

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕΛΕΤΗ

ΕΙΣΗΓΗΣΗ – ΕΠΙΒΛΕΨΗ

ΚΟΥΡΟΥΚΛΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ
ΔΡ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ



ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

-ΜΑΙΟΣ 2006-

Άλλαξε τον κόσμο, το έχει ανάγκη (Andere die Welt, sie braucht es)¹

Χρειάζονται πολλά,
τον κόσμο για ν' αλλάξεις:
Οργή κι επιμονή. Γνώση κι αγανάκτηση.
Γρήγορη απόφαση, στόχαση βαθιά.
Ψυχρή υπομονή κι ατέλειωτη καρτερία.
Κατανόηση της λεπτομέρειας και κατανόηση του συνόλου.

Μονάχα η πραγματικότητα μπορεί να
μας μάθει πώς την πραγματικότητα
ν' αλλάξουμε

Απόσπασμα από το θεατρικό έργο «Η απόφαση»
Die Masnahme, 1930

¹ Μπρέρτολτ Μπρεχτ. Ποιήματα. Μετάφραση Μάριου Πλωρίτη. Εκδόσεις Θεμέλιο 2000 ε' Έκδοση, σελ 36.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ.....σελ 1	
B. ΔΟΜΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....σελ 2	
Γ. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ.....σελ 2	
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ.....σελ 3	
A - 1 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....σελ 4	
A - 2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΘΡΩΣΗ.....σελ 8	
A - 2. 1. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....σελ 8	
A-2.2. ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ – ΑΝΕΡΓΙΑ.....σελ 8	
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....σελ 8	
A - 2.3. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....σελ 9	
A- 3 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....σελ 10	
A - 4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗσελ 10	
A-5 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ.....σελ 13	
A - 5.1 ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ.....σελ 14	
A - 5.1.1 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ.....σελ 15	
A – 5.1.2 ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....σελ 15	
A – 5.1.3 ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ- ΑΝΑΨΥΧΗ.....σελ 16	
A – 5.1.4 ΚΑΤΟΙΚΙΑ.....σελ 18	
A - 5.1.5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ.....σελ 18	
ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ.....σελ 18	
ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΒΕΝΖΗΝΗΣσελ 18	
A - 5.1.6 ΑΝΑΨΥΧΗ.....σελ 19	
A- 5.1.7 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.....σελ 20	

Δημοτικά.....σελ 21

Γυμνάσιο – Λύκειο.....σελ 21

ΤΕΕ (πρώην ΚΕΤΕ Βαλλιάνειος Σχολή)σελ 22

ΤΕΙ.....σελ 22

A- 5.1.8 ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ.....σελ 23

A - 5.1.9 ΠΡΟΝΟΙΑσελ 24

Βρεφονηπιακός Σταθμός.....σελ 24

Γηροκομείο.....σελ 24

A - 5.1.10 ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ.....σελ 25

A- 5.1.11 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ.....σελ 26

A – 5.1.12 ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ.....σελ 28

A- 5.1.13 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....σελ 30

A –5.1.14 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑσελ 30

A - 5.1.15. ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ.....σελ 30

A-5.1.16 ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ.....σελ 31

A- 5.1.17 ΑΔΟΜΗΤΑ ΓΗΠΕΔΑ.....σελ 31

A – 5.2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ.....σελ 33

A –5.2.1. ΌΡΙΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥσελ 33

A – 5.2.2. ΌΡΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΦΥΣΙΚΟΥ ΚΑΛΟΥΣ.σελ 35

A – 5.2.3 ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΣΥΝΟΛΩΝ ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΚΗΡΥΓΜΕΝΩΝ.....σελ 35

A – 5.2.4. ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ Η ΦΥΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....σελ 36

A - 6. ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....σελ 39

A - 6.1. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ –ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΙΡΡΟΗΣ-ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ.....σελ 39	
A - 6.2. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ.....σελ 41	
A-6.3.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....σελ 43	
A – 6.3.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΗΚΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΛΙΣΕΙΣ ΟΔΩΝ.....σελ 44	
A – 6.3.3 ΕΙΣΟΔΟΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΔΩΝ.....σελ 45	
A – 6.3.4.ΜΟΝΟΔΟΜΟΙ.....σελ 45	
A- 6.3.5 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....σελ 46	
A – 6.3.6 ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ.....σελ 46	
A –7 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ.....σελ 47	
A-7.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ-ΔΟΜΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ...σελ 47	
A-7.1.1.ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΕΠΙΦΑΝΙΩΝ.....σελ 47	
A-7.1. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΚΟΙΝΩΦΕΛΩΝσελ 47	
A-7.12 ΔΟΜΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ.....σελ 48	
A–7.2 ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ, ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ.....σελ 48	
A-7.2.1 ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ - ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ.....σελ 48	
A – 7.3. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΧΩΡΩΝ.....σελ 49	
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝσελ 49	
B - 1 ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ.....σελ 51	
ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ – ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....σελ 15	
B - 1.1 ΠΡΩΤΗ ΕΝΟΤΗΤΑ.....σελ 52	
ΤΟΜΕΑΣ –Α.....σελ 52	
B - 1.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΜΕΑ -σελ 54	

B - 1.2.1 ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	σελ 54
B – 1.2.2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ	σελ 54
Τομέας – Β.....	σελ 59
B –2.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	σελ 59
B - 2.2. ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ.....	σελ 60
B-2.3 ΑΔΟΜΗΤΑ ΓΗΠΕΔΑ.....	σελ 61
B - 2.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ Β' ΕΝΟΤΗΤΑΣ.....	σελ 62
B - 2.4.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΑΡΚΟΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ.	σελ 62
ΤΟΜΕΑΣ – Γ.....	σελ 63
B – 3. ΠΑΛΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ.....	σελ 63
B – 3. 1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ	σελ 63
B - 3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.	σελ 67
B – 4 ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	σελ 70
B - 4.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	σελ 71
B – 4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	σελ 74
B - 4.2.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	σελ 74
B – 4.2.2 ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ.	σελ 74
B –4.2.3 ΝΟΤΙΟΣ ΛΙΜΕΝΟΒΡΑΧΙΟΝΑΣ.	σελ 74
B - 4.3. ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ.....	σελ 77
B - 4.4 ΤΟΠΙΚΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟ.....	σελ 82
B – 4.5. Σημεία στάθμευσης αυτοκινήτων.....	σελ 84
B - 4.6 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ.....	σελ 87
B - 4.7.1 ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ.....	σελ 88
B – 4.7.2 ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ.....	σελ 89
B –4.7.3 ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ Γρ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ.....	σελ 90

B - 4.7.4 ΑΛΛΑ ΔΙΚΤΥΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....σελ 97
B - 4.7.5 ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΛΕΟΦΩΡΟΥ ΤΥΠΑΛΔΟΥ ΜΠΑΣΙΑ.σελ 94
B – 4.7.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ.....σελ 95
B – 4.7.6.1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΟΤΙΑ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ.....σελ 95
B - 4.7.6.2 ΤΥΠΑΛΔΟΥ ΜΠΑΣΙΑ.....σελ 99
B - 4.8 ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ 114.....σελ 100
B – 4.9 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ Β' ΕΝΟΤΗΤΑΣ.σελ 103
Π-1.....σελ 104
Παραλιακή Λεωφόρος Α. Λασκαράτου (Π-2)σελ 103
Π-3.....σελ 105
Χώροι στάθμευσης (Π-4,Π-5,Π-6)σελ 106
Δίκτυο πεζοδρόμων (Π-7,Π-8,Π-9)σελ 106
Π-10.....σελ 108
Π-11.....σελ 108
Γ' Ενότητα Ποτάμι.....σελ 110
B – 5.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΦΥΚΙΩΝ.....σελ 114
B – 5.3 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.σελ 119
B – 5.3.1 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....σελ 119
B - 5.6 ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ.....σελ 121
B – 5.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....σελ 122
ΤΕΤΑΡΤΗ ΕΝΟΤΗΤΑ.....σελ 124
B - 6.1 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΡΩΣΗ.σελ 124
B - 7 ΒΟΡΕΙΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ.....σελ 132
K - 1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ.....σελ 134

Κ - 1.1. Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου.....σελ 134	
ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ–ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ....σελ 135	
Βόρειος περιφερειακός.....σελ 136	
Δυτικός περιφερειακός δρόμος.....σελ 136	
Προέκταση παραλιακής λεωφόρου.....σελ 137	
Δίκτυο πεζοδρόμων.....σελ 138	
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΤΗ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ.σελ 139	
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.....σελ 139	
Η πολιτική δημιουργία «Ζώνης 30»σελ 140	
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.σελ140	
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΠΕΖΟΥ.....σελ 141	
Το παράδειγμα του Ληξουρίου.....σελ 142	
ΤΟΜΕΑΣ Α	
Τομέας Β	
Τομέας Γ	
Τομέας Δ	
ΣΑΜΑΡΑΚΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ.....σελ 143	
ΑΝΑΓΛΥΦΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΗ.....σελ 143	
Κ- 2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....σελ 144	
Π - 1.1 Πλαίσιο αναφοράς πολεοδομικής μελέτης.σελ 144	
ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ.....σελ 150	
ΓΕΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ.....σελ 150	
ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ.....σελ 150	
Π - 2.2. ΖΩΝΕΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ...σελ 152	

Π - 2.3. ΔΙΚΤΥΟ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΦΕΛΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ.....σελ 152

Α. ΕΛΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΥ.....σελ 153

1. ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ

2. . ΠΑΡΑΛΙΑ

3. ΠΟΤΑΜΙ

4. ΓΕΦΥΡΕΣ

5. ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΠΑΡΚΟ ΔΕΜΠΟΝΕΡΑΤΩΝ

6. ΝΟΤΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

7. ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ ΑΓΟΡΑ

7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Β. ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ.....

Γ. ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ.....

ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....

Π – 2.3.2 ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ / ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....σελ 161
ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ

ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ

ΤΕΛΩΝΙΟ / ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ

ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ

ΟΤΕ / ΕΛΤΑ

ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ

ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ
ΑΝΑΨΥΧΗ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ / ΜΑΡΙΝΑ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ

ΠΡΟΝΟΙΑ

ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΙΔΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ
ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ.....σελ 168

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – Σχεδιαστικές επιλογές.....σελ 173

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....σελ 182

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....σελ 191

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ 195

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

A. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Αντικείμενο της μελέτης είναι η εκπόνηση Πολεοδομικής μελέτης (Π.Μ) – Πρότασης ανάπλασης (Π.Α) παραλιακής ζώνης του οικισμού Ληξουρίου.

Βασικός σκοπός της Π.Μ - Π.Α είναι να εκφραστεί με λεπτομερή σχεδιασμό τις κατευθυντήριες ρυθμίσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου κατά πολεοδομική ενότητα , προκειμένου να εξασφαλισθούν οι ευνοϊκότερες συνθήκες ζωής για τους κατοίκους αλλά και να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Ειδικότερα η πολεοδομική μελέτη αποσκοπεί:

- I. Στο σχεδιασμό της απαραίτητης τεχνικής και κοινωνικής υποδομής, της σωστής κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, των κατάλληλων χρήσεων γης και των λοιπών όρων και περιορισμών δόμησης ώστε να εξασφαλίσετε η επιθυμητή λειτουργία , η ανθρώπινη κλίμακα και η διαφύλαξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- II. Στη δημιουργία της ανοιχτής πόλης του Ληξουρίου σαν κέντρο της επαρχίας Πάλλης και ενίσχυση ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων (εμπόριο, τουρισμός) σε αντιπαράθεση προς το Αργοστόλι.
- III. Βελτίωση της κοινωνικής υποδομής (εκπαίδευση, πολιτιστικά) σε επίπεδο πόλης, επαρχίας αλλά και του νομού Κεφαλληνίας
- IV. Στην οργάνωση των δομημένων περιοχών της ενότητας με ανάλογες ρυθμίσεις για την βελτίωση των συνθηκών ζωής των κατοίκων, με το ελάχιστο δυνατό κοινωνικό κόστος.
- V. Στην οργάνωση και στις κατάλληλες ρυθμίσεις των πολεοδομικών ενοτήτων στις περιοχές του εγκεκριμένου σχεδίου κατά τέτοιο τρόπο ώστε αντιμετωπισθούν, σύγχρονες και μελλοντικές ανάγκες της πόλης και να βελτιωθούν οι συνθήκες ζωής των κατοίκων.
- VI. Στην διαμόρφωση μια ολοκληρωμένης πρότασης για την οργάνωση της κυκλοφορίας και την στάθμευση στην περιοχή του Δήμου Ληξουρίου. Η αναγκαιότητα αυτή προέκυψε από το γεγονός ότι η οικιστική ανάπτυξη της περιοχής αλλά και οι χρήσεις γης σε αυτήν, μεταβάλλονται δυναμικά με αποτέλεσμα το υφιστάμενο δίκτυο να μην εξυπηρετεί επαρκώς τους κυκλοφοριακούς φόρτους .

B. ΔΟΜΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Προσπάθησα να διαμορφώσω την δομή των προτάσεων κατά τέτοιο τρόπο που να διασφαλίζεται η δυνατότητα ελέγχου των απόψεων έτσι που οι εκάστοτε προτάσεις να είναι κατά το δυνατό διάφανες στην σκέψη, ιδεολογία και μεθοδολογία.

Δεχόμενος ότι ο καλύτερος τρόπος παροχής ελέγχου είναι η απαρίθμηση των κριτηρίων - στόχων (θετικών, αρνητικών και συγκριτικών), που οδηγούν στην εκάστοτε πρόταση, προσπάθησα να διατυπώσω τις απόψεις μου με την εξής δομή :

- Την καταρχήν απαρίθμηση των κριτηρίων
- Την διατύπωση των επιθυμητών στόχων
- Την εν κατακλείδι, διατύπωση επικάλυψη των κριτηρίων και στόχων στην εν τέλει προτεινόμενη λύση.

Γ. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Η εκπόνηση της παρούσας μελέτης σύμφωνα με το αντικείμενο και τους στόχους της που παρατέθηκαν ανωτέρω, προϋποθέτει την επαρκή γνώση μιας πλειάδας στοιχείων σχετικών με την περιοχή του Δήμου Ληξουρίου καθώς και την κατάλληλη ανάλυση τους ώστε να προσδιοριστούν οι διάφορες παράμετροι.

Η απόκτηση της πλήρους και ολοκληρωμένης εικόνας αναφορικά με το σύστημα των χρήσεων γης και της κυκλοφορίας της περιοχής επέβαλε την συλλογή και καταγραφή πρωτογενών και άλλων στοιχείων.

Τα στοιχεία τα οποία συλλέχθηκαν στα πλαίσια της παρούσας μελέτης μπορούν να διακριθούν ως εξής :

Σε αντικειμενικά στοιχεία : οι υφιστάμενες χρήσεις γης, τα στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, κ.τ.λ

Σε υποκειμενικά στοιχεία:όπως είναι η καταγραφή απόψεων για την ποιότητα ζωής , περιβάλλοντος και κυκλοφορίας των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών της περιοχής μελέτης.

Χρησιμοποιηθέντα υπόβαθρα

Για την διεξαγωγή και ολοκλήρωση της μελέτης χρησιμοποιήθηκαν υπόβαθρα κλίμακας 1:1000.

Ευχαριστίες για την συμβολή στη μελέτη.

Αισθάνομαι την υποχρέωση να ευχαριστήσω όλους εκείνους που βοήθησαν με την συνεργασία τους , τις πληροφορίες , τις συμβουλές, την παροχή στοιχείων και μελετών τους στην εκπόνηση της μελέτης. Χωρίς το ουσιαστικό ενδιαφέρον τους και τη ενεργή συμμετοχή τους η μελέτη αυτή δεν θα ήταν δυνατή.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω :

Τον καθηγητή μου Βαρελίδη Γεώργιο για τις συμβουλές και τη υποστήριξη που μου προσέφερε.

Τον δάσκαλο Γεράσιμο Γαλανό για το πλούσιο ιστορικό αρχείο που απλόχερα με άφησε να μελετήσω ως προς τη ιστορία του τόπου αλλά και την γενικότερη εξέλιξη του μέσα στο χρόνο.

Την Σ. Θεοτοκάτου Πολιτικό μηχανικό .

Την προισταμένη της Πολεοδομίας του Ληξουρίου .

Και τέλος την μητέρα μου που επίμονα με ωθούσε στην ολοκλήρωση της πτυχιακής μου εργασίας.

A - 1 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Σαν περιοχή μελέτης ορίστηκε ολόκληρη η περιοχή που ανήκει στη πόλη του Ληξουρίου.

Η πόλη του Ληξουρίου βρίσκεται χερσονήσου Πάλλης. Βλέπει προς στην ανατολική πλευρά της τον κόλπο του Αργοστολίου και καταλαμβάνει μία έκταση 63,5 Ηα.



Εικόνα 1. Χερσόνησος Παλικής. Διακρίνεται ο οικισμός Ληξουρίου²

² Αεροφωτογραφία. Πηγή : Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού

Ο οικισμός περιβάλλεται από καλλιεργήσιμες λοφώδεις εκτάσεις με μικρές υψομετρικές διαφορές, όχι μεγαλύτερες των 150 μ.

Νοτιοδυτικά της πόλης βρίσκεται ο παλιός οικισμός Μιχαλιτσάτα, επάνω στον ομώνυμο λόφο και νότια αυτής επί της παραλίας και σε απόσταση περίπου ενός χιλιομέτρου ο επίσης παλιός οικισμός Λέπεδα.



Εικόνα 2. Άποψη του οικισμού. Διακρίνεται ο κόλπος του Αργοστολίου καθώς και η ανάπτυξη του οικισμού κατά μήκος της ακτογραμμής.

Αναλυτικότερα ο Δήμος Ληξουρίου αποτελείται από τους οικισμούς:

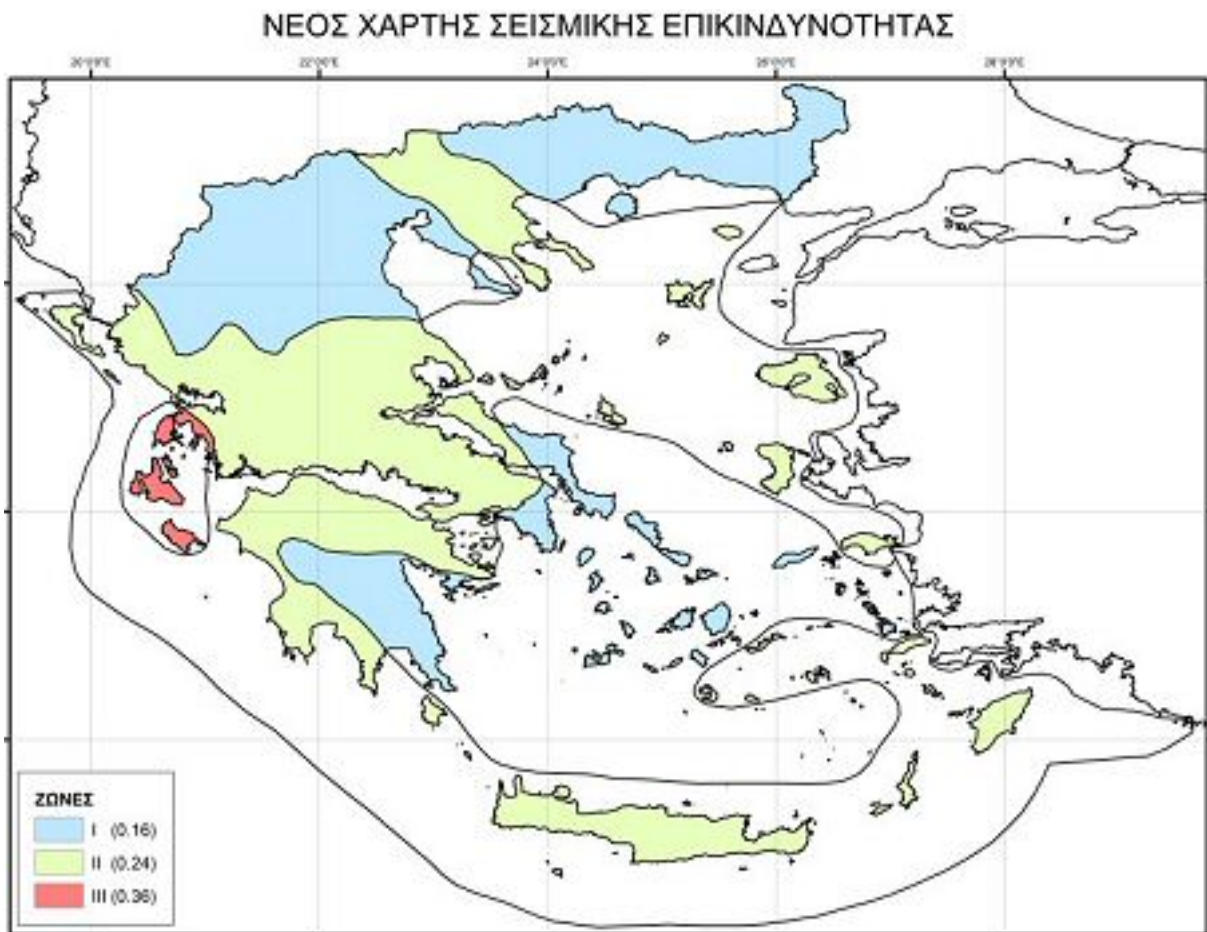
- α) Πόλη Ληξουρίου
- β) Άγιος Βασίλειος
- γ) Λέπεδα (προ του '23)
- δ) Λουκεράτα
- ε) Μιχαλιτσάτα (προ του '23).

Αξιόλογες ακτές αναψυχής υπάρχουν βόρεια της πόλης μέχρι την της εκβολή του ρέματος της Υπαπαντής, προς νότο υπάρχουν αυτές των Λέπεδων και του Ξι.

Η Κεφαλονιά και η Ιθάκη παρουσιάζουν πολύ υψηλό βαθμό σεισμικότητας

Σύμφωνα με τον ισχύοντα αντισεισμικό κανονισμό το Ληξούρι ανήκει στις ισχυρά σεισμόπληκτες περιοχές (κατηγορία σεισμικής, επικινδυνότητας ΙΙΙ)³.

Ο δε ευρύτερος τομέας αποτελεί μία από τις δύο περιοχές όπου εκλύεται το μεγαλύτερο μέρος της σεισμικής ενέργειας στον ελληνικό χώρο.



Εικόνα 3.Χάρτης σεισμικής επικινδυνότητας

³ Πηγή: Οργανισμός Αντισεισμικής Προστασίας www.oasp.gr

Η μεγαλύτερη ένταση σεισμού που παρατηρήθηκε στην περιοχή του Ληξουρίου ανέρχεται σε I=X+, αναφέρεται δε στο σεισμό της περιόδου 9-12 Αυγούστου 1953. Ο σεισμός αυτός είναι από τους ισχυρότερους και πλέον μελετημένους της περιοχής, προκάλεσε δε σημαντικές γεωλογικές μεταβολές⁴.

Η μορφολογία της περιοχής που καταλαμβάνει η πόλη χαρακτηρίζεται από τις ήπιες κλίσεις εδάφους (σε ορισμένα μόνο σημεία οι κλίσεις του εδάφους είναι πιο έντονες Σμπάρα και Δεμπονεράτα), διασπώντας την ευθειογενή διάταξη της πόλης αλλά και της ακτής, παραλιακής ζώνης, η οποία και αποτελεί το ανατολικό όριο της στη θάλασσα⁵.

Την πόλη διασχίζει ποτάμι που διατρέχει την περιοχή από Βορειοδυτικά προς Ανατολικά και το οποίο γεφυρώνεται 4 σημεία εντός του πολεοδομικού ιστού.

Από γεωτεχνική και σεισμολογική άποψη το μεγαλύτερο μέρος της ευρύτερης περιοχής ενδιαφέροντος κρίνεται κατάλληλο για οικιστική ανάπτυξη.

⁴ Πηγή: «Η ΤΡΑΓΩΔΙΑ ΤΩΝ ΙΩΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ», σελ 4. Εκδόσεις Δήμου Πηλαρέων.

⁵ Βλέπε σχετικά **σχέδια-χάρτες** προσανατολισμού 1,2,3.

A - 2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΘΡΩΣΗ

A - 2. 1. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Ο πληθυσμός του Ληξουρίου είναι 3424 κάτοικοι, ενώ καταγράφηκαν και 19 αλλοδαποί⁶. Ο πληθυσμός αυτός αντιστοιχεί σε 978 νοικοκυριά περίπου⁷.

Ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού του Ληξουρίου κατά τις τελευταίες δεκαετίες δηλαδή μετά τον καταστρεπτικό σεισμό του 1953 και την ακολουθούμενη εξωτερική και εσωτερική μετανάστευση είναι πάρα πολύ μικρός, ώστε να μπορεί να ειπωθεί ότι η πόλη τα τελευταία χρόνια χαρακτηρίζεται από πληθυσμιακή σταθερότητα

A-2.2. ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ - ΑΝΕΡΓΙΑ

Απασχόληση

Όπως προκύπτει από στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδας (Ε.Σ.Υ.Ε.) σε σύνολο 3.424 κατοίκων οι Απασχολούμενοι είναι 1.155, ενώ οι Οικονομικώς Ενεργοί 1.237 από τους οποίους οι 154 είναι κάτω των 25 ετών.

Ο ενεργός πληθυσμός ανέρχεται στα 37% του πληθυσμού του Ο.Τ.Α. Ο ενεργός πληθυσμός του οικισμού φτάνει σε ποσοστό 36 % περίπου.

Στο επίπεδο Ο.Τ.Α. Ληξουρίου παρατηρείται ένα υψηλό ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα, 47,8% επί του συνόλου των απασχολουμένων. Στο δευτερογενή τομέα (κύρια βιομηχανία και οικοδόμηση) διαπιστώνεται μόνο 18,9% , ενώ στο τριτογενή τομέα 33,2% ποσοστό απασχόλησης⁸.

⁶ Σύμφωνα με την επίσημη απογραφή της Στατιστικής Επετηρίδας.

⁷ Στατιστικά δελτία καταναλωτών ΔΕΗ για το 1999

⁸ Πηγή : Δήμος Παλλης. Επισυνάπτεται σχετικός πίνακας Πληθυσμού απασχόλησης ως παράρτημα.

A - 2.3. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Διαπιστώνεται η πλήρης εξάρτηση σε βασικά προϊόντα είτε τελικής κατανάλωσης ,είτε ενδιάμεσης χρήσης ενώ οι εξαγωγές του νομού περιορίζονται στο στοκόλιθο – αμμοχάλικο και στο κρασί.

Κύριο πρόβλημα στην ανάπτυξη της γεωργίας, είναι ότι οι κλήροι των απασχολούμενων στη γεωργία είναι μικροί και πολύτεμαχισμένοι ενώ οι μεγάλες ιδιοκτησίες ανήκουν σε ιδιώτες που δεν τις εκμεταλλεύονται γεωργικά.

Άλλοι ανασταλτικοί παράγοντες είναι η ανεπάρκεια εκτεταμένου αρδευτικού δικτύου και αγροτικής οδοποιίας .

Η δυνατότητα ανάπτυξης της γεωργίας βρίσκεται κυρίως στην αντικατάσταση των κηπευτικών με ποικιλίες που ωριμάζουν εκτός αποχής, καθώς και στη καλλιέργεια νέων ειδών εσπεριοριδών και οπωροφόρων.

Η διάθρωση της κτηνοτροφίας σήμερα είναι οικογενειακού τύπου, ιδίως με αιγοπρόβατα.

Η παράκτια αλιεία είναι πολύ περιορισμένη με μικρή προοπτική αύξησης. Στην θέση λιβάδι λειτουργούν δυο ιχθυοπαραγωγικοί σταθμοί που απασχολούν συνολικά 63 άτομα.

Οι θαμνώδεις περιοχές του Ληξουρίου προσφέρονται για μελισσοκομεία.

Η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα βασίζεται κατά κύριο λόγο σε μονάδες που αξιοποιούν κυρίως τοπικούς πόρους και καλύπτουν τις τρέχουσες καταναλωτικές ανάγκες.

Λόγω ιδιαίτερου φυσικού κάλλους της ευρύτερης περιοχής και της ύπαρξης διεθνούς αεροδρομίου ο τομέας του τουρισμού προσφέρεται για ανάπτυξη.

A- 3 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

ΤΟ Ληξούρι είναι κέντρο Β΄ βαθμού, με ακτίνα επιρροής μέχρι τα όρια της επαρχίας, με εξαίρεση την περιοχή της Θηνίας, που εξυπηρετείται από το Αργοστόλι.

Παρ' όλο που το Ληξούρι κατέχει μία κεντρική θέση στην Παλλική, το Αργοστόλι μειώνει τόσο την εμπορική ακτίνα επιρροής του Ληξουρίου όσο και το βαθμό εξάρτησης των οικισμών από τις υπηρεσίες του.

A - 4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Το Ληξούρι δημιουργείται τον 20 μ.Χ. αιώνα, όταν οι κάτοικοι εγκαταλείπουν την αρχική πόλη στις παρυφές του λόφου, κοντά στη Θέση Υπαπαντή, βόρεια του σημερινού οικισμού. Μετακινούμενοι ανατολικά ιδρύουν οικισμό με το όνομα Ληξούρι στις εκβολές του χειμάρρου κοντά στην Κεχριώνα. Τα τείχη της σώζονται μέχρι σήμερα, γνωστά ως "Παλαιόκαστρο".

Πιθανολογείται ότι η ονομασία "Ληξούρι" προέρχεται από την έκφραση "στη λήξη του ποταμού", όπου ήταν η τοποθεσία της πόλης και του λιμανιού της⁹.

Αρχικά το κέντρο της πόλης ήταν δίπλα στις εκβολές του ποταμού. Αργότερα, λόγω ελονοσίας, ο οικισμός μεταφέρεται νοτιότερα, στη σημερινή του θέση.

Στην απογραφή του 1583 το Ληξούρι απαριθμεί 581 κατοίκους. Το 1825 ο Συνταγματάρχης Napier αναφέρει σε έκθεσή του ότι το Ληξούρι έχει 5.608 κατοίκους¹⁰.

⁹ Πηγή : «ΤΟ ΛΗΞΟΥΡΙ» εκδόσεις Γκοβόστη Ανατύπωσης Ιούλιος 2003. σελ 27

¹⁰ Αντίστοιχος πληθυσμός Αργοστολίου το 1825 - 4.178 άτομα. Πηγή : «Η ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΤΟΝ ΑΣΤΕΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΠΑΡΘΕΝΟΥ». Έκδοση τοπικής ένωσης δήμων και κοινοτήτων Κεφαλονιάς και Ιθάκης. Αργοστόλι 1997. σελ 43

Μέχρι το 1867, που καταστράφηκε ολοκληρωτικά από το σεισμό, το Ληξούρι χαρακτηρίζεται από μία άνθηση όλους τους τομείς, σε ειδικότερα στον οικονομικό, επειδή αποτελεί το σημαντικότερο εμπορικό Λιμάνι του νησιού¹¹.

Το Ληξούρι είναι επίκεντρο της Κεφαλονιάς και στον πνευματικό και καλλιτεχνικό τομέα. Η πρώτη Φιλαρμονική Σχολή της Χώρας ιδρύεται εδώ, το 1836. Επί Αγγλοκρατίας, το 1885, χτίζεται ο βόρειος Λιμενοβραχίονας και όλη η ανάλογη υποδομή(αποθήκες, διοικητικά κτίρια, φρουραρχείο κλπ.), που καθιστούν το Ληξούρι κεντρικό Λιμάνι ιδίως για το εμπόριο της σταφίδας¹².



Εικονα 4,5. Φιλαρμονική Σχολής Ληξουρίου

ιδρύθηκε το 1836.

Το 1836 χτίζονται ορισμένες νέες γέφυρες και κατασκευάζεται το Λιμάνι.

Οι δρόμοι είναι "γουλόστρωτοι" ("γουλία"= μεγάλες στρογγυλές πέτρες). Ο παραλιακός κεντρικός δρόμος είναι στρωμένος με "κιαρίνα"(σκληρότατο μίγμα χώματος με γαρμπίλι και γύψο). Κεντρικά στους δρόμους υπάρχουν ειδικά αυλάκια για τα νερά. Οι κατοικίες διαθέτουν αποχετευτικό σύστημα

¹¹ Πηγή : «ΤΟ ΛΗΞΟΥΡΙ» εκδόσεις Γκοβόστη Ανατύπωσης Ιούλιος 2003. σελ 73

¹² Πηγή : «ΤΟ ΛΗΞΟΥΡΙ» εκδόσεις Γκοβόστη Ανατύπωσης Ιούλιος 2003. σελ 87-93

και βόθρους¹³ .

Στο κεντρικότερο σημείο της πόλης χτίζεται το 1824 το "Μαρκάτο", διοικητικό και εμπορικό κέντρο της πόλης, σε αρχαίζοντα ρυθμό, που γίνεται το χαρακτηριστικό σύμβολο του Ληξουρίου¹⁴.

Μετά το μεγάλο σεισμό της 23ης Ιανουαρίου 1867, οι κάτοικοι αρχίζουν να ξαναχτίζουν την πόλη, χωρίς κάποιο προκαθορισμένο σχέδιο, με αποτέλεσμα την έλλειψη και πάλι των κοινόχρηστων και ανοιχτών χώρων¹⁵.

Στο Ληξούρι δεν διακρίνονται συνοικίες άπορων ή εύπορων κατοικιών.

Τα σπίτια είναι διαφόρων τύπων και εποχών , δώροφα και μονώροφα , απλής κατασκευής και χωρίς διακοσμητικά στοιχεία.

Ο καταστροφικός σεισμός της 12ης Αυγούστου του 1953 ισοπεδώνει για μια ακόμα φορά, το Ληξούρι.



Εικόνα 6. Η πόλη του Ληξουρίου μετά τους σεισμούς του 1953¹⁶

Σήμερα η πόλη με πληθυσμό 2.774 κατοίκους το 2005, δεν είναι πια το διοικητικό και εμπορικό κέντρο του περασμένου αιώνα, παραμένει όμως ο σημαντικότερος οικισμός της επαρχίας Πάλλης.

¹³ Πηγή: «ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΑ Β' ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ» Κ.Π. ΚΟΣΜΕΤΑΤΟΥ 1962. σελ 13-25

¹⁴ Πηγή: «ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΑ Β' ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ» Κ.Π. ΚΟΣΜΕΤΑΤΟΥ 1962. σελ 23.

¹⁵ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ Α.ΖΗΒΑ : «ΙΟΝΙΟΙ ΝΗΣΟΙ. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 1959» σελ 44.

¹⁶ Εικόνα « Η τραγωδία των Ιονίων Νήσων» σελ 27 εκδόσεις Δήμου Πυλαρέων.

A-5 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Η ενότητα περιλαμβάνει την ανάλυση σε όλη την έκταση του οικισμού και την περιοχή επέκτασης ως προς:

- Τη χρήση Γης
- Τα στοιχεία ειδικού ενδιαφέροντος: σύνολα, γήπεδα, κτίσματα και μεμονωμένα στοιχεία.
- Το δίκτυο μεταφορικής υποδομής.

Καθοριστικά στοιχεία για την κατανομή των χρήσεων γης μέσα στον οικισμό είναι η έντονα επιμήκης μορφή του, με άξονα βορρά-νότο, καθώς και η παραθαλάσσια θέση του στον κόλπο Αργοστολίου και η άμεση γειτνίαση δυτικά με καλλιεργήσιμες λοφώδεις εκτάσεις.

Οι βασικότερες κεντρικές λειτουργίες βρίσκονται νότια της εκβολής του ποταμού, στην περιοχή της Κεντρικής Πλατειάς και του Λιμανιού. Ορισμένες εκτείνονται και κατά μήκος της κεντρικής Λεωφόρου (Κρασοπατέρα - Δελαπόρτα - Τυπάλδου). Ο υπόλοιπος οικισμός αποτελείται από περιοχές κατοικίας.

A - 5.1 ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Η οικιστική ανάπτυξη του Ληξουρίου ακολούθησε την πορεία όλων των οικισμών της Κεφαλονιάς η οποία δεν διαφέρει αισθητά και από την πορεία του δομημένου περιβάλλοντος του Ελλαδικού χώρου της τελευταίας τριακονταετίας.

Κύρια χαρακτηριστικά της πορείας αυτής είναι οι σχετικά υψηλές πυκνότητες σε σχέση με την έκταση κατάληψης των οικιστικών ενοτήτων, η έλλειψη σε ελεύθερους χώρους για κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες και φυσικά η ανεπάρκεια έργων κυρίως συγκοινωνιακής υποδομής

Παρόλο που δεν υπάρχουν φυσικοί φραγμοί που θα εμπόδιζαν το άπλωμα της πόλης προς τα δυτικά, προς την ενδοχώρα, το Ληξούρι παρουσιάζει πολεοδομικά μία έντονα γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος της ακτής.

Στη χωροθέτηση των λειτουργιών της η πόλη είναι στραμμένη προς τα μέσα.

Το Κέντρο της περιορίζεται στους χώρους γύρω από την Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως και εκτείνεται σε μία ακτίνα 150 - 200 μέτρων από την ακτή.

Κέντρα για την εξυπηρέτηση των κάπως απομακρυσμένων περιοχών δεν έχουν δημιουργηθεί.

Εκτός από το Κέντρο, οι γειτονιές του οικισμού είναι στην πλειονότητα τους περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Η πόλη περιβάλλεται από μεγάλες εκτάσεις γεωργικής γης και πράσινου, οι οποίες εισχωρούν ως θηλές σε πολλά σημεία μέσα στις γειτονιές και προσδίδουν στο Ληξούρι ένα αγροτικό χαρακτήρα.

Χαρακτηριστικά στοιχεία της πόλης :

Η κατοικία δεν επεκτείνεται πέρα από τα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, εκτός από την "Νησίδα" των Εργατικών Κατοικιών που βρίσκονται σε ίδιο νομικό καθεστώς. Περιοχές κατοικίας μέσα στα όρια της ευρύτερης περιοχής αποτελούν οι δύο οικισμοί προς του '23: τα Λέπεδα, όπου συγκεντρώνεται η παραθεριστική κατοικία και τα Μιχαλιτσάτα. Η κατοικία δείχνει τάσεις επέκτασης προς τις βόρειες περιοχές, μεταξύ Σμπάρων και Αμμούσας .

Περιοχή παραθεριστικής κατοικίας, με τάσεις επέκτασης, είναι τα Λέπεδα, ενώ οι τουριστικές εγκαταστάσεις αρχίζουν να εξελίσσονται στα νότια άκρα της πόλης , κατά μήκος του δρόμου προς τα Λέπεδα.

A - 5.1.1 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Στη πόλη του Ληξουρίου δεν παρατηρείται αμιγής χρήση βιομηχανίας και βιοτεχνία πέρα από την Βιοτεχνική Περιοχή. Οι μικρές βιοτεχνίες χωροθετούνται συνήθως σε ισόγεια διώροφων η τριώροφων κατοικιών σε δευτερεύοντες κυρίως δρόμους.

Οι βιοτεχνίες εγκαθίστανται, εκτός από το κέντρο, στο δυτικό άκρο της πόλης στην ΒΙ.ΠΕ.

A – 5.1.2 ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Στον τομέα της διοίκησης η εξυπηρέτηση είναι αρκετά καλή, δηλαδή υπάρχουν γραφεία οργανισμών κοινής ωφέλειας όπως ΕΛΤΑ, ΑΤΕ, ΔΕΗ, Δημαρχείο, Τράπεζες, Αστυνομία, Λιμεναρχείο, Ειρηνοδικείο, Δημόσιο Ταμείο κλπ. Οι περισσότερες από αυτές τις λειτουργίες είναι συγκεντρωμένες στον κεντρικό τομέα της πόλης δηλαδή την ευρύτερη περιοχή της κεντρική πλατείας.

Οι περισσότερες από αυτές τις υπηρεσίες δεν έχουν δικούς τους χώρους και αναγκάζονται να εκμισθώσουν τους απαραίτητους χώρους για την λειτουργία τους.(ΙΚΑ ,ΔΕΗ , Ειρηνοδικείο)

Από τις τέσσαρις τράπεζες που έχουν υποκαταστήματα στο Ληξούρι η μια στεγάζονται σε κτίριο επί της Κεντρικής Πλατειάς, μία σε πάροδο της Λεωφ. Κρασοπατέρα, μια στην παραλιακή οδό μια επί της λεωφόρου Τυπάλδου Μπασιά και μια επί της Στρατηγού Λούση.

A – 5.1.3 ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ- ΑΝΑΨΥΧΗ

Η ακτίνα επιρροής του Λιανικού εμπορίου της πόλης καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της επαρχίας Πάλης: εξυπηρετεί τους κατοίκους των οικισμών και προμηθεύεται ταυτόχρονα από αυτούς οπωροκηπευτικά προϊόντα.

Η ακτίνα επιρροής του Λιανικού εμπορίου της πόλης καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της επαρχίας Πάλης: εξυπηρετεί τους κατοίκους των οικισμών και προμηθεύεται ταυτόχρονα από αυτούς οπωροκηπευτικά προϊόντα.

Τα καταστήματα Λιανικού εμπορίου συγκεντρώνονται σχεδόν αποκλειστικά στο Κέντρο, νότια του ποταμού και γύρω από την Πλατεία.

Το ανώμαλο εμπόριο (είδη ρουχισμού, οικιακά σκεύη, βιβλιοχαρτικά, γεωργικά φάρμακα κλπ.) εξυπηρετεί από πλευράς αποστάσεων όλο τον οικισμό, εκτός από τις βόρειες γειτονιές των Σμπάρων και Εργατικών Κατοικιών.

Το καθημερινό εμπόριο (είδη διατροφής, φαρμακεία, πρατήριο βενζίνης, περίπτερο κλπ.), που περιορίζεται επίσης στο Κέντρο της πόλης, εξυπηρετεί μόνο τις περιοχές που βρίσκονται σε μια ακτίνα 400-450 μέτρων από αυτό. Σε ορισμένες γειτονιές, όπως στις παλιές Εργατικές Κατοικίες απέναντι από τη Βαλλιάνειο Σχολή, στην Βαγγελίστρα, στον Αρχάγγελο υπάρχουν μικρά καταστήματα που εξυπηρετούν τις τοπικές

ανάγκες. Σαν ακτίνα εξυπηρέτησης τέτοιων καταστημάτων θεωρούνται τα 100 μέτρα. Τέτοια καταστήματα δεν υπάρχουν στις περιοχές Σμπάρα, στις Εργατικές Κατοικίες (παρόλο που προβλέπεται ένας χώρος), στην Άμουςα, στην Στρατώνα και στα Δεμπονεράτα.



Εικόνα 7. Κατάστημα(Παντοπωλείο) που εξυπηρετεί τις τοπικές ανάγκες

Το πρόβλημα τέτοιων καταστημάτων είναι ότι όταν βρίσκονται κοντά στο κέντρο έχουν μικρή κίνηση και ψιλότερες τιμές, με αποτέλεσμα να υπολειπούνται ή να αναγκάζονται να κλείσουν.

Επειδή οι βορειότερες περιοχές της Βόρειας γειτονιάς υποεξυπηρετούνται εντονότερα από τις υπόλοιπες, προτείνεται ένας χώρος μεταξύ Σμπάρων και Αμμουσας για την ανάπτυξη ενός εμπορικού κέντρου, σε συνδυασμό με την επέκταση του σχεδίου και τη δημιουργία τοπικού κέντρου στο σημείο αυτό.

Με την αναβάθμιση των κέντρων των μικρών παραδοσιακών γειτονιών και τη δημιουργία νέων, σχηματίζονται ευνοϊκότερες προϋποθέσεις για την εγκατάσταση μικρών καταστημάτων, ώστε να μην αναγκάζονται οι κάτοικοι να διανύουν μεγάλες αποστάσεις μέχρι το Κέντρο για τις άμεσες ανάγκες τους.

Μορφολογικά το εμπορικό κέντρο είναι υποβαθμισμένο, ενώ η προσφορά, ιδιαίτερα σε είδη ρουχισμού, οικιακών σκευών κ.λ.π είναι χαμηλή, γιατί οι

κάτοικοι εξυπηρετούνται και από την αγορά του Αργοστολίου.

A – 5.1.4 ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Η πόλη του Ληξουρίου χαρακτηρίζεται από την επικράτηση κτιρίων με κύρια χρήση την κατοικία. Σε σχέση με τις παραγωγικές δραστηριότητες που συναντώνται, τα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν σαν περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Άλλο χαρακτηριστικό στη πόλη, από άποψη χωροθέτησης της παραγωγικής υποδομής είναι η μίξη του χώρου κατοικίας με το χώρο εργασίας.

A - 5.1.5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ

Μέσα στον οικισμό υπάρχουν δύο (3) πρατήρια βενζίνης : ένα κοντά στην Πλατεία, σε στενούς δρόμους της αγοράς, νότια της παραλιακής γέφυρας καθώς και επί της όδου Μαραθώνος.

Συνεργεία αυτοκινήτων

Συνεργεία αυτοκινήτων: Δύο βρίσκονται σε κεντρικά σημεία της πόλης (προς τη νότια όχθη του ποταμού και σε πάροδο της κεντρικής Λεωφόρου Κρασοπατέρα), ένα στη διακλάδωση των δρόμων, προς Σμπάρα και Εργατικές Κατοικίες και ένα στη βόρεια γειτονιά Ρούγα.

Όλα τα συνεργεία βρίσκονται σε περιοχές κατοικίας ή στο κέντρο, όπου δημιουργούν προβλήματα πρόσβασης, ρύπανσης του περιβάλλοντος αλλά και ανεπάρκειας ελεύθερου χώρου.

Πρατήρια βενζίνης

Εκτός οικισμού, επί της επαρχιακής οδού προς Αργοστόλι, υπάρχουν ένα συνεργείο αυτοκινήτων και δυο πρατήρια βενζίνης. Πρατήρια βενζίνης υπάρχουν επίσης και στον επαρχιακό δρόμο Ν. Δυτικά προς κατωγή και Β.Δυτικά του Ληξουρίου, προς Κηπούρια.

