάρισας και την αξιοποίηση της παρόχθιας περιοχής για αναψυχή στην παλαιά κοίτη, ακόμη και τώρα αποτελεί εμπόδιο για την ανάπτυξη της πόλης προς το βορρά, καθώς η νέα κοίτη και η αντιπλημμυρική της ζώνη δημιουργούν ένα φυσικό φράγμα προς την κατεύθυνση αυτή. Όσον αφορά στην παλαιά κοίτη, λόγω του μη ολοκληρωμένου χαρακτήρα των παρεμβάσεων και την έλλειψη που υπάρχει ακόμη σε προσβάσεις από τις συνοικίες της μίας πλευράς προς τις απέναντι συνοικίες, μπορούμε να πούμε πως συνεχίζει να αποτελεί εμπόδιο στην ολοκλήρωση της επικοινωνίας μεταξύ περιοχών της πόλης.

Η αντιπλημμυρική ζώνη της κύριας κοίτης του Πηνειού, η οποία όσον αφορά στην πόλη της Λάρισας περιλαμβάνει μέρος της συνοικίας του Αγίου Θωμά (Π.Ε.13 & 17) και το βόρειο τμήμα του Ιπποκράτη (περιοχή αναχώματος) (Π.Ε.6) αποτελεί ιδιαίτερη περιοχή, όσον αφορά στους περιορισμούς που επιβάλλονται (αποφάσεις Νομάρχη). Στον Ιπποκράτη το γεγονός ότι το ανάχωμα έχει διαμορφωθεί σε δρόμο εμπόδισε την επέκταση της δόμησης πέρα από αυτό, όμως η μη οριστική μορφή του δρόμου έχει δημιουργήσει προβλήματα στους ιδιοκτήτες της περιοχής όσον αφορά στην αποζημίωσή τους και στην αξιοποίηση των ιδιοκτησιών τους.

2. Στρατιωτικές εγκαταστάσεις

Κατά την περίοδο που οι στρατιωτικές μονάδες εγκαταστάθηκαν στη Λάρισα, οι περιοχές αυτές βρίσκονταν εκτός του οικισμού, ενώ σήμερα η πόλη έχει εξαπλωθεί προς τα νότια, με αποτέλεσμα να έχει εγκλωβίσει τους χώρους των στρατοπέδων, κατακερματίζοντας έτσι τον

αστικό ιστό. Οι περιοχές που καταλαμβάνονται από στρατόπεδα (1η Στρατιά (Π.Ε.12), Στρατόπεδο ΜΠΟΥΓΑ (Π.Ε.11), 303 Π.Ε.Β. (Π.Ε.9) και Α.Τ.Α. (Π.Ε.3)) αποτελούν σημαντικό κομμάτι της έκτασης της πόλης (καταλαμβάνουν περίπου το 5,25% της έκτασης του σχεδίου) και βρίσκονται σε καίριες θέσεις για την πόλη. Στην ανατολική πλευρά το αεροδρόμιο της 110 Π.Μ. αποτελεί ένα εμπόδιο στη φυσική επέκταση της πόλης, ενώ κυρίαρχο πρόβλημα αποτελεί η ηχορύπανση από το αεροδρόμιο μιας και οι διάδρομοι προσγείωσης δεν έχουν ακόμα αλλάξει κατεύθυνση όπως προβλεπόταν με αποτέλεσμα τα αεροπλάνα να προσγειώνονται ακόμα από την πλευρά των συνοικιών 40 Μαρτύρων, Λαχανόκηπων (Π.Ε.3) και Νέας Σμύρνης (Π.Ε.7). Η 1η Στρατιά, το στρατόπεδο Μπουγά, ο χώρος του Α.Τ.Α. και το στρατόπεδο του Τεχνικού Σώματος (Π.Ε.Β.), σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. και του Ο.Σ.Ε., διακόπτουν τη συνέχεια του αστικού ιστού της Λάρισας και έρχονται σε σύγκρουση με τη χρήση της γενικής κατοικίας που επικρατεί στην περιοχή.

3. Εγκαταστάσεις Ο.Σ.Ε.

Ένα ακόμα στοιχείο που δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στη συνέχεια του πολεοδομικού ιστού της πόλης είναι οι εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. και οι σιδηροδρομικές γραμμές Αθήνας Θεσσαλονίκης και Λάρισας Βόλου. Οι εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. καταλαμβάνουν έκταση περίπου 280 στρεμμάτων, που αποτελεί το 1,8% της έκτασης της πόλης. Εκτός από την ύπαρξη των υπέργειων σιδηροδρομικών γραμμών, που αποτελούν κυρίαρχο πρόβλημα για την επικοινωνία των νοτιανατολικών συνοικιών με την υπόλοιπη πόλη (οι συνοικίες Αγίου Γεωργίου και Χαραυγής έχουν και πρόβλημα επικοινωνίας από το βόρειο τμήμα στο νότιο), ο Ο.Σ.Ε. διατηρεί εντός της πόλης τις εγκαταστάσεις του μηχανοστασίου καθώς και του σταθμού εμπορευμάτων και διαλογής, οι οποίες εμποδίζουν την οργανική σύνδεση μεταξύ περιοχών και διχοτομούν την πόλη στο δυτικό και το ανατολικό τμήμα. Οποιαδήποτε ενέργεια για υπογειοποίηση των γραμμών όπως αναφερόταν σε παλαιότερα σχέδια οργάνωσης του πολεοδομικού δεν έχει ξεκινήσει.

4. Εγκαταστάσεις Δ.Ε.Η.

Στο δυτικό μέρος της πόλης βρίσκονται οι γραμμές δουλείας της Δ.Ε.Η., καθώς και ο υποσταθμός που διατηρεί η επιχείρηση εντός της πόλης. Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. οι χώροι αυτοί είναι χαρακτηρισμένοι ως κοινόχρηστοι και απαγορεύεται οποιαδήποτε οικοδομική δραστηριότητα, λόγω των κινδύνων που υπάρχουν για την υγεία από τα μαγνητικά πεδία που δημιουργούνται από τους πυλώνες υψηλής τάσης. Παρά τις απαγορεύσεις αυτές και τους κινδύνους που εγκυμονούν για τους κατοίκους, η περιοχή (μέρη των συνοικιών Λειβαδακίου και Φιλιππούπολης (Π.Ε.17)) έχει οικοδομηθεί, ενώ ένα από τα σημαντικότερα αιτήματα των κατοίκων είναι η απομάκρυνση των πυλώνων.

5. Εκτάσεις ΕΘ.Ι.ΑΓ.Ε.

Στο νότιο τμήμα της πόλης υπάρχουν σημαντικές εκτάσεις ιδιοκτησίας του Υπουργείου Γεωργίας και συγκεκριμένα του Εθνικού Ιδρύματος Αγροτικής Έρευνας, όπου στεγάζονται οι εγκαταστάσεις του Ινστιτούτου Κτηνοτροφικών Φυτών και Βοσκών Λάρισας (Ι.Κ.Φ.Β.) και του

Ινστιτούτου Χαρτογράφησης και Ταξινόμησης Εδαφών Λάρισας (Ι.Χ.Τ.Ε.Λ). Οι εκτάσεις αυτές καταλαμβάνουν το 2,4% περίπου της έκτασης του σχεδίου και αποτελούν σημαντικό φραγμό για την επικοινωνία των συνοικιών που βρίσκονται εκατέρωθεν (Πυροβολικά (Π.Ε.14) και Νέα Πολιτεία (Π.Ε.15)). Κατά καιρούς έχουν παραχωρηθεί κάποιοι χώροι για ανάγκες της πόλης (σχολεία, αθλητικοί χώροι), αλλά το ίδρυμα συνεχίζει να διατηρεί έκταση περίπου 354 στρεμμάτων στην περιοχή.

6. Παλιά Ε.Ο. Αθηνών – Θεσσαλονίκης

Η ύπαρξη της παλαιάς Ε.Ο. δημιουργεί προβλήματα στην επικοινωνία μεταξύ τμημάτων της πόλης, επειδή τη διασχίζει στο ανατολικό της μέρος. Με την κατασκευή της ανατολικής παράκαμψης Λάρισας έχει ατονήσει η διερχόμενη κίνηση οχημάτων, ενώ υπάρχει μελέτη για τη διαμόρφωσή της σε οδό που να εξυπηρετεί τις λειτουργίες της πόλης.

7 .Νεκροταφεία

Στη συνοικία της Ανθούπολης (Π.Ε.11) βρίσκονται το παλιό (χριστιανικό) νεκροταφείο της Λάρισας, το στρατιωτικό νεκροταφείο και το εβραϊκό νεκροταφείο. Το νέο νεκροταφείο βρίσκεται στον λόφο του Μεζούρλου (Π.Ε..19) το οποίο εκτιμάται ότι δεν θα καλύψει τις νέες ανάγκες οπότε απαιτείται να διερευνηθεί η εύρεση νέας έκτασης.