A - 5.1.6 ΑΝΑΨΥΧΗ

Οι χώροι αναψυχής περιορίζονται στον χώρο της Κεντρικής Πλατείας και εξαντλούνται σήμερα στις δυνατότητες cafe, καφενείων και εστιατορίων. Τα τελευταία όμως χρόνια έχει διαφανεί η τάση να επεκταθούν και προς τη παραλιακή ζώνη και προς το παράκτιο πάρκο Δεμπονεράτων.

Στους χώρους αναψυχής συμπεριλαμβάνεται και η Πλατεία η παράλια, καθώς και το παράκτιο πάρκο των Δεμπονεράτων¹⁷, σαν χώρος περιπάτου.

Παρατηρείται ότι στις γειτονιές εκτός του κέντρου δεν έχουν δημιουργηθεί ανάλογοι χώροι αναψυχής. Στην πόλη δεν λειτουργεί κινηματογράφος.

Σύμφωνα και με την Πολεοδομική Μελέτη προτείνεται στην παραλιακή ζώνη να συνδυάζονται ο άξονας περιπάτου, τα κέντρα αναψυχής και το πολιτιστικό κέντρο νέων. Επίσης προτείνεται η εγκατάσταση μόνιμης αίθουσας κινηματογράφου σε κεντρικό σημείο, κατά προτίμηση στο κτίριο του Νέου Μαρκάτου (χρειάζεται τροποποιήσεις στο σχεδιασμό – διαρρυθμισμό του).

Στο παράκτιο πάρκο νότια του λιμανιού, εκτός από τον πεζόδρομο/περίπατο, προβλέπεται η δημιουργία παιδικής χαράς αθλητικών χώρων και ναυταθλητικών εγκαταστάσεων.

Στο μέλλον αναμένεται μεγαλύτερη ανάμειξη της προσφοράς σε αναψυχή των πάσης φύσης τουριστικών εγκαταστάσεων με την καθημερινή διασκέδαση των κατοίκων κάτι οποίο είναι και επιθυμητό.

¹⁷ Παραμένει όμως ανεκμετάλλετο λόγω και της του απομόνωσης του από άλλες ροές πεζοδρόμων.

A- 5.1.7 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Τα βασικότερα κριτήρια για τη χωροθέτηση των Εκπαιδευτικών Κτιρίων (Χάρτης 4) είναι η ισομερής εξυπηρέτηση του οικισμού, η υπάρχουσα κατάσταση και οι προϋποθέσεις. Έτσι σήμερα λειτουργούν δύο Δημοτικά Σχολεία ,Γυμνάσιο Ενιαίο Λύκειο , ΤΕΕ καθώς και τμήματα ΤΕΙ.

Σημαντικό στοιχείο στη χωροθέτησή των σχολείων είναι ο επαρκής και κατάλληλος ελεύθερος χώρος γύρω από αυτά και η γειτνίαση τους με πάρκο ή πλατεία και όχι με κεντρικό οδικό άξονα, απαιτήσεις που δεν ικανοποιούνται σήμερα στο Ληξούρι

Δημοτικά

Λειτουργούν δύο δημοτικά σχολεία. Το Α΄ δημοτικό σχολείο βρίσκεται επί της Γρηγορίου Λαμπράκη και Ελ.Βενιζέλου και το Β΄ δημοτικό σχολείο βρίσκεται στη συμβολή των οδών Στυλιανού Τυπάλδου και 21 Μαΐου. Καλύπτουν τις ανάγκες του Ληξουρίου εξυπερετώντας και τις δύο γειτονίας, ικανοποιώντας και από άποψη κτιριακών εγκαταστάσεων.



Φωτ. Β΄ Δημοτικό σχολείο Ληξουρίου

Γυμνάσιο – Λύκειο

Το Πετρίτσιο γυμνάσιο Ληξουρίου βρίσκεται επί της Στυλιανού Τυπάλδου στην συμβολή με την Σταμου Πέτριτση. Στο ίδιο σχολικό συγκρότημα λειτουργεί και το Ενιαίο Λύκειο Ληξουρίου.

Το κτίριο του Γυμνασίου στεγάζει 375 μαθητές (240 Γυμνασίου και 135 Λυκείου)¹⁸. Σημειώνεται ότι 25% των μαθητών του Γυμνασίου και 50% αυτών του Λυκείου έρχονται από οικισμούς της Παλλικής.



Φωτ. Γυμνάσιο- Λύκειο Ληξουρίου

¹⁸ Πηγή : Πετρίτσιο Γυμνάσιο Ληξουρίου.

ΤΕΕ (πρώην ΚΕΤΕ Βαλλιάνειος Σχολή)

Στεγάζεται στα κτίρια της παλαιάς Βαλλιάνειου Σχολής, στο βόρειο όριο της πόλης. Τα κτίσματα είναι αξιόλογα, αλλά βρίσκονται σε όχι καλή κατάσταση. Σήμερα έχουν αρχίσει να επισκευάζονται.

Ο τεχνικός εξοπλισμός είναι αρκετά καλός και υπερκαλύπτει τις ανάγκες των λίγων μαθητών της (120 μαθητές, από τους οποίους ποσοστό 20% έρχεται από όλο το Νομό)¹⁹.

Στόχος είναι η ανακαίνιση των κτιρίων και αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων της Σχολής, όπως και η αύξηση των μαθητών της στους 300, ώστε να γίνεται πλήρης εκμετάλλευση του δυναμικού της.

ΤΕΙ

Βόρεια της πόλης βρίσκεται το Τ.Ε.Ι. Ληξουρίου που είναι παράρτημα του Τ.Ε.Ι. Ιονίων Νήσων. Στεγάζεται στο κτίριο της πρώην ΚΕΤΕ(Κέντρο Επαγγελματικής Εκπαίδευσης) Βαλλιάνιος Σχολή επι της οδού Στυλιανού Τυπάλδου. Ένα τμήμα των κτισμάτων της και ο χώρος της είναι αρχιτεκτονικά αξιόλογα.



¹⁹ Στοιχεία από ΤΕΕ Ληξουρίου.

Εικόνα 8. Τ.Ε.Ι Ιόνιων Νήσων

Αυτή την στιγμή λειτουργούν στο ΤΕΙ δύο τμήματα :

- α) Μουσικών Σπουδών
- β) Διοίκησης Επιχειρήσεων

Συνολικά έχει εγγεγραμμένους 285 φοιτητές²⁰ προσφέροντας έναν πνεύμονα νεανικότητας ζωντάνιας και δραστηριοποίησης για όλη την τοπική κοινωνία.

A- 5.1.8 ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ

Το Γενικό Νοσοκομείο του Ληξουρίου βρίσκεται στο βορειότερο σημείο της πόλης μέσα σε χώρο πράσινου. Το κτίριο δεν είναι σε καλή κατάσταση και χρίζει άμεσων παρεμβάσεων ώστε να διασωθεί και να συνεχίσει το κοινωνικό του έργο. Διαθέτει καλό τεχνικό εξοπλισμό και εξυπηρετεί την επαρχία Πάλης. Ο περιβάλλον ελεύθερος χώρος του ενδείκνυται για την χωρίς προβλήματα προσέλευση, περίθαλψη και ανάρρωσης των ασθενών.



ΕΙΚΟΝΑ 9,10. Γενικό Νοσοκομείο Ληξουρίου

Τα ιδιωτικά ιατρεία δεν περιορίζονται στην ακτίνα του Κέντρου, γιατί

²⁰ Πηγή : Γραμματεία ΤΕΙ Ιονίων Νήσων

συνήθως συνδυάζονται με την μόνιμη κατοικία των γιατρών.

A - 5.1.9 ΠΡΟΝΟΙΑ

Βρεφονηπιακός Σταθμός

Λειτουργεί Βρεφονηπιακός Σταθμός που βρίσκεται κοντά στην Ιακωβάτσιο Βιβλιοθήκη, δυτικά του κέντρου της πόλης. Στεγάζεται σε ισόγειο διαμέρισμα πολυκατοικίας. Οι χώροι του δεν είναι λειτουργικοί και δεν αποτελούν το κατάλληλο περιβάλλον για τα παιδιά.

Υπάρχει η δυνατότητα μεταφοράς του Σταθμού στην περιοχή Στρατώνα στο οικοδομικό τετράγωνο που είναι χαρακτηρισμένο σαν χώρος σχολείου και όπου προτείνεται να χωροθετηθεί και ένα Νηπιαγωγείο.

Γηροκομείο

Το υπάρχον Γηροκομείο, μεταξύ Γυμνάσιου και Βαλλιάνειου στην Βόρεια γειτονιά, καλύπτει τις ανάγκες του πληθυσμού. Το κτίριο βρίσκεται σε καλή κατάσταση, όμως σήμερα δεν καλύπτεται το δυναμικό του. Σήμερα έχει 30 οικότροφους μόνο, ενώ διαθέτει 80 έως 100 θέσεις.



Φωτ. Γηροκομείο Ληξουρίου.

A - 5.1.10 ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις έχουν διαχωριστεί σε δύο πυρήνες ένας ανά γειτονιά.

Ο βασικός (πυρήνας Α), με το στάδιο και τον πλήρη αθλητικό εξοπλισμό (Γυμναστήριο, γηπεδα ποδοσφαίρου, τένις μπάσκετ κλπ.) χωροθετείται στο βόρειο άκρο της Βόρειας γειτονιάς.

Διαθέτει γήπεδο μπάσκετ και είναι η έδρα της τοπικής ομάδας μπάσκετ ΝΕΟΛ που διανεύει αξιόλογη πορεία στην Α ΕΣΚΑΙ.

Εκτός από την δυνατότητα διεξαγωγής αγώνων μπάσκετ δύναται να διεξαχθούν και αγώνες βόλεϊ ενώ παράλληλα λειτουργεί και ως δημοτικό γυμναστήριο παρέχοντας έτσι στους κατοίκους του Ληξουρίου μια διέξοδο για άθληση. Πρέπει να σημειωθεί το αξιόλογο των εγκαταστάσεων αυτών καθώς είναι δρομολογημένο να διεξαχθούν αγώνες του πανευρωπαϊκού πρωταθλήματος Μπάσκετ νέων το ερχόμενο καλοκαίρι.



Ο δεύτερος (πυρήνας Β) βρίσκεται νότια του λιμανιού μέσα στο παράκτιο πάρκο. Περιλαμβάνει μικρού μεγέθους γήπεδα (τένις, μπάσκετ κλπ.) μελλοντικά ανοικτό και ενδεχόμενα κλειστό κολυμβητήριο. Η περιοχή μετά και το πέρας των εργασιών στα νέα γήπεδα ποδοσφαίρου μπάσκετ μπορεί να αξιοποιηθεί για την πολεοδομική και αρχιτεκτονική αναβάθμιση της περιοχής.

Υπάρχει και ένας τρίτος (πυρήνας Γ). Οριοθετείται από την πρόσφατη κατασκευή του νέου γηπέδου ποδοσφαίρου Νότια του Ληξουρίου. Το νέο γήπεδο έχει χλωροτάπητα και κρίνεται ικανοποιητικό για τις ανάγκες του περιφερειακού πρωταθλήματος. Παρόλα αυτά δεν διαθέτει εξέδρες καθώς ακόμα και σήμερα εκκρεμεί η ανάθεση του έργου.

A- 5.1.11 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Στη χωροθέτηση των πολιτιστικών λειτουργιών συνέβαλε η προσπάθεια δημιουργίας ορισμένων πόλων, ώστε να αποφευχθεί η διάσπαση των λειτουργιών αυτών σ' έναν οικισμό που απαιτεί συγκρότηση και αναβίωση παρά "αποκέντρωση" στις ζωτικές του χρήσεις. Οι κύριοι πόλοι σήμερα είναι οι παρακάτω :

α. Η Ιακωβάτειος Βιβλιοθήκη στη Νότια Γειτονιά, όπου εκτός από τη Βιβλιοθήκη ο κήπος της προσφέρεται για μικρές υπαίθριες εκδηλώσεις κυρίως καλοκαιρινές (φεστιβάλ τραγουδιών , Φιλαρμονικών κ.α). Δυστυχώς παρόλη την αισθητική καλαισθησία του ο χώρος δεν επαρκεί και πρέπει να αναζητηθούν νέοι χώροι.

β. Το Θέατρο του κτιρίου του Νέου Μαρκάτου επί της παραλιακής λεωφόρου. Η πρόσφατη αποπεράτωση του έδωσε στο Ληξούρι χώρο για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις. Μολονότι ο χώρος είναι προσεγμένος και αποτελεί στολίδι για την πόλη, προβλήματα δημιουργεί η περιορισμένη χωρητικότητα του θεάτρου καθώς και των χώρων που χρησιμοποιούνται

για τις εκθέσεις.

Παρόλο που υπάρχουν πολιτιστικές δραστηριότητες (Ερασιτεχνικό θέατρο, Φιλαρμονική, ο Πολιτιστικός σύλλογος "Χωροπούλα" κλπ.) το Ληξούρι δεν διαθέτει κανένα κλειστό χώρο για την στέγαση αυτών των λειτουργιών.

Διάφορες εκδηλώσεις γίνονται τον χειμώνα σε αίθουσα του Νέου Μαρκάτου (ο χώρος συχνά κρίνεται περιορισμένος για εκδηλώσεις μεγάλων συνόλων) και το καλοκαίρι στον περιορισμένο χώρο του κήπου της Ιακωβάτειου Βιβλιοθήκης ή στον χώρο της Κεντρικής Πλατειάς.



ΕΙΚΟΝΑ12. Συναυλία της Φιλαρμονικής σχολής Ληξουρίου στο κτίριο του Νέου Μαρκάτου

Σε ελαττωματική θέση βρίσκεται και η κεντρική είσοδος του θεάτρου Νέο Μαρκάτο αφού η κεντρική είσοδος βρίσκεται στην πίσω όψη των δημόσιων κτιρίων τοι οικ. τετραγώνου 114.

Τους καλοκαιρινούς μήνες αξιοποιείται η παραλία αλλά και η κεντρική πλατεία ως χώρος πολιτιστικών και καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων λόγω έλλειψης κατάλληλα διαμορφωμένου υπαίθριου χώρου.

Εκτός από την Ιακωβάτσιο Βιβλιοθήκη, υπάρχει και η Δημοτική Βιβλιοθήκη, βόρεια του ποταμού.

Το Ληξούρι έχει 10 εκκλησίες. Οι περισσότερες βρίσκονται στο Κέντρο της πόλης και σε όχι μεγάλη απόσταση μεταξύ τους. Κάθε μια αποτελεί και ένα σημείο αναφοράς. Η γύρω γειτονιά παίρνει πολλές φορές το όνομά της από αυτήν.

A – 5.1.12 ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

Το Ληξούρι δεν διαθέτει κανένα πάρκο. Ο πράσινος χαρακτήρας του προέρχεται από τη γεωργική γη που το περιβάλλει.

Η διαμόρφωση των περισσότερων πλατειών της πόλης περιορίζεται σε μια τσιμεντόστρωσή τους ή μια υποτυπώδη φύτευση.



ΕΙΚΟΝΑ13. Πλατεία Αναλήψεως επί των οδών Εθνικής Αντιστάσεως και Πέντε Ηρώων.²¹

²¹ Ο χώρος αυτός διαμορφώθηκε στο χώρο που καταλάμβανε πριν τους σεισμούς του 1953 η εκκλησία της Αναλήψεως. Διακρίνεται το κτίριο του Ερυθρού Σταυρού. Χρησιμοποιήθηκε ως λουτρό για να ανακουφίσει τις ανάγκες των κατοίκων για καθαριότητα μετά τους σεισμούς του 1953.

Σημειώνεται ότι όλες σχεδόν οι πλατειές είναι προαύλια εκκλησιών, ή οι εκκλησίες χτίστηκαν πάνω σε πλατειές.



ΕΙΚΟΝΑ14. Ο προαύλιος χώρος της Παναγίας των Περγλικάδων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα προαυλίου εκκλησίας που χρησιμοποιείται σαν ελεύθερος χώρος.

Οι βόρειες περιοχές των Σμπάρων και της Αμμουσας, που εντάχθηκαν στο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης (1978) δεν διαθέτουν κανέναν εγκεκριμένο ελεύθερο χώρο, εκτός από την μερικά διαμορφωμένη πλατεία των Ηρώων.

Γήπεδα με χαμηλό πράσινο υπάρχουν σε περιφερειακά σημεία της πόλης, μέσα και έξω από το σχέδιο πόλης, στα σημεία κυρίως που δεν έχει αναπτυχθεί μέχρι σήμερα δόμηση.

Αξιόλογο ψηλό πράσινο που θα πρέπει να διατηρηθεί, υπάρχει στο βόρειο άκρο της πόλης, με ελαιώνες και ευκαλύπτους (Κτήμα Τυπάλδου), σε μια μικρή περιοχή μεταξύ Σμπάρων και Αμμουσας, σε αδόμητα οικόπεδα στην περιοχή Στρατώννα και νότια του οικισμού, στο Νεκροταφείο.

Η μοναδική Παιδική Χαρά της πόλης βρίσκεται πίσω από το Δημαρχείο σε έναν χώρο απομονωμένο που αυτήν την στιγμή ασφυκτιά.

A- 5.1.13 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Το Ληξούρι αποτελεί έναν ``φθινό`` τόπο διακοπών και γι αυτό προτιμείτε από οικογένειες αλλά και από τους ξένους λόγω της ήρεμης ζωής και τις ευκολίας μετακίνησης.

Πέντε ξενοδοχεία υπάρχουν εντός του οικισμού. Το παλαιότερο βρίσκεται κοντά στην πλατεία και πρόσφατα ανακαινίσθηκε. Το μεγαλύτερο βρίσκεται στην θέση Βαρελάδα. Ξενοδοχεία συναντάμε επίσης στην θέση Αμμούσα και δύο στο δρόμο προς τα Λέπεδα (Μ. Γερουλάνου).

Νοικιαζόμενα δωμάτια υπάρχουν διάσπαρτα σε όλη την έκταση της πόλης τα οποία πολλαπλασιάστηκαν και λόγω της έλευσης του Τ.Ε.Ι και των αναγκών στέγασης που δημιουργήθηκαν.

A -5.1.14 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Μονάδες βιομηχανίας δεν έχουν αναπτυχθεί γιατί δεν υπάρχει η γενικότερη οικονομική και τεχνική υποδομή που θα προωθούσε κάτι τέτοιο.

Υπάρχουν αρκετές μικρές βιοτεχνικές μονάδες (ξυλουργεία) σιδηρουργεία κ.α.) για την κάλυψη των τοπικών αναγκών. Στη χωροθέτησή τους, είτε βρίσκονται εμπλεγμένες στον ιστό του της πόλης) μαζί με το εμπόριο, τα γραφεία και τους χώρους αναψυχής, με αποτέλεσμα να δημιουργούν προβλήματα ρύπανσης του περιβάλλοντος, ανεπάρκειας χώρου κλπ., είτε βρίσκονται διάσπαρτες στον οικισμό σε τυχαία επιλεγμένα οικόπεδα αν και γίνεται προσπάθεια για την μετακίνηση τους στην Βι.Πε..

A - 5.1.15. ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ

Είναι έντονα εμπλεγμένο με το λιανικό στο Κέντρο της πόλης. Σαν χρήση δεν είναι διαχωρισμένη από αυτή του λιανικού εμπορίου. Τα καταστήματα χονδρεμπορίου εξυπηρετούν και τα γύρω χωριά της Παλικής. Τείνουν να

επεκταθούν προς τα νότια της πόλης, κατά μήκος του δρόμου για τα Λέπεδα. Και εδώ, όπως και για τις βιοτεχνίες, δημιουργείται το πρόβλημα του ακατάλληλου χώρου, γιατί είτε δεν επαρκεί, είτε συγκρούεται με άλλες χρήσεις. Κυρίως εμπορεύονται οικοδομικά υλικά. Στο χονδρεμπόριο συμπεριλαμβάνονται και οι αποθήκες Συνεταιρισμών.

A-5.1.16 ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Το Νεκροταφείο βρίσκεται περίπου 120 μ. νότια του σχεδίου πόλης και αποτελεί έναν αξιόλογο χώρο πράσινου για το Ληξούρι.



ΕΙΚΟΝΑ 14, 15. Είσοδος Κοιμητηρίου Ληξουρίου

A- 5.1.17 ΑΔΟΜΗΤΑ ΓΗΠΕΔΑ

Μικρά αδόμητα γήπεδα υπάρχουν διάσπαρτα σε όλη την πόλη. Παρατηρούνται όμως ορισμένες περιοχές μέσα στο εγκεκριμένο σχέδιο που χαρακτηρίζονται από μεγάλες αδόμητες εκτάσεις: στη βόρεια γειτονιά, στα Σμπάρα και στην περιοχή μεταξύ Αμμούσας και Σμπάρων. Επίσης βόρειο - δυτικά της πόλης σε οικοδομικό τετράγωνο επί της ανατολικής όχθης του ποταμού. Στη νότια γειτονιά, στις περιοχές Στρατώνα και Δεμπονεράτα.

Παρόλο που υπάρχει έντονο πρόβλημα κατοικίας μέσα στην πόλη, αυτές οι αδόμητες εκτάσεις δεν έχουν αξιοποιηθεί για την κάλυψη στεγαστικών αναγκών, είτε γιατί οι ιδιοκτήτες τους δεν ενδιαφέρονται να τα

εκμεταλλευτούν, είτε γιατί οι τιμές γης είναι ψηλές.



ΕΙΚΟΝΑ 16. Αδόμητο γήπεδο επί της Γρηγορίου Λαμπράκη



ΕΙΚΟΝΑ 17. Αδόμητο γήπεδο μπροστά από το παράκτιο πάρκο των Δεμπονεράτων.

A – 5.2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

A –5.2.1. Όριο ιστορικού κέντρου

Τα όρια του ιστορικού κέντρου του οικισμού έχουν επισημανθεί στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Χάρτης Α - 5.).

Κηρυγμένα μνημεία: το κτίριο της Ιακωβάτειου Βιβλιοθήκης.



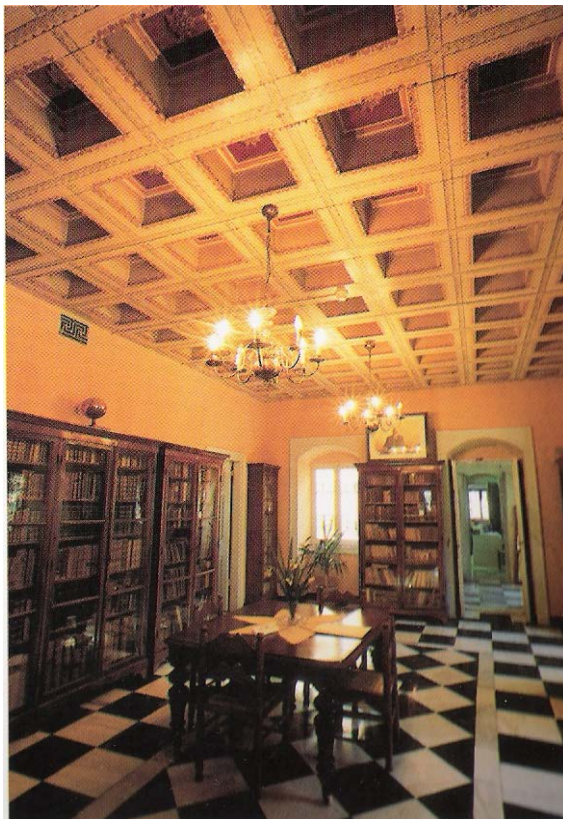
ΕΙΚΟΝΑ 18. Οικία Αδελφών Ιακωβάτου (Ιακωβάτιος βιβλιοθήκη)

Στις 23 Φεβρουαρίου του 1866 εκδίδεται η άδεια οικοδομής με το όνομα του μηχανικού Κ.Κανελλόπουλος.Χτίστηκε από ντόπιους μάστορες και πολλά υλικά είναι από τις γύρω περιοχές. Δίπατο με δύο εισόδους, δώδεκα κύρια δωμάτια, σκάλες, διαδρόμους, παράσπιτο, πεζούλια, πλακόστρωτη αυλή και στέρνες. Τα παράθυρα κοντά το ένα στο άλλο, βλέπουν όλα στους κήπους και στις αυλές . Τα δάπεδα από μαρμάρινες πλάκες τοποθετημένες κατά βυζαντινό τρόπο διατηρούνται σε άριστη κατάσταση. Τα ταβάνια από τετράγα ορθογώνια φατνώματα βάθους 20εκ. Λέγεται πως είναι ζωγραφισμένα από τον Ιταλό καλλιτέχνη Peraldi, που τότε εργαζόταν στη Κεφαλονιά.Κάθε δωμάτιο έχει παράσταση από λουλούδια και κλαριά, ζωγραφισμένα με έντονα χρώματα.

Η τελευταία απόγονος των Ιακωβάτων σιόρα Κάτε Τουλ πεθαίνοντας εξέφρασε την επιθυμία της να δωρίσουν το κτίριο με τα έπιπλα, βιβλία και έργα τέχνης στο δήμο Ληξουρίου ή στο κράτος για να γίνει βιβλιοθήκη. Η βιβλιοθήκη διαθέτει σήμερα συνολικά περι τους 30.000 τόμους, το δε αξιόλογο τμήμα χειρόγραφών της αξιοποιείται από ειδικούς ερευνητές²².



ΕΙΚΟΝΑ 19. Ορθογώνιο φάνωμα από τις οροφografίες του κτιρίου



ΕΙΚΟΝΑ 21. Η κεντρική αίθουσα το Ισογείου



ΕΙΚΟΝΑ 20. Τετράφωνο φάνωμα από τις οροφografίες του κτιρίου

²² Πηγή : «**Η ΙΑΚΩΒΑΤΙΟΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ**»Εταιρία Κεφαλληνιακών Ιστορικών Ερευνών. Αθήνα 2003 σελ 53-89

A – 5.2.2. ΌΡΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΦΥΣΙΚΟΥ ΚΑΛΟΥΣ.

Σαν αξιόλογες περιοχές φυσικού κάλλους θεωρούνται, στα βόρεια όρια του οικισμού, η παραθαλάσσια περιοχή πράσινου και στα νότια όρια το ψηλό πράσινο του νεκροταφείου με τη οφοσειρά που το περιβάλλει.

A – 5.2.3 ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΣΥΝΟΛΩΝ ΣΥΝΟΛΩΝ ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΚΗΡΥΓΜΕΝΩΝ.

Στον οικισμό είναι ελάχιστα τα παραδοσιακά κτίσματα που διασώθηκαν μετά τους σεισμούς του 1953.

Σημειώνονται τα εξής μεμονωμένα κτίρια που είναι αξιόλογα και θα έπρεπε να διατηρηθούν:

- Τρία από τα κτίρια της Βαλλιανείου Επαγγελματικής Σχολής.
- Ένα ιδιόκτητο κτίριο επί της λεωφόρου Τυπάλδου, νότια της Βαλλιανείου Σχολής.
- Ένα ιδιόκτητο κτίριο επί της οδού Γερουλάνου νότια της Κεντρικής Πλατειάς.

Το κτίριο του Δημοτικού σχολείου νότια του λιμανιού, μοναδικό παράδειγμα σύγχρονης ελληνικής αρχιτεκτονικής του 1930 στην Κεφαλονιά, πρέπει να αποκατασταθεί από τις ζημιές που έπαθε από τους σεισμούς τον χρόνο και την υγρασία και να ανακαινιστεί.

Α – 5.2.4. ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ Η ΦΥΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ :

Αξιόλογο φυσικό στοιχείο είναι ο κήπος της Ιακωβατείου Βιβλιοθήκης που προσφέρεται τόσο σαν χώρος πράσινου όσο και σαν υπαίθριος χώρος για πολιτιστικές εκδηλώσεις.



ΕΙΚΟΝΑ 22. Κήπος Ιακωβατου Βιβλιοθήκης

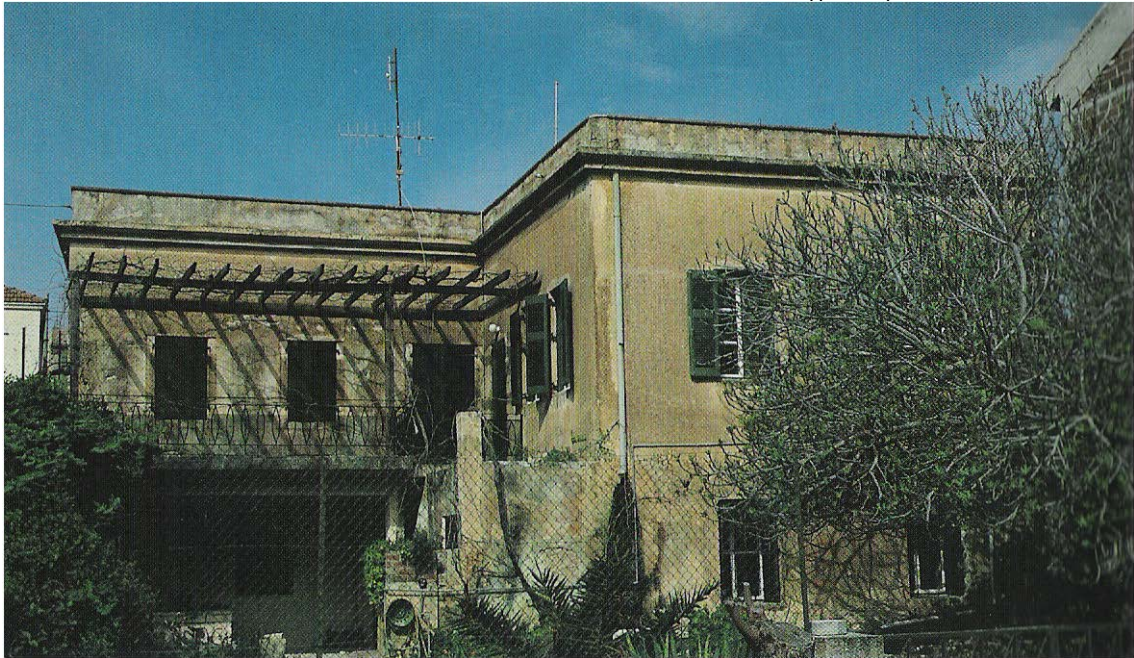


ΕΙΚΟΝΑ 23. Παλιά κεντρική είσοδος κατοικίας,



ΕΙΚΟΝΑ 24. Το πηγάδι με το λιθόγλυπτο

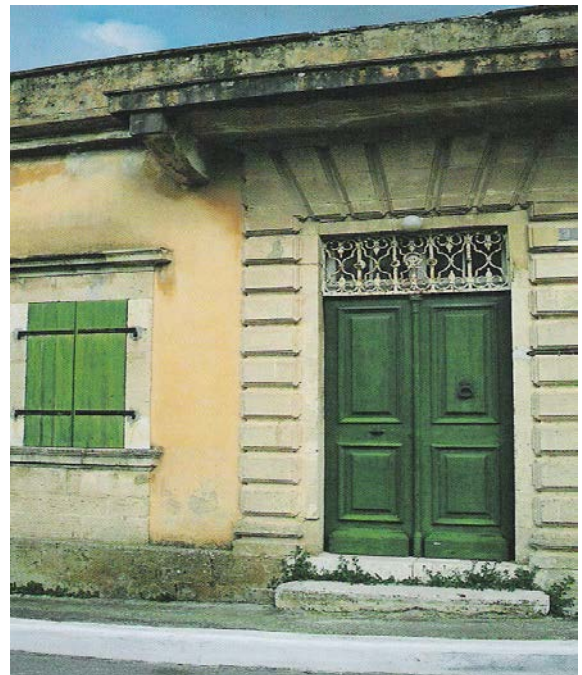
φρεαστόμιο.



ΕΙΚΟΝΑ 25. Οικία Ι Γερουλάνου.



ΕΙΚΟΝΑ 26. Με την υψομετρική διαφορά το σπίτι γίνεται δώροφο



ΕΙΚΟΝΑ 27. Η κεντρική πόρτα με τα πέτρινα και σιδερένια στολίδια



ΕΙΚΟΝΑ 28. Παλιό Δημοτικό σχολείο. Σε επόμενα κεφάλαια παραθέτουμε μια λεπτομερέστερη έκθεση για το κτίριο αυτό



ΕΙΚΟΝΑ 29. Κτήριο πρώην Βαλλιανίου Επαγγελματικής Σχολής

A - 6. ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

A - 6.1. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ –ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΙΡΡΟΗΣ-ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ

Ως προς τη μεταφορική υποδομή του Ληξουρίου θεωρείται σημαντικό το Λιμάνι απ' όπου και γίνεται το μεγαλύτερο ποσοστό της διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων με την τακτική γραμμή του ferry προς Αργοστόλι και προς το υπόλοιπο νησί.

Το μήκος της προβλήτας του Λιμανιού καθορίζει σε κάποιο βαθμό και το μήκος του κέντρου της πόλης.

Η ακτοπλοϊκή κίνηση εκτός της τακτικής γραμμής, τόσο επιβατών, θαλαμηγών, όσο και εμπορευμάτων, δεν είναι μεγάλη, γιατί οι βασικές διασυνδέσεις του νησιού με την υπόλοιπη χώρα και το εξωτερικό γίνονται από τα λιμάνια του Αργοστολίου, της Σάμης και του Πόρου.

Πέρα από το λιμάνι υπάρχουν και τρεις επαρχιακοί δρόμοι , οι οποίοι είναι και οι βασικοί οδικοί άξονες της περιοχής επιρροής- εξάρτησης του Ληξουρίου:

- Ληξούρι - Ανωγή
- Ληξούρι – Κατωγή
- Ληξούρι -Αργοστόλι

Κοινό χαρακτηριστικό των τριών αξόνων κυκλοφορίας του Ληξουρίου είναι ο τοπικός χαρακτήρας τους. Εξυπηρετούν βασικά της γύρω περιοχές και οικισμούς και δεν παρουσιάζουν έντονες εποχιακές κυκλοφοριακές αιχμές.

Ο τρίτος (Ληξούρι-Αργοστόλι) και βασικότερος άξονας διαθέτει στο μεγαλύτερο μήκος του οδόστρωμα σε καλή κατάσταση και σε σταθερό πλάτος. Είναι ο κύριος άξονας επικοινωνίας της ευρύτερης περιοχής του Ληξουρίου με το υπόλοιπο νησί, ο οποίος όμως δέχεται σχετικά μικρή

κίνηση εξαιτίας της θαλάσσιας διασύνδεσης με το Αργοστόλι.
Η θαλάσσια σύνδεση γίνεται με ferry, χρονικής διάρκειας ζεύξεως 15' και τακτικής περιόδου 30'. Η οδική περιπορεία, αντίθετα, μήκους περίπου ίσου με 30 χλμ. και διάρκειας > 40', (εξαρτώμενη πάντα από τον τρόπο οδήγησης και με μέση ταχύτητα όχι ,μεγαλύτερη από 60 χλ/ώρα λόγω κακών γεωμετρικών χαρακτηριστικών και σήμανσης), κοστίζει σε χρόνο πολύ περισσότερο από τη θαλάσσια διασύνδεση, ενώ από οικονομικής απόψεως θεωρείται ότι οι δύο επιλογές επιβαρύνουν σχεδόν το ίδιο τον οδηγό.



ΕΙΚΟΝΑ 30. Ferry πορθμείου Ληξουρίου - Αργοστολίου

Σημαντικό είναι το Λιμάνι απ' όπου και γίνεται το μεγαλύτερο ποσοστό της διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων με την τακτική γραμμή του ferry προς Αργοστόλι και προς το υπόλοιπο νησί.

Το μήκος της προβλήτας του Λιμανιού καθορίζει και το μήκος του Κέντρου της πόλης.

Η ακτοπλοϊκή κίνηση εκτός από της τοπικής γραμμής, τόσο επιβατών, θαλαμηγών και εμπορευμάτων , δεν είναι μεγάλη , γιατί οι βασικές διασυνδέσεις του νησιού με την υπόλοιπη χώρα και το εξωτερικό γίνονται από τα λιμάνια του Αργοστολίου , της Σάμης και του Πόρου.

Ο σταθμός του ΚΤΕΛ βρίσκεται σε κεντρικό σημείο στην πόλη στην παραλιακή λεωφόρο δίπλα στην παραλιακή γέφυρα. Εξυπηρετούν κύρια τις υπεραστικές διαδρομές με τους οικισμούς της Παλικής, το Αργοστόλι, αλλά και με την Πάτρα-Αθήνα, μέσω του λιμανιού της Σάμης. Κατά την καλοκαιρινή περίοδο αυξάνεται ο αριθμός των τακτικών δρομολογίων και προστίθεται ένα προς την παραλία των Λέπεδων. Το χειμώνα τα λεωφορεία εξυπηρετούν κατά ένα μεγάλο ποσοστό τη διακίνηση των μαθητών προς και από το Ληξούρι, όπου επισκέπτονται κύρια το Γυμνάσιο-Λύκειο. Το σημείο αυτό, επειδή είναι σημαντικός κυκλοφοριακός κόμβος επιβαρύνεται, εκτός από τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ και από την τοπική και υπεραστική κίνηση τροχοφόρων επιβαρύνοντας τις ώρες αιχμής ολόκληρη την παραλιακή λεωφόρο. Τέλος η ίδια η διαδρομή που ακολουθούν τα λεωφορεία ιδίως τα υπεραστικά (παραλιακή Λεωφόρος – Α. Ρωμανού - Στυλιανού Τυπαλδού) λόγω της στενότητας της Α. Ρωμανού σε συνδυασμό με την ανωφέρεια που παρουσιάζει ο δρόμος αυτός η διαδρομή αυτή καθίσταται ιδιαίτερα επικίνδυνη.

A - 6.2. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ

Χαρακτηριστικό στοιχείο του Ληξουρίου είναι οι στενοί και συχνά δύσβατοι δρόμοι του, στοιχείο τελικά ίσως θετικό, γιατί έτσι αποκλείεται η ελεύθερη κυκλοφορία των αυτοκίνητων μέσα στις περιοχές κατοικίας. Σε ορισμένα σημεία (Σμπάρα και Δεμπονεράτα) μάλιστα δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσουν σαν δρόμοι λόγω των μεγάλων υψομετρικών διαφορών που υφίστανται.

Έχουν εξ' ανάγκης διαμορφωθεί με σκάλες ή παραμένουν αδιάνοικτοι ή είναι τόσο στενοί που αυτόματα αποτελούν πεζόδρομους.

Κύριο χαρακτηριστικό της μεταφορικής υποδομής του Ληξουρίου είναι ο μοναδικός διαμπερής άξονας της πόλης και η ιδιομορφία των περισσότερων υπόλοιπων δρόμων. Πρόκειται για δρόμους χωρίς καμιά

φυσική συνέχεια που διαμορφώθηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο, περισσότερο λόγω των οικοδομικών αναγκών και για την εξυπηρέτηση μετακίνησης πεζών, παρά για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Οι περισσότεροι είναι στενοί με δύσκολους ελιγμούς.

Μια βασική αρτηρία διασχίζει την πόλη από βορρά προς νότο, εξυπηρετώντας την υπεραστική και τοπική κίνηση, ενώ μια δεύτερη αρτηρία που οδηγεί προς τους Β-Δ οικισμούς της Παλικής, καταλήγει διαγώνια στην πρώτη. Παρατηρείται ότι η ιεράρχηση των δρόμων, συλλεκτριών και τοπικών, είναι μάλλον τυχαία. Η σημασία που έχουν αποκτήσει είναι ανάγωση του φάρδους τους και της άμεσης εξυπηρέτησης μεταξύ δύο σημαντικών σημείων. Αυτό, όπως και η κακή διαμόρφωση των κεντρικών δρόμων, δημιουργεί σε πολλά σημεία επικίνδυνους κόμβους όπως επί της κεντρικής αρτηρίας (Κρασοπατέρα, Δελαπόρτα - Τυπάλδου) όπου αυτή γίνεται ανισόπεδος, από τη θέση του Γυμνασίου και για 250μ., γίνεται, όσον αφορά τις δύο κατευθύνσεις του, με μια υψομετρική διαφορά μέχρι 1,80 μέτρα. Αυτή η διαμόρφωση δεν εξυπηρετεί την κυκλοφορία των οχημάτων και γίνεται πολύ επικίνδυνη για τους πεζούς.

Άλλο δύσκολο σημείο του είναι η γεφύρωση με το ποτάμι, πρόχειρη διαμόρφωση που είναι επικίνδυνη για πεζούς και οχήματα. Στη θέση όπου περνά εμπρός από το Δημαρχείο βρίσκεται ένα τμήμα της αγοράς, με αποτέλεσμα να κλείνουν οι δρόμοι και να παρεμποδίζεται η κυκλοφορία

Σε όλη την πόλη και ιδιαίτερα στο Κέντρο υπάρχει έντονο πρόβλημα χώρων στάθμευσης.

A-6.3.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Οι περισσότεροι δρόμοι της πόλης είναι διαμορφωμένοι οι μεν κεντρικότεροι με άσφαλτο, οι δε στενότεροι με τσιμέντο και βρίσκονται σε μέτρια κατάσταση. Τα προβλήματα που παρουσιάζουν είναι κυρίως λειτουργικά.

Σε κακή κατάσταση χαρακτηρίστηκαν αυτοί που έχουν μεν διανοιχτεί , αλλά παραμένουν χωματόδρομοι, δημιουργώντας πολλά προβλήματα πρόσβασής τους τον χειμώνα. Τέτοιοι είναι οι περισσότεροι εκατέρωθεν του ποταμού, ορισμένοι στη βόρεια γειτονιά της Αμμουσας και Σμπάρων, όπως και στην περιοχή νότια της Ιακωβάτειου Βιβλιοθήκης και στα Δεμπονεράτα. Στην τελευταία γειτονιά πρόκειται για τους κάθετους προς τον παραλιακό δρόμο, που δεν είναι δυνατόν να διανοιχτούν λόγω μεγάλων υψομετρικών διαφορών του εδάφους.



Φωτ. Οι υψομετρικές διαφορές στη γειτονιά των Δεμπονεράτων καθιστούν αδύνατη την διάνηξη δρόμων κάθετους προς τον παραλιακό δρόμο.



Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων έχουν διανοιχτεί κλίμακες.

A – 6.3.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΗΚΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΛΙΣΕΙΣ ΟΔΩΝ

Οι περισσότερες οδοί έχουν ομαλή κλίση δηλαδή μικρότερη από 5%. Οι κυριότερες οδοί με κατά μήκος κλίση μεγαλύτερη από 5% εμφανίζονται στον πίνακα που ακολουθεί²³. (χάρτης 8)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΟΔΟΙ ΜΕ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΚΛΙΣΗ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 5%			
Α/Α	ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΑΠΟ	ΕΩΣ
1	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	σε όλο το μήκος της	
2	ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	σε όλο το μήκος της	
3	ΕΠΑΜΙΝΩΝΔΑ	σε όλο το μήκος της	
4	ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	Τυπάλδου Μπασιά	Πέντε Ηρώων
5	ΔΙΟΝ. ΣΟΛΩΝΟΥ	Τυπάλδου Μπασιά	Πέντε Ηρώων
6	ΒΙΚ. ΧΑΡΙΤΑΤΟΥ	Θερμοπυλών	Θ. Καρούσου
7	ΒΙΚ.ΔΑΜΟΔΟΥ	σε όλο το μήκος της	
8	ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ	σε όλο το μήκος της	

²³ Στοιχεία από Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Παλλικής.

A – 6.3.3 ΕΙΣΟΔΟΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΔΩΝ

Σημαντικό στοιχείο που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κυρίως στα επόμενα στάδια της μελέτης όπου και θα γίνει η επεξεργασία και η διατύπωση των προτάσεων είναι και η τοποθέτηση των εισόδων των δημόσιων κτηρίων επί των οδών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΣΟΔΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΔΩΝ	
ΧΡΗΣΗ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	Τυπάλδου Μπασία
ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	Στυλιανού Τυπάλδου
ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ	Βικεντίου Χαριτάτου
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ	Στυλιανού Τυπάλδου
ΓΥΜΝΑΣΙΟ- ΛΥΚΕΙΟ	Στάμου Πετρίστη
ΚΕΤΕ	Στυλιανού Τυπάλδου
ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ	Α. Λασκαράτου
ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	Γρηγόρη Λαμπράκη
ΔΗΜΟΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	Μιχαηλ Αβλίχου
ΝΗΠΙΑΓΩΓΙΟ	Βικεντίου Δαμοδού

A – 6.3.4.ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΙ

Η μεγάλη πλειοψηφία των σημαντικών οδών είναι διπλής κατεύθυνσης, εκτός από κάποιες αποσπασματικές μονοδρομήσεις που μόνο σημειακά διευκολύνουν κάποιες κινήσεις και δεν εντάσσονται σε έναν γενικότερο σχεδιασμό

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΙ			
Α/Α	ΟΝΟΜΑ ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΥ	ΑΠΟ	ΕΩΣ
1	ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ ΔΑΜΟΔΟΥ	Α. Ευαγγελατου	Α.Ρωμανού
2	Δ. ΛΑΥΡΑΓΚΑ	Τυπάλδου Μπασία	Α. Λασκαράτου
3	Α. ΕΥΑΓΓΕΛΑΤΟΥ	Στυλιανού Τυπάλδου	Παραλιακή Οδό
4	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	Κεντρική Πλατεία	Ηρώων Πολυτεχνείου
5	ΑΝΩΝΥΜΟΣ	Α. Λασκαράτου	Τυπάλδου Μπασία

A- 6.3.5 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Χώροι στάθμευσης έχουν διαμορφωθεί εντός του χορού του λιμανιού όπως και μπροστά από τα ΚΤΕΛ. Οι χώροι αυτοί δεν κρίνονται επαρκείς για να καλύψουν την ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση των αυτοκινήτων. Κρίνεται αναγκαία η χώροθετηση νέων χώρων σταθμεύσεις και η αναδιάταξη των ήδη υπαρχόντων.