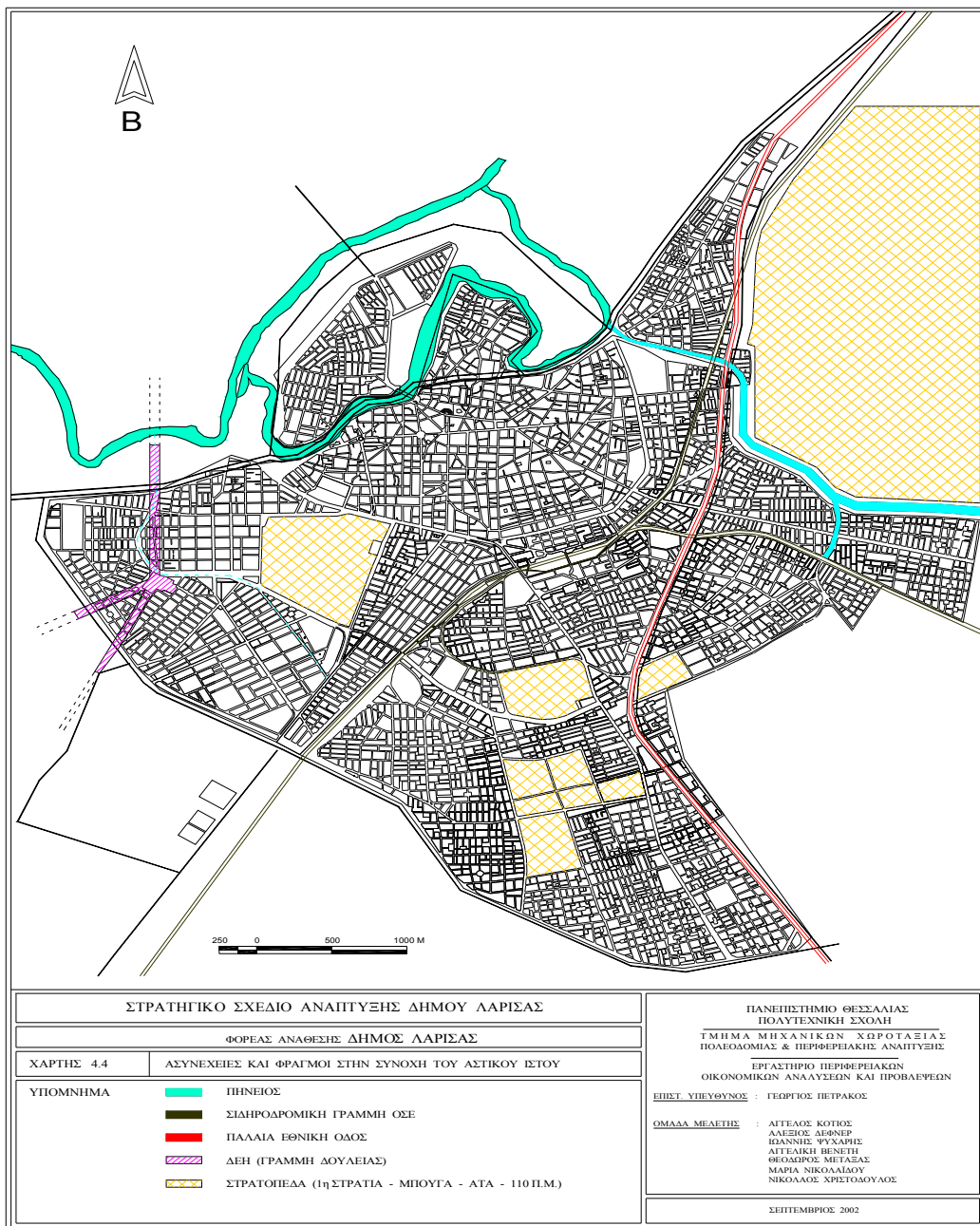
8. Αποθήκες

Στη Νέα Πολιτεία (Π.Ε.15) υπάρχει συγκρότημα αποθηκών με σημαντική έκταση, ιδιοκτησίας της Αγροτικής Τράπεζας.

9. Φυλακές

Στην περιοχή του Μεζούρλου βρίσκονται σημαντικές υποδομές υγείας, εκπαίδευσης, πολιτισμού και διοίκησης (Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας, εγκαταστάσεις του ΤΕΕ και του ΙΕΚ, το υπό κατασκευή Αρχαιολογικό – Βυζαντινό Μουσείο Λάρισας) και είναι φανερό πώς οι Φυλακές είναι σε απόλυτη ασυμβατότητα με τις υπόλοιπες χρήσεις και ειδικότερα με τις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις των Ι.Ε.Κ. και Τ.Ε.Ε., με τις οποίες είναι σε άμεση γειτνίαση.

Χάρτης 2.2.3.4-1 Ασυνέχειες και Φραγμοί στην συνοχή του Αστικού Ιστού



Πηγή Χάρτη : Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Λαρισαίων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

2.3 Βασικές Υποδομές – Δίκτυα

(Πηγή: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΛΑΡΙΣΑΣ-Α' φάση / Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λάρισας – Β' φάση)

2.3.1 Δίκτυα Μεταφορών (Οδικά Δίκτυα – Σιδηροδρομικά δίκτυα- Εναέρια δίκτυα)

Οδικά δίκτυα

Εντός της περιοχής μελέτης περιλαμβάνονται τμήματα του Εθνικού και Επαρχιακού οδικού δικτύου και συγκεκριμένα:

Α. Βασικό Εθνικό Οδικό Δίκτυο

- Νέα Εθνική Οδός «Αθήνα- Γέφυρα Μουργκάνι-Γρεβενά-Μπάρα-Νεάπολη-Δισπηλιό-Καστοριά-Τρίγωνο-Άγιος Γερμανός»-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι»

Β. Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο

- Η Ε.Ο. 13 «Ελευσίνα-Θήβα-Λιβαδειά-Χάνι Κατίκου-Μπράλλος-Λαμία-Δομοκός-Φάρσαλα-Λάρισα-Παράκαμψη Λάρισας (από Α.Κ. Λάρισας-Ι.Κ. Φαρσάλων-Ι.Κ. Γεωργικής Σχολής) – Τύρναβος – Ελασσόνα – Σέρβια – Κοζάνη – Πτολεμίδα – Βεύη – Φλώρινα – Νίκη - Σύνορα.
- Η Ε.Ο. 6 «Βόλος - Α.Κ. Βελεσίνου – Λάρισα - Τρίκαλα (μέσω βόρειας και ανατολικής παράκαμψης της πόλης) – Καλαμπάκα - Γέφυρα Μουργκάνι – Κατάρρα – Μέτσοβο – Ιωάννινα -Ηγουμενίτσα.
- Η Π.Ε.Ο. 1 στο τμήμα «Νότια παράκαμψη Λάρισας (από κόμβο Νίκαιας μέχρι κόμβο Γυρτώνης»

Γ. Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο

- Όλα τα τμήματα των Εθνικών Οδών που έχουν εγκαταλειφθεί χωρίς να αποχαρακτηρισθούν
- Οι οδοί παρόδιας εξυπηρέτησης (SR) αξόνων του Δευτερεύοντος Οδικού Δικτύου

Σύμφωνα με την κατάταξη του Επαρχιακού Οδικού δικτύου του Νομού Λαρίσης (ΔΜΕΟ/ε/9/266/9-3-1995) ως πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο, εντός των Δήμων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Λάρισας, χαρακτηρίζονται οι κάτωθι οδοί ή τμήματα οδών:

- Το τμήμα Λάρισα – Αγιά του επαρχιακού δρόμου με αριθ. 1
- Το τμήμα Λάρισα – Συκούριο του επαρχιακού δρόμου με αριθ. 2
- Το τμήμα Λάρισα – Αμπελώνας από 4^ο χλμ. Ε.Ο. Λαρίσης – Τρικάλων με αριθ. 11
- Ο επαρχιακός δρόμος με αριθ. 28: Λάρισα – Μαυροβούνι προς Κοτσερή και Καρδίτσα

Σύμφωνα με την κατάταξη του Επαρχιακού Οδικού δικτύου του Νομού Λαρίσης (ΔΜΕΟ/ε/9/266/9-3-1995) ως δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο, εντός των Δήμων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Λάρισας, χαρακτηρίζονται όλες οι υπόλοιπες επαρχιακοί οδοί που χαρακτηρίστηκαν από το Β.Δ. της 6-2-1956 και συγκεκριμένα οι κάτωθι:

- Το τμήμα της επαρχιακής οδού με αρ. 2 Συκούριο – Ευαγγελισμός μέσω Ελάτειας
- Η επαρχιακή οδός με αρ. 11: Λάρισα – Καλλιπεύκη προς Λεπτοκαρυά από το 4^ο χλμ. Ε.Ο. Λαρίσης – Τυρνάβου και μέσω Αμπελώνος, Ροδιάς και Περιφέρειας Καρυάς.

- Η επαρχιακή οδός με αρ. 42: Παρακαμπτήριος πόλεως Λαρίσης οδού Φαρσάλων – Λαρίσης - Κοζάνης

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας (ΠΠΧΣΑΑΠ) (ΦΕΚ 1484/Β/2003) το οδικό δίκτυο της περιφέρειας κατηγοριοποιείται σε δύο επίπεδα: υπερτοπικό και τοπικό:

- Στο υπερτοπικό επίπεδο κατατάσσονται οι κλάδοι που συνδέουν την περιφέρεια με τα μεγάλα κέντρα ανάπτυξης (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) και τις όμορες περιφέρειες αλλά και τα τέσσερα Νομαρχιακά Κέντρα μεταξύ τους.
- Στο Τοπικό επίπεδο κατατάσσονται οι κλάδοι που εξυπηρετούν τις επικοινωνίες μεταξύ των βαθμίδων του οικιστικού δικτύου και συγκεκριμένα των κέντρων 3ου επιπέδου με τις ζώνες ανάπτυξης από τις οποίες εξαρτώνται, των εδρών ΟΤΑ με τα αντίστοιχα κέντρα 3ου επιπέδου και τους εξαρτώμενους από αυτές οικισμούς 5ου επιπέδου, αλλά και ειδικές κατηγορίες του χώρου (ορεινές ενότητες, τουριστικά κυκλώματα, βιομ/κές περιοχές κ.λ.π.).

Η κατεύθυνση που δίνεται από το ΠΠΧΣΑΑΠ για τον σχεδιασμό του οδικού δικτύου είναι ότι, σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τη δυνατότητα αλληλοεπικάλυψης μεταξύ των διαφόρων βαθμίδων, έτσι ώστε κάθε έργο να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν στόχους. Αυτό θα πρέπει να γίνεται στο μέτρο του δυνατού, χωρίς να ανατρέπεται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου (και κατά συνέπεια τα χαρακτηριστικά) που αποσκοπεί στην υποστήριξη των αναπτυξιακών επιλογών και της χωρικής δομής.

Για την πλήρη κάλυψη των αναγκών της περιφέρειας, θα πρέπει να ολοκληρωθούν τα έργα που εκτελούνται ή να ενταχθούν νέα (όπως προκύπτουν και απ' τον σχεδιασμό των όμορων περιφερειών) έτσι ώστε να αναβαθμιστούν οι δρόμοι που εξυπηρετούν την επικοινωνία της με τις όμορες Περιφέρειες. Μεταξύ άλλων σημαντικός για τον σκοπό αυτό θεωρείται ο κλάδος Λάρισας – Τυρνάβου – Ελασσόνας – Κοζάνης.

Σε τοπικό επίπεδο θα πρέπει να επιδιώκεται η περαιτέρω βελτίωση των χαρακτηριστικών, των κλάδων που εξυπηρετούν τις επικοινωνίες μεταξύ των ανωτέρω βαθμίδων του οικιστικού δικτύου και κυρίως στον τομέα της ασφάλειας. Παραμένουν σημαντικές οι υπάρχουσες συνδέσεις (όπως οι Π.Ε.Ο. Λάρισα - Βόλος.) και δεν "αντικαθίστανται" από τους προηγούμενους υπερτοπικούς άξονες. Βασική αρχή του σχεδιασμού στο επίπεδο αυτό πρέπει να είναι η παράκαμψη των οικιστικών κέντρων.

Συγκεκριμένα τα χαρακτηριστικά και η πληρότητα του Εθνικού Δικτύου της περιοχής μελέτης αναλύονται παρακάτω:

1. Νέα Εθνική Οδός: Αθήνα-Λαμία-Λάρισα-Τέμπη-Κατερίνη-Θεσ/νίκη-Εύζωνοι

Η οδική σύνδεση του νομού Λάρισας και κατ' επέκταση της περιοχής μελέτης, με την υπόλοιπη χώρα εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από τον άξονα αυτό, ο οποίος εξυπηρετεί και το μεγαλύτερο ποσοστό των υπεραστικών μετακινήσεων Βορρά-Νότου σε εθνική κλίμακα. Ανήκει

στο Ευρωπαϊκό σύστημα κύριων οδικών αρτηριών. Ο άξονας συνδέει δύο μεγάλα πληθυσμιακά και βιομηχανικά κέντρα της Θεσσαλίας (Βόλο- Λάρισα) . Μετά την ολοκλήρωσή του έχει χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητόδρομου με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, κεντρική νησίδα και βοηθητικές οδούς.

2. Ε.Ο. 13 Λαμία - Δομοκός -Ν. Μοναστήρι - Φάρσαλα - Λάρισα - Τύρναβος - Ελασσόνα – Κοζάνη - Πτολεμαΐδα

Το τμήμα Ν.Μοναστήρι - Φάρσαλα -Λάρισα έχει πτωχά χαρακτηριστικά. Μεσολαβεί το τμήμα Παράκαμψη Λάρισας (από Α.Κ. Λάρισας-Ι.Κ.Φαρσάλων -Ι.Κ.Γεωργικής Σχολής).

Το τμήμα Λάρισα - Τύρναβος - Ελασσόνα αναβαθμίζεται με σκοπό να προσφέρει την διαπεριφερειακή σύνδεση Θεσσαλίας - Μακεδονίας.

3. Ε.Ο. 6 και 15 Βόλος – Α.Κ. Βελεστίνο – Λάρισα – Τρίκαλα – Καλαμπάκα – Γέφυρα Μουργκάνι- Μέτσοβο –Γιάννενα – Ηγουμενίτσα και Γέφυρα Μουργκάνι-Γρεβενά

Ο άξονας αναβαθμίζεται τμηματικά και εξυπηρετεί με τμήματα παράκαμψης των πόλεων, την σύνδεση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με την δυτική Πύλη εισόδου της χώρας την Ηγουμενίτσα και την Εγνατία Οδό. Επιπλέον προσφέρει την ενδοδιαμερισματική διασύνδεση των νομών Τρικάλων – Λαρίσης – Μαγνησίας.

Το τμήμα Λάρισα –Τρίκαλα και Τρίκαλα –Καλαμπάκα έχει επίσης αναβαθμιστεί (διατομή 14/16).

Όσον αφορά στους κυκλοφοριακούς φόρτους, πλην του ΠΑΘΕ, πρόβλημα εμφανίζεται κυρίως στις εισόδους της Λάρισας, σε αποστάσεις 5 - 10 χιλιομέτρων περίξ αυτής, κυρίως εποχιακά σε περιπτώσεις μαζικών εξόδων (Σαββατοκύριακα, γιορτές κ.λ.π.). Το υπόλοιπο δίκτυο δεν εμφανίζει ιδιαίτερα κυκλοφοριακά προβλήματα και φόρτους, ώστε να προκύπτει κορεσμός του και "μποτιλιαρίσματα". Από πλευρά χάραξης γίνονται τοπικές βελτιώσεις με διαπλατύνσεις τμημάτων οδών και παρακάμψεις πόλεων ή οικισμών. Οι απαιτήσεις ασφάλειας όμως υπαγορεύουν την ανάγκη αναβάθμισης όλων των κλάδων που συνδέουν πρωτεύουσες Νομών, όπως είναι η Λάρισα σε διατομή 14/16 με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα.

Εκτιμώντας συνολικά την υφιστάμενη κατάσταση του Εθνικού Οδικού Δικτύου της Περιφέρειας Θεσσαλίας φαίνεται ότι τόσο εντός αυτής όσο και οι συνδέσεις της με τους όμορους νομούς της Περιφέρειας, είναι μέτρια έως κακή.

Αντίστοιχη είναι η κατάσταση στην περιοχή μελέτης και αντίστοιχη στις συνδέσεις της με την ευρύτερη περιοχή της και τους όμορους νομούς. Παρά το πλεονέκτημα το οποίο προσφέρει η μορφολογία του εδάφους (πεδινές χαράξεις με μικρό κόστος κατασκευής) πλην της σύνδεσης Λάρισας - Βόλου, η οποία γίνεται μέσω του ΠΑΘΕ, οι περισσότεροι των δια-νομαρχιακών δρόμων διέρχονται μέσα από οικισμούς, με άμεση συνέπεια να εγκυμονούν κινδύνους για τους κατοίκους τους, να μειώνεται η ταχύτητα κίνησης και να ρυπαίνουν το περιβάλλον του οικισμού (θόρυβος - καυσαέρια). Έντονο είναι και το πρόβλημα ύπαρξης πολλών κάθετων διασταυρώσεων του εθνικού δικτύου με επαρχιακούς και κοινοτικούς δρόμους. Παρά τα εκτελούμενα και προγραμματισμένα έργα που αποσκοπούν σε τοπικές κυρίως βελτιώσεις του δικτύου

(παρακάμψεις οικισμών, διαπλατύνσεις-βελτιώσεις τμημάτων) η κατάσταση δεν προβλέπεται να αλλάξει ριζικά. Αναφερόμενοι συνολικά στο επαρχιακό δίκτυο, το βασικό πρόβλημα, ως συνέπεια της τμηματικής και χωρίς ολοκληρωμένη μελέτη κατασκευής του, είναι τα γεωμετρικά στοιχεία και η κακή οριζοντιογραφία των δρόμων. Έτσι, παρουσιάζονται πολλά τμήματα πεδινών χαράξεων με συνεχείς και αντίρροπες καμπύλες, κάτι που θα είχε αποφευχθεί εάν γίνονταν έγκαιρα μελέτες του δρόμου και οι απαραίτητες απαλλοτριώσεις.

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο της **πόλης της Λάρισας** (Δημοτική Ενότητα Λάρισας) αποτελείται από τις πρωτεύουσες - βασικές αρτηρίες, τις δευτερεύουσες αρτηρίες, τον περιφερειακό δακτύλιο και τις οδούς τοπικής σημασίας. Βασικές αρτηρίες (από την άποψη του κυκλοφοριακού φόρτου) θεωρούνται οι οδοί Φαρσάλων, Βόλου, Ιωαννίνων, Καρδίτσας που οδηγούν στις εισόδους για την πόλη από τα Φάρσαλα, από την παλιά Εθνική Οδό του Βόλου, από τα Ιωάννινα και την Καρδίτσα, ενώ δευτερεύουσες αρτηρίες είναι οι οδοί Παναγούλη, Παπαναστασίου, Ανθίμου Γαζή κλπ. που «εισπράττουν» όλη την κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης.

Ο εξωτερικός δακτύλιος αποτελείται από τα παρακάτω τμήματα με τους αντίστοιχους ανισόπεδους κόμβους:

- από ΑΚ Βιοκαρπέτ (έξοδος προς ΠΑΘΕ) έως ΑΚ Τρικάλων (έξοδος προς Εθνική οδό για Τρίκαλα, Ιωάννινα) που αποτελεί την νότια παράκαμψη της Λάρισας και δεν έχει ακόμα κατασκευαστεί (μελέτη Δυτικής Παράκαμψης Λάρισας, μελ. Οδομηχανική).
- 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. Βιοκαρπέτ –που όμως διασχίζει τμήμα της πόλης της Λάρισας- είτε με πολύ ευρύτερη παράκαμψη, από τον ΠΑΘΕ και έως τον Α.Κ. Νίκαιας και Α.Κ. Βιοκαρπέτ.

Τον εσωτερικό περιφερειακό δακτύλιο αποτελεί η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου η οποία με την οδό Γεωργιάδου «αγκαλιάζουν» το κέντρο της πόλης. Σαν ένα τμήμα του εσωτερικού δακτυλίου, στην προέκταση της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, χρησιμοποιείται (προσωρινά) το ανάχωμα αντιπλημμυρικής προστασίας που βρίσκεται στα ανατολικά της πόλης. Με τον τρόπο αυτό φαίνεται να αξιοποιείται η υπάρχουσα υποδομή αλλά, συγχρόνως, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι αυξημένοι κίνδυνοι που αυτή η λύση εγκυμονεί, όπως η πιθανή υπερχειλίση του Πηνειού ποταμού, ή κατολισθήσεις και/ή καθιζήσεις εδαφών στο ανάχωμα του Πηνειού. Ο δακτύλιος αυτός επεκτείνεται (έχει συνταχθεί η σχετική πράξη απαλλοτρίωσης) στα ανατολικά και

στα βόρεια της πόλης, στο τμήμα που αγγίζει τον Πηνειό ποταμό. Ο χρόνος ολοκλήρωσής του, πάντως, επιμηκύνεται καθώς η δικαστική διαδικασία εκκρεμεί για τον προσδιορισμό της τιμής μονάδος και την αποζημίωση των θιγόμενων ιδιοκτησιών.

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 μέχρι την Παραπήνεια.

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

Το σύστημα κυκλοφοριακών δακτυλίων αποτελείται από έναν εξωτερικό ημιδακτύλιο και δύο εσωτερικούς «ομόκεντρους» δακτυλίου. 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 στο 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 το ΕΣΠΑ, 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). Και γ. η παράκαμψη από ΔΕΥΑΛ μέχρι Γεωργική Σχολή

Σαν κύριες ακτινικές απολήξεις στον δακτύλιο ευρύτερης περιοχής κέντρου θα λειτουργούν οι: Ιωαννίνων, Καρδίτσας, Φαρσάλων, 23ης 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, 23ης Οκτωβρίου, Ογλ, Ολύμπου, Γεωργιάδου και Κενταύρων. Ο δακτύλιος αυτός περιτρέπει 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 Πηνιό, που θα διέρχεται από τον ανισόπεδο κόμβο Λαγού (Αναγνωριστική μελέτη Οδομηχανικής).

- Η κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου Λαγού (Β' γέφυρα).