A – 6.3.6 ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ

Από επιτόπια έρευνα διαπιστώθηκε ότι οι ροές πεζών έχουν σαν επίκεντρο τους το Κέντρο της πόλης και ξεκινούν προς τις διάφορες γειτονιές. Ο σημαντικότερος άξονας είναι η κεντρική λεωφόρος Κρασοπατέρα / Δελλαπόρτα / Τυπάλδου, που αποτελεί συγχρόνως και βασικό άξονα για τη διακίνηση των τροχοφόρων δημιουργώντας έτσι κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Σημαντικοί είναι και ο παραλιακός άξονας με τους δύο παράλληλους του προς τα δυτικά (για Λέπεδα και Δεμπονεράτα), όπως και αυτός που οδηγεί μέσα από την Αμμούσα και τα Σμπάρα προς τις Εργατικές Κατοικίες.

Λόγω του επιμήκους σχήματος του οικισμού αλλά και με την ένταξη στο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης των Σμπάρων και της Αμμούσας,(περιοχών κατοικίας που έχουν την μορφή προαστίων ή δορυφόρων (του οικισμού), οι αποστάσεις είναι σχετικά μεγάλες για τους πεζούς.

Διακρίνονται δύο είδους πορείες: αυτές που έχουν σκοπό την εξυπηρέτηση από τις κεντρικές λειτουργίες της πόλης (π.χ. προς την αγορά, προς κάποια υπηρεσία, σχολείο) και οι ροές περιπάτου και αναψυχής, κυρίως γύρω από την Κεντρική πλατεία και την Παραλία.

Οι τελευταίες ροές μπορούν να επεκταθούν και νότια κατά μήκος της παραλίας, αφού γίνει η κατάλληλη διαμόρφωση της περιοχής, ενώ οι πρώτες προτείνεται να μειωθούν με την μερική εξυπηρέτηση των κατοίκων από τοπικά κέντρα, όχι μακριά από την κατοικία τους.

A –7 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Η ενότητα περιλαμβάνει την ανάλυση σε όλη την έκταση του οικισμού και την περιοχή επέκτασης ως προς:

1. Την ανάλυση οριζόντιων επιφανειών - δομή κτισμάτων
2. Την παλαιότητα - μορφολογία κτισμάτων.
3. Την κατάσταση των ελεύθερων χώρων.

A-7.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ – ΔΟΜΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ

A-7.1.1.ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΕΠΙΦΑΝΙΩΝ

Καθοριστικός παράγοντας για τη σημερινή μορφολογία και κατάσταση των κτισμάτων του Ληξουρίου ήταν ο σεισμός του 1953 που κατάρτηψε σχεδόν το σύνολο του κτιριακού εξοπλισμού. Τα μετασεισμικά κτίρια οικοδομήθηκαν γρήγορα και πρόχειρα, για να καλύψουν τις άμεσες ανάγκες του πληθυσμού. Η αντισεισμική κατασκευή επέβαλε την χρήση του μπετόν σαν υλικό.

A-7.1. Διαμόρφωση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων

Όλες σχεδόν οι πλατείες του Ληξουρίου είναι διαμορφωμένες, όμως δεν μπορεί να θεωρείται ότι βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Με εξαίρεση την κεντρική πλατεία Ληξουρίου που αναπλάσθηκε πρόσφατα όλες οι άλλες πλατείες παρουσιάζουν έντονα σημάδια εγκατάλειψης. Ελλείψεις σε καθίσματα φωτισμό δέντροφύτευση παρατηρούνται στην πλειονότητα των χώρων αυτών δημιουργώντας μια μάλλον αποτρεπτική κατάσταση για την χρήση αυτών. Άλλο ένα μεγάλο πρόβλημα είναι η αισθητική αλλά και ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των χώρων αυτών που σε συνδυασμό με τα προβλήματα που αναφέραμε παραπάνω δυσχεραίνουν την κατάσταση

A-7.12 Δομή κτισμάτων

Σε ότι αφορά την κατάσταση των κτισμάτων ο οικισμός παρουσιάζει μια μέτρια εικόνα. Δεν διακρίνονται περιοχές όπου τα κτίσματα είναι σε ιδιαίτερα καλή ή κακή κατάσταση, ούτε περιοχές όπου να κυριαρχεί μία συγκεκριμένη μορφολογία κτισμάτων, εκτός από τα συγκροτήματα των λαϊκών και εργατικών κατοικιών, που κατασκευάστηκαν σαν ενιαία σύνολα και είναι χωροθετημένα εκτός πόλης.

Τα νεώχτιστα κτίσματα είναι μορφολογικά και κατασκευαστικά πιο προσεγμένα από τα παλαιότερα, χωροθετούνται συνήθως σε περιφερειακά γήπεδα, είναι μεγαλύτερα σε όγκο και κάπως δυσανάλογα προς τον υπόλοιπο χώρο που τα περιβάλλει.

A-7.2 ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ, ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ

A-7.2.1 ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ - ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ

Οι σεισμοί του 1953 θεωρούνται καθιστικοί και γιατί λόγω των εκτεταμένων ζημιών απομένουν σήμερα ελάχιστα δείγματα του παλαιού οικισμού και γιατί λόγω της εκτεταμένης οικονομικοκοινωνικής αλλοίωσης που επέφεραν στον ιστό της πόλης δεν υπήρξε δυνατό μέχρι σήμερα να αποκατασταθεί σε κάποιο βαθμό η μορφολογία των προσεισμικών κτισμάτων.

Συντριπτικό ποσοστό των κτισμάτων χρονολογείται από την περίοδο της ανοικοδόμησης μετά το 1953. Ένα ελάχιστο ποσοστό, περίπου 15%, των κτισμάτων είναι πιο πρόσφατης ηλικίας.

Από το προσεισμικό Ληξούρι και την παλαιότερη πόλη γενικά σώζονται σήμερα ελάχιστα χαρακτηριστικά κτίρια, δείγματα της αστικής αρχιτεκτονικής του τέλους του 19^{ου} αιώνα.

Κοινά χαρακτηριστικά των κτιρίων αυτών συνήθως είναι:

1. Η μικτή κατασκευή (τοιχοποιία και λιθοδομή)
2. Η επικλινή στέγη (τετράριχτη) με κεραμιδιά
3. Οι αρμονικές αναλογίες, τα συμμετρικά ανοίγματα στις όψεις, ιδιαίτερη έμφαση στην είσοδο (πορτόνι)
4. Οι χρωματισμοί (ελαφρά κιτρινωπή ωχρα, σκούρα πράσινα ή γκριζα ξύλινα κουφώματα)
5. Οι επαρκείς ακάλυπτοι με τη μορφή κήπων και αυλών.

Επισημαίνεται ότι ενώ προϋπήρχε πριν τους σεισμούς μια σαφής αρχιτεκτονική μορφολογία στα κτίρια, η οποία είχε δημιουργήσει τον χαρακτήρα του Ληξουρίου και είχε αναδείξει την πόλη πέρα από τα όρια της Κεφαλονιάς, σήμερα ο οικισμός δεν έχει συγκεκριμένη μορφολογία και αρχιτεκτονική συνοχή.

Αποτέλεσμα της απώλειας της συνοχής αυτής είναι η έλλειψη καθοριστικών αρχιτεκτονικών και κτιριολογικών στοιχείων, καθώς και η σαφώς υποβαθμισμένη ποιότητα των κτισμάτων και των κοινοχρήστων ,χώρων.

Η αξιόλογη φυσική τοποθεσία και το διάσπαρτο πράσινο είναι τα θετικά στοιχεία που καθορίζουν τον χαρακτήρα της πόλης. Όμως με την ανώνυμη εμφάνιση της παρουσιάζει μια αρνητική εικόνα στον κάτοικο και στον επισκέπτη : τοποθετημένη δίπλα στη θάλασσα και κοντά στο πράσινο , δεν αξιοποιεί τα στοιχεία αυτά.

A – 7.3. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΧΩΡΩΝ

Κατάσταση κτισμάτων και ελεύθερων χώρων

Από επιτόπια έρευνα διαπιστώνεται ότι από τον συνολικό αριθμό κτισμάτων στο Ληξούρι ή πλειοψηφία (περίπου 80%) των κτισμάτων είναι σε μέτρια κατάσταση. Σε καλή κατάσταση είναι μόνον ένα ποσοστό περίπου 15%, ενώ σε κακή είναι τα υπόλοιπα.

Καλή θεωρείται τόσο η καινούργια κατασκευή όσο και η επιμελημένη και άρτια χρήση υλικών που έχει σαν αποτέλεσμα την αρμονική ένταξη του κτίσματος στο δομημένο περιβάλλον.

Μέτρια κατάσταση θεωρείται η μέτρια εμφάνιση ως προς τη μορφολογία και τα υλικά κατασκευής του κτιρίου. Η έλλειψη συντήρησης η μεγάλη ηλικία, η τάση υποβάθμισης του κτιρίου (με υπερβολικό όγκο, ετερόκλητες όψεις κ.α.) είναι επίσης καθοριστικοί παράγοντες.

Κακή κατάσταση θεωρείται η παντελής έλλειψη συντήρησης από αμέλεια ή έλλειψη χρηματικών πόρων. Τα κτίρια παρουσιάζουν έτσι μια εικόνα εγκατάλειψης, η οποία υποβαθμίζει και το γενικότερο περιβάλλον.

B - 1 ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ

Στην παρούσα φάση της μελέτης γίνεται μια λεπτομερή περιγραφή του χώρου της μελέτης.

Αποτυπώνονται τα κύρια σημεία ενδιαφέροντος, τα προβλήματα καθώς και προκαταρκτικές σκέψεις για την βελτίωση των προβλημάτων της πόλεως αλλά και την καλύτερη οργάνωση αυτής.

Η προκαταρκτική μορφή της τελικής πρότασης διαγράφει τα βασικά στοιχεία μέσω των οποίων θα υλοποιηθεί ο λεπτομερής πολεοδομικός σχεδιασμός, με ειδική έμφαση στο κύτταρο της πόλης, την πολεοδομική ενότητα- γειτονία.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ – ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Χωρίσαμε την περιοχή της μελέτης σε τρεις περιοχές – ενότητες.

- Η πρώτη ενότητα περιλαμβάνει την περιοχή νότια του λιμανιού από το νότιο άκρο της πόλης τα παλιά σφαγεία έως τον νότιο λιμενοβραχίονα.
- Η δεύτερη ενότητα περιλαμβάνει το Λιμάνι- Ιστορικό κέντρο του Ληξουρίου από τον βόρειο έως τον νότιο λιμενοβραχίονα.
- Η τρίτη ενότητα περιλαμβάνει την περιοχή από τον βόρειο λιμενοβραχίονα έως το βόρειο άκρο του Ληξουρίου στην θέση άγιος Σπυρίδωνας.



Απεικόνιση περιοχών -ενότητων

B - 1.1 ΠΡΩΤΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

Η πρώτη ενότητα περιλαμβάνει το νότιο όριο της Πόλεως από την περιοχή 'σφαγεία' έως την νοητή ευθεία που ορίζουν παλιό Δημοτικό – Νότιος λιμενοβραχίονας.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον κομμάτι της πόλεως του Ληξουρίου αφού αποτελεί προέκταση του κέντρου της πόλεως προς τον νότο αλλά και την κατεχοχήν τουριστική περιοχή του Ληξουρίου.

Η περιοχή μπορεί να αναλυθεί σε τέσσερις τομείς με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ο καθένας

B-1.1.1 ΤΟΜΕΑΣ –Α

Περιλαμβάνει την περιοχή "σφαγεία" έως το οικ. τετράγωνο 25.

Η περιοχή αυτή παρουσιάζει σημάδια εγκατάλειψης λόγω του ότι βρίσκεται εκτός του εγκεκριμένου σχεδίου Πόλεως καθώς και του ότι η περιοχή γειτνιάζει με το παλιό το παλιό σφαγείο²⁴ που λειτουργούσε έως το 1994.

Η λειτουργία του σφαγείου προκάλεσε προβλήματα μόλυνσης της περιοχής ,αποτρέποντας κάθε ενέργεια για αξιοποίηση της.

Στην υποβάθμιση της περιοχής συντέλεσε και το γεγονός ότι εντός της περιοχής που εξετάζουμε βρίσκεται και το Κοιμητήριο Ληξουρίου.

Κατά κύριο λόγο η περιοχή αποτελείτο μοναδικό πέρασμα - διαμπερή οδικό άξονα που συνδέει το Ληξούρι με τον οικισμό Λέπεδα.

Η κίνηση παρουσιάζει εποχιακές μεταβολές με ιδιαίτερα σαφώς αυξημένη την κίνηση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

²⁴ Μετα το κλείσιμο του σφαγείου στον ίδιο χώρο άνοιξε και λειτουργεί εργαστήριο – επισκευής ξύλινων σκαφών το οποίο συμμορφώνετε με όλες τις κείμενες διατάξεις.

Αποτελεί μια μοναδική διαδρομή (1,5χμλ περίπου) που έχει ξεχωριστό ρόλο στον περίπατο όχι μόνο των ντόπιων κατοίκων αλλά και των επισκεπτών.



Εικόνα 31. Παραλιακός δρόμος Ληξουρίου Λεπέδων

Καταλήγει στην τοποθεσία « Λέπεδα » όπου υπάρχει μοναδικής ομορφιάς ακτή και ο ομώνυμος οικισμός (προ '23).



Εικόνα 32. Παραλία οικισμός Λεπέδων



ΕΙΚΟΝΑ 33,34. Παραλία Λεπέδων νότια της πόλεως του Ληξουρίου.

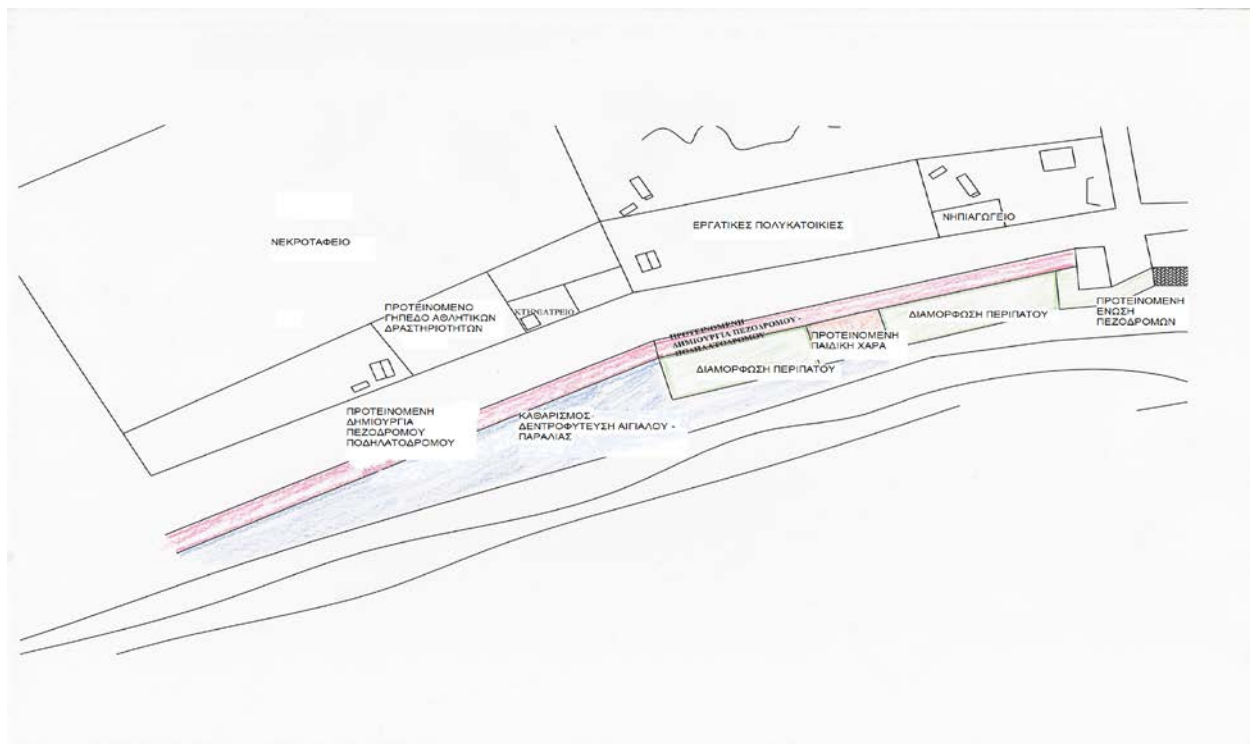
B - 1.2 Προτάσεις Ανάπλασης Τομέα-Α

Προτείνεται η επέκταση του οικισμού προς τα νότια.

Στις περιοχές επέκτασης, προτείνεται η εφαρμογή ορθής πολεοδομικής πολιτικής ώστε αφενός να μην υπάρξει αλλοίωση του υφαστάμενου περιβάλλοντος, αφετέρου να αποκτήσει η περιοχή επέκτασης ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα.

B - 1.2.1 ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

Στους κοινόχρηστους χώρους της υπ' εξαίταση περιοχής περιλαμβάνεται κυρίως παραλία, καθώς και ένα αδόμητο γύπεδο.



Σχεδιάγραμμα ανάπλασης δικτύου δημόσιων χώρων

B - 1.2.2 Δημιουργία πεζόδρομου- ποδηλατοδρόμου.

Προτείνεται διανοιχτεί πεζόδρομος – ποδηλατοδρόμος κατά μήκος της παραλιακής ζώνης Ληξούρι- Λέπεδα. Ο δρόμος αυτός θα συνδέσει την τουριστική ζώνη με τον οικισμό και την βόρεια τουριστική ζώνη του Αγ. Σπυριδωνα.

Προτείνεται ο πεζόδρομος να χαραχθεί παράλληλα στους υπάρχοντες ή προτεινόμενους οδικούς άξονες ή να αποτελέσει διαπλάτυνση αυτών, κατά τέτοιο τρόπο , ώστε να εξασφαλίζεται η άνετη διακίνηση πεζών και

ποδηλατιστών, των οποίων οι κινήσεις είναι αυξημένες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες .

Ο πεζόδρομος – ποδηλατοδρόμος μπορεί να ενωθεί με τον υπάρχοντα διαμορφωμένο πεζόδρομο του παράκτιου πάρκου των Δεμπονεράτων έτσι ώστε να υπάρχει μια ενοποίησης και συνέχεια αυτών.

Αναγκαία κρίνεται η δενδροφύτευση από την πλευρά του υπάρχοντος οδικού δικτύου ώστε να προσφέρουμε στον πεζόδρομο προστασία από τα αμάξια αλλά και σύγχρονος να προσφέρει σκιά για τους πεζούς.

Προτείνεται τέλος να γίνει μια προσεκτικότερη μελέτη για την τοποθέτηση καθισμάτων (παγκάκια) ανά διαστήματα καθώς και χώρων δροσιάς με βρύσες και τρεχούμενο νερό.



ΕΙΚΟΝΑ 35. Η λήξη του παράκτιου πάρκου Δεμπονερατων.

Θα δημιουργηθεί έτσι μια συνέχεια των πεζοδρόμων, εξαλείφοντας το φαινόμενο των απομονωμένων θυλάκων κοινόχρηστων χώρων που ως τέτοιοι μένουν και τελικά ανεκμετάλλευτοι.

Στο σημείο μπροστά από τις Νέες εργατικές Πολυκατοικίες θα μπορούσε να γίνει μια καλύτερη διαμόρφωση για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των κατοίκων που ζουν εκεί. Υπάρχει ο απαραίτητος χώρος ώστε να διαμορφωθεί ένας περίπατος με σιντριβάνι ίσως και φυτά ανθεκτικά στην αλμύρα της θάλασσας.

Ο περίπατος αυτός θα μπορούσε να είναι και συνέχεια του Παράκτιου πάρκου των Δεμπονεράτων.

Σε κεντρικό σημείο πάνω στην διαμορφωμένη έκταση του περιπάτου αναγκαία κρίνεται η δημιουργία παιδικής χαράς.

Η τοποθέτηση σε αυτό το σημείο - απέναντι από τις Εργατικές πολυκατοικίες - θα δώσει στα παιδιά που έναν «τόπο παιχνιδιού» .



Εικόνα 36. Νέες Εργατικές πολυκατοικίες (στο βάθος διακρίνεται και το νηπιαγωγείο)



Εικόνα 37. Αδόμητο Γήπεδο νότια του οικισμού

Το γήπεδο της φωτογραφίας λόγω και της τοποθεσίας του μπροστά, αλλά σε χαμηλότερο επίπεδο, από το κοιμητήριο Ληξουρίου δεν έχει αξιοποιηθεί.

Κρίνουμε ότι η θέση του ,στα νότιο σύνορα της πόλης, δεν δικαιολογεί κάτι τέτοιο.

Πρέπει λοιπόν να απενοχοποιήσουμε την έννοια του Νεκροταφείου που όπως σωστά αναφέρετε και στην παράδοση μας αποτελούν κοιμητήρια.

Σκοπός λοιπόν είναι να δημιουργήσουμε έναν χώρο που να μην προσβάλει το κοιμητήριο αλλά και ταυτόχρονα να εξοικειώσει τους κατοίκους με την παρουσία και την αναγκαιότητα του μέσα στον ιστό της πόλεως του Ληξουρίου. Προτείνεται η δημιουργία μικρού πάρκου αλλά και χορού παιχνιδιού για τα παιδιά.

Η δημιουργία ενός τέτοιου χώρου κρίνεται αναγκαίος για την εξυπηρέτηση των αναγκών , των προτεινομένων περιοχών επέκτασης.

Η έκταση κρίνεται πως επαρκεί και υπάρχει η δυνατότητα για την κατάλληλη δεντροφύτευση του ώστε να συμβάλει στην αναμόρφωση της περιοχής αλλά και να δώσει στην πόλη έναν πνεύμονα πρασίνου.



Εικόνα 38. Η ακτή στο νότιο άκρο της πόλης

Επιβεβλημένος κρίνεται και ο καθαρισμός της ακτής από σκουπίδια, η βελτίωση της δεντροφύτευσης καθόλου του μήκους της διαδρομής καθώς και ο ηλεκτροφοτισμός αυτής.

Το κομμάτι αυτό είναι το μόνο τμήμα ακτογραμμής στο οποίο δεν υπάρχει παραλία με άμμο.

Βόρεια αυτού βρίσκεται η παραλία «Φύκια²⁵» και νότια αυτής η παραλία «καλάμια» παραλίες που προτιμούνται ιδιαίτερα από τους Ληξουριώτες.

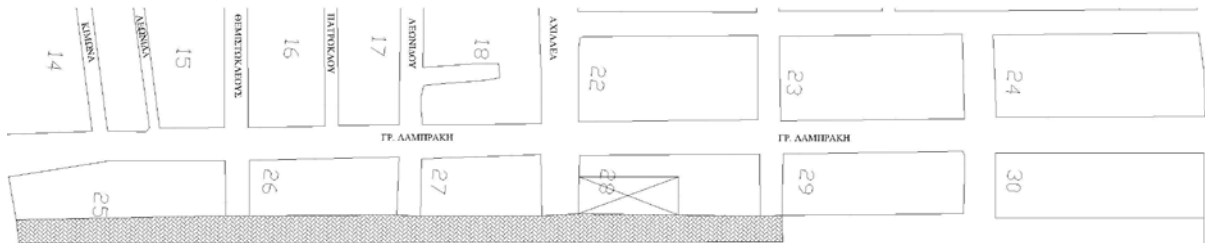
²⁵ Μπροστά από το παράκτιο πάρκο Δεμπερατών

Προτείνεται λοιπόν να γίνει καθαρισμός της ακτής στην περιοχή να απομακρυνθούν σκουπίδια και άλλα φερτά υλικά ώστε να μπορέσει να αξιοποιηθεί όλο το μήκος της ακτογραμμής από τα σημεία που θα περνάει ο νέος πεζόδρομος ποδηλατοδρόμος.

Καθ' αυτό τον τρόπο γίνεται και κατά μια έννοια η ενοποίηση όλων των ακτών της νότιας πλευράς της πόλης. Θα μπορέσει να δημιουργηθεί έτσι ένας παράκτιος περίπατος κατά μήκος της ακτογραμμής μέχρι αλλά και πέρα της παραλίας των «Λεπέδων».

Τομέας – Β

Περιλαμβάνει την κατεξοχήν τουριστική περιοχή της πόλεως μιας και στον τομέα αυτόν παρατηρείται η μεγαλύτερη συγκέντρωση ξενοδοχειακών μονάδων.



Σχηματικό διάγραμμα Τομέα Β

Β –2.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι χρήσεις γης (όπως επισημάνθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια αλλά και στο σχέδιο 9), πάνω από την Γρ. Λαμπράκη αποτελούν αμιγείς κατοικίες, ενώ τα τετράγωνα 25 - 29 συναντάμε συγκέντρωση ξενοδοχειακών μονάδων.



Εικόνα 39. Ξενοδοχειακή μονάδα επί της Γρ. Λαμπράκη

Η περιοχή αποτελεί επιχώσεις που έγιναν μετά το έτος 1835²⁶

²⁶ Όπως αναφέρει ο καθηγητής και ακαδημαϊκός Μ. Γερούλιανος στο βιβλίο του «Το Ληξούρι» σελ. 69, εκδόσεις Γκοβοστή Ανατύπωση Αθήνα 2003.

B - 2.2. ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ

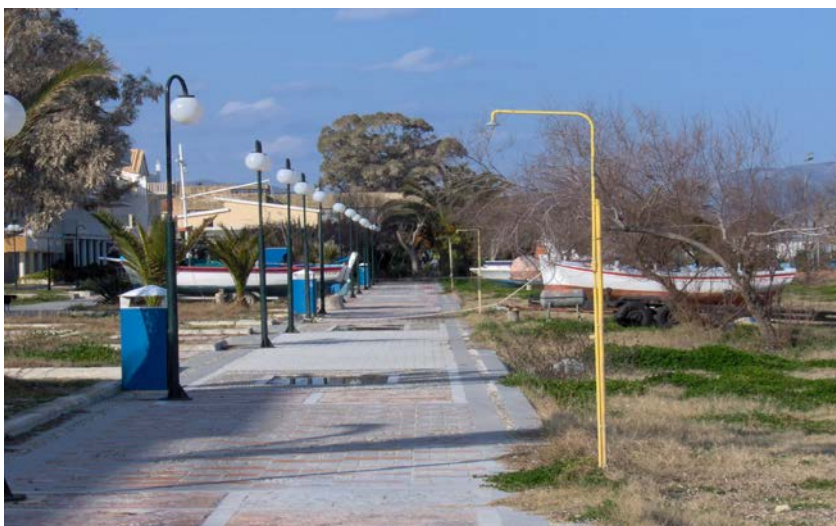
Στον τομέα αυτόν έχει δημιουργηθεί το Παράκτια Διαδρομή των Δεμπονεράτων.



ΕΙΚΟΝΑ 40. Παράκτια Διαδρομή Δεμπονεράτων

Ο χώρος διαμορφώθηκε και απόκτησε την τελική του μορφή το έτος 1998.

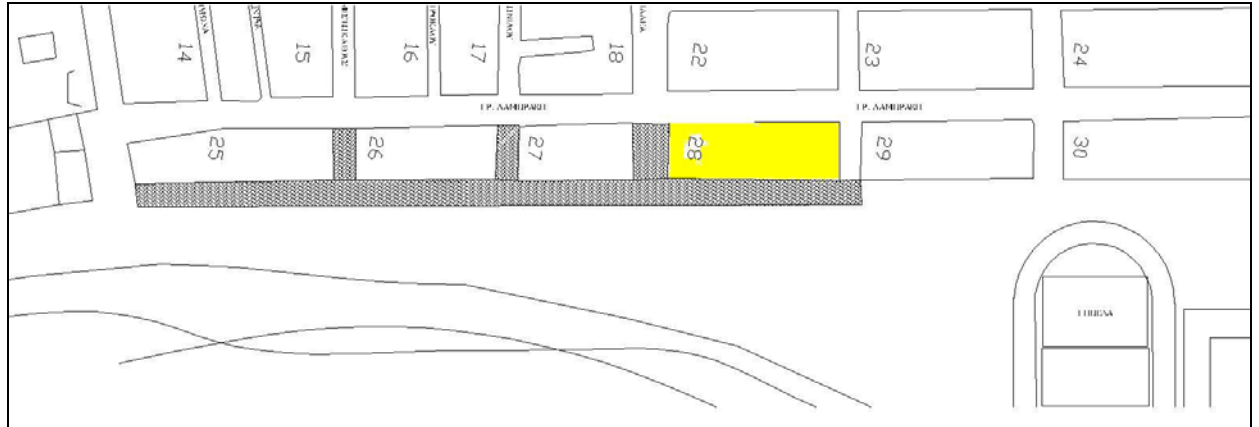
Η διαμορφωμένη αυτή διαδρομή παραμένει όμως ανεκμετάλλευτη. Κύριος λόγος είναι η απομόνωση από άλλες ροές πεζών και πεζοδρόμων.



Εικόνα 41. Η απομόνωση του περιπάτου από άλλες ροές πεζών έχει συντελέσει στην μετατροπή του πεζοδρόμου σε parking αλιευτικών σκαφών.

B-2.3 ΑΔΟΜΗΤΑ ΓΗΠΕΔΑ.

Στη περιοχή συναντάμε το αδόμητο το οικοδομικό τετράγωνο 28.



Απόσπασμα ρυμοτομικού

Το γήπεδο αυτό παραμένει ανεκμετάλλευτο και ίσως αποτελεί τον ιδανικότερο χώρο για την ανάπτυξη φοιτητικής εστίας για την στέγαση αλλά και την σίτιση²⁷ των φοιτητών των σχολών ΤΕΙ που βρίσκεται στο Ληξούρι.

ΕΙΚΟΝΑ 42. Οικοδομικό τετράγωνο 29.

²⁷ Δεν υπάρχει εστία για τους Φοιτητές. Αναγκάζονται έτσι να νοικιάζουν καταλύματα και να σιτίζονται σε τοπική ταβέρνα που έχει έρθει σε συνεννόηση με την διοίκηση της σχολής.

B - 2.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ Β' ΕΝΟΤΗΤΑΣ

Οι προτάσεις που αφορούν αυτή την ενότητα έχουν σαν κύριο σκοπό την κατοχύρωση των ήδη υπαρχόντων χρήσεων γης²⁸ με βάση τα έξι κριτήρια :

- Οι θέες προς την θάλασσα προσφέρουν το κατάλληλο περιβάλλον για τουριστικές μονάδες.
- Υπάρχει η ανάλογη τάση εξέλιξης του τουρισμού στην προτεινόμενη ζώνη
- Η ζώνη συνδυάζεται με το παράκτιο πάρκο και τις εγκαταστάσεις μαρίνας που προτείνονται, ενώ τονώνουν τις δραστηριότητες αναψυχής με τις δικές τους εγκαταστάσεις.
- Τα προτεινόμενα οικοδομικά τετράγωνα είναι κατά τέτοιο τρόπο απομονωμένα από τις περιοχές κατοικίας ώστε δεν επιβαρύνουν με τις οχλήσεις τους.

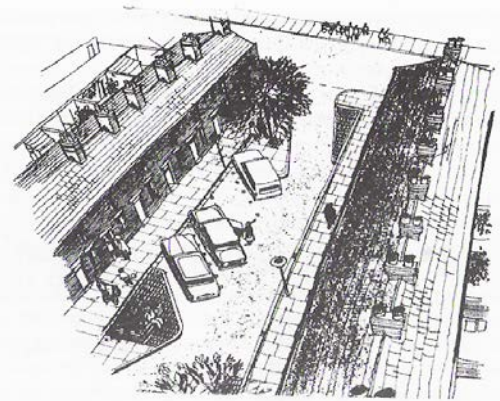
Η ήδη υπάρχον διαδρομή κρίνεται αναγκαίο να ενωθεί νότια με τον προτεινόμενο πεζόδρομο ποδηλατόδρομο προς Λέπεδα αλλά και βόρεια με την προτεινόμενη διαδρομή στο Λιμάνι ώστε να αποτελέσει μια ολοκληρωμένη παράκτια διαδρομή.

Προτείνεται να δημιουργηθεί κατάλληλη διαμόρφωση για την συνέχεια του ποδηλατοδρόμου των Λεπέδων.

B - 2.4.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΑΡΚΟΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ.

Προτείνεται οι μη λειτουργικοί για την κυκλοφορία δρόμοι να μετατραπούν σε παρκοπεζόδρομους²⁹.

Ως τέτοιου προτείνετε να χαρακτηριστούν οι έξι οδοί : Κίμωνα, Λεωνίδα, Θεμιστοκλέους, Αχιλλέα, Πατρόκλου, καθώς και η παράλληλη στη Γρ. Λαμπράκη από Αχιλλέα έως Ελ.Βενιζέλου.



Σκίτσο με λεπτομέρειες της διάταξης των οχημάτων σε παρκοπεζόδρομο μονής κατεύθυνσης.



ΕΙΚΟΝΑ 43. Ρίγα Φεραίου Βόλο. Πρώην άξονας κίνησης έχει μετατραπεί σε παρκοπεζόδρομο.

²⁸ Χρήσεις γης όπως επισημάνθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια.

²⁹ Παρκοπεζόδρομοι :Είναι οι πεζόδρομοι στους οποίους επιτρέπεται η διέλευση των αυτοκινήτων των κατοίκων της γειτονίας, για να σταθμεύσουν είτε σε ιδιωτικούς χώρους είτε σε προκαθορισμένες θέσεις. Πέρα των παραπάνω ισχύουν και σε αυτή τη υποκατηγορία οι εξαιρέσεις των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης. Πηγή: «Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας»,σελ32. Εκδόσεις Σταμούλη Αθήνα 2004

ΤΟΜΕΑΣ – Γ

B – 3. ΠΑΛΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ

B – 3. 1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το κτίριο του Α' Δημοτικού Ληξουρίου εγκαινιάσθηκε το έτος 1933 και βρίσκεται στο Νότιο άκρο του Λιμένα



ΕΙΚΟΝΑ 44. Α' Δημοτικό σχολείο

Για μια συνοπτική παρουσίαση της θέσης του παρουσιάζουμε τον παρακάτω χάρτη.





Έχει φέροντα σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα και βρίσκεται θεμελιωμένο επι επιχώσης η οποία έγινε μετά το έτος 1835 όπως αναφέρει ο καθηγητής και ακαδημαϊκός Μ. Γερουλάνος στο βιβλίο του «Το Ληξούρι».

Το κτίριο αποτελείται από υπόγειο, ισόγειο και ενός ορόφου, που αναλείεται σε ορθοπολυγωνική κατοψη που αναλύεται σε

δύο ορθογώνια με διαστάσεις 9,50*27,30 και 11.20*12.30.κάθε όροφος ειχει ελεύθευρο ύψος 4.0 μ το δε υπόγειο έχει εσωτερικό ύψος 2.80 μ και βρίσκεται κατά 2/3 του ύψους του εντός του εδάφους³⁰.

Επειδή η στάθμη θεμελιώσεως του κτιρίου βρίσκεται χαμηλότερα από την επιφάνεια της θάλασσας, το υπόγειο κατακλίζετο, μέχρι του έτους 1976 οπότε και επιχώθει μονίμως υπό θαλάσσης σε ύψος πλέον τον 2 μέτρων.

Κατά την περίοδο της ζωής του έχει υποστεί την επίδραση εκατοντάδων σεισμών λόγω της εξαιρετικής σεισμικότητας της νήσου. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι κατά τους ισχυρούς σεισμούς του 1953 οι οποίοι κατέστρεψαν εξ ολοκλήρου το νησί υπέστη μόνο ελαφρές ζημιές και συνέχισε την λειτουργία του ενώ αντιθέτως μετά το σεισμό του 1972 ο οποίος ήταν και κατά πολύ ασθενέστερος των σεισμών του 1953 υπέστη εκτεταμένες ζημιές και εγκαταλειφθεί η χρήσης του .

Για την κατάσταση του κτιρίου μετά το σεισμό του 1972 υπάρχει έκθεση αυτοψίας του Μηχανικού του Ο.Σ.Κ κ. Νέστορος Δημητρίου ο οποίος το χαρακτηρίζει ως επικίνδυνο. Αντιθέτως η Διελυθунση Τεχνικών Υπερέσιων της Νομαρχίας Κεφαλονιάς, προχώρησε μετά την έκθεση αυτοψίας του Νέστωρος Δημητρίου σε επισκευή του κτιρίου.

Μεταξύ των τριών εναλλακτικών λύσεων κρίθηκε ότι η οικονομικότερη ήταν να καθαιρεθεί η πλάκα , να επιχωθεί όλο το υπόγειο και επάνω σε υλικό 3Α να διαστρωθεί

Νέα πλάκα 15εκ. από ισχυρό σκυρόδεμα στην στάθμη της πλάκας.

Πράγματι έγινε η καθάιρεση ολόκληρης σχεδόν της πλάκας οροφής υπογείου, αχρηστεύτηκε το υπόγειο με επίχωση υλικού 3 Α³¹, διαστρώθηκε νέα πλάκα και έγινε και η κατασκευή ορισμένων τοιχίων για την καλύτεροι αντισεισμική θωράκιση του κτιρίου.

³⁰ Πηγή : Έκθεση αυτοψίας ΟΣΚ. Αρχείο Γερ. Σωτ. Γαλανού.

³¹ Εντός του υπογείου είχαν κρατηθεί από τις Γερμανικές Δυνάμεις στην περίοδο του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου μαχητές της αντίστασης που κρεμάστηκαν μετέπειτα στην κεντρική πλατεία. Εντός του υπογείου υπήρχε χαραγμένος ένας πολύτιμος θησαυρός με τις σκέψεις των αντιστασιακών κατά τις ημέρες της κράτησης τους. Ο θησαυρός αυτός χάθηκε με την επίχωση του υπογείου με υλικό 3^Α

Πηγή : Ιστορικό αρχείο Γεράσημου Γελανού.

Η τελευταία επισκευή περιορίζεται στην τοποθέτηση νάιλον στα παράθυρα, στην πρόχειρη επισκευή επιχρίσματος (επιλεκτικά) και στην επικάλυψη του οπλισμού με αντιδιαβρωτικό χρώμα (μίνιο) .

Μετα από επίσκεψη στο κτίριο του Α' Δημοτικού Σχολείου Ληξουρίου διαπίστωσα τα ακόλουθα.

1. Υπάρχουν ρηγματώσεις στην τοιχοποιία του κτιρίου και στους δύο ορόφους.
2. Σε πολλά υποστυλώματα παρατηρούνται μικρορωγμές τόσο στο επίχρισμα όσο και στο σκυρόδεμα
3. Στα άλλα υποστυλώματα π.χ. υποστύλωμα στεγάστρου είσοδος Νότιας πλευράς, υποστύλωμα στεγάστρου κλιμακοστασίου υπάρχουν σοβαρά ρήγματα αρκετών εκατοστών.
4. Υπάρχουν αποκολλήσεις επιχρισμάτων και ευμεγεθών τεμαχίων σκυροδέματος τόσο στους δοκούς όσο και στα περισσότερα υποστυλώματα
5. Διαπιστώθηκε ρωγμή στο κλιμακοστάσιο τόσο στην τοιχοποιία όσο και στο βαθμιδοφόρο.
6. Διαπιστώθηκε σοβαρή διάβρωση στο σιδηρούν οπλισμό στα υποστυλώματα και στις δοκούς
7. Στο ανατολικό άκρο της βοριας πλευράς του κτηρίου παρατηρούνται επι της τοιχοποιίας λοξά ρήγματα ανερχόμενα από την στάθμη οροφής του α' ορόφου με διεύθυνση προς τα κάτω.

Εικόνα της ανωτέρω κατάστασης αποδίδουν οι επισυναπτόμενες φωτογραφίες.



ΕΙΚΟΝΑ 45. Α' Δημοτικό. Διακρίνεται η προσπάθεια επιδιόρθωσης των επιχρισμάτων για να περιοριστεί η διάβρωση του οπλισμού.



Εικόνα 46,47. Αποκόλληση επιχρισμάτων και σκυροδέματος από την οροφή του α' ορόφου



Εικόνα 48. Από το δάπεδο του ισογείου. Δακρίνεται ο οπλισμός διαβρωμένος σε μεγάλο βαθμό.



Εικόνα 49. Υποστήριξη καλύπτρου στο δώμα



Εικόνα 50. Δώμα Τεχνική ενίσχυσης καλύπτρου.



Εικόνα 51. Διάβρωση στο στηθαίο του Δώματος. Διακρίνεται ο πρόχειρος τρόπος προστασίας του οπλισμού με αντιδιαβρωτικό χρώμα που όμως δεν είναι ικανό να παράσχει την αναγκαία προστασία.

B - 3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.

Το Α' Δημοτικό αποτελεί μοναδικό παράδειγμα σύγχρονης ελληνικής αρχιτεκτονικής του 1930 στην Κεφαλονιά. Η εγκατάλειψη, χρόνο μετά τον καταστρεπτικό σεισμό του '72, σε συνδυασμό με την υγρασία έχουν συντελέσει ώστε το κτίριο να παραμένει ανεκμετάλλευτο. Η θέση του νότια του λιμένα σε περίοπτη θέση δεν δικαιολογεί την μέχρι τώρα εικόνα εγκατάλειψης. Ο χώρος του οικοπέδου συνορεύει με το προτεινόμενο παράκτιο πάρκο και τον περίπατο στο πόρτο κατά μήκος του λιμενοβραχίονα. Συνορεύει με τον προαύλιο χώρο του νέου Δημοτικού σχολείου Ληξουρίου δίνοντας μια εικόνα ελευθερίας αφού δεν περιορίζεται από αλλά υψηλά κτίρια τριγύρω. Βρίσκεται τέλος στην λήξη του νέου πεζοδρομού «Γρηγορίου Λαμπράκη» έναν άξονα ροής πεζών που δεν έχει αξιοποιηθεί όσο θα έπρεπε και προτείνουμε στην συνέχεια δράσεις βελτίωσης του.

Κρίνεται αναγκαία να γίνει μια ολοκληρωμένη μελέτη για την στατική στήριξη του κτιρίου, πόσο μάλλον μετά και την απόφαση που το κρίνει διατηρητέο. Δεν κρίνεται σωστό λοιπόν να περιμένουμε από τον χρόνο και την υγρασία να ολοκληρώσουν το καταστροφικό τους έργο αλλά πρέπει να πάρουμε μέτρα ώστε να προστατεύσουμε το κτίριο αυτό.

Από μια πρώτη ματιά κρίνεται αναγκαία η κατασκευή μανδύων οπλισμένου σκυροδέματος σε όσους στύλους παρουσιάζουν διάβρωση οπλισμού και δεν συνδέονται με τα νέα αντισεισμικά τοιχία.

Εξέταση του οπλισμού των πλακών και δοκών και στα υπόλοιπα πιθανά σημεία που φαίνονται ύποπτα στις οροφές και ενίσχυση του με νέες ράβδους οπλισμού με χρήση εποξικής ρητίνης η ηλεκτροκόλλησης.

Μετά την εξέταση του οπλισμού και την τυχόν ενύσχυση του θα πρέπει να ακολουθηθεί προστατευτική επικάλυψη του οπλισμού με τσιμεντοκονία.

Αυτά βέβαια θα γίνουν αφού αποκαλυφθούν καλά τα φθαρμένα τμήματα του οπλισμού και κρίνει ο μελετητής τον βαθμό διάβρωσης και το αναγκαίο της ενίσχυσης.

Το κτίριο αυτό μετά τις απαραίτητες ενισχύσεις θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και να καλύψει μια πληθώρα αναγκών για το Ληξούρι.

Μια πρώτη σκέψη ήταν να χρησιμοποιηθεί το κτήριο αυτό για την στέγαση διαφόρων οργανισμών κοινής ωφέλειας ώστε να υπάρξει μια συστέγαση των υπηρεσιών αυτών.

Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσαμε να βοηθήσουμε στην μεταφορά αυτών των υπηρεσιών μέσα στον αστικό ιστό, αλλά όχι μακριά από το κέντρο με την έννοια που ορίζεται σήμερα. Μεταφέρουμε λοιπόν το κέντρο και το επεκτείνουμε σε μια περιοχή ανακμετάλευτη ως σήμερα που προσφέρει όμως πολλές ευκολίες. Καταρχήν ο χώρος αυτός βρίσκεται διπλά στο προτεινόμενο παράκτιο πάρκο που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως parking. Σε αυτό το σημείο δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι η διέλευση των πεζών μπορεί να γίνει και από δύο άξονες :

α) μέσα από το νέο πεζόδρομο της Γρηγορίου Λαμπράκη αλλά και

β) διαμέσου της διομορφωμένης διαδρομής κατά μήκος του παραλιακού περιπάτου (παράλληλα στην Α. Λασκαράτου)

Η (α) διαδρομή θα βοηθήσει και στην αναβάθμιση του νέου πεζοδρόμου που μέχρι στιγμής δεν χρησιμοποιείται όσο θα έπρεπε.

Μια άλλη σκέψη είναι η διαμόρφωση του κτιρίου του Α' δημοτικού ως πολιτιστικό κέντρο. Το ισόγειο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη αναγκών διαφόρων σωματείων (π.χ. Πολιτιστικός σύλλογος Ανδρέας Λασκαράτος). Ο α' όροφος θα μπορούσε να γίνει ένα μουσείο κέρινων ομοιωμάτων με θέμα την επανησιακή κληρονομιά. Ένα τέτοιο μουσείο δεν υπάρχει αλλού σε ολόκληρη την Κεφαλονιά και μια πιθανή δημιουργία του θα μπορούσε να κινήσει το ενδιαφέρον αρκετών επισκεπτών που επισκέπτονται την Κεφαλονιά αλλά όχι το Ληξούρι. Τέλος θα μπορούσε το δώμα να χρησιμοποιηθεί ως καλοκαιρινό αναψυκτήριο προσφέροντας στιγμές χαλάρωσης για τους επισκέπτες αλλά και τους κατοίκους του Ληξουρού.



ΕΙΚΟΝΑ 52. Ιωάννινα Μουσείο

Ελλην. Ιστορίας Π. Βρέλλη



ΕΙΚΟΝΑ 53. Εσωτερικό μουσείου.