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η κατασκευή τεσσάρων κάτω διαβάσεων στη συμβολή με την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, των οδών Βόλου, Υψηλάντου, Καραγάτση, και Αγιάς, προγραμματίστηκε ώστε να μην διασταυρώνονται οι οδικοί άξονες με τις σιδηροδρομικές γραμμές στο ίδιο επίπεδο και με κίνδυνο ατυχημάτων. Οι διαβάσεις αυτές δρομολογήθηκαν με δεδομένο ότι η σιδηροδρομική γραμμή Λάρισας – Θεσσαλονίκης θα εξακολουθήσει να παραμένει στην ίδια θέση διασχίζοντας αστική περιοχή, με τα γνωστά υπάρχοντα προβλήματα. Υιοθέτηση της πρότασης του ΓΠΣ για την κατάργηση του κλάδου αυτού και την χρησιμοποίηση νέου, με κοινή χρήση της αναβαθμισμένης γραμμής προς Βόλο, και μετά από τα όρια του αεροδρομίου, προς τα ανατολικά, με νέο κλάδο προς Θεσσαλονίκη παράλληλα με τον ΠΑΘΕ καθιστά άχρηστες τις τέσσερις ανισόπεδες διαβάσεις, και απλοποιεί τον σχεδιασμό της γέφυρας διασταύρωσης της παλιάς Εθνικής οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης με τις σιδηροδρομικές γραμμές.

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 Νίκαια 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.

Εντός **Δημοτικής Ενότητας Κοιλάδος** διέρχεται ο εθνικός οδικός άξονας που συνδέει τη Λάρισα με τα Τρίκαλα, ενώ η περιοχή εφάπτεται και με τον επαρχιακό οδικό άξονα Λάρισας – Καρδίτσας. Επομένως, η περιοχή συνδέεται ικανοποιητικά με το πλησιέστερο αστικό κέντρο, την πόλη της Λάρισας. Στο εσωτερικό των οικισμών, οι δρόμοι που υπάρχουν καλύπτονται στο μεγαλύτερο μέρος τους με άσφαλο και χαλίκι, ενώ με χώμα καλύπτονται οι δρόμοι που υπάρχουν στα όρια των οικισμών και οδηγούν κυρίως στις αγροτικές καλλιέργειες. Η κατάσταση του οδικού δικτύου κρίνεται ικανοποιητική κυρίως στους μεγαλύτερους οικισμούς της Δημοτικής Ενότητας, ενώ στους μικρότερους (Κάστρο, Αργυρόμυλοι, Λουτρό) θα πρέπει να γίνουν έργα βελτίωσης.

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο της **Δημοτικής Ενότητας Γιάννουλης** η κατάσταση της αστικής οδοποιίας διαφοροποιείται ανάλογα με τον οικισμό στον οποίο αναφερόμαστε. Έτσι στην Δημοτική Κοινότητα Γιάννουλης η αστική οδοποιία ποιοτικά βρίσκεται σε ικανοποιητική κατάσταση, ωστόσο ποσοτικά θα πρέπει να αυξηθεί στην περιοχή της επέκτασης του οικισμού. Στην Δημοτική Κοινότητα Φαλάννης η αστική οδοποιία βρίσκεται σε κακή κατάσταση, αλλά αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά με την ολοκλήρωση των εργασιών ασφαλτόστρωσης που υλοποιούνται αυτήν την περίοδο (2008). Ποσοτικά δεν απαιτείται επέκταση του δικτύου αφού στην Φαλάννη δεν υφίσταται επέκταση του οικισμού. Στον οικισμό του Δασοχωρίου το οδικό δίκτυο βρίσκεται σε καλή κατάσταση και θα πρέπει να επεκταθούν οι ασφαλτοστρώσεις σε ολόκληρη την έκταση του οικισμού, παράλληλα όμως με την επέκταση της δόμησης.

Αναλυτικότερα η οδός Γιάννουλης-Φαλάννης παρουσιάζει σημαντική επικινδυνότητα που προέρχεται από την χάραξη της οδού (μικρά τόξα και ακτίνες καμπυλότητας, μικρό πλάτος

οδοστρώματος) η οποία δεν καλύπτει τις σημερινές απαιτήσεις, κακή κατάσταση οδοστρώματος που προέρχεται από κάθετες μετατοπίσεις που υποβάθρου έδρασης της οδού, φαινόμενα διολίσθησης των οχημάτων που προέρχονται από την όχι καλή απομάκρυνση των όμβριων υδάτων λόγω και της κάλυψης των παρόδιων αποστραγγιστικών τάφρων χωρίς την δημιουργία υπογείου αποστραγγιστικού δικτύου, την μείωση της φέρουσας ικανότητας με την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων και εμπορικών χρήσεων κατά μήκος της οδού και την διέλευση σήμερα σημαντικού μήκους της οδού από το εσωτερικό του οικισμού της Γιάννουλης. Για τους λόγους αυτούς επιβάλλεται η κατασκευή νέας οδού, σε νέα χάραξη ανατολικά της υπάρχουσας, με ταυτόχρονο σχεδιασμό των χρήσεων γης ώστε να αποτραπεί η εκ νέου ανάπτυξη δραστηριοτήτων κατά μήκος της.

Η οδός που συνδέει τον οικισμό του Δασοχωρίου με την οδό Γιάννουλης-Φαλάννης έχει καλή κατάσταση ασφαλοτάπητα, ικανοποιητικό πλάτος οδοστρώματος και στο σημείο σύνδεσής της με την οδό Γιάννουλης-Φαλάννης έχει κατασκευαστεί ισόπεδος κόμβος με φτωχή σηματοδότηση η οποία έχει βελτιώσει την οδική ασφάλεια, πλην όμως δεν έχει σχεδιαστεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς και με την αύξηση της οδικής κυκλοφορίας αναμένεται να δημιουργηθούν σημαντικότερα προβλήματα. Η οδός Φαλάννης-Αμπελώνος θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί με βελτίωση της χάραξης και διαπλάτυνση του οδοστρώματος. Η οδός που συνδέει τον οικισμό της Φαλάννης με την οδό Λάρισας-Αμπελώνα θα πρέπει να βελτιωθεί η χάραξή της σε ορισμένα σημεία και να βελτιωθεί η ποιότητα του οδοστρώματος. Η οδός που συνδέει την οδό Λάρισας-Αμπελώνα με την οδό Λάρισας-Τυρνάβου, θα πρέπει να διαπλάτυνθεί και να βελτιωθεί η ποιότητα του οδοστρώματος.

Για την οδοποιία που εξυπηρετεί κύρια την πρόσβαση στις παραγωγικές δραστηριότητες (πλην των αγροτικών), η οποία αναπτύσσεται με βάση τις οδούς των αγροτικών αναδασμών, θα πρέπει να γίνουν βελτιώσεις των οδοστρωμάτων και σε ορισμένες περιπτώσεις με ασφαλτοστρώσεις, κύρια όπου συγκεντρώνονται παραγωγικές δραστηριότητες μεταποίησης και χονδρεμπορίου. Στις περιοχές αυτές θα πρέπει να γίνει προσπάθεια οριοθέτησής τους και επιπλέον δημιουργίας ενός οργανωμένου υποδοχέα παραγωγικών δραστηριοτήτων, για να περιοριστούν οι ανάγκες έργων υποδομής σε συγκεκριμένες περιοχές και έτσι να μειωθούν οι δημοτικές δαπάνες για το σκοπό αυτό.

Για την αγροτική οδοποιία το μήκος της οποίας είναι σημαντικό και αποτελείται κύρια από αμμοχαλικοστρωμένους οδούς, θα πρέπει να γίνουν εργασίες βελτίωσης των οδοστρωμάτων καθώς σε μεγάλο μήκος τους είναι σε κακή κατάσταση, και επίσης να γίνουν εργασίες αποκατάστασης των γεφυρώσεων που υπάρχουν στα σημεία που η αγροτική οδοποιία τέμνει το αρδευτικό και αποστραγγιστικό δίκτυο, καθώς αρκετές γεφυρώσεις παρουσιάζουν σημαντικές φθορές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αγροτική οδοποιία εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό αγροτικών εκμεταλλεύσεων οι οποίες διαχειρίζονται γη που χαρακτηρίζεται στο σύνολό της ως γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας.

Σιδηροδρομικά δίκτυα

Το σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της περιοχής μελέτης περιλαμβάνει τμήματα των γραμμών:

- Αθηνών – Θεσσαλονίκης και
- Λαρίσης – Βόλου

Η γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης ανήκει στο Βασικό Σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, ενώ η γραμμή Λαρίσης – Βόλου ανήκει στο δευτερεύον σιδηροδρομικό δίκτυο. Το τμήμα της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης που διατρέχει την περιοχή μελέτης πρόσφατα ανακατασκευάστηκε με νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων. Στο τμήμα αυτό λειτουργούν τα εξής έργα:

- Η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων Ευαγγελισμού – Λεπτοκαρυάς, μήκους 35 χλμ., συμπεριλαμβανομένων του νέου σταθμού Ν. Πόρων και των ανισόπεδων διαβάσεων του τμήματος.
- Η ανακαίνιση επιδομής γραμμής στο τμήμα Δομοκός – Λάρισα
- Η κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων επί της υπάρχουσας διπλής γραμμής στο τμήμα Οινόης – Λάρισας – Ευαγγελισμού
- Η αμφίδρομη σηματοδότηση στο τμήμα Λάρισα - Ευαγγελισμός

Η γραμμή Λαρίσης – Βόλου είναι μονή γραμμή και δεν δύναται να εξυπηρετήσει υψηλές ταχύτητες κίνησης.

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑΠ Θεσσαλίας, για την υποστήριξη των στόχων του Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας, πέρα απ' την υλοποίηση των προγραμματισμένων απ' τον ΟΣΕ έργων, απαιτείται: «Σταδιακή ανάπτυξη προαστιακού χαρακτήρα δρομολογίων διασύνδεσης Λάρισας - Βόλου με σύγχρονου τύπου οχήματα και πυκνά δρομολόγια. Σε πρώτη φάση αρκεί η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή με τοπικού χαρακτήρα βελτιώσεις που θα επιτρέψουν την αύξηση της μέσης ταχύτητας, στη συνέχεια όμως και με βάση τη μελλοντική ζήτηση η γραμμή αυτή θα πρέπει να γίνει διπλή με ηλεκτροκίνηση»

Εναέρια δίκτυα

Στην Λάρισα λειτουργεί στρατιωτικό αεροδρόμιο όπου εδρεύει το Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορία (ΑΤΑ). Το αεροδρόμιο αυτό δεν εξυπηρετεί τακτικές πτήσεις αεροπορικών εταιριών, ωστόσο κατά τη διάρκεια του έτους δέχεται ορισμένες έκτακτες πτήσεις (charters) πολιτικών αεροσκαφών. Πρόκειται για στρατιωτικό αεροδρόμιο που κατά το παρελθόν εξυπηρετούσε πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας (γραμμές Εσωτερικού της Ολυμπιακής). Η ΥΠΑ το θεωρεί σαν υπάρχον πολιτικό του οποίου έχει ανασταλεί η λειτουργία λόγω περιορισμένης ζήτησης.