Π. Βρέλλη.

Μια τρίτη σκέψη είναι η χρησιμοποίηση του κτιρίου σαν πολυχώρο. Προτείνεται η δημιουργία καταστημάτων εμπορίου στο ισόγειο αλλά και στο α' όροφο. Μια τέτοια κίνηση θα βοηθούσε στο να περιοριστεί το φαινόμενο της μετακίνησης των κατοίκων του Ληξουρίου αλλά και ολόκληρης της επαρχίας της Πάλλης στην πρωτεύουσα του νησιού το

Αργοστόλι με μοναδικό σκοπό να ψωνίσουν. Έτσι λοιπόν θα μπορούσαμε να εξασφαλίσουμε μια επάρκεια στην διάθεση καταναλωτικών προϊόντων. Τέλος στο δώμα θα μπορούσε να λειτουργήσει αναψυκτήριο η ακόμα και υπαιθρίως κινηματογράφος, κάτι που λείπει από την πόλη.

Μια άλλη μια σκέψη είναι να χρησιμοποιηθεί το κτίριο ως μια διαδρομή. Μετά από κατάλληλη μελέτη θα μπορούσαμε να διαμορφώσουμε ολόκληρο το κτίριο ώστε στον εσωτερικό του χώρο να δημιουργηθεί μια διαδρομή- περιπέτεια. Οι επισκέπτες του κτιρίου αυτού θα είχαν έτσι την ευκαιρία να οδηγηθούν και να περπατήσουν μέσα σε μια «περιπέτεια» προσφέροντας έτσι μια εναλλακτική διαδρομή αυτή την φορά στο εσωτερικό ενός κτιρίου. Η εναλλακτική αυτή διαδρομή θα μπορούσε να αποτελέσει έναν αξιόλογο τόπο περιπάτου ιδιαίτερα για τους χειμερινούς μήνες όπου οι καιρικές συνθήκες (βροχή, αέρας ,χαμηλές θερμοκρασίες) δεν καθιστούν δυνατή την χρησιμοποίηση παραδοσιακών διαδρομών (δίκτυο πεζοδρόμων).

B – 4 Δεύτερη ενότητα παρεμβάσεων

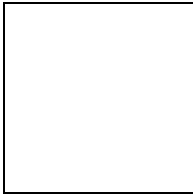
Η δεύτερη ενότητα παρεμβάσεων περιλαμβάνει το ιστορικό κέντρο του Ληξουρίου.

Οροθετείται μέσα στο όρια των δύο λιμενοβραχιόνων και δυτικά μέχρι την κεντρική λεωφόρο Τυπάλδου Μπασιά.

Αποτελεί τον «Φόρο» - την αγορά του Ληξουρίου αφού υπάρχουν παραδοσιακά συγκεντρωμένες οι κύριες εμπορικές χρήσεις της πόλης.

Οι σημαντικότερες παρεμβάσεις στην ενότητα αυτή τα τελευταία χρόνια αφορούν την πεζοδρόμηση της Γρ.Λαμπράκη, την πεζοδρόμηση της Μουρμούλη καθώς και την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στην Τυπάλδου Μπασιά.

Οι χρήσεις γης ,όπως έχουν επισημανθεί και σημειωθεί και στα προηγούμενα κεφάλαια, περιλαμβάνουν κυρίως εμπορικές χρήσεις (χάρτης 9).



Γραφ. Β' Ενότητα παρεμβάσεων.

B - 4.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Όπως αναφέρει ο ιστορικός Μαρίνος Γερουλάνος στο βιβλίο του « Το Ληξούρι», η περιοχή που εξετάζουμε αποτελεί επίχωση που έγινε περί το 1841 από την βραχόσειρά μετά την θέση που βρίσκεται το πηγάδι του Αγίου Αλύπιου και κατευθύνεται από νότο προς βορά έως την αγορά.

Επί του Άγγλου Τοποτηρητή Ι. Πάρσον άρχισε η κατασκευή του Λιμανιού το 1835. Πρέπει να σημειωθεί ότι με την κατασκευή του Λιμένα δεν υπονοείται μόνο ο τότε κατασκευασμένος προς της παραλία κάθετος , μεσημβρινό λιμενοβραχίονα³².

Την αναστάτωση του τόπου, για το πού θα έπρεπε να τοποθετηθεί ο λιμενοβραχίονας διακωμωδεί ο σατιρικός συγγραφέας Λασκαράτος (1836). Με την κατασκευή λιμενοβραχίονα άρχισε και η κατασκευή του κρηπιδώματος της στο λιμάνι συμπεριλαμβανομένης παραλίας δηλ. από το νέο λιμενοβραχίονα μέχρι τις εκβολές του ποταμού.

Η όλη παραλία ήταν έως τότε ανοικτή ακροθαλασσιά, αμμουδιά με ρηχά νερά, όπου ελεύθερα έπαιζε το κύμα.

Για να κατασκευαστεί ο λιμένας έπρεπε πρώτα να κτιστεί το κρηπίδωμα κατά μήκος της παραλίας και μερικά μέτρα προς την θάλασσα ώστε να είναι εκεί αρκετά βαθιά τα νερά για να προσαράζουν τα πλοία. Το μέρος μεταξύ του κρηπιδώματος και της παραλίας καλύφθηκε από τεχνητή επίχωση.

Σημείο αναφοράς για το Λιμάνι αλλά και για ολόκληρο το Ληξούρι αποτελούσε το Μαρκάτο. Αποτελούσε επιβλητικό κτίριο με αρχαίζοντα ρυθμό , περιστύλιο, με 20 κολώνες στην ανατολική και δυτική πλευρά και 8 στην νότια και στην βόρεια. Κτίστηκε το 1824 επί αγγλικής προστασίας³³.

³² Πηγή. «Η Κεφαλονιά στον αστερισμό της Παρθένου» σελ 132 Αγγελο-Διονύση Δεμπόπου Αργοστόλι 1997.

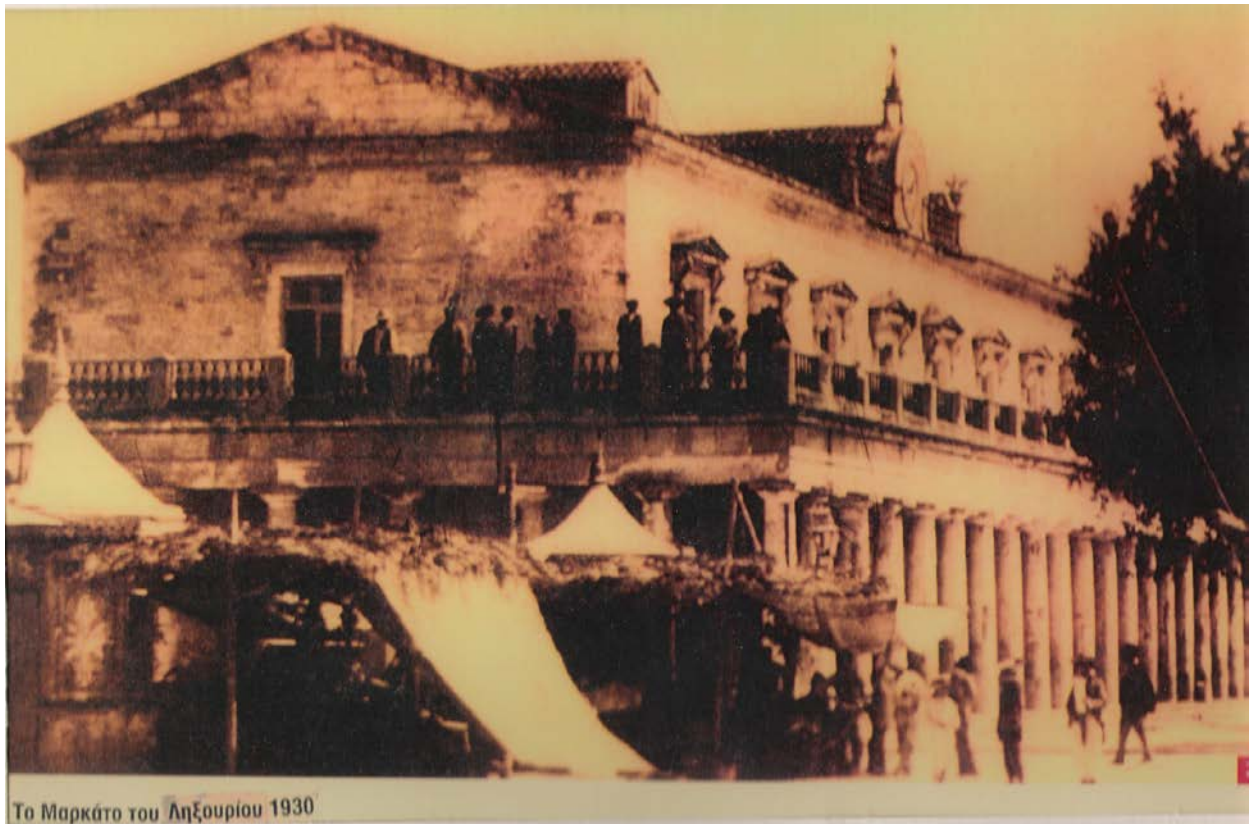
³³ Ληξούρι, Ελλ. Εγκυκλοπ. Τομ. Ε' σ. 333

Οι κολώνες ήσαν στο ύψος του ισογείου μονοκόμματοι, πέτρινοι, από το λατομείο της Κοντογενάδας.

Το 1933, ο τότε Δήμαρχος Νικόλαος Δ. Δελλαπόρτας, θέλοντας να κάνει το κτίριο αντισεισμικό αντικατέστησε τις πέτρινες κολώνες με άλλες από μπετό, όπως και τον ευρύ εξώστη γύρω του όλου κτιρίου τον οποίον αυτές υποστήριζαν.

Κατά τους τελευταίους σεισμούς 1953 κατέρρευσε το κεντρικό κτίριο και παρέσυρε και τον εξώστη.

Το 2003 αποπερατώθηκε το νέο κτίριο του Μαρκάτου το οποίο όμως δεν έχει την αίγλη και την χάρη του προγενέστερου κτιρίου.



Το Μαρκάτο του Ληξουρίου 1930

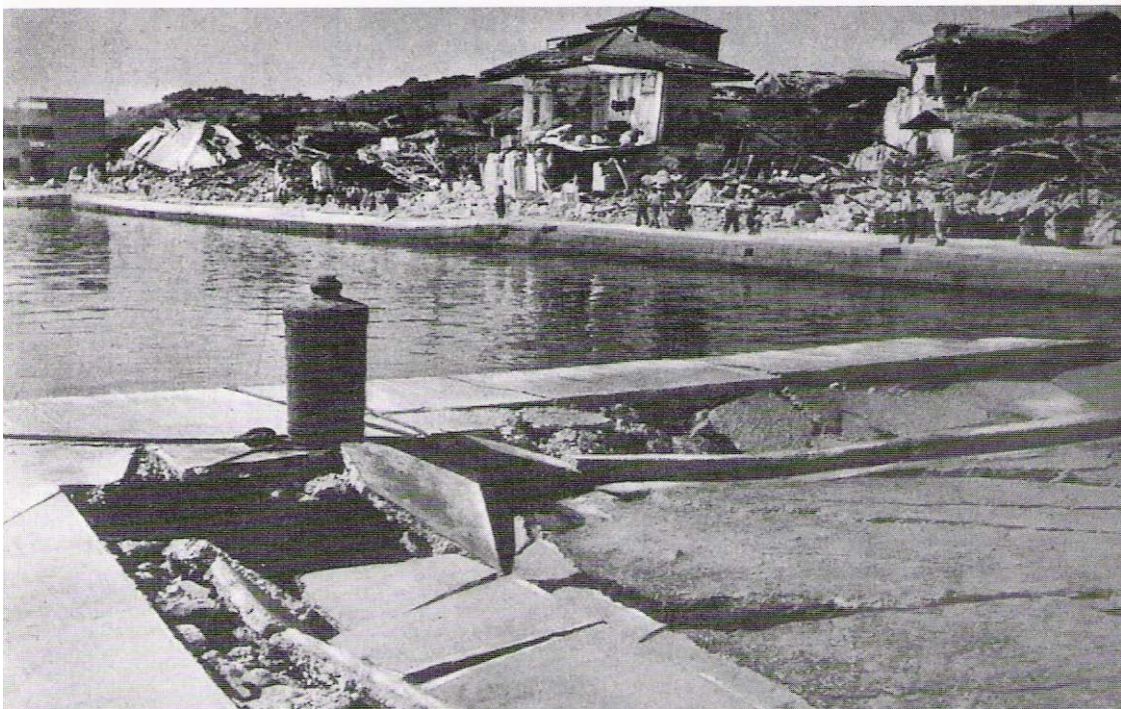
ΕΙΚΟΝΑ 54. Το Μαρκάτο 1930



ΕΙΚΟΝΑ 55. Λιμάνι Ληξουρίου 1930. Διακρίνεται το επιβλητικό κτίριο «Μαρκάτο».

Οι σεισμοί 9-12/8/1953 επηρέασαν και πλήγωσαν και το λιμάνι του Ληξουρίου.

Χαρακτηριστικές είναι οι αφηγήσεις ότι το Ληξούρι εξαφανισθεί σε λίγα λεπτά μέσα σε ένα σύννεφο σκόνης.



ΕΙΚΟΝΑ 56. Το λιμάνι του Ληξουρίου μερικές μόνο μέρες μετά το σεισμό του 1953. Διακρίνεται το Α' Δημοτικό σχολείο που έμεινε ανέπαφο από τους σεισμούς

B – 4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

B - 4.2.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι χρήσεις γης όπως επισημάνθηκαν στο κεφ Α-5 αποτελούνται κυρίως από εμπορικές χρήσεις στα γήπεδα με θέα προς την θάλασσα και γύρω από την πλατεία καθώς και βόρια αυτής.

Αμιγής κατοικία συναντάμε νοτιοδυτικά της κεντρικής πλατείας στην συνοικία Ανάληψη.

B – 4.2.2 ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ.

Ως κοινόχρηστους χώρους μπορούμε να θεωρήσουμε ολόκληρο το Λιμάνι από τον Βόρειο έως νότιο Λιμενοβραχίονα, την κεντρική πλατεία Ληξουρίου, τον πεζόδρομο ΓΡ.Λαμπράκη, Μπουρμούλη καθώς και το πεζοδρομημένο τμήμα της Στ.Τυπάλδου.

Αναλυτικότερα έχουμε :

B –4.2.3 ΝΟΤΙΟΣ ΛΙΜΕΝΟΒΡΑΧΙΟΝΑΣ.

Ξεκινώντας από τα νότια συναντάμε τον νότιο λιμενοβραχίονα



ΕΙΚΟΝΑ 57. Νότιος Λιμενοβραχίονας

Ο λιμενοβραχίονας αυτός αποτελεί ταυτόχρονα και έναν ιδιόμορφο περίπατο για τους κατοίκους του Ληξουρίου.

Αναφέρεται με το τοπωνύμιο “Πόρτο” από του κατοίκους και αποτελεί τον κατεξοχήν προορισμό καλοκαιρινού περιπάτου.



ΕΙΚΟΝΑ 58. Το πόντο οροθετείτε έως σύνορο του Λιμανιού με την παραλία Φύκια

Εδώ όμως και χρόνια δεν έχει τύχει της προσοχής που θα έπρεπε ώστε να αξιοποιηθεί κατάλληλα.

Οι μόνες εργασίες κατά τα τελευταία έτη περιορίζονται την αλλαγή των στηλών ηλεκτροφωτισμού καθώς και στην τοποθέτηση κακίσθητων κάδων απορριμμάτων.

Ο Νότιος Λημενοβραχίονας «το πόντο» συνορεύει με το γήπεδο.



ΕΙΚΟΝΑ 59 Το Πορτο από ψηλά. Τον περίπατο του Πόντου, με το γήπεδο, χωρίζει ένα τοίχιο.



Εικόνα 60. Τοιχίο στην νότιο πλευρά του γηπέδου

Το τοιχίο του γηπέδου αποκλείει την επαφή του κέντρου ,του Λιμανιού με την δημιουργημένη παράκτια διαδρομή των Δεμπονεράτων.

Με την προτεινόμενη μετατροπή του γηπέδου σε παράκτιο πάρκο ,η ασυνέχεια αυτή θα καταργηθεί δίδοντας περισσότερους ελεύθερους χώρους περιπάτου

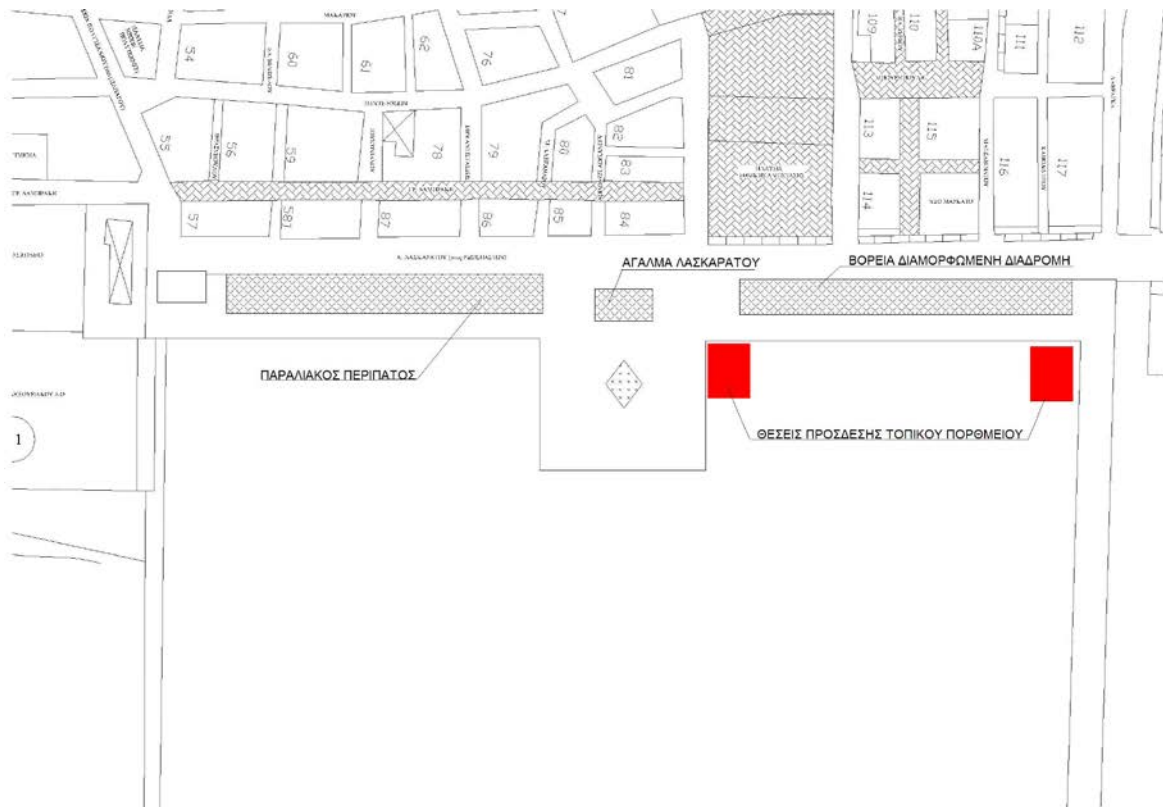
Για τον περίπατο του πόρτου, προτείνεται η απομάκρυνση της ασφάλτου και η πλακόστρωση ολοκληρης της διαδρομής ώστε να αποκτήσει έναν γραφικό χαρακτήρα.

Τέλος προτείνεται η αντικατάσταση των κάδων με άλλους πιο διακριτικούς που να ταιριάζουν με το χαρακτήρα και την εικόνα της περιοχής καθώς και η τοποθέτηση κρυφού φωτισμού σε επιλεγμένα σημεία στις πέτρες του κυματοθραύστη.

B - 4.3. Παραλιακή διαδρομή

Η παραλιακή διαδρομή έχει διαμορφωθεί σε τρεις τομείς- πύρινες.
Αποτελείται από :

1. Παραλιακό περίπατο, που χρησιμοποιείται κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες ως τόπος περιπάτου
2. Το Άγαλμα του Λασκαράτου
3. Την βόρεια διαμορφωμένη διαδρομή, που χρησιμοποιείται από τους ταξιδιώτες του τοπικού πορθμείου ως χώρος αναμονής.



Σχεδιάγραμμα του λιμανιού του Ληξουρίου.



Εικόνα 61. Παραλιακός περίπατος & Λιμάνι Ληξουρίου



Εικόνα 62. Άποψη παραλιακού περιπάτου.

Ο παραλιακός περίπατος, ξεκινάει νότια του λιμανιού και καταλήγει στο άγαλμα του Λασκαράτου.

Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, όπως αποφασίσθηκε από το τοπικό δημοτικό συμβούλιο τοποθετούνται τραπεζοκαθίσματα και ομπρέλες στο χώρο μπροστά στην διαμορφωμένη διαδρομή.

Σκοπός ήταν να τονωθεί η τουριστική και να αυξηθεί η εμπορική κίνηση των καταστημάτων (εστιατορίων) που βρίσκονται επί της Λ.Λασκαράτου.



Εικόνα 63. Τραπεζοκαθίσματα μπροστά από τον παραλιακό περίπατο

Ο αντικειμενικός σκοπός επιτευχθεί καθώς κατά την περασμένη χρόνια είχαμε αύξηση στην κίνηση των εστιατορίων.

Αρνητικό της αλλαγής αυτής ήταν ότι ο περίπατος γνώρισε σημάδια παρακμής καθώς σταμάτησε να αποτελεί πόλο για τους περπατητές του Ληξουρίου.



Εικόνα 64. Παραλία Ληξουρίου Αύγουστος 2006

Μια από τις πιθανές αιτίες που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν την μείωση των επισκεπτών του περιπάτου και την «ερήμωση αυτού», μπορεί να είναι και το γεγονός ότι ο περίπατος έπαψε να αποτελεί την άλλοτε ήσυχη διαδρομή.

Η τοποθέτηση επίσης των τραπεζοκαθισμάτων στο συγκεκριμένο χώρο, χωρίς την προσεκτικότερη μελέτη δημιούργησε προβλήματα οχλαγωγίας με αποτέλεσμα την μείωση των επισκεπτών στο περίπατο αυτό. Συνεχίζοντας προς τα βόρεια συναντάμε το χώρο που έχει διαμορφωθεί και είναι αφιερωμένος στον μεγάλο σατιρικό συγγραφέα Ανδρέα Λασκαράτο.



Εικόνα 65. Άγαλμα Α.Λασκαράτου Παραλία Ληξουρίου.



Εικόνα 66. Διαμορφωμένη έκταση μπροστά από το άγαλμα του Λασκαράτου.

Βορειότερα συναντάμε την διαμορφωμένη έκταση μπροστά από τα σημεία που προσεγγίζουν τα ferry- boat του Πορθμείου.



Εικόνα 67. Βόρεια διαμορφωμένη διαδρομή



Εικόνα 68. Κιόσκι που εξυπηρετεί τους επιβάτες του τοπικού πορθμείου.

B - 4.4 ΤΟΠΙΚΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟ

Τα προβλήματα που δημιουργούνται στην υπό περιοχή προέρχονται κυρίως από της αντιφατικές λειτουργίες του λιμανιού ως χώρου αναψυχής, περίπατου, λειτουργίας πορθμείου, χώρου στάθμευσης καθώς και από το γεγονός ότι μέχρι στιγμής δεν έχουν καθοριστεί οι λειτουργίες αυτές ώστε να μην επηρεάζει την άλλη.

Τα εντονότερα παρουσιάζονται κατά τις ώρες έλευσης του ferry boat οπού και παρατηρείται μια εντονότερη δραστηριότητα στον χώρο του λιμανιού.



ΕΙΚΟΝΑ 69,70. Ferryboat πορθμείου Ληξούρι – Αργοστολίου



ΕΙΚΟΝΑ 71. Άτακτη απομάκρυνση από το σημείο προσέγγισης του πορθμείου. Μίξη στην κίνηση πεζών αυτοκινήτων λόγω έλλειψης σχεδιασμού.



ΕΙΚΟΝΑ 72. Προβλήματα δημιουργούνται και στην οδό Α. Λασκαράτου κατά της ώρες προσέγγισης του πορθμείου αφού μεγάλος όγκος αυτοκινήτων αποβιβάζεται σε κεντρικό σημείο της πόλης.



Εικόνα 75. Parking μπροστά από το Λιμεναρχείο

Στην πραγματικότητα όμως επικρατεί μια χαοτική κατάσταση όσο αναφορά την στάθμευση σε ολόκληρη την παραλιακή ζώνη.

Παρατηρείται στάθμευση αυτοκινήτων και από της δύο πλευρές της παραλιακής λεωφόρου Α. Λασκαράτου μειώνοντας κατά πολύ το ωφέλιμο πλάτος του δρόμου.

Ως αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι η δυσκολία στην διέλευση των αυτοκινήτων στην ίσως σημαντικότερη οδική αρτηρία της πόλης.



Εικόνα 76. Η στάθμευση μειώνει σημαντικά το ωφέλιμο πλάτος του δρόμου



Εικόνα 77. Στάθμευση και από τις δύο πλευρές της παραλιακής λεωφόρου



Εικόνα 78. Το ίδιο πρόβλημα μπροστά και από την κεντρική πλατεία



Εικόνα 79. Προβλήματα στην κίνηση από διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα στην Α. Λασκαράτου.

B - 4.7 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ

Το κέντρο της πόλεως του Ληξουρίου είναι η κεντρική πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως.



Εικόνα 80,81. Κεντρική πλατεία Ληξουρίου τόπος χαλάρωσης αλλά και συζητήσεων



Εικόνα 82. Ζαχαροπλαστείο Μαυροειδή Το παλιότερο μαγαζί του Ληξουρίου, είναι ανοικτό μέχρι και τις μέρες μας.

Γύρω από την πλατεία λοιπόν επικρατούν οι εμπορικές χρήσεις όπως έχουν σημειωθεί και στα προηγούμενα κεφάλαια.

Κύριο χαρακτηριστικό αυτής είναι αρκετά καφέ- ζαχαροπλαστεία καθώς και εστιατόρια προς την πλευρά της παραλίας.

Επί της πλατείας βρίσκεται και το κατάστημα της εμπορικής τράπεζας καθώς και πιάτσα ταξί που εξυπηρετεί τους κατοίκους ολόκληρης της επαρχίας.



Εικόνα 83. Εμπορικά Τράπεζα στην κεντρική πλατεία Ληξουρίου



Εικόνα 84. Πιάτσα Ταξί στην κεντρική πλατεία

B - 4.7.1 ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ

Κύριο χαρακτηριστικό της κεντρικής πλατείας είναι και τα δύο περίπτερα που λειτουργούν.

Βρίσκονται σε κομβικά σημεία³⁴ όπου υπάρχει διασταύρωση κίνησης των πεζών.(πεζόδρομος Γρ.Λαμπράκη, Μπουρμπούλη)



Εικόνα 85. Περίπτερο επί της κεντρικής πλατείας

³⁴ Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας .Εκδόσεις Αθανάσιος Σταμούλης Αθήνα 2004.

Β – 4.7.2 ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Η κεντρική πλατεία Ληξουρίου αποτέλεσε τον πυρήνα των αλλαγών σχεδόν για ολόκληρη την περιοχή του κέντρου της πόλεως του Ληξουρίου. Αρχικά αντικαταστάθηκε η πλακόστρωση και βελτιώθηκαν ελαττωματικά σημεία όπως το παλιό σιντριβάνι που αποτελούσε μια παγίδα ιδιαίτερα για τα μικρά παιδιά.

Βελτιώθηκε η δενδροφυτευση και εγκαταστάθηκε νέο σύστημα ηλεκτροφωτισμού.



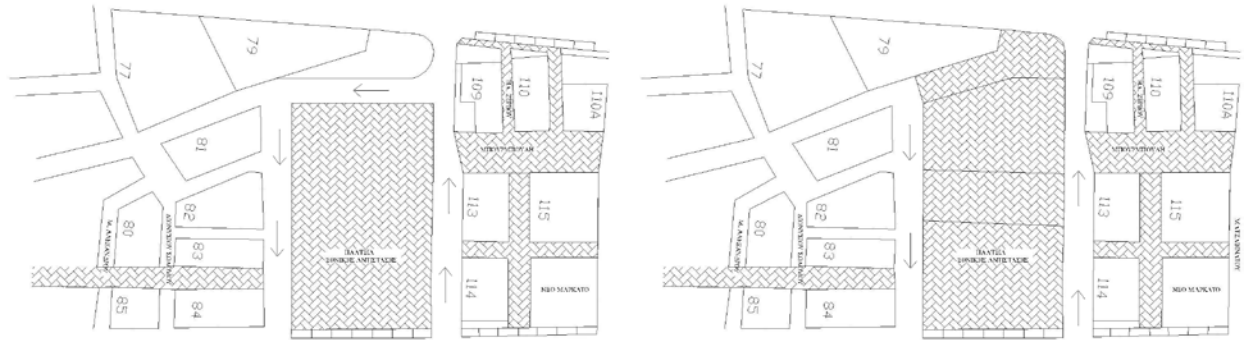
ΕΙΚΟΝΑ 86 . Ιανουάριος 2006. Κεντρική πλατεία Ληξουρίου.

Τον Μάιο του 2004 ξεκίνησαν εργασίες που προέβλεπαν την δημιουργία πεζοδρόμων.

Η κεντρική πλατεία βρέθηκε και αυτή για ακόμα μία φορά στο επίκεντρο των αλλαγών.

Μετά το πέρας των εργασιών λοιπόν η πλατεία άλλαξε σχήμα και μεγάλωσε προς την μεριά του ζαχαροπλαστείου του Μαυροειδή.

Γραφική απεικόνιση κίνησης αυτοκινήτων



πλατεια πριν την αναπλαση

πλατεια μετα την ανάπλαση

B -4.7.3 ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ Γρ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ.

Η Γρ. Λαμπράκη πεζοδρομήθηκε κατά το προηγούμενο έτος. Η πεζοδρόμηση αυτή είχε σκοπό να μετατραπεί η Γρ. Λαμπράκη σε εμπορικός δρόμος.



Εικόνα 87. Πεζόδρομος Γρ. Λαμπράκη

Δεν σημειώθηκε σημαντική μεταβολή των χρήσεων γης παρά μόνο προς την αρχή της Γρ.Λαμπράκη όπου συναντά την κεντρική πλατιά



Εικόνα 88, 89. Καταστήματα στο πεζόδρομο της Γρ. Λαμπράκη.

Το ίδιο δεν συνέβη όμως και άλλη πλευρά του πεζοδρόμου προς την πλευρά της Γρ. Λαμπράκη με την Ηρώων Πολυτεχνίου.



Εικόνα 90,91. Κατοικίες στον πεζόδρομο της Γρ. Λαμπράκη.

Έτσι στα οικοδομικά τετράγωνα 57,58,87,59,56 από πλευρά της Γρ. Λαμπράκη οι χρήσεις γης που συναντάμε είναι αμιγής κατοικία.

Παρουσιάζετε λοιπόν μια ανισομερής ανάπτυξη του πεζοδρόμου μετριάζοντας έτσι την επιτυχία του.

Μελανό σημείο εξάλλου εξακολουθεί και εδώ να είναι η παράνομη στάθμευση αλλοιώνει τον χαρακτήρα του πεζοδρόμου.

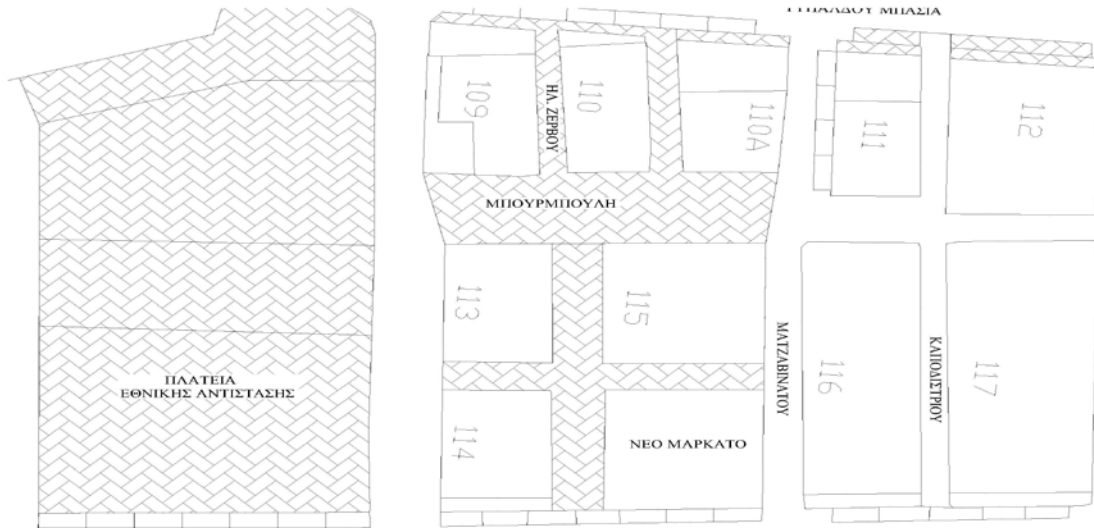


Εικόνα 92 . Παράνομα παρκαρισμένα αυτοκίνητα στις Μ. Αλεξάνδρου, Εθν. Αντιστάσεως ,Ιουστινιανού στην συμβολή αυτών με τον πεζόδρομο της Γρ .Λαμπράκη.



Εικόνα 93 . Μηχανάκια καταλαμβάνουν χώρους του πεζόδρομου.

B - 4.7.4 ΑΛΛΑ ΔΙΚΤΥΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.



Γραφ . Υπάρχουσα πεζοδρόμηση στις Μπουρμούλη στους πίσω χώρους του δημοτικού κτηρίου «Μαρκάτο» καθώς και στην Τυπάλδου Μπασιά.

Δίκτυο πεζοδρόμων χεί δημιουργηθεί στους χώρους που γειτνιάζουν με το κτίριο του Μαρκάτου.(πεζοδρόμηση Μπουρμπούλη)

Η πεζοδρόμηση της Μπουρμπούλη κρίνεται ως η πιο πετυχημένη πεζοδρόμηση στο κέντρο της πόλεως του Ληξουρίου.

Εδωσε στην περιοχή μια εικόνα παραδοσιακής γειτονίας. Σε αυτό βοηθούν και τα καταστήματα που λειτουργούν (τα μανάβικα, καθώς και το ανθοπωλείο).



Εικόνα 94. Πεζόδρομος Μπουρμπούλη

B - 4.7.5 ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΛΕΩΦΩΡΟΥ ΤΥΠΑΛΔΟΥ ΜΠΑΣΙΑ.

Στο υπάρχον δύκτιο πεζοδρόμησης πρέπει να προσθέσουμε και την αύξηση των συνοδευτικών πεζοδρομίων της Κεντρικής λεωφόρου Τυπάλδου Μπασία.



Εικόνα 95. Πεζόδρομος στην Τυπάλδου Μπασία

Η πεζοδρόμηση αυτή άλλαξε αισθητά την εικόνα της κεντρικότερης λεωφόρου του Ληξουρίου που αποτελεί τον μοναδικό διαμπερή άξονα κίνησης της Πόλης.



Εικόνα 96. Πεζόδρομος Τυπάλδου Μπασία. Στο βάθος διακρίνεται η λαϊκή αγορά δίπλα στην γέφυρα του Παντοκράτορα.



Εικόνα 98. Η συνένωση δύο διαφορετικών υλικών... Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως

Η μορφή αυτής της πλατείας κατέργησε την κυκλική διαδρομή γύρω από την πλατεία και κατέστησε μια λειτουργικό τον άξονα που περνάει μπροστά από τα οικ. τετράγωνα 81,82,83,84.

Αυτό σημαίνει ότι για να οδηγηθεί κάποιο όχημα στη νότια πλευρά του κέντρου, πρέπει να περάσει μέσα από στενά σοκάκια (καντούνια) που λόγω της μη λειτουργικότητας ως άξονες κυκλοφορίας τους έχουν μετατραπεί από του κατοίκους σε ένα απέραντο parking με αποτέλεσμα την περαιτέρω δυσκολία κίνησης στο κέντρο



Εικόνα 99. Μικρά σοκάκια του κέντρου μετατρέπονται σε υπαίθρια parking.



Εικόνα 100. Παρκαρισμένα αυτοκίνητα στους δρόμους γύρο από την κεντρική πλατεία (Πέντε Ηρώων) ελαττώνουν το ωφέλιμο πλάτος του δρόμου.



Εικόνα 101. Στενό δρομάκιο που οδηγεί στην κεντρική πλατεία

Αποτέλεσμα αυτής της αλλαγής είναι οι δυσκολίες που παρουσιάζονται στον εφοδιασμό των καταστημάτων σε πρώτες ύλες. Κύριο πρόβλημα είναι οι στενοί δρόμοι αλλά και το πρόβλημα των σταθμευμένων αυτοκινήτων σε αυτούς.

Πτώση της εμπορικής κίνησης των καταστημάτων του κέντρου μετά την αλλαγή του σχήματος της πλατιά παρατηρήθηκε στα καταστήματα που βρίσκονται νότια αυτής και ειδικότερα στα οικοδομικά τετράγωνα 79,81,82,83,84.

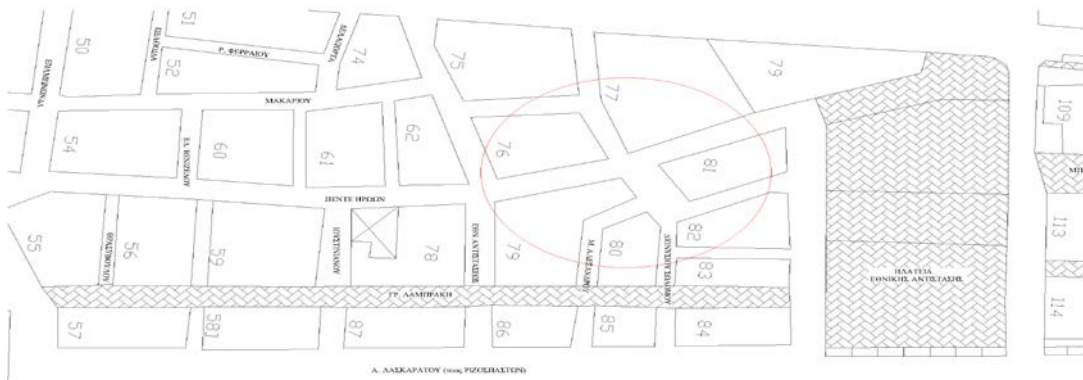
Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι στο οικ. τετρ. 77 στην συμβολή των οδών Πέντε Ηρώων και Διονυσίου Σολωμού λειτουργεί πρατήριο βενζίνης.



Εικόνα 102. Πρατήριο βενζίνης στο κέντρο της πόλης

Η θέση του πρατηρίου σε συνδυασμό με την μορφολογία της περιοχής μικρά στενά δρομάκια ,έντονη παράνομη στάθμευση μπορεί να οδηγήσει σε επικίνδυνες καταστάσεις σε περίπτωση ατυχήματος π.χ. φωτιάς, αφού η προσέγγιση στο σημείο των δυνάμεων της πυροσβεστικής και της αστυνομίας θα καταστεί μια χρονοβόρα διαδικασία με απρόβλεπτες συνέπειες.

Σε μια προσπάθει να δείξουμε την ζώνη επικινδυνότητας επεξεργαστήκαμε τα στοιχεία όπως το πλάτος των δρόμων, της όπως παράνομη στάθμευση,τα μαγαζιά που χρησιμοποιούν εύφλεκτα υλικά (προπάνιο) και καταλήξαμε στο παρακάτω γράφημα.



Γράφημα. Η ακτίνα του κύκλου περικλείει την επικίνδυνη περιοχή.

B - 4.7.6.2 ΤΥΠΑΛΔΟΥ ΜΠΑΣΙΑ

Προβλήματα από την πεζοδρόμηση έχουν δημιουργηθεί της Τυπάλδου Μπασιά έχουν δημιουργηθεί κυρίως λόγω της μείωσης, αφού το ωφέλιμο πλάτος του δρόμου.

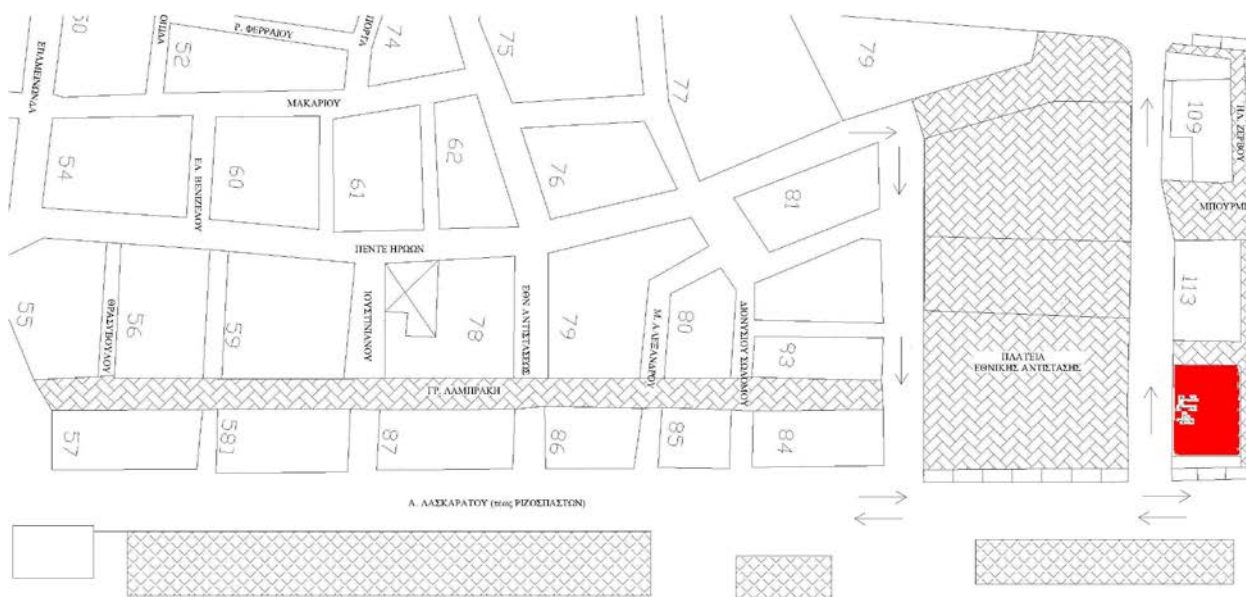
Το πρόβλημα επιτείνεται από την στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου με αποτέλεσμα η διέλευση από την κεντρικότερη λεωφόρο στο κέντρο της πόλεως να παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες κατά τις ώρες αιχμής.



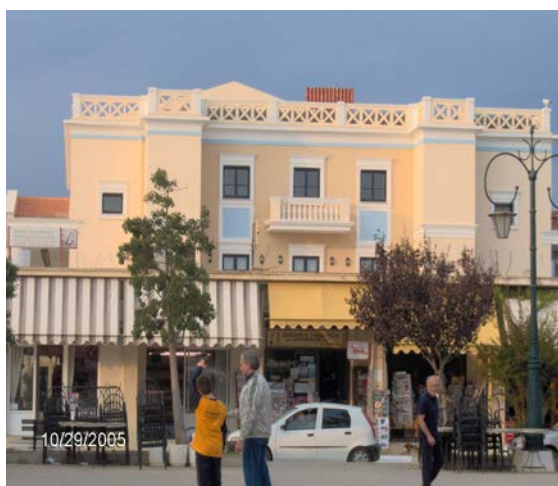
Εικόνα 103. Η στάθμευση και στις δύο πλευρές τις λεωφόρου Τυπάλδου-Μπασιά σε συνδυασμό με την μείωση του ωφέλιμου πλάτους από την πεζοδρόμηση προκαλεί προβλήματα στην διέλευση των οχημάτων, κυρίως κατά τις ώρες αιχμής.

B - 4.8 ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ 114

Στο βόρειο τμήμα της πλατεία στο οικοδομικό τετράγωνο 114 υπάρχουν τα παλαιά δημοτικά κτήρια τα οποία “κρύβουν” το Νέο κτίριο Μαρκάτο.



Τα κτήρια αυτά βρίσκονται στο σημειωμένο με κόκκινο χρώμα οικ. τετράγωνο όπως φαίνεται και στο σκαριφήμα.



ΕΙΚΟΝΑ 103,104. Νέο Μαρκάτο. Η παρουσία εμποδίζουν την άμεση πρόσβαση από την κεντρική πλατεία



Εικόνα 105. Νέο Μαρκάτο Οψη από από την Παραλία. Διακρίνονται καταστήματα στο ισόγειο.

Δεξιά τα του νεου Μαρκάτου υπάρχουν τα δημοτικά κτήρια



Εικόνα 107,108. Η πίσω όψη των Δημοτικών κτηρίων βρίσκεται μπροστά στην κεντρική είσοδο του Νεου κτηρίου του Μαρκάτου.



Εικόνα 109,110. Αυτήν την εικόνα αντικρίζουν όσοι εξέρχονται από το Νέο Μαρκάτο.

Τα κτίρια αυτά στεγάζουν τρεις επιχειρήσεις. Χρησιμοποιούν λοιπόν το πίσω μέρος (Φωτ. 1,2) για την φορτοεκφόρτωση των προϊόντων τους με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται μια όχι και τόσο κολακευτική εικόνα για όσους εξέρχονται από την κεντρική είσοδο του κτιρίου « Νέο Μαρκάτο», αφού όπως φαίνεται και στις εικόνες διάφορα άχρηστα αντικείμενα συσσωρεύονται εκεί.

Η λειτουργία του κρίνεται προβληματική υποβαθμίζοντας τις όποιες προσπάθειες ανάπλασης- αναβαθμίσεις του κέντρου. Προτείνεται λοιπόν η καθαίρεση αυτών των κτιρίων και η δημιουργία ενός μικρού πάρκου, με απλά στοιχεία γκαζόν σιντριβάνι και πέργκολα. Η δημιουργία του πάρκου αυτού κρίνεται αναγκαία αφού αφενός θα δώσει πρόσβαση από την πλατεία στο κτίριο του Νέου Μαρκάτου αλλά παράλληλα θα βοηθήσει στην αναβάθμιση της περιοχής με την δημιουργία περσότερου ελεύθερου χώρου για τους κατοίκους αλλά και θα συμβάλει στο να αποκτήσει περισσότερο πράσινο το κέντρο της πόλης.

Π-1

Η πρόταση π-1 αναφέρετε στο νότιο λημενοβραχίονα (στον περίπατο «Πόρτο».

Προτείνεται λοιπόν να αφαιρεθεί η άσφαλτος και να πλακοστρωθεί η διαδρομή.

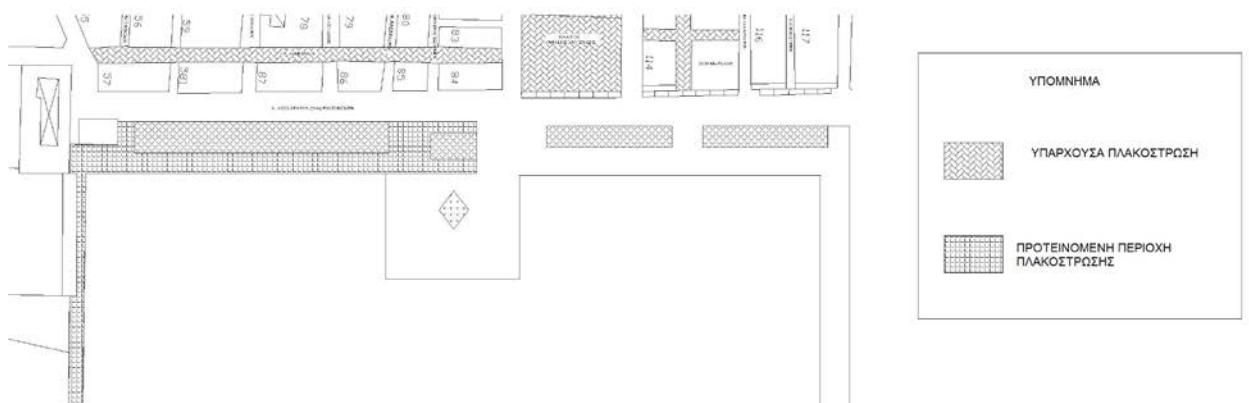
Σκοπός είναι να αποκτήσει η διαδρομή χαρακτηριστικά γραφικών λιμένων της Κεφαλονιάς όπως αυτού στο Φισκάρδο.



Εικόνα 111,112. Κολπίσκος Φισκάρδου. Η πλακόστρωση με λευκή πέτρα προσδίδει χαρακτήρα παραδοσιακό στο όμορφο λιμάνι.

Προτείνεται λοιπόν να γίνει πλακόστρωση σε όλη την διαδρομή στο Πόρτο καθώς και μπροστά από την παραλιακή διαδρομή έως το άγαλμα του Λασκαράτου.

Ο περίπατος που θα δημιουργηθεί θα αποτελέσει παράλληλα προέκταση του Νέου παράκτιου πάρκου καθώς και του παράκτιου πάρκου των Δεμπονεράτων .



Φωτ. Δίκτυα πεζοδρόμων

Παραλιακή Λεωφόρος Α. Λασκαράτου (Π-2)

Προτείνεται η αύξηση του πλάτους του οδοστρώματος στην οδό Α. Λασκαράτου, στο τμήμα από την πλατεία έως το λιμεναρχείο με στόχο την μείωση των ατυχημάτων και την ευκολότερη ροή των οχημάτων (οδός δύο κατευθύνσεων με παράλληλη στάθμευση στο οδόστρωμα εκατέρωθεν της οδού). Η διατομή της οδού θα πρέπει να έχει συνολικό πλάτος = $2,00+3,50+3,50+2,00=11\mu$. ώστε να εξασφαλίζει άνετη και ασφαλή κίνηση των οχημάτων που κινούνται στην παραλιακή οδό. Η αύξηση του πλάτους της λεωφόρου μπορεί να επιτευχθεί με μείωση των πεζοδρομίων από την μεριά του παραλιακού πεζόδρομου.



Εικόνα 113. Παραλιακή Λεωφόρος προτείνεται η αύξηση του πλάτους της

Π-3

Η πρόταση αναφέρεται στην δημιουργία στο νότιο τμήμα του λιμανιού κατάλληλης υποδομής για την υποδοχή μικρών σκάφων αναψυχής. Προτείνεται λοιπόν να δημιουργηθεί μια προβλήτα με προκαθορισμένα στοιχεία τύπου "block" σε απόσταση από τον διαμορφωμένο μόλο. Έτσι θα μπορούσαμε να έχουμε οφέλη και από την αγκυροβολήση μέσα στο χώρο του λιμανιού μικρών σκαφών αναψυχής.

Χώροι στάθμευσης (Π-4,Π-5,Π-6)

Αναδιάταξη των χώρων στάθμευσης στην παραλιακή ζώνη για μέγιστη εκμετάλλευση διαθέσιμου χώρου. Η αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης (υπό γωνία ή κάθετα) στο χώρο μεταξύ της οδού Α. Λασκαράτου και του λιμανιού του Ληξουρίου κρίνεται αναγκαία γιατί θα αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης στην περιοχή του κέντρου του Ληξουρίου.(σημεία Π-5, Π-6)

Προτείνεται τέλος να χρησιμοποιηθεί ο χώρος πίσω από το άγαλμα του Λασκαράτου ως χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης αυτοκινήτων.

Η αύξηση του πλάτους της Λεοφόρου Α.Λασκαράτου σε 11 μέτρα θα επιτρέψει την παράλληλη στάθμευση καθόλου του μήκους της οδού.

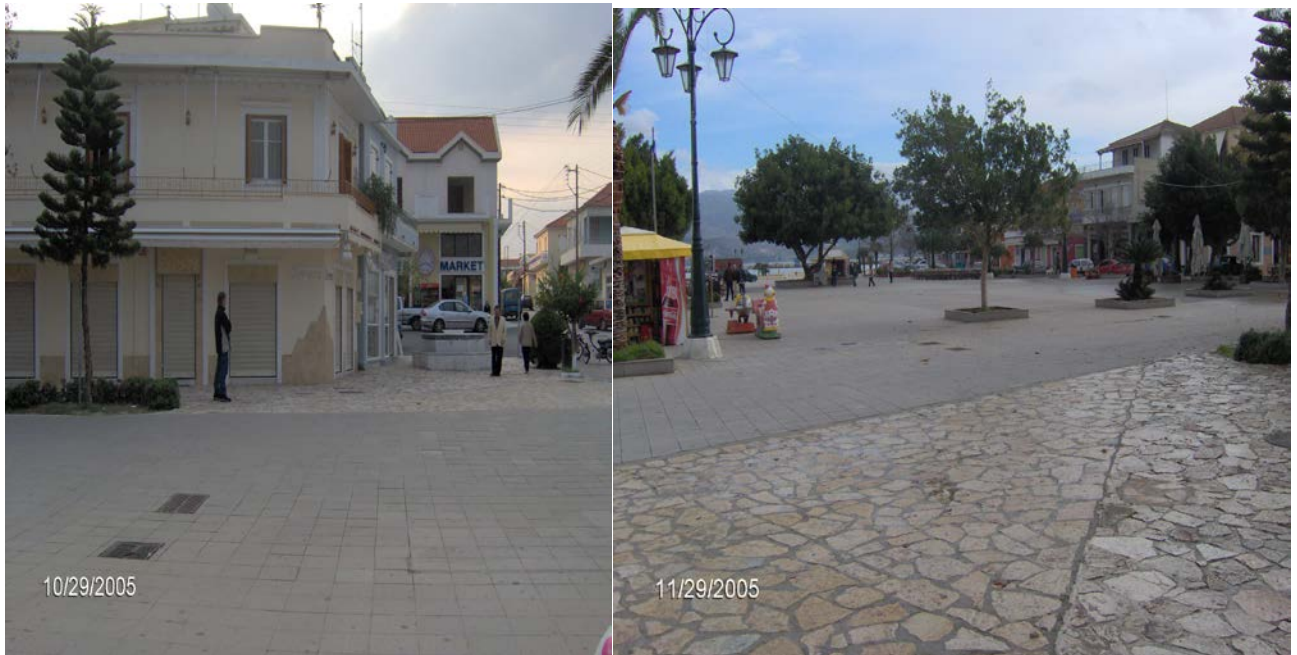
Δίκτυο πεζοδρόμων (Π-7,Π-8,Π-9)

Προτείνεται η πεζοδρόμηση του ευρύτερου χώρου της κεντρικής πλατείας. Ειδικότερα προτείνεται η πεζοδρόμηση των οδών Καποδιστρίου, , Μ Αλεξάνδρου, των δυο παράλληλων οδών στην πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως, της οδού Πέντε Ηρώων μέχρι την συμβολή της με την Δ. Σολωμού και της Γρ. Λαμπράκη μέχρι την συμβολή της με την Ηρώων Πολυτεχνείου με διακοπή του πεζόδρομου στις διασταυρώσεις με τις κάθετες οδούς.



Διαργ. Δίκτυο Προτεινόμενων πεζοδρόμων

Ειδικότερα για τους δρόμους γύρω από την πλατεία προτείνεται Να καταργηθεί η πρόχειρη ζεύξη της πλατείας με τον πλακοστρωμένο τμήμα μπροστά από τα οικ. τετρ. 170, 77.



Εικόνα 114,115. Ζεύξη πλατείας με πλακοστρωμένο τμήμα.

Με τη αποξήλωση της ζεύξης προτείνεται να δημιουργηθεί πεζόδρομος στους δρόμους γύρω από την κεντρική πλατεία.

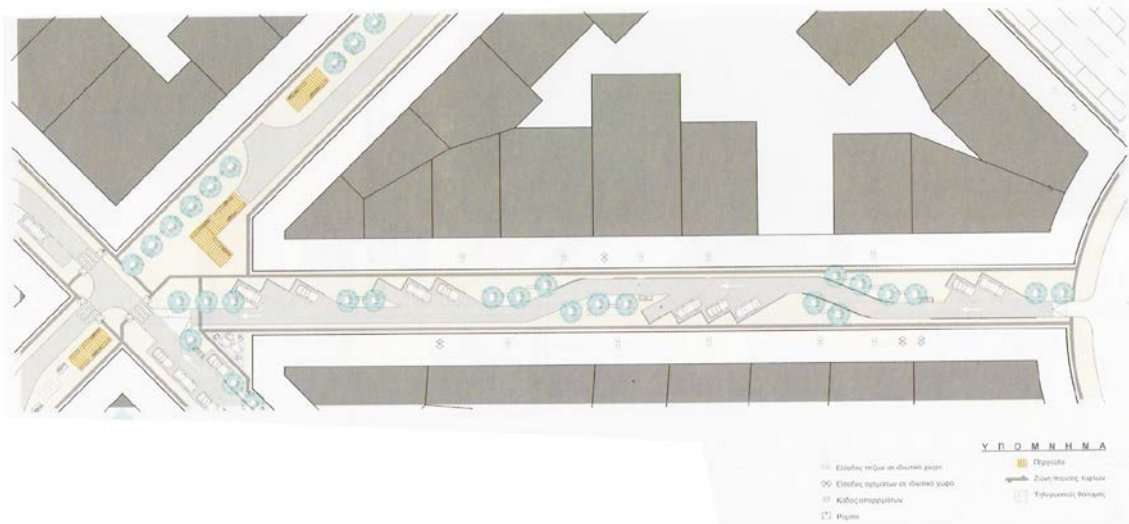
Προτείνεται η διέλευση των οχημάτων νότιο τμήμα της πλατιάς να επιτρέπεται μόνο σε οχήματα εφοδιασμού καθώς και σε οχήματα έκτακτου ανάγκης.

Τέλος επαναφορά του προγενέστερου τμήματος της πλατιάς, θα οροθετήσει τον χώρο αυτής χωρίς να παράλληλα να της στερεί μεγάλο τμήμα αυτής.

Δημιουργία Παρκοπεζόδρομου.

Προτείνεται η δημιουργία παρκοπεζόδρομού σε όλο το μήκος της Πέντε Ηρώων. Η κίνηση των οχημάτων ορίζεται αυστηρά με διαχωριστικά διαφόρων μορφών τα οποία διασφαλίζουν ελεύθερους άξονες κίνησης πεζών³⁵.

³⁵ Μικροπολεοδομικά Στοιχεία. Εκδόσεις Σταμούλη σελ 93



Εικόνα.Παρκοπεζοδρομος.³⁶

Π-10

Προτείνεται να κατεδαφισθούν τα δημοτικά κτίσματα του οικ. τετρ. 114. Στην θέση αυτών να χώρος με γκαζόν καθώς και σιντριβάνι. Με τον τρόπο αυτό θα αποκατασταθεί η άμεση σύνδεση του κέντρου της πόλης (πλατειά εθνικής αντιστάσεως) με το Νέο κτίριο Μαρκάτο.

Π-11

Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Ματζαβινάτου προς τα πάνω για την ομαλή διοχετεύσει των οχημάτων που εξέρχονται από τα ferry-boat ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Ειδικές ρυθμίσεις.

Προτείνεται να τεθούν όσο αναφορά το κεντρο της πόλης ειδικές ρυθμίσεις προκειμένου να αναβαθμιστεί η όψη της πόλης και η λειτουργικότητα των κεντρικών χρήσεων.

Σαν παράδειγμα αναφέρεται η εφαρμογή στοάς 3 μ. μέσα από την κεντρική οικοδομική γραμμη για τα οικοδομικά τετράγωνα της κεντρικής ζώνης λεοφόρου Κρασοπατέρα , τα οικοδομικά τετράγωνα στην Α.Λασκαράτου.

Για ολόκληρη την παραλιακή ζώνη προτείνεται να ισχύουν ειδικοί περιορισμοί όσο αναφορά τα ανοίγματα, τις όψεις, το ύψος της στέγης κτλ.

³⁶ Δημήτριος Ζ. Ζαβατζής Μικροπελεοδομικά στοιχεία.σελ 93 Εκδόσεις Σταμούλης

Ζώνη ειδικών κινήτρων

Με στόχο την ανάπτυξη ζωνών εμπορίου και αναψυχής στα σημεία του οικισμού, όπου αυτά δεν γίνονται αυθόρμητα , προτείνεται να δοθούν ειδικά κίνητρα.

- Στο Πεζόδρομος Μπουρμπούλη.
- Στον πεζόδρομο της Γρ.Λαμπράκη από Εθν. Αντιστάσεως έως Ηρώων πολυτεχνείου. Θα βοηθήσει στην επέκταση του εμπορικού κέντρου της πόλης.

Προτείνεται να δοθούν να δοθούν οικονομικά κίνητρα στην παραπάνω ζώνη για την επέκταση κεντρικών εμπορικών λειτουργιών.

Η παροχή των οικονομικών κινήτρων προτείνεται να ισχύσει για περιορισμένο χρονικό διάστημα, έως ότου ολοκληρωθεί η επιθυμητή ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

Γ' Ενότητα Ποτάμι

Στην Κεφαλονιά και ειδικά στην περιοχή της Παλικής σχηματίζονται χείμαρροι και ρέματα, ως συνέπεια του ανάγλυφου της λεκάνης απορροής που σχηματίζεται από τους γύρω λόφους. Τα περισσότερα από αυτά εκβάλλουν στη νότια - νοτιοανατολική ακτή της Παλικής.

Μέσα από την διερεύνηση ιστορικών πηγών, εντοπίσαμε στοιχεία και πληροφορίες για το πώς συνδιαμορφώθηκε η ιστορία του Ληξουρίου και του Ποταμιού του μέσα στο πέρασμα των χρόνων. Γιατί το Ποτάμι μας δεν είναι απλά ένα στοιχείο του φυσικού περιβάλλοντος ενταγμένο στο ανθρωπογενές περιβάλλον μιας πόλης. Είναι αναπόσπαστο κομμάτι της «ιδιαιτέρας» φυσιογνωμίας του Ληξουρίου, είναι πτυχή της πολύπλευρης προσωπικότητάς του και από το παρελθόν μέχρι και σήμερα αποτελεί μια ξεχωριστή πινελιά στην αισθητική αλλά και στον κοινωνικό χαρακτήρα του τόπου.

Η πραγματική ονομασία του Ποταμιού που διασχίζει εγκάρσια το Ληξούρι είναι «Χελοπόταμος»³⁷.

Για έναν σύντομο προσανατολισμό και κατανόηση της θέσης του Ποταμιού μέσα στο Ληξούρι, αξίζει όχι μόνο να παραθέσουμε τον ακόλουθο χάρτη,



³⁷ Κεφαλληνιακά Σύμμεικτα Α', σελ.34. Αθήνα 1904 Ηλίας Τσιτσέλης.

Η πρώτη γέφυρα, της «Βαγγελίστρας» όπως αποκαλείται σήμερα, η οποία χτίστηκε το 1812,



Εικόνα 116. Ποτάμι, 1911- Γέφυρα «Βαγγελίστρας»

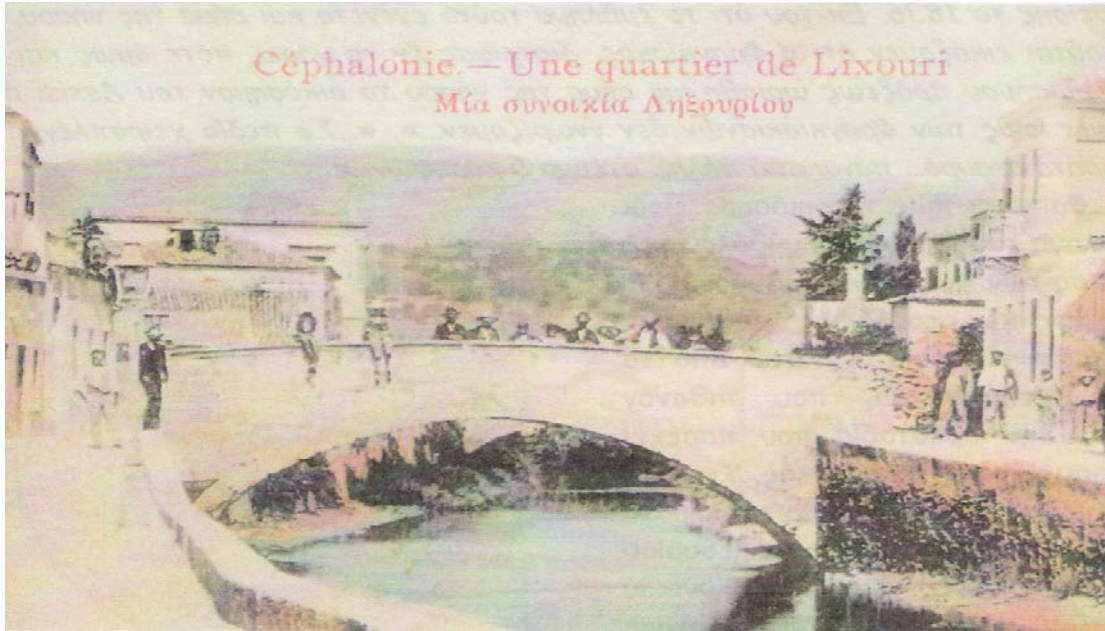
Στο έτος 1836 πραγματοποιήθηκε ένας πραγματικός κατασκευαστικός οργανισμός από έργα στο Ποτάμι και στην παραλιακή ζώνη στην οποία καταλήγουν οι εκβολές του.

Η μεσαία γέφυρα του Παντοκράτορα, η οποία χτίστηκε το 1836



Σύμφωνα με την Ελένη Κοσμετάτου («Αναφορά στους δρόμους της

Κεφαλονιάς», Κοργιαλένιο Ιστορικό & Λαογραφικό Μουσείο 1991, σελ. 24): «Ο Κάρολος Δε Βοσέτ σχεδίασε την κομψή γέφυρα πάνω από το χείμαρρο που συλλέγει τα όμβρια ύδατα για την εκροή τους στη θάλασσα. Αυτό είναι το ρέμα που περιπαικτικά αποκλήθηκε από τους κάτοικους της Παλικής «Σηκουάνας» και το Ληξούρι επόμενος «Πίκολο Παρίσι»...

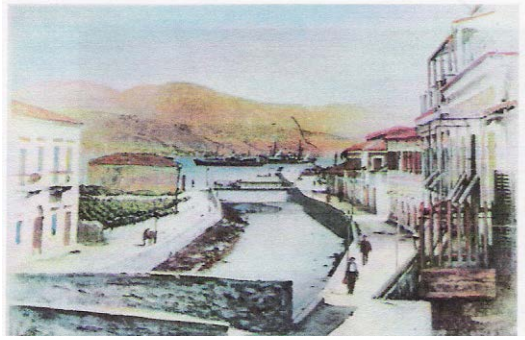


Εικόνα 117. Η παλιά γέφυρα της Βαγγελίστρας

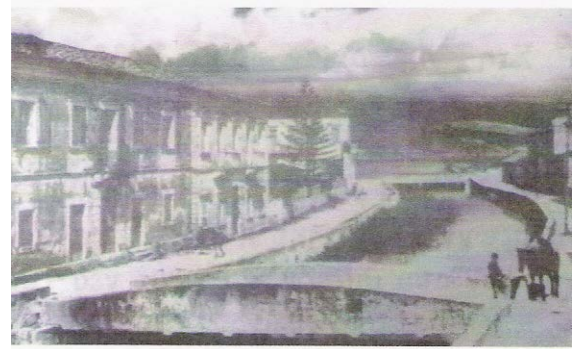
Η σιδερένια γέφυρα - τμήμα της παραλιακής οδού - χτίστηκε το 1892.



Εικόνα 118. Η σιδερένια γέφυρα De Bosset



Εικόνα 120. Ποτάμι 1904-φωτ.Επιχρωματισμένη



Εικόνα 121. Ποτάμι 1935
Φωτ. Σπύρου Μελετζή

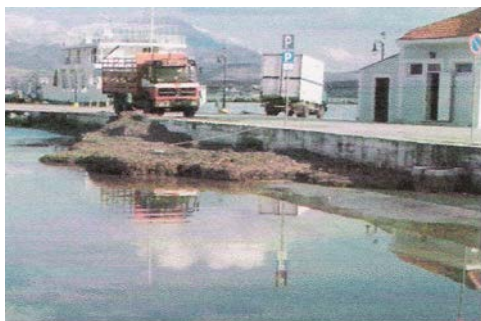
Ένα από τα φυσικά φαινόμενα που έχει αλλάξει την όψη της πόλης και κατ' επέκταση και του ποταμιού μέσα στο χρόνο είναι ο σεισμός. Ο πρώτος πιο καταστροφικός, το 1867, άφησε συντρίμμια σε όλη την πόλη, χωρίς να εξαιρέσει το Ποτάμι...

Στις 12 Αυγούστου 1953, το Ιόνιο σειστήκε από το χτύπημα ενός από τους πιο καταστροφικούς σεισμούς στην Ελλάδα. Τα νησιά που επλήγησαν περισσότερο ήταν η Κεφαλονιά και η Ζάκυνθος. Το Ληξούρι ως πόλη και το Ποτάμι ειδικότερα υπέστησαν πολλές ζημιές. Έπεσαν τα κρηπιδώματα που είχε στις όχθες, ιδιαίτερα στη γέφυρα της «Βαγγελίστρας», η οποία, χωρίς να πέσει εντελώς, έγινε επικίνδυνη για πέρασμα



Εικόνα 122. Γέφυρα «Βαγγελίστρας», δώδεκα μέρες μετά το σεισμό του 1953.

B – 5.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΦΥΚΙΩΝ



Εικόνα 123. Σεπτεμβριος 2006 από τις εκβολές του ποταμού διακρίνεται συσσωρευμένος σωρός φυκιών.

Μια από τις εκδοχές για την συσσώρευση των φυκιών στην όχθη του ποταμίου ίσως να οφείλεται σε αλλουβιακές προσχώσεις με μεγάλο ποσοστό ύλης και φυκιών. Η ίλυς θα πρέπει να προέρχεται από την σύσταση του εδάφους αλλά και από τις φερτές ύλες του χειμάρρου (όποτε αυτός ενεργοποιείται). Έτσι η ίλυς είναι με υψηλή περιεκτικότητα σε οργανικά συστατικά αναμειγνύεται με τα φύκια προκαλώντας συνθήκες στασιμότητας. Ο μηχανισμός συσσώρευσης των φυκιών χρειάζεται βέβαια έρευνα για να αποσαφινιαστεί πλήρως μπορεί να αποτολμηθεί μια εικασία ότι τα φύκια προωθούνται από το κυματισμό που προκαλούν βορειοανατολικοί άνεμοι και από το παράκτιο ρεύμα που κατά πάσα πιθανότητα θα δημιουργεί ο κυματισμός αυτός κατά μήκος της βορειοδυτικής ακτής του κόλπου του Λειβαδιού. Είναι άλλωστε γνωστό ότι κατά μήκος της ακτής αυτής υπάρχουν πολλές ξέρες με φύκια.

Βέβαια, αυτό που εμείς ονομάζουμε «φύκια» δεν ανήκει στην κλάση των φυκιών. Πρόκειται για ανώτερο φυτό στη συστηματική κατάταξη των φυτικών ειδών που ανήκει στο γένος *Posidonia*. Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι μια απλή διαφορά που διακρίνει τα ανώτερα φυτά από τα φύκη είναι ότι διαθέτουν πλήρες ριζικό σύστημα, ενώ τα φύκη δεν έχουν ρίζες. Αξίζει να σημειωθεί, ότι πρόκειται για ένα μάλλον παρεξηγημένο είδος, αφού η θέα των ξερών φύλλων του στις παραλίες αφήνει την εντύπωση ότι η αντίστοιχη θαλάσσια περιοχή στην οποία αναπτύσσεται δεν είναι καθαρή. Στην πραγματικότητα, η *Posidonia* είναι από τα πιο ευαίσθητα υδρόβια φυτικά είδη σε θέματα ρύπανσης και θεωρείται ότι ριζώνει σε αμμώδεις πυθμένες και αναπτύσσει μεγάλες υποθαλάσσιες κοινωνίες σε περιοχές όπου τα νερά είναι καθαρά και πλούσια σε οξυγόνο. Μάλιστα, στην Ελλάδα σε περιοχές που υπάρχουν κοινωνίες της *Posidonia* και τα νερά της θάλασσας ρυπαίνονται, όπως για παράδειγμα στο Θερμαϊκό κόλπο της

Θεσσαλονίκης, έχει παρατηρηθεί δραστική μείωση του πληθυσμού της *Posidonia*, γεγονός που χρησιμοποιείται επισήμως ως δείκτης ρύπανσης. Κάθε φθινόπωρο, όπως συμβαίνει και στα περισσότερα φυλλοβόλα φυτά, παθαίνει φυλλόπτωση, και σε συνδυασμό με τους ισχυρούς ανέμους, τα θαλάσσια ρεύματα και τον κυματισμό τα πεσμένα φύλλα καταλήγουν στις ακτές όπου και ξεραίνονται. Βέβαια, αυτό δεν παύει στη δική μας περίπτωση να δημιουργεί σοβαρά προβλήματα ειδικά στις εκβολές του Ποταμιού³⁸.

Κάθε φθινόπωρο, όπως συμβαίνει και στα περισσότερα φυλλοβόλα φυτά, παθαίνει φυλλόπτωση, και σε συνδυασμό με τους ισχυρούς ανέμους, τα θαλάσσια ρεύματα και τον κυματισμό τα πεσμένα φύλλα καταλήγουν στις ακτές όπου και ξεραίνονται. Βέβαια, αυτό δεν παύει στη δική μας περίπτωση να δημιουργεί σοβαρά προβλήματα ειδικά στις εκβολές του Ποταμιού.

Από παλιά η λιμενική αρχή έκανε ότι μπορούσε για να καθαρίσει το στόμιο του Ποταμιού. Αυτό φαίνεται και από τα αντίγραφα των επίσημων εγγράφων της λιμενικής αρχής που έχουμε στα χέρια μας, που όταν καταφέραμε και μεταφράσαμε τον καλλιγραφικό χαρακτήρα με τον οποίο γράφονταν, καταλάβαμε ότι αυτό το περιοδικό φαινόμενο της συσσώρευσης φυκιών όντως αποτελούσε πρόβλημα...



Εικόνα 124. Φύλλα φυτού *posidonia*
Φύλλα του φυτού *posidonia* που υφίσταται την φυσιολογική φθινοπωρινή φυλλόπτωση των φυλλοβόλων μετά το φθινόπωρο, αλλά και που καταλήγουν στο ποτάμι.

³⁸ Στοιχία Εργασία Γ΄Τάξης Γυμνασίου Ληξουρίου.



Εικόνα 125. Εκβολές του Ποταμού Δεκ 2005

Το 1981 η σιδερένια γέφυρα είχε υποστεί σοβαρή διάβρωση. Έτσι, το 1983 και επί δημαρχίας Γερασίμου Θεοτοκάτου, διακόπηκε η κυκλοφορία από αυτήν και με εργολάβο τον νυν δήμαρχο Παλικής και Βασίλη Ρουχωτά έγινε η ανακατασκευή της. Για συναισθηματικούς λόγους όμως, και αφού συντηρήθηκαν κατάλληλα, διατηρήθηκαν από τα φέροντα στοιχεία της γέφυρας τα δύο πλάγια δικτυώματα (δικτυωτοί φορείς).



Εικόνα 126,127. Σιδερένια γέφυρα

Διακρίνονται αριστερά το super market «Ρηγάτος» και δεξιά οι φορείς της γέφυρα που αποτελείται από υψίκορμα δοκάρια ΗΕΑ, καθώς και τα δύο πλάγια δικτυώματα (δικτυωτοί φορείς).

Σήμερα το Ποτάμι εξακολουθεί να δέχεται μέσω αγωγών που υπάρχουν σχεδόν σε όλο το μήκος του τα όμβρια ύδατα. Όσο για τα λύματα, μέσω του αντλιοστασίου που βρίσκεται δίπλα από τις εκβολές του Ποταμιού, οδηγούνται στο Βιολογικό καθαρισμό του Ληξουρίου και από εκεί, επεξεργασμένα πλέον, διατίθενται υποθαλάσσια αρκετά μακριά στον κόλπο της Παλικής.



Εικόνα 128. Αγωγοί ομβρίων κατά μήκος του ποταμού.

Η περιοχή δίπλα στις όχθες, από την γέφυρα του Παντοκράτορα μέχρι και μετά την γέφυρα της Βαγγελίστρας, έχει πεζοδρομηθεί και έχει δενδροφυτευτεί με φοίνικες στην νότια όχθη, με λευκές και πικροδάφνες στην βόρεια όχθη ενώ ανάμεσα τους και στις δύο όχθες παρεμβάλλονται μπουκαβίλιες, οι οποίες όταν ανθίζουν το καλοκαίρι δίνουν ένα πραγματικά ξεχωριστό χρώμα στο ποτάμι.



Εικόνα 129. Ιούνιος 2005



Εικόνα 130. Αύγουστος 2005

Παρόχθια πεζοδρόμηση από την γέφυρα του Παντοκράτορα μέχρι και μετά την γέφυρα της Βαγγελίστρας



Εικόνα 131,132. Ποταμι Ληξουρίου.

Περιοχή κοντά στο κλάδο Γεννατά αριστερά δεν υπάρχει πεζοδρόμηση ενώ από την αντίπερα όχθη η πεζοδρόμηση παρουσιάζεται κατεστραμμένη και χρήζει άμεσης αντικατάστασης.



Εικόνα 133,134. Ποταμι στην περιοχή του Νέου μουσείου.

Συμβολή του κλάδου του ποταμού που έρχεται από την περιοχή Γεννατά μπροστά από το Λαογραφικό μουσείο

Περιοχή μπροστά από Λαογραφικό μουσείο. Αναγκαία κρίνεται η κατασκευή μια γέφυρας που θα εξυπηρετεί στην πρόσβαση προς το μουσείο.

B – 5.3 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.

Το μεγαλύτερο ποσοστό της παρόχθιας περιοχής είναι αμιγής κατοικία.

Στην περιοχή κοντά στο Λαογραφικό μουσείο βρίσκονται μερικές μικρές βιοτεχνίες, ενώ όσο κατεβαίνουμε προς την θάλασσα συναντάμε αμιγής περιοχές κατοικίας.

Μετά την γέφυρα του Παντοκράτορα έχουμε μια μίξη των χρήσεων γης και συναντάμε κτήρια διώροφα όπου χρησιμοποιείται ο α' όροφος ως κατάστημα και ο β' ως κατοικία.



Εικόνα 135. Εμπορικά καταστήματα ανάμεσα στην γέφυρα Παντοκράτορα- De Bosset

B – 5.3.1 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Στην παραποτάμια περιοχή έχουν συγκεντρωθεί κυρίως καταστήματα ψιλικών, καταστήματα λαϊκής τέχνης ,ζαχαροπλαστεία, αναψυκτήρια καθώς και ένας φούρνος. Στην περιοχή δίπλα στην σιδερένια γέφυρα λειτουργεί και το ταχυδρομείο.

Επίσης δίπλα στην γέφυρα του Παντοκράτορα μπορεί να βρει κανείς την λαϊκή αγορά. Ο χώρος δεν ενδείκνυται καθώς το μέρος είναι ακατάλληλο, (δίπλα σε κόμβο αυξημένης κυκλοφορίας) με αποτέλεσμα να γίνεται επικίνδυνο για τους καταναλωτές αλλά και τους παραγωγούς που διαθέτουν εκεί την πραμάτεια τους .



Εικόνα 136,137. Υπαίθρια αγορά δίπλα την γέφυρα του Παντοκράτορα

Προτείνεται η δημιουργία μιας γέφυρας αγοράς κατά τα πρότυπα της γέφυρας Rialto που βρίσκεται στην Βενετία. Η γέφυρα αυτή θα μπορούσε να δημιουργηθεί στην περιοχή της σημερινής πεζογέφυρας της Βαγγελίστρας συμβάλλοντας έτσι στην αναβάθμιση της , αλλά και προσφέροντας ένα ασφαλέστερο μέρος έκθεσης των προϊόντων για τους παραγωγούς. Τέλος με αυτό τον τρόπο θα μπορούσαμε να μετατοπίσουμε δραστηριότητες του κέντρου βοηθώντας έτσι στην αποσυμφόρηση του. Στο υπάρχον σημείο θα μπορούσε να δημιουργηθούν τουλάχιστον 6 θέσεις για την στάση στάθμευση των αυτοκινήτων.



Εικόνα 138. Γέφυρα Rialto στην Βενετία.

Έχει διπλή χρήση ως πεζογέφυρα αλλά και ως εμπορικό μέρος

B - 5.6 ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ

Το ποτάμι δημιουργεί μια μοναδική διαδρομή που διασχίζει κάθετα την πόλη. Παρόλα αυτά ο άξονας αυτός έχει μάλλον παραμεληθεί καθώς παραμένει ανεκμετάλλετος. Υπάρχει μια υποτυπώδη πεζοδρόμηση που και με το πέρασμα των χρόνων έχει υποστεί σημαντικές φθορές και χρειάζεται άμεσες διορθωτικές παρεμβάσεις.



Εικόνα 139. Κατεστραμμένο τμήμα πεζοδρόμου

Άλλο ένα μεγάλο πρόβλημα είναι η χρήση του όποιου πεζοδρόμου από τα αμάξια ως χώρου στάθμευσης. Εντονότερο είναι το πρόβλημα στην περιοχή δίπλα στο ΚΤΕΛ όπου ο πεζοδρόμος έχει κυριολεκτικά καταληφθεί από τα αμάξια αχρηστεύοντας έτσι οποια έννοια πεζοδρόμησης.



Εικόνα 140. Παρόχθια περιοχή δίπλα στα ΚΤΕΛ.

Ο πεζοδρόμος έχει καταληφθεί από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα.

B – 5.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Συνοψίζοντας, γίνεται κατανοητό - όπως άλλωστε ισχύει και για όλους τους *χειμάρρους* και ρέματα ότι ΤΟ Ποτάμι του Ληξουρίου αποτελεί ουσιώδες συστατικό του υδρογραφικού δικτύου της περιοχής μας. Συλλέγει τα νερά της *βροχής*, προστατεύει την πόλη και την ευρύτερη περιοχή από τις πλημμύρες, καθαρίζει την ατμόσφαιρα, ρυθμίζει το μικροκλίμα της περιοχής και εμπλουτίζει τα υπόγεια νερά, που έχουν καθοριστική σημασία για την άρδευση παραποτάμιων καλλιεργειών. Ως υγρότοπος, αποτελεί το ενδιαίτημα για έναν αριθμό οργανισμών που είτε ζουν σε αυτό είτε βρίσκουν σε αυτό *προσωρινό* καταφύγιο για τις ανάγκες της αναπαραγωγής τους.

Εξάλλου, δεν παραβλέπουμε την ξεχωριστή αξία που έχει το γεγονός ότι διατηρεί τη συνέχεια της ιστορικής μνήμης της περιοχής. Προσφέρει πράσινο στην πόλη δημιουργώντας ένα γραμμικό πάρκο μέσα σε αυτήν. Αποτελεί *χώρο* ήπιας κυκλοφορίας και περιπάτου, με ιδιαίτερη αισθητική και χρώμα, μετά την βελτίωση της πεζοδρόμησης παρόχθιων τμημάτων του και την ενίσχυση της βλάστησης με δενδροφύτευση στις όχθες του.

Μετά από την ανασκόπηση των περισσότερων θεμάτων που αφορούν το Ποτάμι του Ληξουρίου, μπορούμε πια να κάνουμε κάποιες προτάσεις για αναβάθμιση της ποτάμιας, παραποτάμιας και ευρύτερης περιοχής γύρω από αυτό.

Θα προτείνουμε:

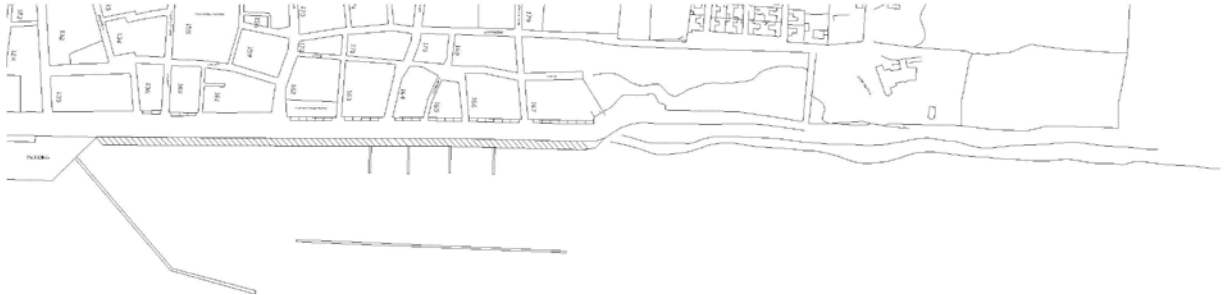
1. Να ξαναφτιαχτεί και να τοποθετηθεί το οικόσημο στη γέφυρα του Παντοκράτορα
2. Να ηλεκτροφωτιστούν οι όχθες και οι γέφυρες.
3. Να γίνεται συνεχής καθαρισμός και απολύμανση.
4. Να γίνει δενδροφύτευση σε σημεία όπου δεν υπάρχει πράσινο.
5. Να γίνει ανάπλαση των κριπιδωμάτων.
6. Να γίνει βελτίωση των πεζόδρομων.
7. Να γίνει αντικατάσταση της Γέφυρας του παντοκράτορα μιας και λόγω της ιδιομορφίας της (πολύ στενή) κρίνεται μη λειτουργική λόγω της αύξησης της κυκλοφορίας από το σημείο αυτό.
8. Δημιουργία Γέφυρας αγοράς στην γέφυρα της Ευαγγελίστριας.
9. Νέα γέφυρα που θα ενώσει τους άξονες Βαλλιάνου- Βικεντίου

Δαμοδού. Ο άξονας αυτός κρίνεται αναγκαίος για να αποφορτίσει την κίνηση στο κέντρο της πόλεως.(βλέπε κυκλοφοριακή μελέτη).

10. Δημιουργίας μιας ακόμα γέφυρας μπροστά από το νέο λαογραφικό μουσείο ώστε να πάψει να υφίσταται το ποτάμι ως φυσικό εμπόδιο που εμποδίζει την επισκεψιμότητα του μουσείου.
11. Να γίνει εκβάθυνση των όχθων του ποταμού ώστε να μπορέσει να εισχωρήσει θαλασσινό νερό.
12. Εγκατάσταση μηχανισμού-συστήματος που θα επιτρέψει την καταλληλότερη κυκλοφορία των νερών του ποταμού ώστε να μην δημιουργείται το φαινόμενο των στάσιμων νερών.
13. Διευθέτηση της όχθης του ποταμού. Η δημιουργία ενός τοιχίου παράλληλα του λιμενοβραχίονα θα εμποδίσει την εισχώρηση φυκιών εντός του ποταμιού, και αφετέρου θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως απάνεμο μέρος αγκυροβολήσεις αλιευτικών και σκαφών αναψυχής.
14. Δημιουργία ζώνη ειδικών οικονομικών κίνητρων αλλά και πολεοδομικά (μικρότερες αρτιότητες)ώστε να επιτευχθεί η αναγκαία ανάπτυξη της περιοχής .

ΤΕΤΑΡΤΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

Η τέταρτη Ενότητα περιλαμβάνει την περιοχή βόρεια του ποταμίου και ειδικότερα της συνοικίες Μαρτσελάτα, Λεγατάτα μέχρι και την τοποθεσία άγιος Σπυρίδωνας.



Γραφ. Τέταρτη ενότητα

B - 6.1 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΡΩΣΗ.

Ακριβώς δίπλα στο ποτάμι λειτουργεί ο σταθμός αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.



Εικόνα 141. Σταθμός Λεωφορείων

Εξυπηρετούν κύρια τις υπεραστικές διαδρομές με τους οικισμούς της Παλικής, το Αργοστόλι, αλλά και με την Πάτρα-Αθήνα, μέσω του λιμανιού της Σάμης. Κατά την καλοκαιρινή περίοδο αυξάνεται ο αριθμός των τακτικών δρομολογίων και προστίθεται ένα προς την παραλία των Λέπεδων. Το χειμώνα τα λεωφορεία εξυπηρετούν κατά ένα μεγάλο ποσοστό τη διακίνηση των μαθητών προς και από το Ληξούρι, όπου επισκέπτονται κύρια το Γυμνάσιο-Λύκειο.

Απέναντι από το σταθμό των ΚΤΕΛ έχει διαμορφωθεί ο χώρος ως υπαίθριος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων.



Εικόνα 142,143.Υπαίθριο διαμορφωμένο parking.

Ο χώρος αυτός μπορεί να φιλοξενήσει περίπου 50 οχήματα και εξυπηρετεί καθημερινά ένα μεγάλο αριθμό οχημάτων.

Στην επιτυχία του χώρου αυτού συμβάλει και η θέση του δίπλα στα κτίρια της εφορίας και μπροστά από την εθνική τράπεζα αλλά και τον σταθμό των υπεραστικών λεωφορείων.

Δίπλα στον σταθμό των ΚΤΕΛ βρίσκεται το παλιό κτήριο του αγροτικού συνεταιρισμού.



Εικόνα 144. Παλιό κτήριο αγροτικού συνεταιρισμού.

Το κτίριο παραμένει εδώ και χρόνια (μετά την διάλυση του αγροτικού συνεταιρισμού) παραμένει εγκαταλελειμμένο.
Η θέση του στην παραλιακή λεωφόρο πολύ κοντά στο κέντρο της πόλη δεν δικαιολογεί την εγκατάλειψη που παρουσιάζει αυτό.

Συνεχίζοντας βορειότερα βρίσκεται η εθνική τράπεζα.



Εικόνα 145. Εθνικής Τράπεζα

Η εμπορικές χρήσεις στο τμήμα που εξετάζουμε σταματάνε στο οικοδομικό τετράγωνο. 135.



Εικόνα 146. Το βορειότερο παραλιακό κτίριο με Εμπορική χρήση.

Στην συνέχεια οι χρήσεις γης είναι αμιγείς κατοικίας. Ολόκληρη η περιοχή αποτελεί παραδοσιακά συνοικία ναυτικών με σχεδόν κάθε σπίτι να έχει και ένα βαρκάκι στο αλιευτικό καταφύγιο.



Εικόνα 147,148. Αλιευτικό καταφύγιο



Εικόνα 150,151. Στο αλιευτικό καταφύγιο βρίσκουν απάνεμο αρκετά βαρκάκια .

Ένα σημείο που δεν έχει προσεχθεί στην μαρίνα που δημιουργήθηκε μέσα στο αλιευτικό καταφύγιο είναι ότι έχει προβλεφθεί μόνο μια γεφυράκι με το "μπλόκια". Προτείνεται να δημιουργηθούν και άλλα σημεία ζεύξης με την μαρίνα.



Εικόνα 152.Αποψη Αλιευτικού Καταφυγίου.

Επί της παραλιακής οδού με την Α. Ρωμανού βρίσκεται η πλατεία Ριζοσταστών.



Εικόνα 153,154,155. Πλατεία Ριζοστατων



Στην παραλιακή λεωφόρο παρατηρείται ένα ασυνήθιστο για πολλούς θέαμα. Κατά τους χειμερινούς μήνες οι ναυτικοί βγάζουν για να προστατεύσουν τα βαρκάκια τους από τον καιρό στο οδόστρωμα της παραλιακής λεωφόρου.



Εικόνα 156. Βάρκες επί της παραλιακής λεωφόρου.

Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται λόγω της έλλειψης κατάλληλου χώρου (καρνάγιο) όπου να μπορούν οι ναυτικοί να προστατεύουν τα σκάφη αλλά και να επισκευάζουν.