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑΠ Θεσσαλίας, σε μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα, εκτιμάται ότι θα υπάρξει σημαντική αύξηση των αναγκών της Περιφέρειας σε αεροπορικές μεταφορές προϊόντων και επιβατών, τακτικών και εποχιακών πτήσεων. Οι αυξημένες αυτές ανάγκες, προτείνεται να καλυφθούν στο χρονικό τουλάχιστον ορίζοντα του Περιφερειακού Πλαισίου, μέσω της αξιοποίησης των τριών υπαρχόντων αεροδρομίων (Σκιάθου, Ν. Αγχιάλου και Λάρισας), των

οποίων οι αεροδιάδρομοι είναι επαρκείς. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να μελετηθεί η επαναλειτουργία σε μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα του στρατιωτικού αεροδρομίου Λάρισας (η ΥΠΑ το θεωρεί και πολιτικό), ώστε να υπάρξει έγκαιρα ο αναγκαίος προγραμματισμός εκτέλεσης των σχετικών έργων. Επιπλέον της ανάγκης απευθείας σύνδεσης του περιφερειακού αυτού κέντρου με τον διεθνή χώρο επισημαίνεται ότι το αεροδρόμιο της Λάρισας έχει προοπτικές να καλύψει ανάγκες όμορων νομών (εκτός Περιφέρειας), όπως αυτές των Νομών Πιερίας (διεθνής τουριστική κίνηση Ολύμπου) και Κοζάνης.

2.3.2 Συγκοινωνιακό δίκτυο του Δήμου

Αστική Συγκοινωνία

Το αστικό ΚΤΕΛ Λάρισας συντίθεται από λεωφορειακές γραμμές που συνδέουν μεταξύ τους, τους σημαντικότερους πόλους γένεσης και έλξης μετακινήσεων στην πόλη. Σημειώνεται ότι υπάρχει αστική συγκοινωνία μεταξύ Λάρισας – Γιάννουλης - Φαλάνης ενώ δεν υπάρχει σύνδεση με τους οικισμούς της Δημοτικής Ενότητας Κοιλιάδας.

Το μερίδιο των μετακινήσεων, 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. Ωστόσο θετικό κρίνεται το γεγονός του εκσυγχρονισμού των γραμμών με την προσθήκη συστήματος τηλεματικής.

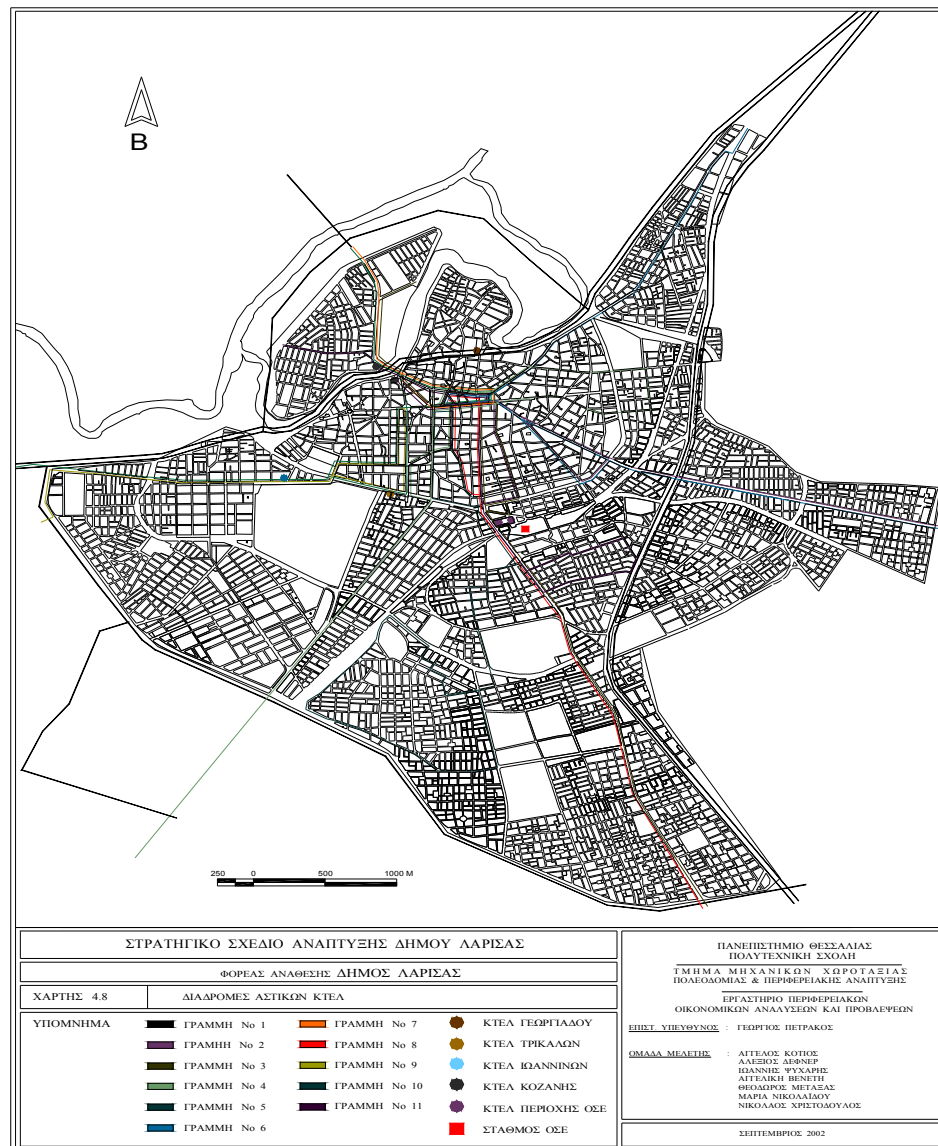
Το αστικό ΚΤΕΛ εξυπηρετεί σήμερα την Λάρισα με δεκατρείς (13) λεωφορειακές γραμμές, έξι κύριες και επτά δευτερεύουσες (χάρτης 2.3.2.-1). Οι γραμμές αυτές έχουν σαν σημείο αναφοράς το κέντρο της πόλης και λειτουργούν σαν ακτινικές ή διαμετρικές ως προς αυτό. Συγκεκριμένα, δύο διαμπερείς γραμμές παραλαμβάνουν περίπου το 50% του επιβατικού έργου, ενώ οι υπόλοιπες έχουν σαν αφετηρία το κέντρο. Οι κύριες γραμμές παρουσιάζουν σχετική σταθερότητα λειτουργίας χωρίς έντονες διακυμάνσεις στους συνολικούς χρόνους διαδρομής, ενώ ανάλογη σταθερότητα παρουσιάζει και η επιβατική κίνηση. Υπάρχουν, ωστόσο, σημαντικές αποκλίσεις ανά κατεύθυνση. Η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μεγαλύτερα μεγέθη τις πρωινές ώρες και με κατεύθυνση προς το κέντρο παρά προς την αντίθετη κατεύθυνση. Η μέση ταχύτητα των λεωφορείων κυμαίνεται από 14,5 έως 18,0 χλμ/ώρα. Επισημαίνεται η έλλειψη διασυνοριακών συνδέσεων, καθώς και συνδέσεων με σημαντικούς πόλους γένεσης μετακινήσεων.

Οι αστικές συγκοινωνίες (Χάρτης 2.3.2-1) είναι ένας σημαντικός παράγοντας ρύθμισης του κυκλοφοριακού προβλήματος, πόσο μάλλον όταν πρόκειται για το μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς στην πόλη. Γι' αυτό και θα πρέπει το δίκτυο των αστικών γραμμών και στάσεων να αναδιαρθρωθεί, έτσι ώστε να εξυπηρετεί την πόλη σύμφωνα με τις ανάγκες της και τα καινούργια δεδομένα που δημιουργούνται σε αυτήν. Σύμφωνα με την μελέτη αξιολόγησης των δομικών και λειτουργικών στοιχείων του συγκοινωνιακού συστήματος, η οποία ανατέθηκε το 1996 από τον Δήμο Λαρισαίων στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, από τις 160.000 περίπου μετακινήσεις οι οποίες καθημερινά πραγματοποιούνται στην πόλη, μόλις το 12% γίνεται με το

μαζικό μέσο μεταφοράς το λεωφορείο. Στη «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της Λάρισας», την οποία εκπόνησε το 1991 η μελετητική ομάδα DENCO, το ποσοστό αυτό ανερχόταν στο 14,5%, εμφανίζεται δηλαδή μία σημαντική μείωση του ποσοστού χρησιμοποίησης του λεωφορείου. Στην Ευρώπη στις αντίστοιχες πληθυσμιακά πόλεις το ποσοστό αυτό υπερβαίνει το 50%. Το γεγονός ότι το λεωφορείο δεν κατάφερε να γίνει ένα ελκυστικό συγκοινωνιακό μέσο, σύμφωνα με τη μελέτη του Α.Π.Θ. οφείλεται σε τέσσερις παράγοντες: α) το ακριβό εισιτήριο, β) τις αραιές στάσεις, γ) τη μικρή ταχύτητα με την οποία κινούνται τα λεωφορεία και δ) τα μη τακτικά δρομολόγια. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη προκύπτουν τα εξής προβλήματα:

- Καθυστερήσεις και διατάραξη της κανονικότητας των μεγάλων διαμετρικών γραμμών
- Έλλειψη σύνδεσης του κέντρου της πόλης με τους δύο σημαντικούς τερματικούς σταθμούς (ΚΤΕΛ, ΟΣΕ) αλλά και διασύνδεσης των δύο τερματικών μεταξύ τους.
- Έλλειψη κάλυψης της πόλης περιμετρικά δια μέσου των σημαντικών αρτηριών από κάποια συγκεκριμένη γραμμή