Συνέπεια της όλης κατάστασης είναι η μείωση του πλάτους του δρόμου καθώς και πρόκληση ατυχημάτων αφού αποτελούν εμπόδιο για τα οχήματα και κίνδυνο κατά τις βραδινές ώρες όπου υπάρχει περιορισμένος φωτισμός.



Εικόνα 157. Καρνάγιο στα Λεγατάτα. Έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει μόνο μικρά σκάφη.

Προτείνεται να διαμορφωθεί ο χώρος δίπλα στο καρνάγιο για την φιλοξενία σκαφών κατά τους χειμερινούς μήνες.



Εικόνα 158. Προτεινόμενος χώρος για την φιλοξενία σκαφών καθώς και την επισκευή αυτών.

Παιδική χαρά

Στο τέλος της συνοικίας Λεγατάτα υπάρχει παιδική χαρά.



Εικόνα 159. Παιδική χαρά στα Λεγατάτα

Η παιδική χαρά αυτή είναι ίσως η τελευταία που κατασκευάσθηκε στην πόλη. Παρόλα αυτά παρουσιάζει μια τραγική εικόνα εγκατάλειψης. Σπασμένα παιχνίδια, χόρτα και σκουπίδια οδήγησαν στο κλείσιμο της παιδικής χαράς ώστε να προληφθούν ατυχήματα.

Η παιδική χαρά βρίσκεται μπροστά από την εδώ και πολλά χρόνια κλειδωμένη είσοδο της έπαυλης Τυπάλδου.



Εικόνα 160. Είσοδο Έπαυλης Τυπάλδου πίσω από την παιδική χαρά.



Εικόνα161. Εσωτερικό έπαυλης Τυπάλδου.



Εικόνα162. Εσωτερικό Ιδιοκτησίας Τυπάλδου.
Διακρίνεται στο βάθος η Έπαυλη

Προτείνεται η δημιουργία ενός (ελεύθερης χάραξης) πεζόδρομου μέσα στο πράσινο της έπαυλης «μονοπάτι».

Χαρακτηριστικό των πεζόδρομων που βρίσκονται μέσα στο πράσινο είναι η ύπαρξη αρκετών χώρων στάσεως με πέργκολες και καθιστικά, καθώς

απαγορεύεται η κυκλοφορία οχημάτων και μοτοσικλετών στους άξονες αυτούς.

Απαιτείται για λόγους ασφαλείας ο πλήρης διαχωρισμός των αξόνων της κίνησης των ποδηλάτων από αυτούς των πεζών.

Επειδή οι άξονες κίνησης θεωρούνται απομονωμένοι θα πρέπει να έχουν πολύ καλο φωτισμό κατά την διάρκεια των βραδινών ωρών.

Όμως παρά την ευελιξία που μας δίδουν θα πρέπει να μπαίνουν κάποιοι περιορισμοί ως προς το ελάχιστο πλάτος για την κίνηση τροχοφόρων έκτακτης ανάγκης.

Επίσης, θα πρέπει με ανάλογη σηματοδότηση ο χρήστης να μπορεί μέσω πινακίδων ενημέρωσης να γνωρίζει το σημείο που βρίσκεται.

Απαραίτητη κρίνεται η ύπαρξη πυροσβεστικών κρουσών, σταθμών Α' βοηθειών και τηλεφωνικών θαλάμων παραπλεύρος του άξονα κίνησης των πεζών

Προτείνεται να χρησιμοποιηθεί ο περιβάλλον χώρος και να δημιουργηθούν νέες χρήσεις. Μπορεί μετά από κατάλληλη μελέτη να διαμορφωθούν διαδρομές και περίπατοι μέσα στην έπαυλη. Θα αποτελέσει μοναδική διαδρομή αλλά και ξεχωριστό πάρκο μέσα στην πόλη.

B - 7 ΒΟΡΕΙΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ

Ο δρόμος αυτός που λειτουργεί σαν δευτερεύων συλλεκτήριος άξονας, αρχίζει από την περιοχή των Εργατικών Κατοικιών και φθάνει μέχρι την παραλιακή αρτηρία στο νοσοκομείο.



Εικόνα 163. Προτεινόμενο σημείο για την ένωση της επαρχιακής οδού Ληξουρίου - Αργοστολίου με την παραλιακή οδό

Ο άξονας αυτός κρίνεται αναγκαίος για τους παρακάτω λόγους :

Εξυπηρετεί την κυκλοφορία από την περιοχή της Ανωγής, της δυτικής περιοχής και των περιοχών επεκτάσεων, προς την πόλη.

Κανένας από τους υφιστάμενους συναφείς άξονες δεν είναι δυνατόν να καλύψει τις παραπάνω κυκλοφοριακές και λειτουργικές ανάγκες, λόγω των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών και της ασυνέχειάς τους.

Συνδέει το κύριο οδικό σύστημα της επαρχίας με την κεντρική περιοχή του οικισμού, χωρίς να οδηγείται η κυκλοφορία μέσα από τον πολεοδομικό ιστό.

Εξυπηρετεί, μαζί με το νότιο συλλεκτήριο άξονα που αρχίζει από το Λιμεναρχείο και περνάει από την Πλατεία Πεσόντων, τη διακίνηση κυκλοφορίας σαν κάθετη συνδετήριος των δύο βασικών αρτηριών που διατρέχουν τον οικισμό.

Αν και διέρχεται έξω από τα όρια του οικισμού αναμένεται να επηρεάσει την κυκλοφορική λειτουργία στο εσωτερικό δίκτυο , καθώς θα το αποφορτίσει από τις διαμπερείς κινήσεις κυρίως βαριάς κυκλοφορίας, απο τα οχήματα που από το λιμάνι μέσω του Δήμου συνεχίζουν προς το εσωτερικό της Κεφαλονιάς και αντίστροφα.

Όπως φαίνεται και στην φωτογραφία που παρατίθεται για την δημιουργία του προτεινόμενου άξονα, χρειάζεται η απαλλοτρίωση αγροτικών εκτάσεων.

Η δημιουργία του άξονα αυτού θα βοηθήσει στην καλύτερη αξιοποίηση των εκτάσεων αυτών.

Κ - 1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Κ - 1.1. Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου

Ένα" οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από την ιεράρχησή του σε οδούς διαφόρων κατηγοριών με διάφορα πρότυπα "από τη μορφή του, η οποία καθορίζεται από τη διάταξη των κύριων οδών και από τις αποστάσεις μεταξύ των οδών. Η λειτουργική ιεράρχηση είναι η κατάταξη σύμφωνα με το σκοπό που εξυπηρετεί κάθε οδός.

Επιτυχέστερη μέθοδος λειτουργικής ιεράρχησης ενός αστικού δικτύου είναι αυτή που εφαρμόζεται στις ΗΠΑ και η οποία είναι ευρύτερα αποδεκτή. Σύμφωνα με αυτή τη μέθοδο οι οδοί κατατάσσονται στις ακόλουθες τέσσαρις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τη λειτουργία και την έμφαση που δίνεται στην εξασφάλιση της "υπηρεσίας" πρόσβασης ή της κινητικότητας³⁹.

- α) ΚΥΡΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ
- β) ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ
- γ) ΣΥΛΛΕΚΤΡΙΕΣ ΟΔΟΙ
- δ) ΤΟΠΙΚΕΣ ΟΔΟΙ

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι σε διαμορφωμένες περιοχές, η διατήρηση της πιο πάνω ιεράρχησης, παρουσιάζει δυσκολίες λόγω των δεσμεύσεων που παρουσιάζει η ήδη υφιστάμενη κατάσταση. Έτσι εμφανίζονται δρόμοι με χαρακτηριστικά ενδιάμεσα των κατηγοριών που αναφέρονται πιο πάνω, όπως και μεταβάσεις από την μία κατηγορία στην άλλη, χωρίς να τηρείται η ιεράρχηση.

Τα χαρακτηριστικά των κατηγοριών αυτών είναι :

α) ΚΥΡΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

(Σημαντικές ταχύτητες, μετακινήσεις μεγάλου μήκους, καλά γεωμετρικά πρότυπα, ρύθμιση βασικών διασταυρώσεων με σηματοδότη, υψηλοί για την περιοχή φόρτοι).

β) ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

(Συμπλήρωση συστήματος κύριων αρτηριών, εξυπηρέτηση διαμπερών μετακινήσεων μέσου μήκους, μέτρια γεωμετρικά πρότυπα και σχετικά υψηλοί φόρτοι).

³⁹ Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική. σελ 63-87 , 93-108. Τόμος Δ'. Γ' Έκδοση Εκδόσεις Επίκεντρο 1987.

γ) ΣΥΜΜΕΚΤΗΡΙΕΣ ΟΔΟΙ

(Διοχέτευση της κυκλοφορίας από τις Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες αρτηρίες στον προορισμό και το αντίθετο, μέτριες ταχύτητες, ελεγχόμενη στάθμευση, πρόσβαση σε παράπλευρες χρήσης γης).

δ) ΤΟΠΙΚΕΣ ΟΔΟΙ

(Άμεση πρόσβαση σε χρήσεις γης, μικρές ταχύτητες, ελεύθερη ή ελεγχόμενη στάθμευση, ενίσχυση λειτουργιών γειτονιάς).

Γενικά επιδιώκεται μία ιεράρχηση του οδικού δικτύου τέτοια ώστε οι υπερτοπικές κινήσεις να μην διασχίζουν τις πολεοδομικές ενότητες να μην εμπλέκονται με την τοπική κίνηση και η κύρια τοπική αρτηρία να μην περνάει από το κέντρο. Η υφιστάμενη κατάσταση στο Ληξούρι απέχει πολύ από την ιδανική ιεράρχηση ενός οδικού δικτύου. Η κατάταξη του αστικού οδικού δικτύου φαίνεται στον Χάρτη 8.

ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Η προτεινόμενη ρύθμιση της κυκλοφορίας στην πόλη έχει τα εξής βασικά χαρακτηριστικά:

1. Προτείνονται δύο κύριοι διαμπερείς άξονες - αρτηρίες, που θα καλύψουν τις ανάγκες κυκλοφορίας μέσα στην πόλη:

α. Η λεωφόρος Δελλαπόρτα -Κρασοπατέρα- Τυπάλδου.

β. Η παραλιακή λεωφόρος με την προτεινόμενη προέκτασή της ως το Νοσοκομείο.

Σημειώνεται ότι η πρώτη αρτηρία πρέπει να διαπλατυνθεί ως εξής:

· Στο σημείο διασταύρωσής της με το ποτάμι και να αντικατασταθεί η γέφυρα στο σημείο αυτό.

· Στο τμήμα της που αποκτούν ανισοσταθμία οι δύο κατευθύνσεις, με μεταφορά του τοίχου αντιστήριξης προς τη δυτική πλευρά ώστε να δημιουργηθεί ένας άξονας διπλής κατεύθυνσης κανονικού πλάτους και ένα διαπλατυσμένο πεζοδρόμιο στο υψηλότερο επίπεδο.

2. Οι υπόλοιποι άξονες ιεραρχούνται σαν συλλεκτήριοι άξονες που μεταφέρουν και διαμοιράζουν την κυκλοφορία προς τις παραπάνω αρτηρίες.

3. Τέλος, είναι σαφές ότι για μια πόλη όπως το Ληξούρι δεν κρίνεται σκόπιμο να διέρχεται η κυκλοφορία από όλους τους άξονες, αδιάφορα με το πλάτος και τα άλλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους.

Οι βασικότερες παρεμβάσεις, κυκλοφοριακής φύσης, που προτείνονται είναι οι ακόλουθες :

1. Δημιουργία χώρου στάσης ΚΤΕΛ στην περιοχή εκβολής του ποταμού.
2. Δημιουργία βορείου περιφερειακού δρόμου μεταξύ Σμπάρα, Εργατικών Κατοικιών, Νοσοκομείου και παραλιακού άξονα.
3. Διάνοιξη δυτικού περιφερειακού δρόμου.
4. Προέκταση της παραλιακής λεωφόρου μέχρι την περιοχή του Νοσοκομείου.
5. Πεζοδρόμηση των περιοχών: Κεντρικής Πλατείας, Αγοράς, Πλατείας Δημαρχείου, όχθης ποταμού.

2. Βόρειος περιφερειακός

Ο δρόμος αυτός που λειτουργεί σαν δευτερεύων συλλεκτήριοι άξονας, αρχίζει από την περιοχή των Εργατικών Κατοικιών και φθάνει μέχρι την παραλιακή αρτηρία στο νοσοκομείο.

Ο άξονας αυτός κρίνεται αναγκαίος για τους παρακάτω λόγους

Εξυπηρετεί την κυκλοφορία από την περιοχή της Ανωγής, της δυτικής περιοχής

και των περιοχών επεκτάσεων, προς την πόλη.

Κανένας από τους υφιστάμενους συναφείς άξονες δεν είναι δυνατόν να καλύψει τις παραπάνω κυκλοφοριακές και λειτουργικές ανάγκες, λόγω των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών και της ασυνέχειάς τους.

Συνδέει το κύριο οδικό σύστημα της επαρχίας με την κεντρική περιοχή του οικισμού, χωρίς να οδηγείται η κυκλοφορία μέσα από τον πολεοδομικό ιστό.

Εξυπηρετεί, μαζί με το νότιο συλλεκτήριο άξονα που αρχίζει από το Λιμεναρχείο και περνάει από την Πλατεία Πεσότων, τη διακίνηση κυκλοφορίας σαν κάθετη συνδετήριος των δύο βασικών αρτηριών που διατρέχουν τον οικισμό.

3. Δυτικός περιφερειακός δρόμος

Προτείνεται η χάραξη ενός τοπικού παρακαμπτηρίου δρόμου δυτικά του οικισμού.

Η σημασία του άξονα αυτού για τον οικισμό είναι η παρακάτω:

Θα διευκολυνθεί η κυκλοφορία προς και από τη βιοτεχνική ζώνη.

Θα απομακρυνθεί η διαμπερής κυκλοφορία, ιδιαίτερα των φορτηγών αυτοκινήτων από το κέντρο του οικισμού.

Πρόεκταση παραλιακής λεωφόρου

Προτείνεται η πρόεκταση της παραλιακής λεωφόρου προς Βορρά και μέχρι το Νοσοκομείο, όπου συναντάται με το βόρειο περιφερειακό δρόμο.

Ο άξονας αυτός κρίνεται αναγκαίος για τους παρακάτω λόγους:

Δημιουργείται μια δεύτερη διαμπερής αρτηρία., παράλληλη με την υπάρχουσα

λεωφόρο Κρασοπατέρα - Δελλαπόρτα.

Εξυπηρετεί την άμεση διακίνηση κυκλοφορίας και τις νότιες τουριστικές περιοχές Λέπεδα και Ξι.

Η πεζοδρόμηση των κεντρικών περιοχών (κεντρική πλατεία, αγορά, πλατεία Δημαρχείου) κρίνεται αναγκαία διότι:

Οι περιοχές αυτές αποτελούν τα κυριότερα σημεία του εμπορικού κέντρου της πόλης. Η διακίνηση πεζών από αυτά είναι μεγάλη και συνεχής και η συνύπαρξή της με την κυκλοφορία οχημάτων δημιουργεί προβλήματα.

Σημειώνεται ότι η πεζοδρόμηση των περιοχών αυτών δεν επηρεάζει αρνητικά το προτεινόμενο κυκλοφοριακό σύστημα, καθ' όσον βρίσκονται όλες μεταξύ των δύο βασικών οδικών αξόνων της πόλης δηλαδή των λεωφόρων Κρασοπατέρα Δελλαπόρτα και της παραλιακής και σε μικρή απόσταση από κάθε ένα.

4. Δίκτυο πεζοδρόμων

Προτείνεται η διάνοιξη πεζόδρομου - ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της παραλιακής ζώνης Ληξούρι-Λέπεδα. Ο δρόμος αυτός θα συνδέει τα Λέπεδα και την προτεινόμενη τουριστική ζώνη με τον οικισμό και τη βόρεια τουριστική ζώνη στον Αγ. Σπυρίδωνα.

Προτείνεται ο πεζόδρομος να χαραχθεί παράλληλα στους υπάρχοντες ή προτεινόμενους οδικούς άξονες ή και να αποτελεί διαπλάτυνση αυτών, κατά τέτοιο τρόπο πάντα, ώστε να εξασφαλίζεται η άνετη διακίνηση πεζών και ποδηλατιστών, των οποίων οι κινήσεις είναι αυξημένες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΤΗ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΗΘΟΥΡΙΟΥ.

Οι ποδηλατοδρόμοι μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες

- Συνοδευτικοί ποδηλατόδρομοι
- Ανεξάρτητοι ποδηλατόδρομοι



Συνοδευτικοί Πεζόδρομοι. Στρασβούργο Γαλλία

Οι Ανεξάρτητοι ποδηλατοδρόμοι είτε ανήκουν σε τελείως διαφορετικό δίκτυο από αυτό των οχημάτων ή και σε παράλληλους άξονες με αυτά αλλά με επαρκείς διαχωριστικές λωρίδες.



Ανεξάρτητοι πεζόδρομοι- ποδηλατοδρόμοι



Συνοδευτικός πεζόδρομος. Βιέννη Αυστρία

Γενικά, η κίνηση των ποδηλάτων εξυπηρετείται από τους άξονες των λοιπών οχημάτων, όμως η ανάμειξη αυτή των κινήσεων είναι δυσμενέστατη, γιατί εκθέτει όσους χρησιμοποιούν ποδήλατα σε μεγάλο κίνδυνο ατυχημάτων και προκαλεί γενικά σημαντική επιβράδυνση των κινήσεων.

Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκαν σε χώρες, όπως η Ολλανδία, Δανία, Γερμανία η Αυστρία και άλλες, ειδικοί άξονες για την κίνηση των ποδηλάτων.

Παρόλα αυτά ο διαχωρισμός της κίνησης των πεζών από αυτή των ποδηλάτων παρουσιάζει διάφορα προβλήματα.

Πραγματικά όταν έχουμε τρεις παράλληλους άξονες κινήσεως σε άμεση επαφή, δηλαδή για πεζούς, για ποδήλατα και για τα λοιπά οχήματα, οι πεζοί τείνουν να χρησιμοποιούν και τον διάδρομο των ποδηλάτων, γιατί τον θεωρούν σαν τμήμα του πεζοδρομίου. Αυτό δημιουργεί κίνδυνο ατυχημάτων και καθυστέρηση στην κίνηση.

ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Η πολιτική δημιουργία «Ζώνης 30»

Η πραγματική λύση για να κυκλοφορήσει ξανα ποδήλατο από μικρούς και μεγάλους είναι να τους προσφέρει ασφάλεια στο δρόμο. Προϋπόθεση είναι να επικρατούν σε αυτόν συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας με χαμηλές ταχύτητες.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου και η δημιουργία ζωνών 30 έχουν ως στόχο όχι μόνο να το νοικοκύρεμα της κυκλοφορίας που, σε συνθήκες κορεσμού μικρές βελτιώσεις θα μπορούσε να επιφέρει, αλλά στο περιορισμό της κυκλοφορίας.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.

Εδώ ο διαχωρισμός μεταξύ ποδηλάτου και αυτοκινήτων είναι απαραίτητος. Επιτυγχάνεται με την κατασκευή αποκλειστικών λωρίδων ή διαδρόμων.

Η χάραξη και τα υλικά επίστρωσης των λωρίδων και διαδρόμων για το ποδήλατο, η μικρή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με άφθονη χρήση

του τυπικού γραφήματος ενός μικρού άσπρου ποδήλατο επί του τάπητα, έχουν σημαντική συμβολή στην αναγνωρισιμότητα του δικτύου απ' όλους τους χρήστες του δρόμου.

Για τον σκοπό αυτό κατασκευάζονται επίσης έγχρωμοι τάπητες για το ποδήλατο στα πιο κύρια σημεία από τα οποία διέρχεται. Οι στόχοι του έγχρωμου τάπητα είναι :

- Σήμανση των διαδρομών του ποδηλάτου στο εσωτερικό διασταυρώσεων
- Η σήμανση τμημάτων λωρίδων και διαδρόμων προ του διασταυρώσεων
- Η αναβάθμιση της εικόνας του ποδηλάτου
- Η βελτίωση της αναγνωσιμότητας του ποδηλάτου.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΠΕΖΟΥ

Διαχωρισμός. Λωρίδες και διαδρόμοι
Αποκλειστικούς διαδρόμους για το ποδήλατο. Διαχωρίζονται από το οδόστρωμα με φυσικά εμπόδια (κατά κανόνα με λωρίδα μικρού πλάτους). Η στάθμη τους μπορεί να είναι διαφορετική από τη στάθμη κίνησης των αυτοκινήτων. Στην περίπτωση που η στάθμη ταυτίζεται με αυτή του πεζοδρομίου τότε διαχωρίζονται από το χώρο κίνησης των πεζών με απλή συνεχή γραμμή.

Συνύπαρξη

Η συνύπαρξη με το αυτοκίνητο είναι ο κανόνας στις «ΖΩΝΕΣ 30». χρησιμοποιείται από αυτοκίνητα και ποδήλατα ο ίδιος χώρος. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται αλλού τύπου και αρκετά δαπανηρές κατασκευές που εμποδίζουν το αυτοκίνητο να αναπτύσσει ταχύτητα.

Αναγκαστική συνύπαρξη.

Η αναγκαστική συνύπαρξη είναι μια ενδιάμεση λύση που δίνεται σε δρόμους, όπου κανονικά λόγω κυκλοφοριακών συνθηκών θα έπρεπε να υπάρχει διαχωρισμός αλλά δεν υπάρχει για την δημιουργία αποκλειστικής λωρίδας. Στην περίπτωση αυτή με διακεκομμένη διαγράμμιση (5εκ. στην Γαλλία) ορίζεται λωρίδα πολύ μικρού πλάτους που απλά συνίσταται στους ποδηλάτες.

Το παράδειγμα του Ληξουρίου

Στην Πολεοδομική Μελέτη προτείνεται η κατασκευή άξονα ποδηλάτου καθόλου του μήκους της παραλιακής διαδρομής από το νότιο σύνορο της πόλης «Λέπεδα» έως το βόριο τμήμα στην τοποθεσία «Αγιο Σπυρίδωνα».



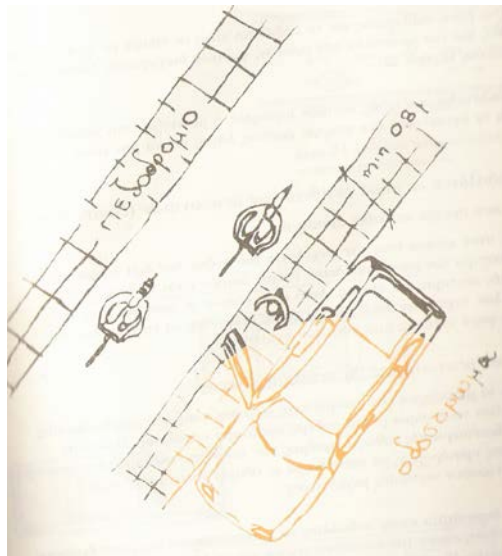
Γράφημα. Προτεινόμενο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων.

Ανάλυση περιοχών

ΤΟΜΕΑΣ Α

Ξεκινώντας από νότια προτείνεται να δημιουργηθεί αποκλειστική λωρίδα για την κίνηση των ποδηλάτων. Ο διαχωρισμός επιβάλετε καθώς βρισκόμαστε στο νότιο άκρος της πόλης όπου δε μπορεί να ισχύσει ο κανόνας των 30.

Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία νησίδας προστασίας τουλάχιστον 0,8μ και ποδηλατοδρόμου ωφέλιμου πλάτους τουλάχιστον 2-2,30μ



Νησίδα προστασίας Ποδηλάτου

Τομέας Β

Ο προτεινόμενος άξονας προτείνεται να περάσει μέσα από το παράκτιο πάρκο των Δεμπονεράτων έως το άγαλμα του Λασκαράτου.

Προτείνεται η οριζόντια σήμανση με έγχρωμο τάπητα ώστε να διαχωριστεί ο άξονας της κίνησης των πεζών από αυτής των ποδηλάτων.

Τομέας Γ

Στο τμήμα αυτό έχουμε αναγκαστική συνύπαρξη. Προτείνεται να ισχύσει το όριο της ζώνης των 30 καθώς και η υπόδειξη ελάχιστου πλάτους λωρίδας κίνησης.

Τομέας Δ

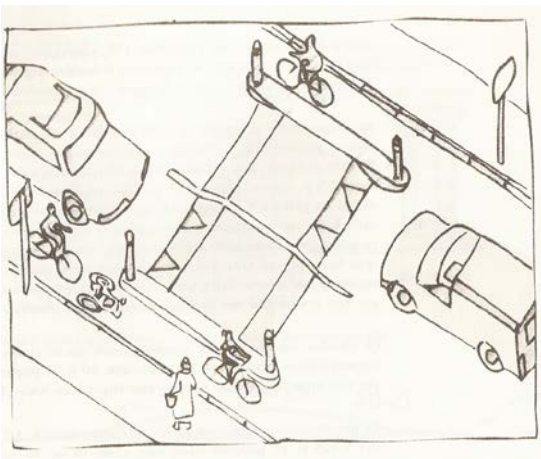
Στο τομέα αυτό εξετάζουμε την διαδρομή από τη De Bosset έως την τοποθεσία Άγιο Σπυρίδωνα. Στην περιοχή αυτή προτείνεται να διαμορφωθεί λωρίδας αποκλειστικής κίνησης των ποδηλάτων από την μια πλευρά του δρόμου. Προτείνεται τέλος να δημιουργηθούν τρόποι μειώσεις της ταχύτητας των αυτοκινήτων.

ΣΑΜΑΡΑΚΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

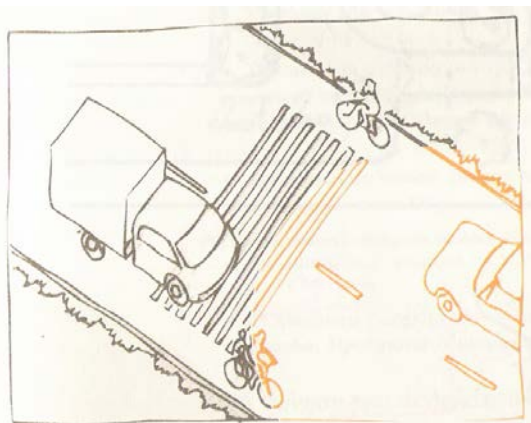
Ημιτονοειδή «σαμαράκια» εγκάρσια στο δρόμο είναι πολύ αποτελεσματικά στη μείωση των ταχυτήτων. Ο σχεδιασμός να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε τα ποδήλατα να συνεχίζουν την πορεία τους απρόσκοπτα.

ΑΝΑΓΛΥΦΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΗ

Η ανάγλυφη διαγράμμιση ενώ δεν αποτελεί την αυτή καθ αυτή, διαμορφώση μείωσης της ταχύτητας, χρησιμοποιείται ως προειδοποιητική σήμανση προς τους οδηγούς ότι μπαίνουν σε περιοχή όπου οφείλουν να μειώσουν την ταχύτητα τους.



«Σαμαράκια» για την μείωση της ταχύτητας



Ανάγλυφη διαγράμμιση με πλευρικούς διαδρόμους για τα την κίνηση ποδηλάτων

Κ- 2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

2.1 Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις

Ύστερα από τη συγκέντρωση των στοιχείων των ερευνών και την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς προτείνονται τα παρακάτω μέτρα για την άμεση βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου και των συνθηκών στάθμευσης.

1. Εκτεταμένη μονοδρόμηση στις κύριες και συλλεκτήριες οδούς με ταυτόχρονη αποδοχή παράλληλης στάθμευσης στην μία μόνο πλευρά της οδού. Στο σχέδιο 8 φαίνονται οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις των συλλεκτήριων κυρίως οδών χωρίς τις θέσεις στάθμευσης. Μακροπρόθεσμα, προτείνεται η στάθμευση τους μονούς μήνες στη μια πλευρά των οδών και τους ζυγούς στην άλλη πλευρά. Οι υπόλοιπες μονοδρομήσεις στις τοπικές οδούς, θα καθοριστούν ανάλογα και με τις τοπικές κυκλοφοριακές συνθήκες κάθε περιοχής της πόλης του Ληξουρίου.

2. Μονοδρόμηση με απαγόρευση στάθμευσης στις τοπικές οδούς περιορισμένου πλάτους. Στις τοπικές οδούς περιορισμένου πλάτους κρίνεται αναγκαίο να τοποθετηθούν πινακίδες απαγόρευσης στάθμευσης για την ευκολότερη κίνηση των οχημάτων.

3. Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης παράλληλα με το κράσπεδο και σήμανση με κατάλληλη οριζόντια διαγράμμιση στο οδόστρωμα, στις οδούς με σημαντική κίνηση ώστε να διευκολύνεται η κυκλοφορία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού του μέτρου αποτελεί η Λεωφόρος Αραβαντινού Κρασοπατέρα - Τυπάλδου Μπασιά - Στυλιανού Τυπάλδου όπου προτείνεται η οριοθέτηση-σήμανση θέσεων στάθμευσης στην μια πλευρά της Λεωφόρου. Η σήμανση χώρων στάθμευσης διακόπτεται μπροστά από το Δημαρχείο και στην θέση της ανισοσταθμίας της Λεωφόρου.

1. Μη οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης στις δευτερεύουσες τοπικές οδούς για εξυπηρέτηση περισσοτέρων αυτοκινήτων. Στις τοπικές οδούς έχει αποδειχθεί ότι η οριζόντια σήμανση των θέσεων στάθμευσης δεν βοηθάει σημαντικά στην οικονομία χώρου και στην ευχέρεια ελιγμών.

5. Βελτίωση της λεωφόρου Κρασοπατέρα Τυπάλδου Μπασιά/Στυλιανού Τυπάλδου με διαπλάτυνση από το ύψος της Βαλλιάνειου Σχολής και προς βόρεια, γιατί στην σημερινή της κατάσταση η λεωφόρος είναι επικίνδυνη, λόγω στενότητας και μεγάλης κυκλοφορίας. Προτείνεται διαπλάτυνση μήκους 2,50μ. περίπου προς την πλευρά της θάλασσας.

6. Αύξηση του πλάτους του οδοστρώματος στην οδό Α. Λασκαράτου, στο τμήμα από την πλατεία έως το λιμεναρχείο με στόχο την μείωση των ατυχημάτων και την ευκολότερη ροή των οχημάτων (οδός δύο κατευθύνσεων με παράλληλη στάθμευση στο οδόστρωμα εκατέρωθεν της οδού). Η διατομή της οδού θα πρέπει να έχει συνολικό πλάτος = $2,00+3,50+3,50+2,00=11\mu$. ώστε να εξασφαλίζει άνετη και ασφαλή κίνηση των οχημάτων που κινούνται στην παραλιακή οδό.

7. Αναδιάταξη των χώρων στάθμευσης στην παραλιακή ζώνη για μέγιστη εκμετάλλευση διαθέσιμου χώρου. Η αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης (υπό γωνία ή κάθετα) στο χώρο μεταξύ της οδού Α. Λασκαράτου και του λιμανιού του Ληξουρίου κρίνεται αναγκαία γιατί θα αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης στην περιοχή του κέντρου του Ληξουρίου.

8. Πεζοδρόμηση του ευρύτερου χώρου της κεντρικής πλατείας. Ειδικότερα προτείνεται η πεζοδρόμηση των οδών Καποδιστρίου, Μπουρμπούλη, Μ Αλεξάνδρου, των δυο παράλληλων οδών στην πλατεία Εθνικής αντιστάσεως ,της οδού Πέντε Ηρώων μέχρι την συμβολή της με την Δ. Σολωμού και της Γρ. Λαμπράκη μέχρι την συμβολή της με την Ηρώων Πολυτεχνείου με διακοπή του πεζοδρόμου στις διασταυρώσεις με τις κάθετες οδούς. Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Ματζαβινάτου προς τα πάνω για την ομαλή

διοχέτευση των οχημάτων που εξέρχονται από τα ferry ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Στο χώρο απέναντι από το Δημαρχείο προτείνεται πεζοδρόμηση καθώς και διαμόρφωση πρασίνου.

9. Οριοθέτηση του χώρου στάθμευσης-αναμονής οχημάτων TAXI. Ειδικότερα προτείνονται δυο θέσεις χώρου στάθμευσης- αναμονής οχημάτων TAXI. Όπως φαίνεται και στο σχέδιο 9 η πρώτη βρίσκεται επί της οδού Ματζαβινάτου και η δεύτερη επί της οδού Τυπάλδου Μπάσια.

10. Χώροι στάθμευσης εκτός οδού. Ειδικότερα προτείνεται ο χώρος του γηπέδου μπροστά από το Δημοτικό σχολείο , ο χώρος στην εκβολή του ποταμού στην παραλιακή οδό όπου συγχρόνως μπορεί να λειτουργεί και η λαϊκή αγορά, η οποία θα πρέπει να απομακρυνθεί από την Λεωφόρο Τυπάλδου Μπάσια. Τέλος, σαν χώρος στάθμευσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο βόρειος λιμενοβραχίονας με κάθετη στάθμευση όπως φαίνεται και στο σχήμα 9.

11. Διατήρηση του υφιστάμενου χώρου στάσης ΚΤΕΛ στην περιοχή εκβολής του ποταμού.

Τα παρακάτω κυκλοφοριακά μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες:

1. Απαγόρευση ορισμένων στρεφουσών κινήσεων και ιδιαίτερα των προβληματικών αριστερών στροφών.
2. Αντιστροφή μιας λωρίδας κυκλοφορίας κατά την περίοδο αιχμής, πλήρη αντιστροφή της φοράς μονόδρομου ή και απαγόρευση κυκλοφορίας κατά την ώρα αιχμής. Για δρόμο διπλής κατεύθυνσης είναι δυνατή η λειτουργία του σαν μονόδρομου για χρήση από τον δεσπόζοντα φόρτο.

3. Απαγόρευση στάσης ή στάθμευσης.

Επάνω σε διαβάσεις πεζών και σε απόσταση μικρότερη από 5 μέτρα από αυτές.

a. Σε απόσταση μικρότερη από 12 μέτρα από στάσεις αστικών, υπερασπικών λεωφορείων.

b. Σε εισόδους - εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από 10 μέτρα

c. από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.

d. Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς.

e. Πάνω και κάτω από γέφυρες.

f. Πάνω σε στροφές ή σε μηκοτομικές καμπύλες ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα.

g. Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από 3 μέτρα.

h. Σε απόσταση μικρότερη από 20 μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και 12 μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP).

1. Σε απόσταση 5 μέτρα από την τομή των οικοδομικών γραμμών ή των

νοητών προεκτάσεων αυτών.

m. Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης ταξί.

n. Σε εισόδους - εξόδους οχημάτων παρόδιου ιδιοκτησίας

o. Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα

Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις

Με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από την προηγούμενη φάση προτείνονται εναλλακτικές λύσεις μακροπρόθεσμων μέτρων:

Βελτίωση της λεωφόρου Κρασοπατέρα Τυπάλδου Μπασιά/Στυλιανού Τυπάλδου με μετατόπιση του τοιχίου, στο σημείο της ανισοσταθμίας του καταστρώματος προς δυτικά, ώστε να δημιουργηθεί από τη μία πλευρά οδικός άξονας επαρκούς πλάτους διπλής κατευθύνσεως και από την υπερυψωμένη πλευρά διαπλατυσμένο πεζοδρόμιο. Σε όλο το μήκος της ανισοσταθμίας απαγόρευση της στάθμευσης. Άμεση βελτίωση με κατάργηση των σκαλοπατιών μεταξύ ανισοσταθμίας καταστρώματος.

2. Αύξηση του πλάτους του οδοστρώματος στην παραλιακή οδό στο βόρειο τμήμα της, μετά την γέφυρα, με παράλληλη μετατόπιση του παραλιακού κρηπιδώματος προς τη θάλασσα με στόχο την δημιουργία λωρίδας στάθμευσης υπό γωνία προς την πλευρά της θάλασσας.

3. Δημιουργία βορείου περιφερειακού δρόμου μεταξύ Σμπάρα, Εργατικών

Κατοικιών, Νοσοκομείου και παραλιακού άξονα.

4. Προέκταση - βελτίωση της παραλιακής λεωφόρου μέχρι την συμβολή της με τον βόρειο περιφερειακό δρόμο.

5. Διάνοιξη δυτικού περιφερειακού δρόμου.

6. Εξέταση σηματοδότησης μεμονωμένων κόμβων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η συμβολή των οδών Στυλιανού Τυπάλδου με την 21η Μάιου.

7. Αναζήτηση νέων υπαίθριων χώρων εκτός οδού με ή χωρίς έκδοση εισιτηρίων

8. Σχεδιασμός χώρων για την παράλληλη εξυπηρέτηση δράσεων αναψυχής ή άλλων δραστηριοτήτων (πχ. Περιοδική λειτουργία λαϊκών αγορών).

Π - 1.1 Πλαίσιο αναφοράς πολεοδομικής μελέτης.

Η πολεοδομική μελέτη παραλιακής ζώνης Ληξουρίου περιλαμβάνει :

1. Τις 2 θεσμικές πολεοδομικές ενότητες – γειτονίες, καθώς και 7 παραδοσιακές γειτονίες
2. Τις κεντρικές περιοχές.
3. Τις χρήσεις γης (Γενική κατοικία, Λιανικό εμπόριο, Εξυπηρετήσεις-Αναψυχή, Χονδρικό εμπόριο, Τουρισμό, Κοινόχρηστους χώρους , Ειδικές χρήσεις).
4. Τις περιοχές επέκτασης(τροποποιήσεις σχεδίου, προκήπια, στοές, πεζόδρομους).
5. Κήρυξη διατηρητέων κτισμάτων και μνημείων.
6. Δίκτυα κυκλοφορίας και μεταφορικής υποδομής.
7. Ζώνες κινήτρων και πολεοδομιών μηχανισμών.
8. Επισήμανση περιοχών για ειδική μελέτη (κόμβοι, κοινόχρηστοι χώροι)

ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Το προτεινόμενο ρυμοτομικό σχέδιο αναφέρεται στο προϋπάρχον σχέδιο πόλης και στις περιοχές επεκτάσεων .

Συνολικά περιλαμβάνει 58 οικοδομικά τετράγωνα (αριθμητικά καταλήγουν στον αρ. 168

Για τον καθορισμό των όρων δόμησης, ο οικισμός χωρίσθηκε σε 3 βασικούς τομείς

Τομέας Α :Νότια του Λιμανιού

Τομέας Β : Η Περιοχή του Λιμανιού.

Τομέας Γ : Βόρεια του Λιμανιού

ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Ειδικές ρυθμίσεις ισχύουν στην περιοχή του κέντρου της πόλης προκειμένου να αναβαθμιστεί η όψη της πόλης και η λειτουργικότητα των κεντρικών χρήσεων.

Σαν παράδειγμα αναφέρεται η εφαρμογή στοάς 3μ. μέσα από την οικοδομική γραμμή για τα οικοπεδικά τετράγωνα της κεντρικής ζώνης της Λεωφόρου Κρασοπατέρα (Πλατεία Δημαρχείου), όπως και για τα οικοδομικά τετράγωνα βόρεια του ποταμού.

Για ολόκληρο τον οικισμό ισχύουν ειδικοί περιορισμοί, σε ότι αφορά τα ανοίγματα στις όψεις, το ύψος στέγης κτλ., ενώ για την περιοχή της κεντρικής πλατείας προτείνεται να γίνει ειδική μελέτη όπου θα καθορίζονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις.

ΥΠΟΒΑΘΡΑ ΧΑΡΤΗ

Το Ρυμοτολογικό Σχέδιο του Ληξουρίου όπως παρουσιάζεται στο χάρτη 8

Πρόεκυψε από τα εξής υπόβαθρα :

Εγκεκριμένο Ρυμοτολογικό σχέδιο 1:1000 1987

Τομείς Όρων δόμησης

Τομέας Α

Συντελεστής Δόμηση	: 1,4
Σύστημα	: Συνεχές
Ποσοστό Κάλυψης	: 70%
Αρτιότητα	: 10, 15, 200
Κατά παρέκκλιση	: όπως παραχωρήθηκαν μετά τον αναδασμό (1953-55)
Μέγιστο Ύψος	: 8μ.
Αριθμός ορόφων	: 2

Στον τομέα αυτόν ανήκει η πλειοψηφία των οικοδομικών τετραγώνων του οικισμού.

Ο τομέας Α διαφοροποιείται στον Α1 και Α2. Η διαφορά του Α2 από τον Α1 είναι στο μέγιστο ύψος του κτιρίου που είναι 9μ. στην περιοχή του κέντρου της πόλης, όπου επιτρέπεται το υπερυψωμένο ισόγειο.

Π - 2.2. ΖΩΝΕΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ

Σύμφωνα με τις "κατευθυντήριες ρυθμίσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (οι πολεοδομικές προτάσεις της παρούσας μελέτης προτείνονται οι εξής ζώνες:

Π - 2.2.1. Ζώνη Κοινωνικού Συντελεστή

Η θέσπιση του Κοινωνικού Συντελεστή⁴⁰ αποσκοπεί στην υλοποίηση στεγαστικών προγραμμάτων με φορέα Δημοτικό ή Δημόσιο οργανισμό. Μέσω του Κοινωνικού Συντελεστή, ο ενδιαφερόμενος φορέας αποκτά την οικοπεδική έκταση χωρίς να επιβαρυνθεί με την αγορά του οικοπέδου και κατ' αυτόν τον τρόπο μειώνεται το ποσό χρηματοδότησης του προγράμματός του.

Προτείνεται η εφαρμογή της Ζ.Κ.Σ. σε τμήμα της Βόρειας Επέκτασης, όπου υπάρχουν μεγάλες ιδιοκτησίες που εντάσσονται στο σχέδιο πόλης. Η περιοχή αυτή έχει καταρχήν τους εξής όρους δόμησης:

Συντελεστής δόμησης	: 0.3
Σύστημα	: Πανταχόθεν ελεύθερο
Ποσοστό κάλυψης	: 50 %
Αρτιότητα	: 15,25,400

ΜΕ την εφαρμογή του Κοινωνικού Συντελεστή ο Σ.Δ. αυξάνεται στο 0 ,8.

Οι ιδιοκτήτες των οικοπέδων, κατόπιν συνεννοήσεως με το Δήμο ή κάποιον *άλλο* ενδιαφερόμενο Δημόσιο Φορέα, παραχωρούν μέρος του οικοπέδου τους και μεταφέρουν το δικαίωμα δόμησης που τους αναλογεί στο υπόλοιπο τμήμα της ιδιοκτησίας τους. Στο Ληξούρι είχε ήδη εκδηλώθει ενδιαφέρον από τον ΟΕΚ για την ανέγερση 30 Εργατικών Κατοικιών. Δεδομένου ότι κρίνεται ανεπιθύμητη πολεοδομικά η εγκατάσταση συγκροτήματος κατοικιών συγκεντρωμένο σε μια οικοπεδική έκταση, προτείνεται, τα οικόπεδα που θα προκύψουν από την εφαρμογή του Κοινωνικού Συντελεστή να αποκτηθούν διάσπαρτα μέσα στην έκταση όπου ισχύει η Ζ.Κ.Σ. ώστε να μην δημιουργηθούν οικιστικά και κοινωνικά γκέτο.

Παρ' όλο που υπάρχουν και άλλες δυνατότητες αξιοποίησης του Κοινωνικού Συντελεστή (σύσταση οριζοντίου ιδιοκτησίας ή εταιρείας μικτής οικονομίας μεταξύ στεγαστικού φορέα και ιδιοκτήτη) πιστεύεται ότι η 'παραπάνω πρόταση είναι η πιο προσιτή, γιατί αποδεσμεύεται ο φορέας από τον ιδιοκτήτη και ο καθένας προχωράει στο πρόγραμμά του

⁴⁰ «Τεχνική Νομοθεσία» Σελ 57.Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική Αθήνα 2001

Ζώνη ειδικών κινήτρων

Με στόχο την ανάπτυξη ζωνών εμπορίου και αναψυχής στα σημεία του οικισμού, όπου αυτό δεν γίνεται αυθόρμητα, προτείνεται να δοθούν ειδικά κίνητρα στις εξής περιοχές⁴¹.

1) Οικοδομικά τετράγωνα βόρεια του ποταμού.
Συγχρόνως με την αναβάθμιση της περιοχής του ποταμού και την επέκταση του εμπορικού κέντρου της πόλης, προτείνεται να δοθούν οικονομικά κίνητρα στην παραπάνω ζώνη για την εγκατάσταση κεντρικών λειτουργιών, όπως παρουσιάζεται αναλυτικά στα επόμενα κεφάλαια Π - 2.3. και Π - 2.5.

2) Τοπικό κέντρο Βόρειας Γειτονιάς.
Για την άμεση ανάπτυξη του τοπικού κέντρου στην προεπιλεγμένη θέση, σύμφωνα με τα κριτήρια που αναλύονται στο Κεφ. Π - 2.3., προτείνεται να δοθούν οικονομικά και επιπλέον πολεοδομικά κίνητρα (συνεχές σύστημα δόμησης, μικρότερες αρτιότητες, υπερυψωμένο ισόγειο).

Η παροχή των οικονομικών κινήτρων προτείνεται να ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα, έως ότου ολοκληρωθεί η επιθυμητή ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

Ζώνη κανονιστικών όρων δόμησης

Οι κανονιστικοί όροι δόμησης είναι ένας πολεοδομικός μηχανισμός για την ανάπτυξη των οικιστικών περιοχών επέκτασης.

Άλλοι πολεοδομικοί μηχανισμοί, όπως η Ενεργός Πολεοδομία ή ο Αστικός Αναδασμός, κρίθηκαν σαν μη αναγκαίοι για το μέγεθος του Ληξουρίου και το είδος των οικιστικών προβλημάτων που έχει.

Ζώνες κανονιστικών όρων δόμησης προτείνονται να ισχύσουν σε όλες τις περιοχές επέκτασης. Οι όροι δόμησης που προτείνονται ανά περιοχή είναι ανάλογοι της ιδιαιτερότητας των αναγκών και της επιθυμητής εξέλιξης των ζωνών αυτών (βλ. Κεφ. Π - 2.5.).

⁴¹ «Τεχνική Νομοθεσία» Σελ 56. Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική Αθήνα 2001

Π - 2.3. ΔΙΚΤΥΟ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΦΕΛΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Π - 2.3.1. ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

Στην Ανάλυση διαπιστώνεται η ανεπάρκεια σε κοινόχρηστους χώρους και η υποβάθμιση των υφιστάμενων σήμερα μέσα στον πολεοδομικό ιστό.

Συγχρόνως διαφαίνεται ότι η προνομιούχα γεωγραφικής θέσης του Ληξουρίου και οι ακόμα ανεκμετάλλευτοι χώροι του προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες ανάδειξης της πόλης.

Σαν παραδείγματα αναφέρονται τα εξής:

Σήμερα ο μοναδικός πόλος αναψυχής της πόλης περιορίζεται στον χώρο της κεντρικής πλατείας, με αποτέλεσμα αυτή να είναι υπερκορεσμένη (τέντες, καθίσματα καφενείων και εστιατορίων, κίνηση πεζών και τροχοφόρων).

Η παραλιακή ζώνη του Λιμανιού παραμένει μια μεγάλη και αδιαμόρφωτη έκταση, στην οποία, με το να μην έχει καθοριστεί ο χώρος λειτουργίας της εκάστοτε χρήσης, με την μεικτή κυκλοφορία των πεζών και τροχοφόρων, δημιουργούνται προβλήματα ιδιαίτερα τις ώρες της άφιξης και αναχώρησης των πορθμείων.

Η επιχωματωμένη παραλιακή περιοχή στα Δεμπονεράτα αποτελεί στο μεγαλύτερο μέρος της μια ανεκμετάλλευτη έκταση, που βρίσκεται όμως ουσιαστικά μέσα στον ιστό της πόλης.

Το ποτάμι / ρεύμα που διασχίζει την πόλη αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο και μια ιστορική μνήμη της πόλης, είναι σήμερα μάλλον ' 'δυσάρεστο' ' πρόβλημα του Ληξουρίου.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις που παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω, επιδιώκεται το "άνοιγμα" των διαθέσιμων χώρων με την αξιοποίηση τους, όπως και η δημιουργία νέων σε περιοχές όπου είναι ανύπαρκτοι.

Με την ένταξη στο σχέδιο πόλης δύο περιοχών σε διαφορετικά σημεία, διασφαλίζεται η ισομερής δημιουργία πράσινων σε περιοχές που είναι ανύπαρκτοι.

Στη σύνθεση τους οι ελεύθεροι και κοινόχρηστοι χώροι αποτελούν μια συνέχεια και συνδυάζονται κατά το δυνατό με άλλες δραστηριότητες και εξυπηρετήσεις (αθλητισμό, πολιτιστικά, παιδικές χαρές κλπ).

Με κριτήριο την πληθυσμιακή ακτίνα εξυπηρέτησης, οι ελεύθεροι χώροι αφορούν κατά κύρια χρήση:

- A - ολόκληρο τον οικισμό
- B - τη θεσμική γειτονιά
- Γ - την παραδοσιακή γειτονιά

A. ΕΛΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΥ

Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται οι κεντρικοί κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι που παρέχουν την απαιτούμενη χωρητικότητα και τις απαιτούμενες εξυπηρετήσεις για τους κατοίκους ολόκληρου του Ληξουρίου.

Αυτοί είναι ειδικότερα :

1. ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ

Προκειμένου η Πλατεία να αποκτήσει τον επιθυμητό χαρακτήρα προτείνονται

Η επαναφορά στο προηγούμενο (πριν την τελευταία ανάπλαση) σχήματος της κεντρικής πλατείας

Πεζοδρόμηση όλων των αξόνων γύρων επιτρέποντας μόνο την κίνηση από την Παύλου Δελαπόρτα.

Στους λοιπούς άξονες να επιτρέπετε η κίνηση μόνο για ανεφοδιασμό των καταστημάτων.

Καθορισμός όρων δόμησης για τα κτίρια επί της Πλατείας.

Εκτός από το ύψος των κτιρίων και την επιβολή στέγης, που ισχύουν για ολόκληρη την πόλη, προτείνεται να ισχύσουν ειδικοί όροι δόμησης όπως καθορισμός μεγέθους ανοιγμάτων, υλικών κλπ.

2. ΠΑΡΑΛΙΑ

Περιλαμβάνει την παραλιακή ζώνη και το παλιό Δημοτικό Σχολείο νότια του Λιμανιού έως τον βόρειο λιμενοβραχίονα

Για την περιοχή της παραλίας προβλέπονται τα παρακάτω:

Να "ανοίξει", ώστε να στραφεί η ζωή της πόλης και προς τη θάλασσα.

Να διευθετηθεί η κυκλοφορία πεζών και τροχοφόρων

Να συνδυαστεί το παραπάνω με το σημείο αφίξεως του πορθμείου για Αργοστόλι, το οποίο προτείνεται να χωροθετηθεί στο βόρειο τμήμα του Λιμανιού.

Να διατεθεί το νότιο τμήμα του Λιμανιού για τη δημιουργία τμήματος της μαρίνας Ληξουρίου.

Να αξιοποιηθούν τα υπάρχοντα κτίρια (παλιό Δημοτικό Σχολείο, Λιμεναρχείο, Δημοτικό κτίριο) για την εγκατάσταση Κοινωφελών λειτουργιών, ώστε ο άξονας της παραλίας να ανοίξει και λειτουργικά για τον οικισμό.

Για την υλοποίηση αυτών των στόχων προτείνονται τα εξής:

α. Δημιουργία άξονα περιπάτου κατά μήκος της παραλιακής ζώνης από τον βόρειο μέχρι το νότιο Λιμενοβραχίονα με φύτευση και εγκαταστάσεις αναψυχής (περιπτέρου, αναψυκτηρίων κ.α.).

β. Δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων κατά μήκος παραλιακής λεωφόρου σε συνδυασμό με δενδροφυτεύσεις.

γ. Μετεγκατάσταση των δημόσιων και δημοτικών υπηρεσιών που αντιμετωπίζουν πρόβλημα στέγασης στο κτίριο του παλιού Δημοτικού σχολείου (μετά την ανακαίνιση του).

δ. Δημιουργία Κινηματογραφικής Λέσχης και Κέντρου Νέων στο δημοτικό κτίριο επί της παραλίας.

3. ΠΟΤΑΜΙ

Περιλαμβάνει τη ζώνη κατά μήκος του ποταμού, από την αρχή του, στο δυτικό άκρο της πόλης, μέχρι την εκβολή του, βόρεια του λιμανιού, όπως και το πάρκο που δημιουργείται στην δυτική περιοχή επέκτασης.

Η ζώνη αυτή μπορεί να αποτελέσει τον "εσωτερικό" περίπατο της πόλης, κάθετα προς τον παραλιακό άξονα και σε συνέχεια αυτού. Πόλος έλξης γι' αυτό θα αποτελέσει το προτεινόμενο πάρκο στο βόρειο τμήμα του.

Για την υλοποίηση των παραπάνω προτείνονται τα εξής:

Α. Οικολογική εξυγίανση του ποταμιού από ακάθαρτα νερά που εκβάλουν σε αυτόν καθώς και από τα φύκια που συγκεντρώνονται στην εκβολή του.

Β. Εξέταση δυνατότητας εισροής θαλάσσιου νερού, ώστε να διαθέτει νερό για μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα μέσα στην κοίτη του πέρα από τις εποχιακές βροχοπτώσεις τον χειμώνα, και μόνον στην περίπτωση που δεν θα δημιουργηθεί προβλήματα στάσιμων νερών.

γ. Δημιουργία πεζόδρομων κατά μήκος των όχθων του ποταμού.

δ. Επέκταση του εμπορικού κέντρου στα οικοδομικά τετράγωνα βόρεια του ποταμού και ανατολικά της Λεωφόρου Κρασοπατέρα.

4. ΓΕΦΥΡΕΣ

Η διακίνηση των τροχοφόρων εξυπηρετείται σήμερα από τρεις γέφυρες: Δυτικά στη θέση του οινοποιείου Τζουγανάτου, την κεντρική της Λεωφόρου Κρασοπατέρα, η οποία πρέπει να αντικατασταθεί και την παραλιακή που πρόσφατα αντικαταστάθηκε και επαρκεί.

Για τη διακίνηση των πεζών υπάρχει ήδη μια γέφυρα μεταξύ κεντρικής Λεωφόρου και προτεινόμενου πάρκου, ενώ προτείνεται μια δεύτερη πεζογέφυρα απέναντι από την προτεινόμενη πλατεία της Δυτικής επέκτασης

Προτείνεται η δημιουργία "γέφυρας - αγοράς" εμπρός από το οικοδομικό τετράγωνο όπου προτείνεται η επέκταση του εμπορικού κέντρου της πόλης. Η διαπλατυσμένη πεζογέφυρα θα αποτελεί και τη σύνδεση της εμπορικής ζώνης βόρεια και νότια του ποταμού. Κατά μήκος της και εκατέρωθεν υπάρχει η δυνατότητα στέγασης των οπωροπωλών για τη διακίνηση των αγροτικών προϊόντων.

5. ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΠΑΡΚΟ ΔΕΜΠΟΝΕΡΑΤΩΝ

Περιλαμβάνει την παραλιακή ζώνη νότια του Λιμανιού, από το παλιό Δημοτικό Σχολείο μέχρι το Νεκροταφείο.

1. Πεζόδρομος κατά μήκος της ζώνης και προέκτασή του προς τα Λέπεδα, παράλληλα στον οδικό άξονα.
2. Έντονη δένδροφύτευση, για τη δημιουργία πάρκου.
3. Αθλητικές εγκαταστάσεις (γήπεδα τέννις, βόλεϊ και μπάσκετ).
4. Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις (Ανοικτό και μελλοντικά κλειστό κολυμβητήριο).
5. Εγκαταστάσεις μαρίνας.
Εκτός από τμήμα του υπάρχοντος λιμενικού χώρου, που προσφέρεται σε χωρητικότητα για τον ελλιμενισμό μέρους των σκαφών αναψυχής, προτείνεται η κατασκευή ενός δεύτερου βραχίονα, νότια του υπάρχοντος, για τη δημιουργία του κυρίου Λιμενικού χώρου της μαρίνας. Στην χερσαία ζώνη, δημιουργούνται οι απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη μαρίνα: μικρό εμπορικό κέντρο, καφενείο / εστιατόριο, δεξαμενές για τροφοδότηση των σκαφών με νερό και καύσιμα.
6. Παιδική Χαρά μέσα στο πάρκο.
7. Ιδιωτικές εγκαταστάσεις αναψυχής, κύρια από τα ξενοδοχεία κατά μήκος των τελευταίων οικοδομικών τετραγωνικών τετραγώνων των Δεμπονεράτων.

6. ΝΟΤΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

Η οδός Λαμπράκη, που αρχίζει από την Κεντρική Πλατεία, παράλληλα στην παραλιακή Λεωφόρο και που στην προέκτασή της προς νότο συνδυάζεται με τον δρόμο προς τα Λέπεδα, προτείνεται να πεζοδρομηθεί σαν εμπορικός δρόμος. Όπως επισημαίνεται και στο Γ.Π.Σ. Ληξουρίου κρίνεται αναγκαία η επέκταση του εμπορικού κέντρου προς νότο.

7. ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ ΑΓΟΡΑ

Πρόκειται για την περιοχή που περικλείεται από τον βόρειο άξονα της Κεντρικής Πλατείας, τον παραλιακό δρόμο, τη όχθη του ποταμού και τη Λεωφόρο Δελλαπόρτα / Κρασοπατέρα.

Για την συνολική και ποιοτική αναβάθμιση της περιοχής προετίθενται δημιουργία μεικτών μεζοδρόμων μέσα στην αγορά, όπου θα επιτρέπεται νόνο η κυκλοφορία για τροφοδότηση των καταστημάτων

Δεντριφύτευση και πεζοδρόμηση της πλατείας Δημαρχείου.

Άνοιγμα του κήπου της Αγροτικής Τράπεζας και δημιουργία ενός μεγαλύτερου κοινόχρηστου πράσινου χώρου, μέχρι τον άξονα της Λεωφ. Κρασοπατέρα.

8. ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Για τη λεπτομερή διαμόρφωση των κεντρικών κοινόχρηστων χώρων προτείνεται να γίνουν ειδικές μελέτες οι οποίες θα αφορούν στα εξής:

Διαμόρφωση χώρου Κεντρικής Πλατείας

Διαμόρφωση παραλιακής ζώνης, από Λιμεναρχείο έως εκβολή ποταμού

Διαμόρφωση αγοράς και Πλατείας Δημαρχείου

Διαμόρφωση παράκτιου πάρκου - με ακριβή προσδιορισμό του χώρου εγκατάστασης της προτεινόμενης υποδομής.

Οι παραπάνω μελέτες προτείνονται να προκηρυχθούν ή να ανατεθούν ανά ομάδες και κατά προτεραιότητα αναγκών τις οποίες θα καθορίσει το Δημοτικό Συμβούλιο του Ληξουρίου.

Β. ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ

Στην κατηγορία αυτή των ελεύθερων χώρων, με κριτήριο την πληθυσμιακή ακτίνα εξυπηρέτησης που προσφέρουν, συμπεριφέρονται οι δύο θεσμικές γειτονίες.

Η Βόρεια Γειτονία έχοντας ήδη ελλείψεις σε ελεύθερους χώρους με την επέκταση και την ένταξη περιοχών μετά τα Λεγατάτα έως τον Αγιο Σπυρίδωνα, απαιτεί τη δημιουργία νέων κοινοχρήστων χώρων.

Προτείνονται οι εξής:

Παράκτιο Πάρκο , εντός του περιβάλλοντα χώρου της έπαυλης του Τυπάλδου.

Το μέρος κρίνεται ιδανικό αφού θα δώσει στην πόλη έναν πνεύμονα πρασίνου

Από πλευράς ακτίνας εξυπηρέτησης βρίσκεται στο μέσο της απόστασης των σήμερα υποεξυπηρετούμενων περιοχών και της ζώνης επέκτασης σχεδίου πόλης.

Γ. ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ

Για την εξυπηρέτηση του οικιστικού ιστού με κοινόχρηστους ελεύθερους

χώρους λήφθηκαν υπόψη κύρια οι μικρές παραδοσιακές γειτονιές. Όπως προτείνεται από το Γ.Π.Σ., οι γειτονιές αυτές είναι συνολικά 25 στο Ληξούρι.

Υπάρχοντες ελεύθεροι χώροι.

Για τους ήδη θεσμοθετημένους ελεύθερους χώρους του οικισμού προτείνονται οι εξής επεμβάσεις.

Ποιοτική αναβάθμιση με εντονότερη δεντροφύτευση.

Διάνοιξη των φραγμάτων που τις απομονώνουν, για την καλύτερη προσπελασιμότητα τους(αυτό συμβαίνει συχνά στις πλατείες που βρίσκονται εκκλησίες).

Επέκταση των ελευθέρων χώρων προς τους παράπλευρους δρόμους, οι οποίοι δεν κρίνονται απαραίτητοι για την οδική κυκλοφορία.

Προσαρμογή των χώρων στις ιδιοκτησίες του εδάφους και στον ήδη δεδομένο χαρακτήρα των γειτονιών.

Προτεινόμενοι Ελεύθεροι χώροι

Οι κοινόχρηστοι χώροι που δημιουργούνται στις περιοχές επέκτασης προτείνεται :

Να χώροθετούνται κατά το δυνατό σε σημεία που γειτνιάζουν με το υπάρχον σχέδιο πόλης, ώστε να εξυπηρετούν και τις υφιστάμενες γειτονίες που έχουν ελλείψεις.

Να διασπώνται σε μικρότερες πλατείες, ώστε να προκύπτει μικρή ακτίνα εξυπηρέτησης στις γειτονίες.

Παράλληλα στους ελεύθερους χώρους των επεκτάσεων προτείνεται η δημιουργία νέων, στον υπάρχοντα οικιστικό ιστό, εκεί που διαπιστώθηκε η παντελής έλλειψή τους (όπως στην Αμμούσα). Αυτό επιτυγχάνεται με τη διαμόρφωση ορισμένων ασήμαντων για την κυκλοφορία τροχοφόρων δρόμων σε πεζόδρομους / παιδότοπους, μέσα στο πλαίσιο των προτάσεων του συστήματος μεταφορικής υποδομής

ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Πέρα από τις μεμονωμένες επεμβάσεις σε γειτονίες για τη δημιουργία πεζόδρομων / παιδότοπων, προτείνεται η διασύνδεση τους στο κέντρο και η δημιουργία ένα ενιαίου πεζοδρόμου εντός του ιστορικού κέντρου της πόλεως

Ένας δεύτερος πεζόδρομος- ποδηλατοδρόμος προτείνεται να διασχίζει παραλιακά την πόλη και να συνεχίζει εκτός οικισμού προς τα νότια μέχρι τα Λέπεδα καθώς και προς τα βόρεια μέχρι το ρέμα της Υπαπαντής.

Π – 2.3.2 ΚΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ / ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Η ισομερής εξυπηρέτηση των γειτονιών από τις κοινωφελείς εγκαταστάσεις από πλευράς αποστάσεων.

Η συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών (διοίκηση) που αφορούν ολόκληρο τον οικισμό και την Επαρχία Πάλης, στο κέντρο της Πόλης.

Η δημιουργία πόλων έλξης με κοινωφελείς εγκαταστάσεις και όχι η διάσπασή τους στον οικιστικό ιστό, ώστε να τονωθεί η λειτουργική δομή τους με την εγκατάσταση συναφών χρήσεων κοντά τους. Με αυτό τον τρόπο ενισχύεται η φθίνουσα δομή της πόλης και συγκροτούνται πόλοι κοινωφελών λειτουργιών.

ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Για την στέγαση των διοικητικών λειτουργιών επιλέγονται κεντρικές θέσεις και κτίρια πέραν αυτών που ήδη υπάρχουν στο κέντρο της πόλης

ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ

Παραμένει στο υπάρχον κτίριο. Με την μεταφορά ορισμένων υπηρεσιών, ελευθερώνονται οι χώροι για την ορθότερη λειτουργία των δημοτικών υπηρεσιών.

ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ

Προτείνεται η μεταφορά του από το Δημαρχείο στο παλιό δημοτικό μετα από την αναγκαία ανκαίνιση αυτού.

ΤΕΛΩΝΙΟ / ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ

Παραμένουν στο κτίριο, στο νότιο τμήμα της παραλίας. Το δημόσιο Ταμείο που συστεγάζεται στο ίδιο κτήριο προβλέπεται να μεταφερθεί στο διοικητήριο.

ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ

Παραμένει στο υπάρχον κτίριο, επί του δρόμου για τα Λέπεδα.

ΟΤΕ / ΕΛΤΑ

Παραμένουν στο υπάρχον κτίριο το οποίο στεγάζει τους δύο οργανισμούς και επαρκεί για τις προβλεπόμενες ανάγκες.

ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ

Το εμπόριο συγκεντρώνεται στα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από την Κεντρική Πλατεία, κατά μήκος των παραλιακών οικοδομικών τετραγώνων από Λιμεναρχείο έως ΚΤΕΛ και κατά μήκος της Λεωφόρου Κρασοπατέρα από ΟΤΕ μέχρι και το οικοδομικό τετράγωνο βόρεια του ποταμού, όπως και κατά μήκος της οδού Λαμπράκη (παράλληλα προς την παραλιακή Λεωφόρο) και από την Κεντρική Πλατεία έως το παλιό Δημοτικό Σχολείο

Για την επέκταση της εμπορικής ζώνης μέχρι το παλιό Δημοτικό και στα οικοδομικά τετράγωνα βόρεια του ποταμού, προβλέπονται οικονομικά κίνητρα.

Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η ποσοτική βελτίωση των χώρων Λιανικού Εμπορίου, ενώ η ποιοτική τους αναβάθμιση επιτυγχάνεται με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις στους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους της κεντρικής περιοχής.

ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

Το λιανικό εμπόριο, ενώ σαν χρήση δεν είναι απαγορευτική στις ζώνες κατοικίας, θεωρείται σκόπιμο να συγκεντρώνεται σε ορισμένες περιοχές που πληρούν και περαιτέρω προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του (χωρητικότητα, συναφείς χρήσεις, κατάλληλα διαμορφωμένοι ελεύθεροι χώροι).

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ

Καταστήματα και γραφεία γενικών εξυπηρετήσεων επιτρέπονται μέσα στις περιοχές γενικής κατοικίας, εφ' όσον δεν υπερβαίνουν κάποιο μέγεθος που να αλλοιώνει τον χαρακτήρα της κατοικίας.

Για λόγους καλύτερης λειτουργίας τους χωροθετούνται στην κεντρική ζώνη, συνυφασμένα με το εμπόριο και τις χρήσεις αναψυχής.

ΑΝΑΨΥΧΗ

Οι χώροι αναψυχής που περιορίζονται στον χώρο της Κεντρικής πλατείας και εξαντλούνται σήμερα στις δυνατότητες καφενείων και εστιατορίων, προτείνεται να επεκταθούν προς την παραλιακή ζώνη και προς το παράκτιο πάρκο Δεμπονεράτων

Στην παραλιακή ζώνη συνδυάζονται με τον άξονα περιπάτου, τα κέντρα αναψυχής και το πολιτιστικό κέντρο νέων. Προτείνεται η εγκατάσταση μόνιμης αίθουσας κινηματογράφου σε κεντρικό σημείο, κατά προτίμηση σε οικοδομικό τετράγωνο βόρεια του ποταμού.

Στο παράκτιο πάρκο, εκτός από τον πεζόδρομο /περίπατο δημιουργείται παιδική χαρά, αθλητικοί χώροι και ναυταθλητικές εγκαταστάσεις. Στην περιοχή αναψυχής συμβάλλουν και οι εγκαταστάσεις της προτεινόμενης μαρίνας και των ξενοδοχείων.

Για την εξυπηρέτηση των αναγκών της βόρειας γειτονίας προτείνεται η εγκατάσταση χώρων αναψυχής γύρω από την πλατεία, στα οικοδομικά τετράγωνα του τοπικού κέντρου.

Οι μη όχλουσες χρήσεις αναψυχής δεν απαγορεύεται να εγκαταστήνονται οπουδήποτε μέσα στον οικιστικό ιστό, εφόσον έχουν σύμφωνη γνώμη της πολεοδομικής Επιτροπής Γειτονίας.

Οι οχλούσες χρήσεις αναψυχής, όπως προβλέπεται από το Γ.Π.Σ. Ληξουρίου, χωροθετούνται εκτός οικισμού, βόρεια της πόλης, στην περιοχή μεταξύ Αγ. Σπυριδώνα και ρέματος Υπαπαντής

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ / ΜΑΡΙΝΑ

Για την χωροθέτηση των χρήσεων τουρισμού και μαρίνας, εκτός από τα κριτήρια που διατυπώνονται αναλυτικά στο Γ.Π.Σ. και στην παρούσα μελέτη, σημαντικό ρόλο παίζει και η ύπαρξη χώρων αναψυχής και πράσινου.

Στο Ληξούρι είναι συνυφασμένες με το παράκτιο πάρκο, νότια του λιμανιού, τις εγκαταστάσεις μαρίνας, αθλητισμού και ναυταθλητισμού.

Η ανάμειξη της προσφοράς σε αναψυχή των τουριστικών εγκαταστάσεων με την καθημερινή διασκέδαση των κατοίκων είναι επιθυμητή.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Τα βασικότερα κριτήρια για τη χωροθέτηση των εκπαιδευτικών κτιρίων είναι η ισομερής εξυπηρέτηση του οικισμού και των δύο γειτονιών του και φυσικά, η υπάρχουσα κατάσταση και οι προϋποθέσεις

Ενώ το Γυμνάσιο /Λύκειο και τα Δημοτικά παραμένουν στις υφιστάμενες θέσεις τους, προτείνονται δύο νέα Νηπιαγωγεία, ένα στην βόρεια επέκταση και ένα δεύτερο στη Νότια Γειτονιά. Σημαντικό στοιχείο στην χωροθέτησή τους είναι ο επαρκής και κατάλληλος ελεύθερος χώρος γύρω από αυτά και η γειτνίαση τους με πάρκο ή πλατεία και όχι με κεντρικό οδικό άξονα

Ο χώρος της Βαλλιάνειου Σχολής (ΚΕΤΕ) είναι, από πλευράς χώρου και ορισμένων κτηρίων του, αξιόλογος και επαρκεί και για την Εγκατάσταση των ΤΕΙ.

Θετικό στοιχείο στην τοποθεσία της Βαλλιανείου είναι η γειτνίαση με το Στάδιο, καθώς και με το τοπικό κέντρο της Βόρειας Γειτονίας.

ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ

Ο χώρος που βρίσκεται σήμερα το Νοσοκομείο έχει πλέον καθιερωθεί σαν χρήση, η οικοπεδική του έκταση είναι επαρκής, ενώ ο περιβάλλον ελεύθερος χώρος του ενδείκνυται για την περίθαλψη και ανάρρωση των ασθενών. Γι' αυτό και προτείνεται η εγκατάσταση του Κέντρου Υγείας στον ίδιο χώρο.

ΠΡΟΝΟΙΑ

Το δημοτικό Γηροκομείο είναι κατάλληλα χωροθετημένο. Διαθέτει του επαρκείς ελεύθερους χώρους και κτίρια, δεν έχουν αξιοποιηθεί οι δυνατότητες που παρέχει.

ο τρίτος Βρεφονηπιακός Σταθμός που απαιτείται, προτείνεται να χωροθετηθεί δίπλα στο Νηπιαγωγείο στη Στρατώνα, γιατί σαν χρήσεις είναι συναφείς, μπορούν εξάλλου από κοινού να κάνουν χρήση των ιδίων ελεύθερων χώρων και μιας Παιδικής Χαράς

ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Ο βασικός (πυρήνας Α), με το στάδιο και τον πλήρη αθλητικό εξοπλισμό (Γυμναστήριο, γήπεδα ποδοσφαίρου, τένις, μπάσκετ κλπ.) προτείνεται στο βόρειο άκρο της Βόρειας Γειτονίας. Δεν είναι απομονωμένος από τις

υπόλοιπες κοινωφελείς λειτουργίες γιατί γειτνιάζει με το τοπικό κέντρο της γειτονιάς, με την Βαλλιάνειο Σχολή, με το προτεινόμενο κέντρο νέων και την Δημοτική Βιβλιοθήκη.

Ο δεύτερος (β πυρήνας) βρίσκεται νότια του λιμανιού μέσα στο παράκτιο πάρκο. Περιλαμβάνει μικρού μεγέθους γήπεδα(τέννις, μπάσκετ κλπ.) και μελλοντικά ανοικτό και ενδεχόμενα κλειστό κολυμβητήριο. Στόχος της χωροθέτησης του δευτέρου αθλητικού χώρου είναι η συσχέτιση του με τους χώρους αναψυχής της πόλης.

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Στη χωροθέτηση των πολιτιστικών λειτουργιών συνέβαλε η προσπάθεια δημιουργίας ορισμένων πόλων, ώστε να αποφευχθεί η διάσπαση των λειτουργιών αυτών σ' έναν οικισμό που απαιτεί συγκρότηση και αναβίωση παρά "αποκέντρωση" στις ζωτικές του χρήσεις. Οι πόλοι είναι οι παρακάτω:

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μέσα στον οικισμό έγιναν σύμφωνα με τα εξής κριτήρια:

Καθορισμός και διάνοιξη κεντρικών αρτηριών μέσα από τις οποίες θα γίνεται η κυκλοφορία άμεσα και χωρίς να κατατέμνονται οι γειτονίες.

Διευθέτηση συλλεκτηριών και τοπικών αξόνων, που θα εξυπηρετούν τις μικρές γειτονίες, χωρίς πάλι να τις τέμνουν.

Καθορισμός ασήμαντων για την οδική κυκλοφορία δρόμων, που μπορούν να μετατραπούν σε πεζόδρομους, για την εξυπηρέτηση ολόκληρου του οικισμού ή τοπικών αναγκών, για τη δημιουργία αμιγών μικτών πεζόδρομων ή παιδότοπων μικρών γειτονιών

Βασικότεροι οδικοί άξονες είναι

Κατά μήκος του οικισμού: ο παραλιακός και η Λεωφόρος Κρασοπατέρα / Δελλαπόρτα / Τυπάλδου.

Κάθετα στον οικισμό: ο βόρειος περιφερειακός (από Νοσοκομείο, δυτική επέκταση μέχρι επαρχιακό για Ανωγή).

Σημαντικότεροι πεζόδρομοι είναι:

Κατά μήκος του οικισμού (B.N): ο παραλιακός πεζόδρομος / ποδηλατοδρόμος και ο παράλληλος στην κεντρική Λεωφόρο - μέσα από τις παραδοσιακές γειτονιές - διερχόμενος πεζόδρομος, από Στρατώνα, μέχρι το Βόρειο Τοπικό Κέντρο).

Η καθημερινή κίνηση των πορθμείων στο Λιμάνι προτείνεται να μεταφερθεί στο βόρειο τμήμα του Λιμενικού χώρου.

Η στάση ΚΤΕΛ χωροθετείται βόρεια του ποταμού σε γειτνίαση με το Λιμάνι

Για την βελτίωση της λεωφόρου Κρασοπατέρα – Δελλαπόρτα προτείνονται τα εξής :

Μετατόπιση του τοιχίου, στο σημείο της ανισοσταθμίας του καταστρώματος προς δυτικά, ώστε να δημιουργηθεί από τη μία πλευρά οδικός άξονας επαρκούς πλάτους διπλής κατευθύνσεως και από την υπερυψωμένη πλευρά διαπλατυσμένο πεζοδρόμιο.

Σε όλο το μήκος της ανισοσταθμίας απαγορεύεται η στάθμευση

Από το ύψος της Βαλλιανείου Σχολής και προς τα βόρεια είναι απαραίτητη η διαπλάτυνση της λεωφόρου γιατί στην σημερινή της κατάσταση είναι επικίνδυνη λόγω στενότητας και μεγάλης κυκλοφορίας.

Ορισμένοι από τους Λίγους υπάρχοντες άξονες, μικρότερης σιμασίας από τους προαναφερθέντες, βελτιώνονται σημαντικά με μονοδρόμηση και απαγόρευση της στάθμευσης επ'αυτών.

ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Το πρόβλημα στάθμευσης που υπάρχει στην πόλη, ιδίως σε περιόδους έντονης τουριστικής ή εμπορικής κίνησης περιορίζεται με τη δημιουργία των παρακάτω χώρων στάθμευσης.

1.Περιοχή Λιμανιού

Στο χώρο της στάσης ΚΤΕΛ προβλέπεται χώρος στάθμευσης για 50 οχήματα.

Στο παράκτιο πάρκο αναψυχής και μαρίνας χώρος στάθμευσης για 70 οχήματα

Πέραν αυτών, μετά τον σταθμό ΚΤΕΛ και σε όλο το βόρειο τμήμα της παραλιακής Λεωφόρου επιτρέπεται η εκ περιτροπής στάθμευση, που μπορεί να εξυπηρετήσει 100 οχήματα

1. Περιοχή βόρειας επέκτασης:

Νοτιοδυτικά του αθλητικού κέντρου προβλέπονται 25 θέσεις στάθμευσης για εξυπηρέτηση κύρια του εμπορικού κέντρου της Βόρειας Γειτονιάς

Βορειοδυτικά του αθλητικού κέντρου 55 θέσεις και Β.Α. του ίδιου κέντρου 70 θέσεις

Οι δύο τελευταίοι χώροι εξυπηρετούν κύρια το αθλητικό κέντρο

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι προτεινόμενες θέσεις μπορούν να εξυπηρετήσουν τους 6.000 περίπου κατοίκους της επαρχίας Πάλης, της οποίας ο μέσος δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτων είναι 1:14, δηλαδή περίπου 430 οχήματα /περιοχή

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΙΔΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το μοντέλο και το σχέδιο που συνοδεύουν το παρόν κείμενο αφορούν στην επέμβαση επί του παραλιακού μετώπου της Ληξουρίου Κεφαλονιάς. Αποτελούν ένα είδος πρώτης συρραφής ιδεών προς εκτίμηση και αξιολόγηση από όλους τους εμπλεκόμενους. Απαλλαγμένη από κάθε αξίωση «καλής αρχιτεκτονικής» η συγκεκριμένη φάση της μελέτης έχει σα στόχο να εικονογραφήσει το αποτέλεσμα σειράς συζητήσεων και αναγνώσεων κάποιας σχετιζόμενης βιβλιογραφίας. Προκειμένου για ένα θέμα Αστικής Ανάπλασης και ειδικότερα Αστικού Τοπίου η ομάδα μας επιθυμεί να βαδίσει πάνω στις πρακτικές της «Προσεκτικής Αστικής Ανάπλασης» όπως υιοθετείται στις πιο σύγχρονες επεμβάσεις⁴² σε πόλεις όπου η συμμετοχή των εμπλεκόμενων κοινωνικών ομάδων είναι καθοριστική για το αποτέλεσμα. Στην Ελλάδα όπου τέτοιες περιπτώσεις επεμβάσεων παραμένουν στα χαρτιά στο μεγαλύτερο ποσοστό τους, είναι απαραίτητο να προχωρήσουμε προσεκτικά και αν είναι δυνατόν να απαλλαγούμε και από τα ίδια τα μοντέλα πάνω στα οποία βασιζόμαστε, προκειμένου να δούμε κάτι να υλοποιείται.

Η παράλληλη εξέταση των αντίστοιχων μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα και στο εξωτερικό τα τελευταία χρόνια είναι για μας ένα εργαλείο ελέγχου των τυχόν επιπτώσεων στο περιβάλλον έτσι ώστε να αποφύγουμε κατά το δυνατόν αστοχίες που οφείλονται κυρίως στην παντελή έλλειψη εμπειρίας πάνω σε θέματα αστικού σχεδιασμού και υλοποίησης αντίστοιχων έργων στην Ελλάδα. Η συνολικότητα και η έκταση της παρούσας μελέτης απαιτεί την προσοχή εφόσον πρόκειται να καθορίσει τη φυσιογνωμία της πόλης οριστικά. Ο ίδιος ο βαθμός καθορισμού του τελικού προσώπου της πόλης είναι ακόμα ένα ερώτημα προς απάντηση μέσω της μεθοδολογίας της μελέτης.

Οι άξονες πάνω στους οποίους εργαστήκαμε μέχρι τώρα μπορούν συνοπτικά να απαριθμηθούν ως ακολούθως:

- Αναγνώριση του τόπου και του τοπίου
- Ανάγνωση των απαιτήσεων των διαφόρων κοινωνικών ομάδων
- Σχεδιαστικές αφητηρίες
- Μεθοδολογικές δοκιμές

Παρακάτω αναπτύσσουμε τα σημεία αυτά σε τέσσερα αντίστοιχα κεφάλαια. Θεωρούμε ότι η πραγματική δουλειά δεν έχει ακόμα αρχίσει, γιατί σε τέτοια θέματα την βασική μέθοδο και τις αποφάσεις τις επιβάλλει

⁴² Αναφερόμαστε σε περιπτώσεις όπως η επέμβαση του Paul Kleihus στο Βερολίνο 1987 και του Γιάννη Τσιώμη στο Saint Denis του Παρισιού την ίδια περίοδο, που εγκαινίασαν μια νέα εποχή αναπλάσεων μακριά από το μοντέρνο μοντέλο που είχε μέχρι τότε διαμορφωθεί κυρίως μέσα από τα συνέδρια CIAM. Η παρούσα βέβαια επέμβαση είναι μικρότερης κλίμακας, αλλά όχι λιγότερο καθοριστική για πολλά κοινωνικά και οικονομικά ζητήματα που συνδέονται με το σχεδιασμό.

κατά μείζονα λόγο ο χρόνος. Αυτό καθ' αυτό το ζήτημα του χρόνου διαπερνά όλους τους πιο πάνω άξονες και εμφανίζεται με διάφορες μορφές. Θα προσπαθήσουμε να γίνουμε σαφείς.

Ο ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΤΟΠΙΟ ΤΟΥ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ

Είναι αδύνατον στην περίπτωση που αντιμετωπίζουμε, να δώσουμε οριστικές απαντήσεις για την ταυτότητα του τόπου γιατί είμαστε πεπεισμένοι ότι πολύ πέρα από μια επιπόλαιη ματιά προς τη σημερινή πόλη, η ταυτότητά της καθορίζεται από την ίδια την παρουσία της μέσα στο χρόνο τόσο σαν οικιστικό σύνολο όσο και σαν τοπίο. Οι έννοιες «τόπος» και «τοπίο» ασφαλώς έχουν κοινή τη γλωσσική ρίζα, η δε καταγωγή τους πρέπει να αναζητηθεί στην ομηρική εποχή.

Από την άλλη μεριά πρέπει να θυμίσουμε τα ήδη πολύ γνωστά σε όλους ζητήματα περί της ταύτισης των διαφόρων τοπίων πέριξ της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης με αντίστοιχα τοπία της ομηρικής αφήγησης. Αν και καμιά από τις θεωρίες που έχουν διατυπωθεί δεν είναι ακόμα επαρκώς τεκμηριωμένη, πρέπει να μην παραβλέψουμε την ύπαρξη αυτού καθ' αυτού του επιστημονικού αινίγματος σε σχέση με την «Ιθάκη» του Ομήρου⁴³. Αν λοιπόν βρισκόμαστε στη δύσκολη θέση να κάνουμε μια Αρχιτεκτονική «Τοπίου» μέσα στο τοπίο της Οδύσσειας τότε η προσπάθειά μας ξεφεύγει εντελώς από τον «τοπικό» χαρακτήρα της επέμβασης και αποκτά ένα νόημα «υπερτοπικό» και παγκόσμιο.



Άποψη της μαρίνας

⁴³ Ιδιαίτερα, αν δεχθούμε σαν μια πιθανότητα την εκδοχή του Robert Bittlestone και των James Diggle, John Underhill

Hardbac μελετητών και αρχαιολόγων που συνάδουν με αυτήν, τότε θα πρέπει να τοποθετήσουμε το ανάκτορο του Οδυσσέα κάπου κοντά στο Λιβάδι καθώς όπως υποστηρίζουν ολοκληρωμένη η επαρχία παλλής ήταν αποκομμένη από την υπολοιπή Κεφαλονία και αποτελούσε την ομηρική Ιθάκη. Όσο και αβάσιμη να είναι η εκδοχή δεν παύει να μας συγκινεί και να εξάπτει τη φαντασία μας αλλιώνοντας ταυτόχρονα και την αντίληψή μας για το συγκεκριμένο μέρος.

Έτσι για μια ακόμη φορά ταλαντευόμαστε ανάμεσα σε έννοιες τοπικότητας και παγκοσμιοτητας, ένα δίπολο του οποίου, εμείς τουλάχιστον, δεν έχουμε τη διάθεση να υποβαθμίσουμε κάποιον από τους δύο πόλους. Κάθε προσπάθεια που κάνει κανείς να υποστηρίξει είτε την ιδιαιτερότητα του τόπου είτε την πλήρη ενσωμάτωσή του σε μια παγκόσμια πραγματικότητα θα είναι μάταιη.

Οι ιστορικές φάσεις του οικισμού από την αμφίβολη μυκηναϊκή του περίοδο μέχρι τη σημερινή πλέκουν ένα καμβά από ασυνεχείς μνήμες που παραμένουν αποσπασματικές όσο αποσπασματικά είναι και τα αρχαιολογικά θραύσματα που κατά καιρούς αποκαλύπτονται.

Το μείζον λάθος που συμβαίνει κατά κανόνα στην Ελλάδα, όπου με έναν αυθαίρετο, αντιεπιστημονικό και βλακώδη τρόπο με σύμπνοια της πολιτείας όλοι οι κυρηγμένοι «παραδοσιακοί οικισμοί» αποφασίζεται να παραμείνουν σε μια επιδερμική μορφολογία σταματημένη σε κάποια χρονική στιγμή, είναι για μας ένας από τους πιο αναγνωρίσιμους κινδύνους. Ενώ όλοι οι οικισμοί ήταν πάντα δυναμικά σύνολα που οι κατά περιόδους κοινωνικές συνθήκες και η τεχνολογία καθόριζαν την μορφή τους, έρχονται κάποιοι και σταματούν αυτή την πορεία σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή που κατά τη γνώμη τους είναι σημαντικότερη για το συγκεκριμένο οικισμό. Στην περίπτωση του Ληξουρίου, που σχεδόν πρόσφατα ισοπεδώθηκε από τον καταστρεπτικό σεισμό του '53 ποιος είναι αυτός που θα πει ποια περίοδο της πόλης πρέπει να αναστήσουμε;

Στην κακόγουστη, ψευδοσυναισθηματική και ψευδορομαντική αναπόληση του παρελθόντος μέσω άπειρων ιστορικών ανακρίβειών και βαθιάς αδιαφορίας και άγνοιας της Ιστορίας, θα θέλαμε να αντιπαραθέσουμε την προσεκτική μελέτη των πηγών και την ευαίσθητη προσέγγιση του σημερινού κοινωνικού και οικονομικού πλέγματος και να αφήσουμε ανοιχτό προς το παρόν το ερώτημα περί του τελικού χαρακτήρα. Όλα αυτά μεταγράφονται άμεσα σε αντίστοιχες σχεδιαστικές επιλογές, που φτάνουν να επηρεάζουν και τις λεπτομέρειες, γι αυτό είμαστε επιφυλακτικοί προσπαθώντας να απαλλάξουμε το νου μας από μορφολογικές εμμονές οποιουδήποτε είδους.

ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ

Μια συνθετική πρόταση αστικού σχεδιασμού καταλήγει μοιραία σε επιλογές τύπων. Η ιστορία των τύπων δεν είναι μια διαδοχή μορφών μέσα στο χρόνο, αλλά κυρίως μια διαδοχή τρόπων ζωής μέσα στο



Το Παλαιό Καρνάγιο

χώρο⁴⁴. Αυτά που μας διδάσκουν οι σύγχρονες πρακτικές σε θέματα συντακτικού⁴⁵ σε μας μεταφράζονται σε μια απλή κατανοητή και πάντα επίκαιρη τακτική: πρέπει να αφουγκράζεται κανείς τις κοινωνικές δονήσεις και να αναγνωρίζει τις τυχόν μεταβολές και μετατοπίσεις εξουσίας καθώς και τις πραγματικές τάσεις και οικονομικές συνθήκες.

Στην περίπτωση του Ληξουριού λάβαμε μέχρι τώρα υπ' όψη μας τα εξής:

- ανάγκη επέκτασης και αναβάθμισης του λιμανιού. Η ήδη υπάρχουσα μελέτη επέκτασης του λιμανιού θεωρήθηκε σαν μια απαράβατη αρχή εκκίνησης για τη δική μας μελέτη. Την αναγκαιότητα και την πιθανή τροποποίηση της μορφής αυτής της προαποφασισμένης επέμβασης τη συζητήσαμε στο βαθμό που μας επέτρεπαν οι αρμοδιότητες που είχαμε.
- ανάγκη αναβάθμισης της τουριστικής δραστηριότητας των παραλιακών καταστημάτων.
- προσέγγιση των διαφορετικών ηλικιών που δρουν και χρησιμοποιούν το σημαντικό αυτό κομμάτι της πόλης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- μέριμνα για τους διαφορετικούς επαγγελματίες που καθιστούν αφανώς το χώρο βιώσιμο και αποδοτικό (καθαριστές, προμηθευτές, συντηρητές, λιμενεργάτες, ναυτικούς, αλιείς, καταστηματαρχές, σερβιτόρους, οδηγούς ταξί κλπ.)

⁴⁴ Ακολουθούμε περισσότερο την υπόθεση του Hillier, ο οποίος συνδέει τους τύπους του δημόσιου χώρου με αντίστοιχα κοινωνικά ζητήματα στην προβιομηχανική και στη μοντέρνα πόλη. Γοσποδίνη Ασπασία, Τύπος και Τοπολογία, η περίπτωση της πλατείας, Αρχιτεκτονικά Θέματα 25, 1991, σελ.37-39. και επίσης Hillier B, Hanson A. The Social Logic of Space, Cambridge University Press, 1984.

⁴⁵ Αναφερόμαστε σε μεθοδολογίες ανάλυσης του χώρου όπως το Space Syntax, που αξιώνει να θεωρείται σαν μια μαθηματικοποιημένη διατύπωση ενός τύπου έρευνας της οποίας τα εργαλεία έχουν θέσει μια σειρά ερευνητών με πρώτο τον Bill Hillier. Τα ουσιωδέστερα συμπεράσματα αυτής της πολύ μεγάλης προσπάθειας για μας είναι οι διατυπωμένες παρατηρήσεις πάνω σε θέματα τυπολογίας και κυρίως η συσχέτιση των γεωμετρικών δεδομένων του χώρου με τις κοινωνικές δομές.

- μέριμνα για την ικανοποίηση της δημόσιας ζωής σε ότι αφορά ειδικές περιστάσεις, εορτές, συνευρέσεις, εκδηλώσεις, παρελάσεις, αθλητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες.
- μέριμνα για τους επισκέπτες της πόλης που αποτελούν μια πηγή ζωής και οικονομικής υποστήριξης για το νησί γενικά.

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – Σχεδιαστικές επιλογές

Έχουμε ήδη απεικονίσει τα κεντρικά θέματα που μέχρι τώρα φαίνεται να ικανοποιούν τις πιο πάνω αναζητήσεις, σε μια σειρά από μοντέλα για την πιθανή πρόταση. Τα μοντέλα αυτά είναι μια μορφή άμεσης επικοινωνίας με τους κατοίκους και τις αρχές και θα είναι πάντα προσεγγίσιμα από τους πολίτες καθ' όλη τη διάρκεια της μελέτης.