Χάρτης 2.3.2.-1 Διαδρομές Αστικών ΚΤΕΛ

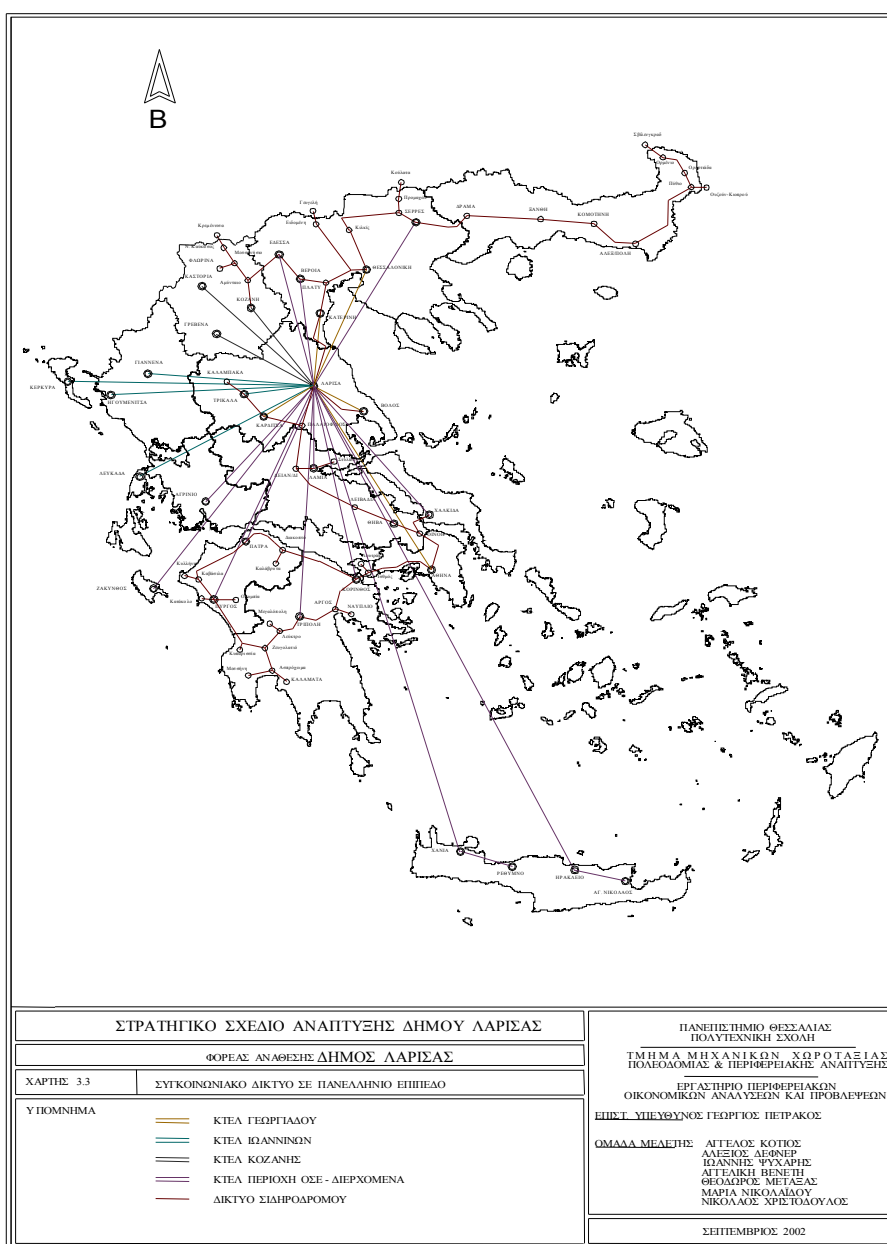


Πηγή : Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Λαρισαίων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές

Σήμερα, 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, σε πολύ μικρή απόσταση από το κέντρο της πόλης και καταλαμβάνει σημαντική έκταση. 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. Το συγκοινωνιακό δίκτυο της πόλης σε πανελλήνιο επίπεδο παρουσιάζεται στον χάρτη 2.3.2-2, όπου αποτυπώνονται οι κύριες συνδέσεις της πόλης με όλες σχεδόν τις περιοχές της Ελλάδας, τόσο με ΚΤΕΛ όσο και μέσω σιδηρόδρομου

Χάρτης 2.3.2.-2 Συγκοινωνιακό Δίκτυο σε Πανελλήνιο Επίπεδο

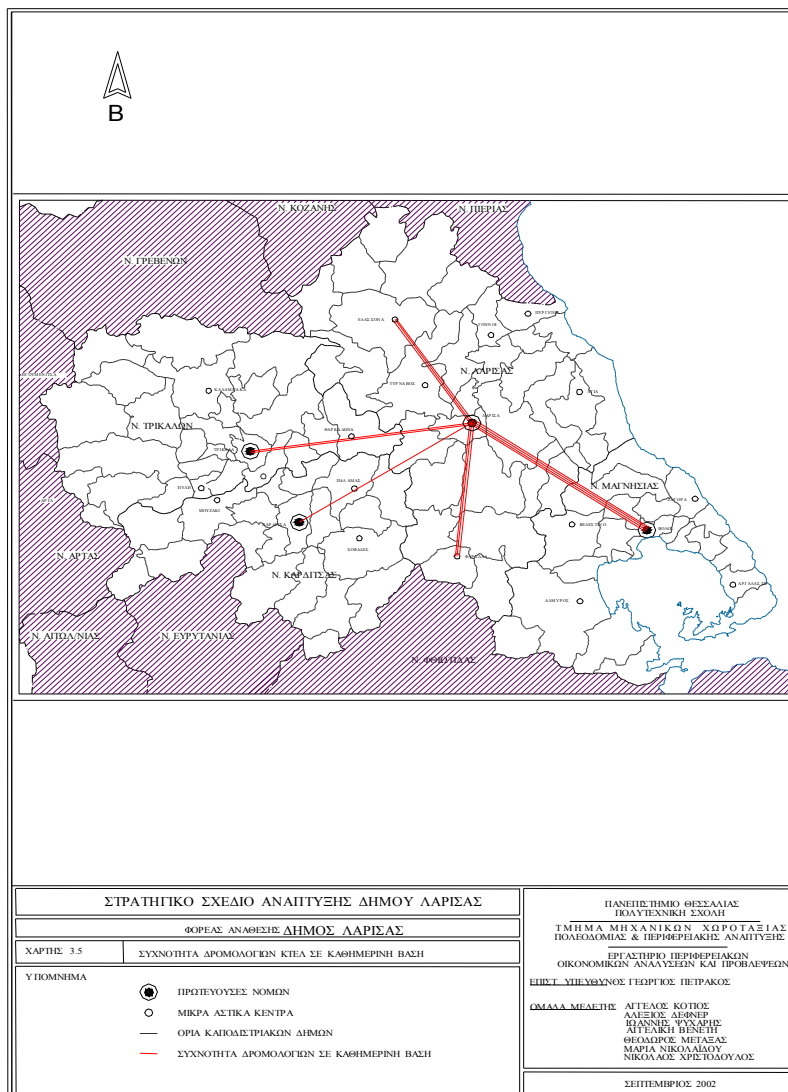


Πηγή : Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Λαρισαίων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Στον χάρτη 2.3.2.-3 απεικονίζεται το συγκοινωνιακό δίκτυο της Λάρισας σε σχέση με τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ, προς τις πόλεις και τα μικρά αστικά κέντρα τόσο του ν. Λάρισας όσο και της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Παρατηρείται δυναμική σύνδεση με το Βόλο και στην συνέχεια ακολουθεί, η Ελασσόνα, τα Φάρσαλα τα Τρίκαλα και τέλος η Καρδίτσα (8 δρομ./ ημερ.).

Η μεγαλύτερη σύνδεση παρατηρείται με την πόλη του Βόλου γεγονός που υποδηλώνει και το μέγεθος των πληθυσμών που μετακινούνται σε ημερήσια βάση. Η ίδια εικόνα απεικονίζεται και στις δυο κωμοπόλεις του νομού Λάρισας, τα Φάρσαλα και την Ελασσόνα. Οι μετακινήσεις των πληθυσμών κυρίως προέρχονται είτε από άτομα που εργάζονται στην πόλη της Λάρισας και διαμένουν σε άλλες περιοχές, είτε από σπουδαστές που μετακινούνται καθημερινά, είτε από άτομα που έρχονται στην Λάρισα για αγορές. Μικρότερης συχνότητας είναι τα δρομολόγια τα οποία πραγματοποιούνται στην πόλη των Τρικάλων και πολύ λιγότερα αυτά στην πόλη της Καρδίτσας. Το γεγονός αυτό εκφράζει και το βαθμό των σχέσεων και ανταλλαγών που έχει η Λάρισα με τις δυο πόλεις.

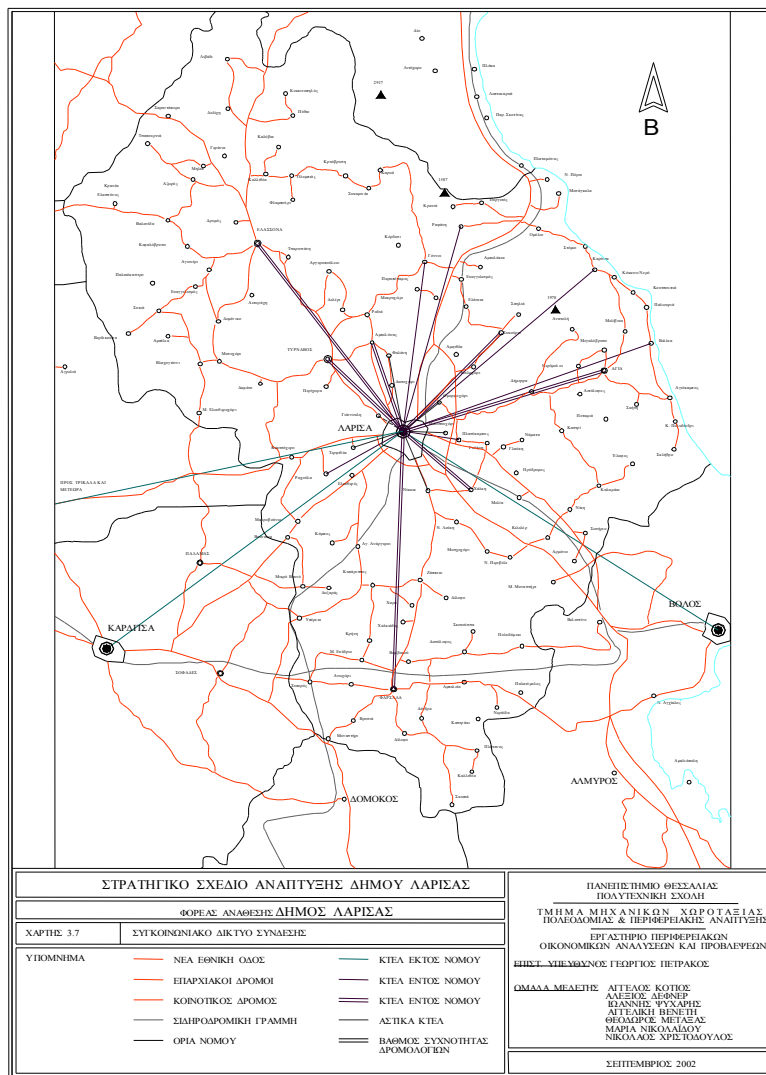
Χάρτης 2.3.2.-3 Συγκοινωνιακό Δίκτυο εντός της Περιφέρειας



Στον χάρτη 2.3.2.- 4 που ακολουθεί απεικονίζεται το συγκοινωνιακό δίκτυο σύνδεσης της Λάρισας σε επίπεδο νομού Λάρισας. Στον χάρτη διακρίνονται η νέα εθνική οδός, οι επαρχιακοί δρόμοι, ο κοινοτικός δρόμος, η σιδηροδρομική γραμμή, τα ΚΤΕΛ εντός των ορίων του ν. Λάρισας και τα ΚΤΕΛ εκτός των ορίων του νομού, και τα αστικά ΚΤΕΛ

Παρατηρούμε από τον χάρτη ότι υφίσταται μια έντονη συγκοινωνιακή επικοινωνία τόσο με τις κωμοπόλεις του νομού, Φάρσαλα, Τύρναβος, Αγιά και Ελασσόνα, όσο και με μικρότερα χωριά. Το δίκτυο των επαρχιακών δρόμων συνδέει την Λάρισα με τις περιοχές αυτές, ενώ έντονο είναι και το κοινοτικό δίκτυο μεταξύ των περιοχών. Η συχνότητα των δρομολογίων των ΚΤΕΛ εντός νομού είναι μεγαλύτερη και ως προς την συχνότητα και ως προς τον αριθμό των περιοχών προς το Βόρειο τμήμα και κεντρικό του νομού Λάρισας, ενώ στο νότιο τμήμα υπάρχει σύνδεση μόνο με την πόλη των Φαρσάλων. Η σύνδεση των ΚΤΕΛ, στο βόρειο-κεντρικό τμήμα του νομού, πραγματοποιείται –εκτός των κωμοπόλεων- και προς τις περιοχές, Αμπελώννα, Φαλάνη, Συκούριο και Χάλκη, που βρίσκονται στην περίμετρο της Λάρισας και σε απόσταση 15-20 χιλιομέτρων, αλλά και προς άλλες περιοχές όπως η Βελίκα, οι Γόνοι, η Ραψάνη, η Καρίτσα, που βρίσκονται βορειότερα της πόλης της Λάρισας.

Χάρτης 2.3.2.-4 Συγκοινωνιακό Δίκτυο εντός του Νομού

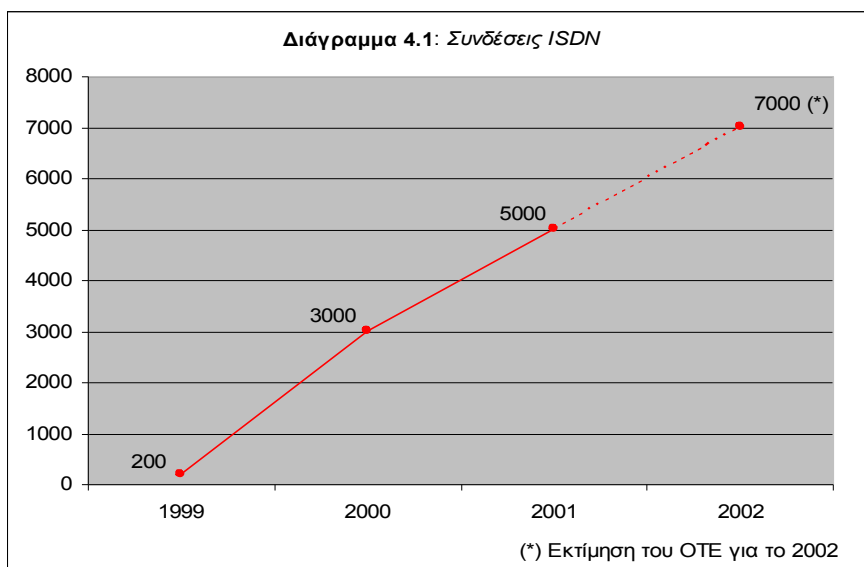


Πηγή : Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Λαρισαίων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

2.3.3 Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών και Πληροφορικής

Σύμφωνα με στοιχεία του Περιφερειακού Γραφείου του ΟΤΕ στη Λάρισα, η πόλη καλύπτεται πλήρως με αναλογικές τηλεφωνικές συνδέσεις, ενώ αλματώδη αύξηση παρουσιάζουν οι συνδέσεις ISDN. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4.1, από μόλις 200 συνδέσεις ISDN το έτος 1999, εκτιμάται ότι για το 2002 ο αριθμός των συνδέσεων θα φτάσει τις 7000. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι υπάρχει μια δυναμική στην αγορά των νέων τεχνολογιών (1999-2000 αύξηση 1500%, από το 2000 στο 2001 αύξηση της τάξης του 67%, 2001 – εκτίμηση 2002 αύξηση 40%).

Καινούργια δυναμική στο χώρο δημιουργείται με την κατασκευή των έργων εγκατάστασης δικτύου οπτικών ινών στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος της Κοινωνίας της Πληροφορίας από τον Δήμο μήκους 23,5 χιλιομέτρων. Στο δίκτυο προστίθεται και το MAN της Γιάννουλης συνολικού μήκους 12 χιλ.



Οι οικισμοί της Δημοτικής Ενότητας Κοιλάδος εντάσσονται στο τηλεφωνικό κέντρο Λάρισας. Το βασικό δίκτυο στο εσωτερικό των οικισμών είναι υπόγειο και στη συνέχεια μέσω υπέργειου δικτύου κατανέμεται στους συνδρομητές. Το τηλεφωνικό δίκτυο είναι ψηφιακό σε όλη την περιοχή, υπάρχει η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών διαδικτύου, αλλά δεν παρέχονται νέες μορφές τεχνολογίας (π.χ. ADSL). Στην Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης υπάρχει ψηφιακό κέντρο σε όλη την περιοχή και παρέχονται νέες μορφές τεχνολογίας μορφής ADSL.

2.3.4 Ενεργειακές Υποδομές

Δίκτυα Υψηλής τάσης

Όσον αφορά στα δίκτυα ενέργειας, η Λάρισα διασχίζεται από το δίκτυο υψηλής τάσης της ΔΕΗ (η οποία διατηρεί και υποσταθμό μέσα στην πόλη (Χάρτης 4.9)) από την Κοζάνη με κατεύθυνση προς Λαμία-Αθήνα.

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑΠ Θεσσαλίας εκτιμάται ότι, η σταδιακή ενίσχυση των δικτύων διανομής για να καλυφθούν οι μελλοντικές ανάγκες στις περιοχές που προγραμματίζεται ένταση της αστικής και ιδιαίτερα της βιομηχανικής ανάπτυξης, δεν θα απαιτήσει έργα μεγάλης κλίμακας, δεδομένου ότι με την υπάρχουσα όδευση, οι κεντρικές γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας διασχίζουν τις περιοχές αυτές (άξονες ανάπτυξης).

Όλοι οι οικισμοί της Δημοτικής Ενότητας Κοιλάδος τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια από το κεντρικό δίκτυο της Δ.Ε.Η. μέσω του υποσταθμού της Λάρισας. Η παροχή της ηλεκτρικής ενέργειας είναι ικανοποιητική και χαρακτηρίζεται από σταθερή ροή όλο το 24ωρο, χωρίς να σημειώνονται ιδιαίτερα προβλήματα τις περιόδους αιχμής. Το μεγαλύτερο μέρος των αντλιών υπόγειων υδάτων, για να καλύψουν τις ανάγκες άρδευσης των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια.

Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ)

Στο πλαίσιο του νόμου 3468/2006 «Παραγωγή Ηλεκτρικής Ενέργειας από ΑΠΕ και Συμπαράγωγή Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Απόδοσης και άλλες διατάξεις» καθορίστηκε το πλαίσιο ανάπτυξης των εγκαταστάσεων ΑΠΕ σε εθνικό επίπεδο. Στην περιοχή του Δήμου έχουν κατατεθεί συνολικά 8 αιτήσεις για χορήγηση άδειας παραγωγής και προμήθειας συνολικής ισχύος 24,2 MW (Πηγή ΡΑΕ στοιχεία 2007). Από αυτές τις αιτήσεις:

- οι έξι αφορούν στην κατασκευή μικρών υδροηλεκτρικών έργων συνολικής ισχύος 22.6 MW
- μία αφορά στην κατασκευή εργοστασίου βιομάζας στον χώρο της εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων του Δήμου Λαρισαίων συνολικής ισχύος 0,6 MW και τέλος,
- μία αφορά στην κατασκευή φωτοβολταϊκού συστήματος συνολικής ισχύος 1 MW.

Επίσης, οι άδειες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που έχουν ήδη δοθεί από την ΡΑΕ περιλαμβάνουν:

- Την μονάδα βιομάζας της ΔΕΥΑ Λάρισας στον χώρο των Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας των Λυμάτων ισχύος 0,6 MW
- Μία μονάδα Η/Ζ του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ) συνολικής ισχύος 3,36 MW η οποία έχει εγκατασταθεί σε ιδιαίτερο χώρο στο ηλεκτροστάσιο του νατοϊκού κέντρου αεροπορικών επιχειρήσεων στην περιοχή Κουτσόχερο Λάρισας.
- Μία μονάδα θερμοηλεκτρικής (Θ/Η) ενέργειας συνολικής ισχύος 2,72 MW στο 5^ο χλμ. της Εθνικής Οδού Λάρισας – Αθήνας.

Φωτοβολταϊκά Συστήματα

Όσον αφορά την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από Φωτοβολταϊκά συστήματα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ) έχουν κατατεθεί 29 αιτήσεις για χορήγηση αδειών ⁽¹⁾ παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας συνολικής ισχύος 47,18 MW. Από αυτές τις αιτήσεις:

- 1 αίτηση συνολικής ισχύος 1MW αφορά την Δημοτική Ενότητα Λάρισας
Επίσης από τα μητρώα της ΡΑΕ φαίνεται ότι έχουν κατατεθεί 108 επιπλέον αιτήσεις για εξαίρεση⁽²⁾ από την υποχρέωση λήψης άδειας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από φωτοβολταϊκά συστήματα συνολικής ισχύος 11,59 Mw. Από αυτές τις αιτήσεις:
- 3 αιτήσεις συνολικής ισχύος 297,02 KW αφορούν την Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης. Είναι όλες στο στάδιο της αξιολόγησης.
- 4 αιτήσεις συνολικής ισχύος 493 KW αφορούν την Δημοτική Ενότητα Κοιλάδας. Είναι όλες στο στάδιο της αξιολόγησης.
- 8 αιτήσεις συνολικής ισχύος 737,05 KW αφορούν την Δημοτική Ενότητα Λάρισας. Είναι όλες στο στάδιο της αξιολόγησης.

(1) Η άδεια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από φωτοβολταϊκά συστήματα δίνεται σε εγκαταστάσεις συνολικής ισχύος άνω των 150 Kw.

(2) Εξαίρεση από την υποχρέωση άδειας παραγωγής λαμβάνουν όσες εγκαταστάσεις φωτοβολταϊκών συστημάτων είναι ισχύος 20 Kw – 150 Kw. Για εγκαταστάσεις μέχρι 20 Kw δεν απαιτείται η υποβολή αίτησης στην ΡΑΕ.

Φυσικό Αέριο

Ο νομός Λάρισας διασχίζεται από τον κεντρικό αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου (Θεσσαλονίκη-Αθήνα). Ο αγωγός αυτός πλησιάζει την πόλη της Λάρισας (διέρχεται πλησίον της ανατολικής Παράκαμψης) καθώς και περιοχές με βιομηχανική συγκέντρωση έξω από αυτήν.

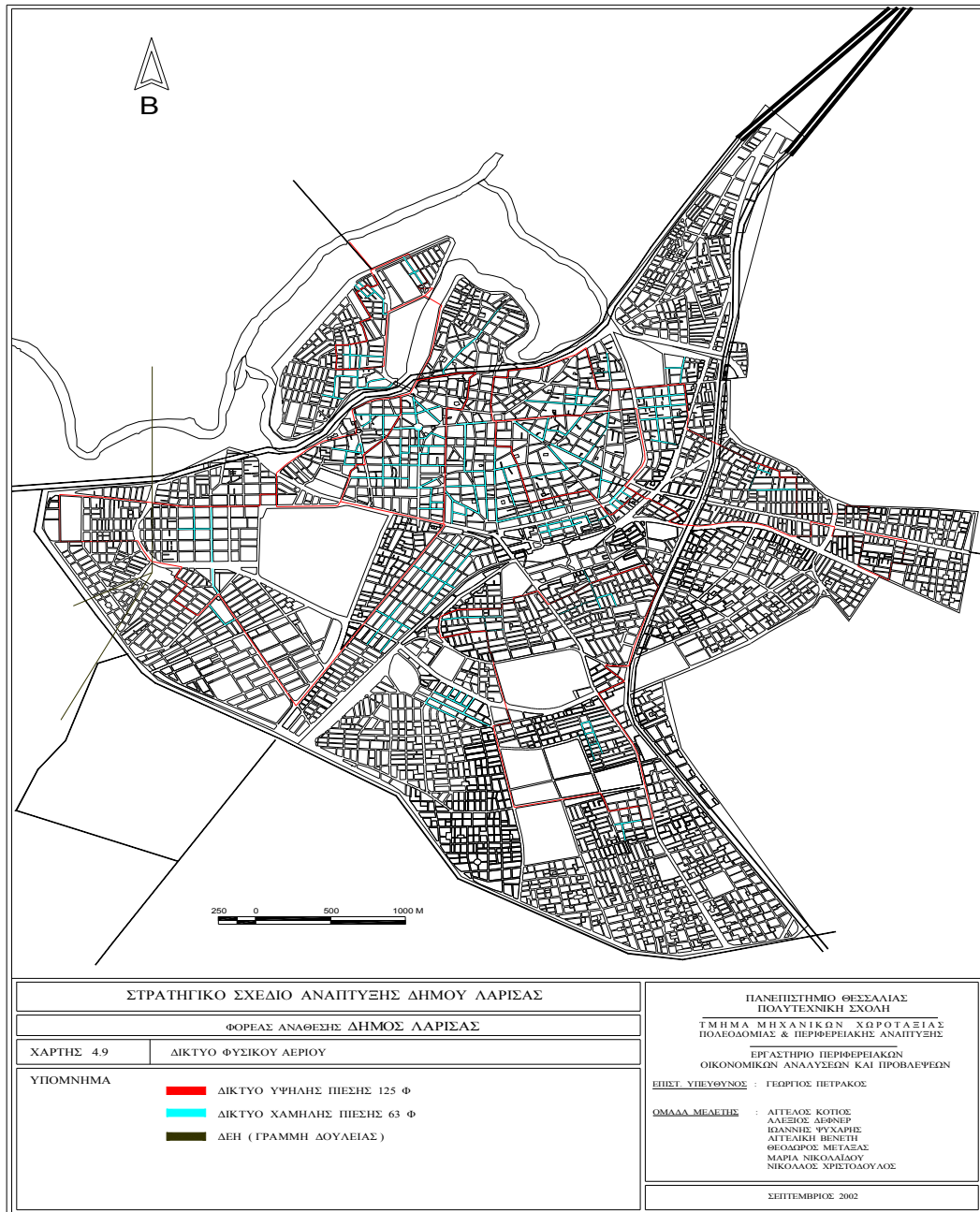
Ο κεντρικός αγωγός υψηλής πίεσης έχει ολοκληρωθεί ενώ παράλληλα έχει κατασκευαστεί σημαντικό μέρος του δικτύου αγωγών χαμηλής πίεσης στην πόλη της Λάρισας. Το δίκτυο φυσικού αερίου πέρα από την εξυπηρέτηση των αστικών περιοχών έχει την «τεχνική» δυνατότητα εξυπηρέτησης βιομηχανικών μονάδων και κατά μήκος του κύριου δικτύου του. Το δίκτυο φυσικού αερίου εντός της πόλης της Λάρισας παρουσιάζεται στον χάρτη 2.3.4-1. Στην Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης υπάρχει δίκτυο αγωγών για παροχή φυσικού αερίου ενώ στην Δημοτική Ενότητα Κοιλάδας δεν υπάρχει δίκτυο αγωγών για παροχή φυσικού αερίου και ούτε έχει συμπεριληφθεί στον πολυετή προγραμματισμό της ΕΠΑ Θεσσαλίας η επέκταση του φυσικού αερίου στην εν λόγω περιοχή. Βασική προτεραιότητα δόθηκε στην τροφοδοσία της Βιομηχανικής Περιοχής της Λάρισας με φυσικό αέριο. Πρόταση εναλλακτικής λύσης παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και που θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος ενός αναπτυξιακού προγράμματος της πόλης της Λάρισας και της ευρύτερης περιοχής γενικότερα για τα επόμενα χρόνια.

Με τον ίδιο στόχο, δηλαδή την σταδιακή αντικατάσταση του πετρελαίου και των ορυκτών στερεών καυσίμων στην παραγωγή όλων των ειδών ενέργειας, ιδρύθηκε το 1998 το Ενεργειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2011-2014

Κέντρο ΝΑ της Λάρισας.

Αυτή τη στιγμή σχεδόν όλα τα δημόσια κτίρια στην Δημοτική Ενότητα Λάρισας, χρησιμοποιούν φυσικό αέριο. Τα δύο νοσοκομεία (Πανεπιστημιακό και Γενικό), πολλά σχολεία, δημοτικά καταστήματα, βιοτεχνίες και τα περισσότερα ξενοδοχεία. Μετά από συνεννόηση με τον υπουργείο έχει ξεκινήσει η μελέτη για να συνδεθούν και 2.900 εργατικές κατοικίες.

Χάρτης 2.3.4.-1 Δίκτυο Φυσικού Αερίου στην πόλη της Λάρισας



Πηγή (Στρατηγικό Σχέδιο Λάρισας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας)

2.3.5 Παραγωγικές Υποδομές – ΒΙΠΕ Λάρισας

Η ΒΙ.ΠΕ Λάρισας, η οποία είναι εκτός ορίων του Δήμου Λαρισαίων, βρίσκεται σε ιδιαίτερα κομβικό σημείο το οποίο ενισχύθηκε από την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου – παράκαμψης της πόλης της Λάρισας, την κατασκευή του κόμβου Γυρτώνης με αποτέλεσμα την διευκόλυνση της πρόσβασης και την κατασκευή του οδικού δικτύου Γυρτώνης – Τυρνάβου που διευκολύνει την πρόσβαση από την Κεντρική Μακεδονία. Η κομβικότητα και προσπελασιμότητα που χαρακτηρίζει τη ΒΙ.ΠΕ. Λάρισας αποτελεί ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Φορέας Διαχείρισης της ΒΙ.ΠΕ. Λάρισας από τη σύστασή της είναι η Ε.Τ.Β.Α. Α.Ε. η οποία, έχει ανταποκριθεί μέχρι σήμερα μερικώς και με χαμηλή αποτελεσματικότητα στο διαχειριστικό της έργο.

Οι παράγοντες που δικαιολογούν την αδυναμία ανταπόκρισής της στο έργο της είναι :

- Η πρόχειρη και όχι τεκμηριωμένη τεχνοκρατικά επιλογή του χώρου εγκατάστασης της ΒΙ.ΠΕ. Λάρισας με αποτέλεσμα επί δεκαπενταετία τουλάχιστον να μην χαρακτηρίζεται από ελκυστικότητα προσέγγισης επιχειρήσεων προς εγκατάσταση

- Συνέπεια της έλλειψης ελκυστικότητας αποτελεί το γεγονός απουσίας του «κρίσιμου» μεγέθους επιχειρήσεων εγκατεστημένων γεγονός που δημιουργούσε καθυστέρηση τόσο στα έργα υποδομών όσο και στην εξυπηρέτηση των καθημερινών διαχειριστικών αναγκών.

Όπως έχει επισημανθεί από την πλειοψηφία εγκατεστημένων επιχειρήσεων το χαμηλής αποτελεσματικότητας διαχειριστικό έργο τεκμηριώνεται από τα παρακάτω :

- Έλλειψη γραφείων της Ε.Τ.Β.Α. στη Βιομηχανική Περιοχή Λάρισας, η οποία εξυπηρετείται από τα γραφεία της Ε.Τ.Β.Α. στην πόλη του Βόλου.

- Απουσία υπευθύνου προσώπου για την προβολή και προώθηση των πλεονεκτημάτων της ΒΙ.ΠΕ., όπως και υπευθύνου σε μόνιμη βάση για την ξενάγηση και ενημέρωση πιθανών ενδιαφερόμενων.

- Αδυναμία συντονισμού για παρεμβάσεις σε θέματα ζημιών, προβλημάτων, συντήρησης των χώρων & υποδομών (υδροδότηση, καθαριότητα, φύλαξη κ.α).

- Έλλειψη βασικών υποδομών όπως φωτισμός, περίφραξη, σηματοδότηση κ.α.

- Καθυστερήσεις εγκρίσεων στις επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση προς εγκατάσταση.