Η παρουσία της θάλασσας είναι ένα κεντρικό ζήτημα στο οποίο οι προτάσεις μας απαντούν. Η ήδη διαμορφωμένη οριογραμμή είναι κι αυτή καθοριστική για τις δυνατότητες αξιοποίησης των χώρων που παρέχονται. Η οριογραμμή αυτή περίπου υποδιαιρεί το συνολικό μήκος σε τρεις χωρικές ενότητες με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά η καθεμιά.

Η πρώτη ενότητα είναι ένα πλατύ διαμορφωμένο επίπεδο με σκοπό να εξυπηρετήσει τη δραστηριότητα του λιμανιού που από προηγούμενες μελέτες κρίθηκε ότι πρέπει να επεκταθεί προς αυτή τη ζώνη. Εδώ οι μέχρι τώρα προτάσεις μας επιχειρούν να δώσουν μια δυνατότητα σύνδεσης αυτού του χώρου με τους υπόλοιπους ανοιχτούς χώρους της πόλης και να δημιουργήσουν ένα δίκτυο πλατωμάτων. Ο δημόσιος χώρος της πόλης θα πλουτίσει έτσι σε πλατείες που η καθεμιά θα πάρει μια διαφορετική χρησιμότητα. Στο σχεδιάγραμμα βλέπουμε την ανάγκη σύνδεσης της πρώτης αυτής ενότητας της παραλίας με την κεντρική πλατεία του Ληξουριού και με το πεζόδρομο της Γρ. Λαμπράκη.



Σχεδιάγραμμα δικτύου υπαίθριων δημόσιων χώρων

Η πρότασή μας προς το παρόν γι αυτό το σημείο είναι η δημιουργία μια στενόμακρης πλατείας – δρόμου. Ο τύπος αυτών των πλατειών είναι πολύ οικείος και γνωστός στη Μεσόγειο και σε παραδείγματα παραδοσιακών οικισμών, όπου παράγεται δυναμικά, αλλά και σε περιπτώσεις σχεδιασμένης παρέμβασης σε ιστορικές πόλεις. Το Dubronnik της Κροατίας είναι ένα τέτοιο παράδειγμα, όπου ο κεντρικός δρόμος (Stradun) που συνδέει τις δύο πύλες της πόλης έχει αυτή τη μορφή και λειτουργεί σαν δρόμος και πλατεία μαζί.



Dubronnik: Διακρίνεται ο κεντρικός δρόμος-πλατεία (Stradun).



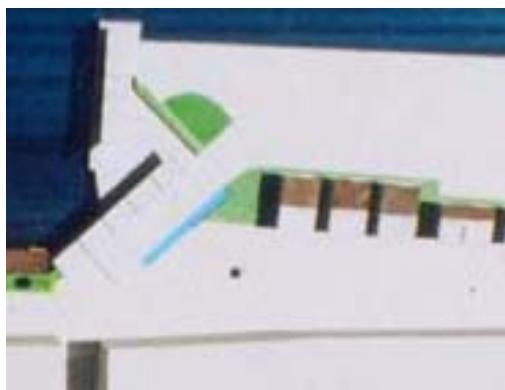
Απόψεις του κεντρικού δρόμου του Dubronnik. Χαρακτηριστική είναι η τυποποίηση των όψεων που μαρτυρεί ότι το σύνολο είναι προϊόν ενιαίου σχεδιασμού.

Στην πρότασή μας αυτός ο δρόμος – πλατεία είναι παράλληλος προς της θάλασσα.

Στο Λημάνι οποία υπάρχουν μια σειρά από πίδακες νερού⁴⁶ μπροστά από τους οποίους στέκεται ένα γλυπτό ή ένα ηλιακό ρολόι ή ακόμα καλύτερα ένα σεληνιακό ρολόι!⁴⁷

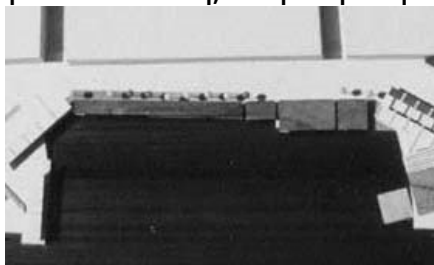
⁴⁶ Κατάλοιπο της κρήνης που απαράβατα συνοδεύει τα δημόσια πλατώματα στη Μεσόγειο.

⁴⁷ Αναφορά στις τελετές για τη νέα σελήνη που λάβαιναν χώρα το 2^ο αι. μ.Χ. σαν εκδηλώσεις μιας χριστιανικής αίρεσης.

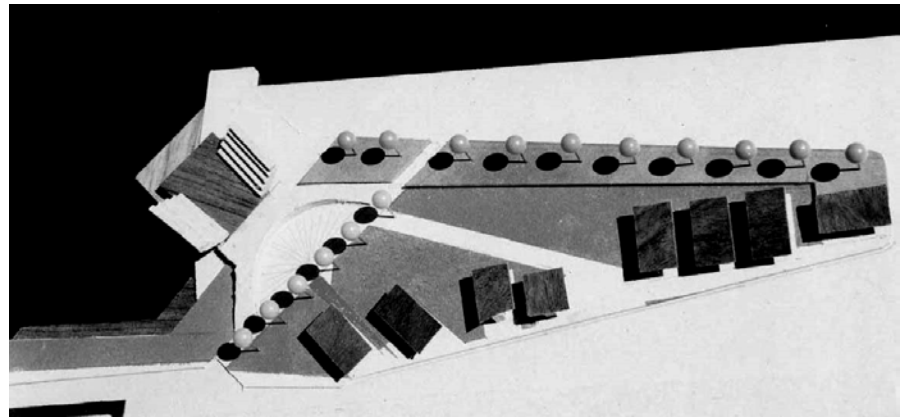
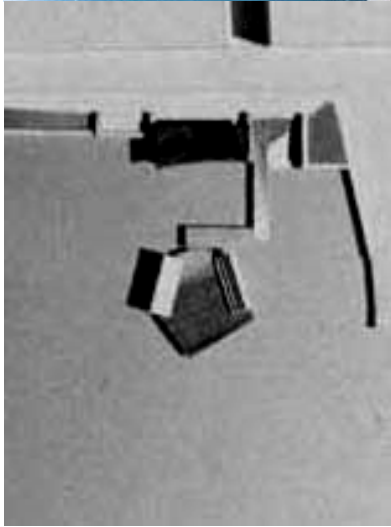


Απόσπασμα του δρόμου – πλατείας.

Οι στοές που διακρίνονται στο απόσπασμα του μοντέλου επιχειρούν να συνδέσουν την πλατεία με τη θάλασσα, παρέχοντας ταυτόχρονα και ένα προστατευμένο χώρο για ανάπαυση, διάβασμα ή και ψάρεμα.



Στη συνέχεια, η δεύτερη ενότητα είναι το μόνο σημείο που μπορεί κανείς να προσεγγίσει τη θάλασσα. Επειδή το σημείο αυτό είναι κατά τη γνώμη μας κρίσιμο επιχειρήσαμε διάφορες παραλλαγές που η καθεμιά είναι εξίσου συζητήσιμη. Η κοινή σχεδιαστική απόφαση σε όλες τις παραλλαγές είναι η δημιουργία ενός «θεάτρου της θάλασσας» του οποίου τον τύπο και τη θέση ακόμα διερευνούμε. Η τυπολογία βέβαια των θεάτρων είναι πολύ πλούσια και εξαρτάται από το είδος του θεάματος που φιλοξενούν, συνδέεται όμως και με τις τεχνικές και τους τρόπους δομής κάθε εποχής. Δεν θα εξαντλήσουμε εδώ το ζήτημα της τυπολογίας του θεάτρου που θα επιλεγεί, γιατί προς το παρόν δεν έχει συζητηθεί επαρκώς. Παραθέτουμε απλά κάποιες από τις εκδοχές που δοκιμάσαμε και οι οποίες



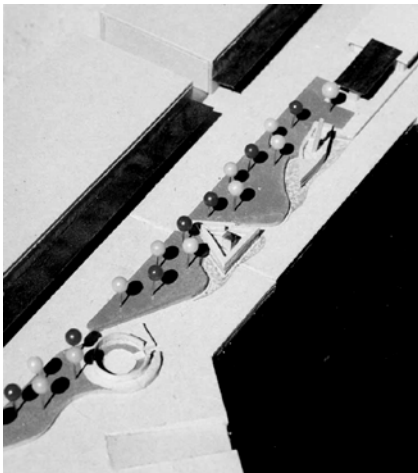
Εκδοχές του Θεάτρου της Θάλασσας

δείχνουν τον τρόπο που θα μπορούσε αυτό να κοιτάει τη θάλασσα και το τοπίο γύρω. Γίνεται έτσι το θέατρο ένα σχόλιο για το ίδιο το τοπίο και τα προαναφερθέντα αινίγματά του, ενώ προσθέτει στη ζωή του τόπου μια ζωντανή δραστηριότητα για ψυχαγωγία, εκπαίδευση και πνευματική άσκηση. Η θέση του στο μας φαίνεται ιδανική, γιατί το σημείο είναι καλύτερα μονωμένο από θορύβους, υπάρχουν επαρκείς χώροι για την υποστήριξή του και δεν συμπλέκεται με τις λοιπές δραστηριότητες του περιπάτου.

Ανάμεσα στο κτιριάκι των αποδυτηρίων και στον δρόμο προτείνουμε μια ανοιχτή στοά, η οποία θα φιλοξενεί μια σειρά από αρχιτεκτονικά θραύσματα και αρχαιολογικά ευρήματα από το Ληξούρι. Η μικρή αυτή έκθεση θα λειτουργεί εκπαιδευτικά για τον επισκέπτη και για τον κάτοικο δίνοντας ένα στίγμα της παρουσίας της Σάμης στο χρόνο.

Στη λεπτομέρεια που βλέπουμε παραπάνω παρατηρούμε και τον τρόπο που επιλέξαμε να συνδέσουμε το χώρο του θεάτρου με την τρίτη ενότητα, η οποία θα είναι αφιερωμένη στα παιδιά. Η Παιδική Χαρά που

αποτελεί το τρίτο κομμάτι πριν το υπάρχον αυθαίρετο κτίσμα που γίνονται μαθήματα ιστιοπλοίας είναι ένα σύνολο από τρεις ιδανικούς «οίκους» αν μπορούμε να πούμε. Κοιτάξαμε με ευαισθησία και ένστικτο το θέμα της παιδικής φαντασίας και οδηγηθήκαμε από αντίστοιχα υλοποιημένα παραδείγματα ως προς την επιλογή αυτών των «οίκων» - παιχνιδιών. Οι τρεις οίκοι είναι κατά σειρά ένα σπίτι – νησί, μια καλύβα μέσα σε έναν πύργο και ένα καράβι. Για το καθένα απ' αυτά τα μεγάλα παιχνίδια θα μπορούσαμε να δώσουμε μια ολόκληρη διάλεξη βασιζόμενοι σε ποιητικές, λογοτεχνικές και ιστορικές αναφορές.



Η Παιδική Χαρά



Τίβολι, villa Adriana, το Teatro Marittimo

Το πρώτο, το σπίτι – νησί είναι μια μικρογραφία του Teatro Marittimo από την περίφημη βίλλα του αυτοκράτορα Αδριανού στο Τίβολι. Η ίδια η ονομασία του (Teatro Marittimo = Θέατρο της Θάλασσας) μας βοήθησε να βρούμε ένα λογικό πέρασμα από την περιοχή του Θεάτρου προς την Παιδική Χαρά. Πρόκειται για ένα νησάκι που βρίσκεται σε εγκλεισμό μέσα σε ένα περιστύλιο και περιλαμβάνει ένα πλήρες σπίτι. Ήταν προφανώς το ησυχαστήριο του ίδιου του αυτοκράτορα μέσα στην πολύβουη βίλλα του. Το δικό μας teatro marittimo θα είναι επίσης ένα νησάκι που θα περιζώνεται από ένα κανάλι με νερό και ένα περιμετρικό τοίχο στην κλίμακα όμως των παιδιών. Από το μοναδικό άνοιγμά του θα μπορεί κανείς να βλέπει τη θάλασσα, όπως αντίστοιχα στο πρωτότυπό του υπήρχε μια μακρινή κρήνη.

Ο δεύτερος «οίκος» είναι ένας μικρός πύργος που μέσα του θα υπάρχει μια καλύβα. Δανειζόμαστε τον τύπο από το κείμενο του Gaston Bachelard : Το σπίτι. Από το υπόγειο ως τη σοφίτα. Η έννοια της Καλύβας⁴⁸. Πράγματι σε όλες σχεδόν τις Παιδικές Χαρές θα βρει κανείς κάποιον πύργο κατασκευασμένο με τα πιο απίθανα υλικά, για να μην αναφέρουμε την καθιερωμένη πρακτική των μικρών παιδιών ή και των μεγάλων ακόμα να φτιάχνουν πύργους στην άμμο. Η δικιά μας εκδοχή συμπεριλαμβάνει και

⁴⁸ Gaston Bachelard, Η ποιητική του Χώρου, εκδόσεις Χατζηγιαννική, Αθήνα 1992.

ένα παιχνίδι κλίμακας που δημιουργείται από την μικροκλίμακα μιας καλύβας μέσα σε ένα μεγαλύτερο και αυστηρότερο περιβάλλον, αυτό του πύργου.



Isola Tiberina από τη villa d'Este



Η Barcaccia του Pietro Bernini στην Piazza di Spagna στη Ρώμη

Το τρίτο παιχνίδι είναι ένα καράβι. Σ' αυτό θα μπορούν οι μικροί να μπαίνουν και να εξερευνούν τα μυστικά του. Εκτός από τις αντίστοιχες εικόνες καραβιών μέσα σε κήπους και Παιδικές Χαρές που ξέρουμε⁴⁹ η παρουσία ενός καραβιού στην παραλία του Ληξουρίου θα δίνει και ένα μέτρο της σημασίας της ναυτικής ζωής στο συγκεκριμένο τόπο, ενώ συνδέεται και με σημαντικές ιστορικές στιγμές του.

Στο τέλος της διαδρομής το μικρό υπάρχον κτίσμα θα αναδιαμορφωθεί για να παραμείνει ένας χώρος για μαθήματα ιστιοπλοίας ή για κάποια χρήση που θα αποφασιστεί στη συνέχεια.

Τέλος μια συνολική απόφαση για τη μορφή, τον αριθμό και τη θέση των στεγάστρων των μαγαζιών θα ληφθεί σε συνεργασία με τους καταστηματαρχες. Η πρόθεσή μας είναι να ικανοποιήσουμε και να αναπτύξουμε την τουριστική και εμπορική δραστηριότητα δίνοντας στα καταστήματα καλύτερες θέσεις, περισσότερο σχεδιασμένες κατασκευές, οι οποίες ταυτόχρονα θα ικανοποιούν την απαίτηση της τάξης και της ευπρέπειας της πόλης

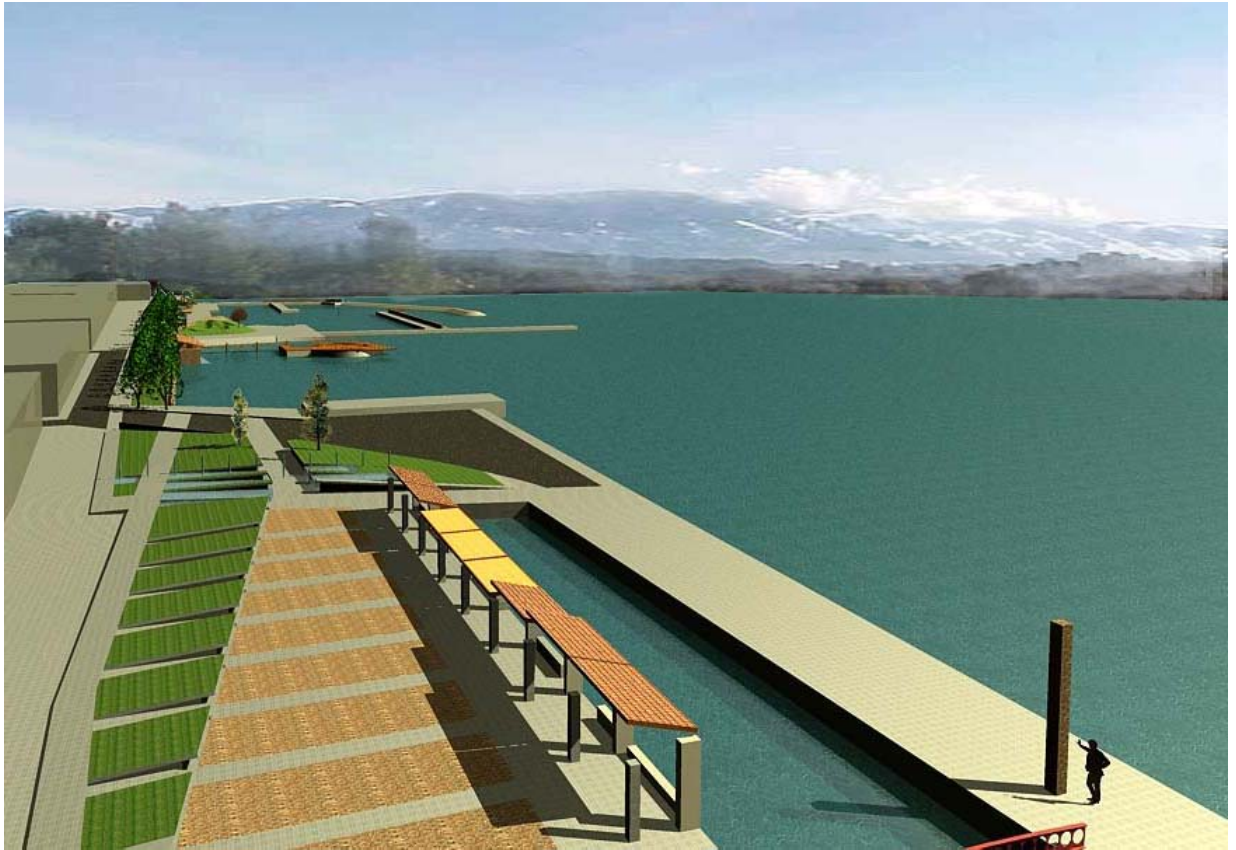
⁴⁹ Παιδική Χαρά στη Φιλοθέη του Δημήτρη Πικιώνη, Isola Tiberina από τον κήπο της villa d' Este στο Τίβολι, Barcaccia του Pietro Bernini στην Piazza di Spagna στη Ρώμη κ.ά.



Εικόνα. Προτεινόμενη άποψη Λιμανιού



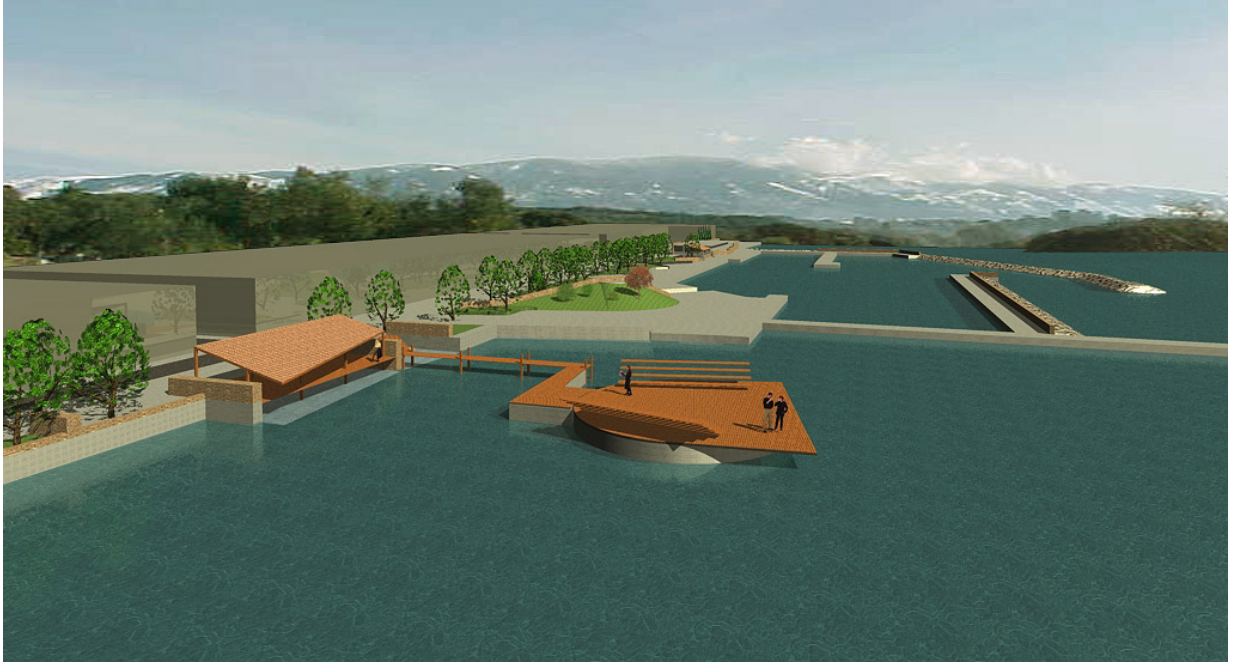
Εικόνα. Παραλιακή Διαδρομή



Εικόνα. Αποψη Παραλιακής Διαδρομής



Εικόνα.Θέατρο Θάλασσας



Εικόνα.Θέατρο Θάλασσας



Εικόνα. Καρνάγιο στο Αλιευτικό καταφύγιο

A

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συγκεντρωτικοί Πίνακες Πρότυπων

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ανθρώπος με κινητικές δυσκολίες και μέσο μεταφοράς	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε εκατοστά του μέτρου A=0.90μ σε περιπτώσεις στενών περασμάτων λόγω σημειακών εμποδίων B=1.20μ σε περιπτώσεις στενών περασμάτων λόγω εμποδίων κατά μήκος πορείας από 5.00 έως 10.00μ Γ=1.50μ σε περιπτώσεις στενών περασμάτων λόγω εμποδίων κατά μήκος πορείας μεγαλύτερης από 10.00μ Δ=2.20μ ελεύθερο από εμπόδια</p>	
<p>Πηγή: ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΙΩΣΗΦ Ατομα μειωμένης κινητικότητας και χώρος, 1992.</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ανθρώπος με κινητικές δυσκολίες και μέσο μεταφοράς	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε εκατοστά του μέτρου</p>	
<p>Πηγές :1. NEUFERT.Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση, 2.ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΙΩΣΗΦ Ατομα μειωμένης κινητικότητας και χώρος,1992. 3.FAIRWEATHER SLIWA, A. J. Metric Handbook. 1969</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις ποδηλάτου	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p>	
<p>Πηγές : 1.FAIRWEATHER, SLIWA, A. Metric Handbook 1969 2. NEUFERT.Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις μοτοσυκλέτας	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p>	
<p>Πηγή : NEUFERT.Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση</p>	


ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις αυτοκινήτου και θέση υπαίθριος στάθμευσης	Σελ. 1 από 1
<p>Ελάχιστες διαστάσεις θέσης στάθμευσης αυτοκινήτου</p> <p>Συνήθεις διαστάσεις Ι.Χ. Οχήματος</p> <p>Μήκος Β: 4.50 Απόσταση αξόνων Α: 2.30 Πλάτος Γ: 1.80 Απόσταση τροχών Γ: 1.30 Μεταξόνιο εμπρός Μ.Ε: 0.85 Ύψος Υ: 1.65 Μεταξόνιο πίσω Μ.Π: 1.35 Βάρος G: 1200 Kgr</p>	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση</p>	

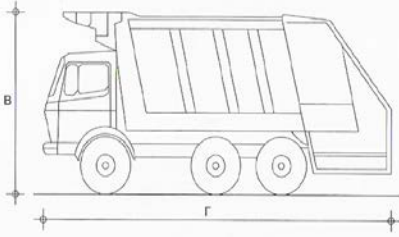
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό																																															
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις οχημάτων και οι ακτίνες στροφής τους	Σελ. 1 από 1																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Τύπος οχήματος</th> <th>μήκος</th> <th>πλάτος</th> <th>ύψος</th> <th>άνοιγμα πόρτας</th> <th>Ακτίνα στροφής</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mini Cooper</td> <td>3.05</td> <td>1.41</td> <td>1.35</td> <td>0.95</td> <td>4.80</td> </tr> <tr> <td>VW Polo Coupe</td> <td>3.65</td> <td>1.59</td> <td>1.36</td> <td>0.96</td> <td>5.00</td> </tr> <tr> <td>VW Golf</td> <td>3.99</td> <td>1.68</td> <td>1.42</td> <td>1.02</td> <td>5.25</td> </tr> <tr> <td>VW Passat</td> <td>4.58</td> <td>1.71</td> <td>1.43</td> <td>0.96</td> <td>5.35</td> </tr> <tr> <td>AUDI 80</td> <td>4.40</td> <td>1.70</td> <td>1.40</td> <td>1.00</td> <td>5.35</td> </tr> <tr> <td>BMW σειρά 5</td> <td>4.72</td> <td>1.75</td> <td>1.42</td> <td>1.00</td> <td>5.50</td> </tr> </tbody> </table>						Τύπος οχήματος	μήκος	πλάτος	ύψος	άνοιγμα πόρτας	Ακτίνα στροφής	Mini Cooper	3.05	1.41	1.35	0.95	4.80	VW Polo Coupe	3.65	1.59	1.36	0.96	5.00	VW Golf	3.99	1.68	1.42	1.02	5.25	VW Passat	4.58	1.71	1.43	0.96	5.35	AUDI 80	4.40	1.70	1.40	1.00	5.35	BMW σειρά 5	4.72	1.75	1.42	1.00	5.50
Τύπος οχήματος	μήκος	πλάτος	ύψος	άνοιγμα πόρτας	Ακτίνα στροφής																																										
Mini Cooper	3.05	1.41	1.35	0.95	4.80																																										
VW Polo Coupe	3.65	1.59	1.36	0.96	5.00																																										
VW Golf	3.99	1.68	1.42	1.02	5.25																																										
VW Passat	4.58	1.71	1.43	0.96	5.35																																										
AUDI 80	4.40	1.70	1.40	1.00	5.35																																										
BMW σειρά 5	4.72	1.75	1.42	1.00	5.50																																										
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση</p>																																															

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό													
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις ασθενοφόου	Σελ. 1 από 1												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Διάσταση</th> <th>Min</th> <th>Max</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>1.80</td> <td>1.90</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>2.15</td> <td>2.30</td> </tr> <tr> <td>Γ</td> <td>4.90</td> <td>5.10</td> </tr> </tbody> </table>		Διάσταση	Min	Max	A	1.80	1.90	B	2.15	2.30	Γ	4.90	5.10
Διάσταση	Min	Max											
A	1.80	1.90											
B	2.15	2.30											
Γ	4.90	5.10											
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση, 1996 και προσωπικές μετρήσεις</p>													

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό																	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις πυροσβεστικού οχήματος	Σελ. 1 από 1																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Διάσταση</th> <th>Min</th> <th>Max</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>2.45</td> <td>2.60</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>3.20</td> <td>3.40</td> </tr> <tr> <td>Γ</td> <td>9.70</td> <td>10.00</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>9.00</td> <td>9.20</td> </tr> </tbody> </table>			Διάσταση	Min	Max	A	2.45	2.60	B	3.20	3.40	Γ	9.70	10.00	R	9.00	9.20
Διάσταση	Min	Max															
A	2.45	2.60															
B	3.20	3.40															
Γ	9.70	10.00															
R	9.00	9.20															
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση, 1996</p>																	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις απορριμματοφόρου	Σελ. 1 από 1




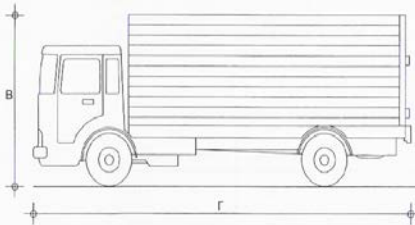


Διάσταση	Min	Max
A	2.40	2.50
B	3.45	3.60
Γ	7.65	7.80

Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα
 Πηγή :NEUFERT.Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις μικρού φορτηγού και ακτινές στρώφης	Σελ. 1 από 1





Διάσταση	Min	Max
A	2.15	2.40
B	2.10	2.25
Γ	5.60	6.55

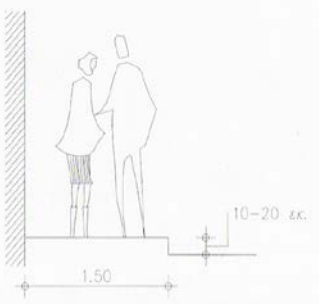
Σημειώσεις: 1. Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα
 2. Ακτίνα στρώφης από 6.50 έως 7.00μ
 Πηγή :NEUFERT.Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Λειτουργικές διαστάσεις διατομών των οδικών αξόνων με βάση τους πιθανούς συνδυασμούς οχημάτων.	Σελ. 1 από 1

Συνδυασμός οχημάτων	Μέγιστη ταχύτητα (χλμ./ώρα)	Πλάτος οδοστρώματος	Πλευρικά περιθώρια
Λευφορείο - Λευφορείο	50	6.50	0.50
	40	6.00	0.25
Φορτηγό-Φορτηγό	50	6.25	0.50
	40	5.50	0.25
Φορτηγό-Επιβατηγό	50	5.50	0.50
	40	4.75	0.25
Φορτηγό-Δίκυκλο	50	4.25	0.50
	40	4.00	0.25
Μικρό Φορτηγό-Μικρό Φορτηγό	50	5.45	0.50
	40	4.70	0.25
Μικρό Φορτηγό-Επιβατηγό	50	5.10	0.50
	40	4.35	0.25
Μικρό Φορτηγό-Δίκυκλο	50	3.85	0.50
	40	3.60	0.25
Επιβατηγό-Επιβατηγό	50	4.75	0.50
	40	4.00	0.25
Επιβατηγό-Δίκυκλο	50	3.50	0.50
	40	3.25	0.25

Σημειώσεις: Οι διαστάσεις εκφράζονται σε μέτρα
 Πηγή :NEUFERT.Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Δευτερεύοντες συνοδευτικοί πεζοδρόμιοι (πεζοδρόμιο)	Σελ. 1 από 1



- Ελάχιστο λειτουργικό πλάτος 1.50μ., σε καμία περίπτωση λιγότερο από 1.30μ.
- Σταθερή κατακόρυφη επιφάνεια στην μία πλευρά, π.χ. τοίχος.
- Κατάστρωμα παράπλευρης οδού με βροδεία ραφή τροχοφόρων 30χλμ./ώρα.
- Απουσία εμποδίων, όπως δέντρα, σήματα κυκλοφορίας, κολώνες, προθήκες από βιτρίνες, τηλεφωνικά κουτιά, προεξοχές κτισμάτων, εισοδοί υπογείων, ράμπες γκαράζ κ.ο.κ.

Εξασφαλίζεται άνετη διασταύρωση δύο πεζών ή προσπέρασμα πεζού από πεζό και η εξυπηρέτηση συνολικού φόρτου κυκλοφορίας πεζών μέχρι 20 αι/λεπτό σε πυκνότητα <0.3ατ/μ.

Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα
 Πηγές: ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Αρχιτέκτων Μηχανικός Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών, 1977
 Προσαρμογές Rast - Q 1968
 Έρευνες του Oeding 1963

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Δευτερεύοντες συνοδευτικοί πεζόδρομοι με προσαυξήσεις	Σελ. 1 από 1
<ul style="list-style-type: none"> • Ελάχιστο λειτουργικό πλάτος $(1.50+\alpha+\beta)\mu$. • Σταθερή κατακόρυφη επιφάνεια στη μία πλευρά, π.χ. τοίχος. • Αν στο κατάστρωμα της παράπλευρης οδού έχουμε ροή τροχοφόρων από 30 έως 60χιλ./ώρα., τότε $\alpha=0.50\mu$ το λιγότερο. • Αν στο κατάστρωμα της παράπλευρης οδού έχουμε ροή τροχοφόρων πάνω από 60χιλ./ώρα., τότε $\alpha=0.75\mu$ το λιγότερο. • Αν υπάρχουν σταθερά αντικείμενα, όπως σήματα κυκλοφορίας, κολώνες, προθήκες από βιτρίνες, τηλεφωνικά κουτιά, προεξοχές κτισμάτων, είσοδοι υπογείων, ράμπες γκαράζ κ.ο.κ., τότε έχουμε προσαύξηση του α από 0.5μ έως 1.00μ. • Αν έχουμε εμπορική χρήση, π.χ. βιτρίνες καταστημάτων και ο φόρτος πλησιάζει τα 30 ατ./λεπτό, τότε έχουμε προσαύξηση του β κατά 0.50 έως 0.70μ. • Ελάχιστο ύψος οριζοντίων εμποδίων από 2.20μ έως 2.50μ. 	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγές : 1. ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Αρχιτέκτων Μηχανικός, Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών, 1977 2. Προσαγραφές Rast - Q 1968 3. Ερευνές του Oeding 1963</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Δευτερεύοντες ανεξάρτητοι πεζόδρομοι	Σελ. 1 από 1
<ul style="list-style-type: none"> • Ελάχιστο λειτουργικό πλάτος 1.50μ., σε καμία περίπτωση λιγότερο από 1.00μ. • Κατά μήκος κλίση από 10 έως 15% • Εάν υπάρχουν σταθερές κατακόρυφες επιφάνειες στις δύο πλευρές, τότε απαιτείται διάδρομος με πλάτος τουλάχιστον 3.25μ. Το σταθερό κατάστρωμα μπορεί να περιοριστεί από 1.50 έως 2.00μ. • Αν στο κατάστρωμα της παράπλευρης οδού έχουμε ροή τροχοφόρων από 30 έως 60χιλ./ώρα., τότε $\alpha=0.50\mu$ το λιγότερο. • Το πλάτος των 2.00μ. δίνει τη δυνατότητα σε ζεύγη να διασπαστούν και εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση συνολικού φόρτου κυκλοφορίας μέχρι 30 ατ./λεπτό σε πυκνότητα <0.3ατ./λεπτό. • Ελάχιστο ύψος οριζοντίων εμποδίων από 2.20μ έως 2.50μ. 	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγές : 1. ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Αρχιτέκτων Μηχανικός, Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών, 1977 2. Προσαγραφές Rast - Q 1963</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Πρωτεύοντες ανεξάρτητοι πεζόδρομοι	Σελ. 1 από 1
<ul style="list-style-type: none"> • Ελάχιστο λειτουργικό πλάτος $\pi=4.00\mu$ • Για τον πλήρη διαχωρισμό από τον άξονα κίνησης οχημάτων θα πρέπει το α να είναι τουλάχιστον 2.00μ. • Αναφερόμαστε σε φόρτους πεζών μέχρι 30 ατ./λεπτό και πυκνότητα μέχρι 0,3 ατ./λεπτό. Για μεγαλύτερους φόρτους και πυκνότητες το π υπολογίζεται από τον πίνακα φόρτων υπολογισμού πεζοδρόμων • Αν υπάρχουν κατακόρυφες επιφάνειες και στις δύο πλευρές, τότε το ελάχιστο λειτουργικό πλάτος του πεζοδρόμου π γίνεται 4.00μ. 	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγές : 1. ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Αρχιτέκτων Μηχανικός, Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών, 1977 2. Προσαγραφές Rast - Q 1968. Ερευνές του Oeding 1963</p>	

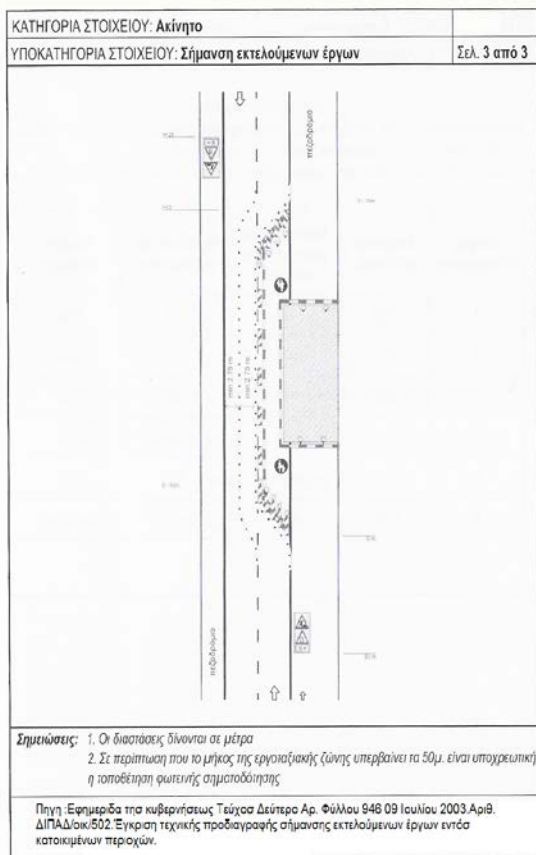
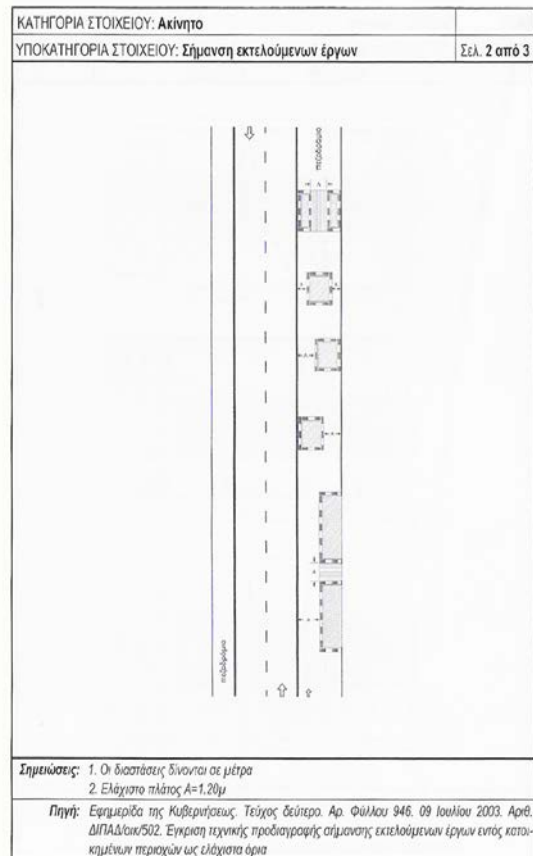
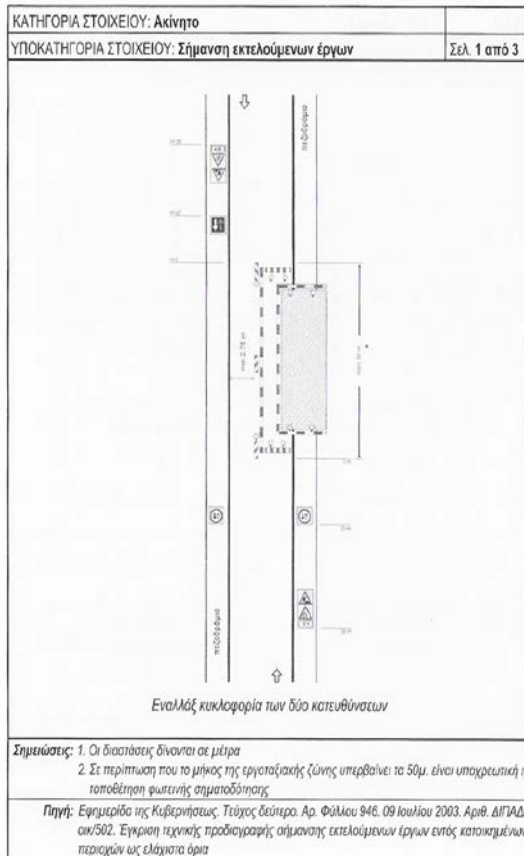
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Δυνατότητες διάταξης θέσεων στάθμευσης και μορφές αξόνων ήπιας κυκλοφορίας	Σελ. 1 από 1
<p>Σημειώσεις: ∅</p> <p>Πηγές Μικροπολεοδομικά στοιχεία, Ζαβαντζα, Πανουργιάς, 2004</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Αξόνες ποδηλάτων (ανεξάρτητοι και συνδεδετικοί)	Σελ. 1 από 1
<p>Σημειώσεις:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα 2. Όπου είναι ειδικό θα πρέπει οι αξόνες πεζών και ποδηλάτων να είναι στο ίδιο επίπεδο ή έχουν μικρή υψομετρική διαφορά 	
<p>Πηγές: 1. ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Αρχιτέκτων Μηχανικός Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών. 1977 2. Προσαγραφές Rast - Q 1968 3. Korte 1980</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Τύποι τοπικών αξόνων και η διάρθρωσή τους σε περιοχές κατοικίας βάσει του Γερμανικού συστήματος κατάταξης	Σελ. 1 από 1
<p>Σημειώσεις:</p> <p>Πηγές: 1. ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Αρχιτέκτων Μηχανικός Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών. 1977 2. Esset Design Guide 1973</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Τυπικές διατάξεις μικτών οδικών αξόνων	Σελ. 1 από 1
<p>Σημειώσεις: Οι οχηματικές διατομές αυτές αφορούν συνηθισμένη διάταξη των συστατικών στοιχείων τους.</p>	
<p>Πηγές: 1. ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Αρχιτέκτων Μηχανικός Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών. 1977 2. Προσαγραφές Rast - Q 1968</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Προτεινόμενες λειτουργικές διαστάσεις αξόνων κίνησης οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων	Σελ. 1 από 1
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις εκφράζονται σε μέτρα</p> <p>Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνοψη</p>	



ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Επιχειρησιακό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης ανάλογα με τις χρήσεις γης	Σελ. 1 από 1

Μονοκατοικίες	1-3 θέσεις ανά κατοικία. (Αφορούν κατοίκους και επισκέπτες. Επιδιώκεται το 80% σε ιδιωτικούς χώρους)
Πολυκατοικίες	0,6-1,00 θέσεις ανά κατοικία. (Αφορούν κατοίκους και επισκέπτες. Επιδιώκεται το 80% σε ιδιωτικούς χώρους)
Γραφεία	1 θέση ανά 80τ.μ. επιφάνεια γραφεία. (Αφορούν κυρίως εξυπηρέτηση των εργαζομένων στους χώρους αυτούς)
Καταστήματα	1 θέση ανά 40-60τ.μ. επιφάνεια κατάστημα. (Αφορούν κυρίως εξυπηρέτηση των εργαζομένων στους χώρους αυτούς)
Βιομηχανίες	1 θέση ανά 4-6 απασχολούμενους. Αφορούν κυρίως εξυπηρέτηση των εργαζομένων στους χώρους αυτούς)
Θέατρα-Κινηματογράφοι	1 θέση ανά 6-12 θέσεις θεατών
Γήπεδα συναντήσεων	1 θέση ανά 10 θέσεις θεατών
Δημόσιες αρχές	1 θέση ανά 2-6 απασχολούμενους. (Ανάλογα με το πλήθος των επισκεπτών)

Σημειώσεις: Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά κατά εκάστη Γ.Ο.Κ. και πολεοδομία περιοχής

Πηγή: ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Αρχιτέκτων Μηχανικός Έρευνα Πολυδομηκών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών, 1977

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Τερματικές οδοί και αναστροφή οχημάτων	Σελ. 1 από 1
<p> $A = 6.00 - 7.50 - 10.50 \text{ m.}$ $C = 9.00 - 11.50 - 14.00 \text{ m.}$ $D = C + X/2$ </p> <p> $A = 6.00 - 7.50 - 10.50 \text{ m.}$ $B = X$ $C = 9.00 - 11.50 - 14.00 \text{ m.}$ </p> <p> $A = 6.00 - 7.50 - 10.50 \text{ m.}$ $B = X$ $C = 9.00 - 11.50 - 14.00 \text{ m.}$ $D = C + X/2$ </p> <p> $A = 10.50 \text{ m.}$ $B = X$ $C = 9.00 - 11.50 - 14.00 \text{ m.}$ </p>	
<p>Σημειώσεις: Οι τρεις διαφορετικές τιμές στις διαστάσεις αναφέρονται στις ακόλουθες περιπτώσεις περιμετρικών οδών:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Με μήκος μέχρι 300μ II. Με μήκος από 300μ μέχρι 500μ III. Με μήκος μεγαλύτερο από 500μ <p>Πηγές: 1. ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών, 1977 2. Essex Design Guide, 1973.</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Βασικές διατάξεις υπαίθριας στάθμευσης ποδηλάτων	Σελ. 1 από 2
<p> 2.05, 2.20, 0.30, 0.53, 0.36, 2.38, 0.53, 0.16, 1.10, 1.50, 1.10, 3.70 </p> <p>Σε στέγαστρα Κατακόρυφα</p> <p> 0.20, 1.90, 1.75, 1.90, 0.85, 45°, 1.35, 1.50, 1.35, 0.80 </p> <p>Κάθεται Κλίση 45°</p>	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγές: 1. FAIRWEATHER, SLIWA, A. J. Metric Handbook, 1969 2. NEUFERT, Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνοψη, 1996</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Βασικές διατάξεις υπαίθριας στάθμευσης ποδηλάτων	Σελ. 2 από 2
<p> 0.10, 0.35, 0.40, 0.35, 0.80 </p> <p>Ειδική κατασκευή για στάθμευση έξι ποδηλάτων, αποτελείται από κεντρικό πυλώνα από σκυρόδεμα και από μεταλλικά στεφάνια στήριξης.</p> <p> 0.85, 0.33, 0.33, 0.30, 0.35, 0.30 </p> <p>Γραμμικά επαναλαμβανόμενη κατασκευή από σκυρόδεμα για τη στάθμευση ποδηλάτων.</p>	
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε εκατοστά του μέτρου</p> <p>Πηγή: Οδηγός πεζοδρόμησης, Ελληνική Εταιρία Τοπική Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση Α.Ε. Αθήνα 2000.</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Βασικές διατάξεις υπαίθριας στάθμευσης οχημάτων	Σελ. 1 από 2
<p> 2.00, 6.00, 3.50 </p> <p>Παράλληλα</p> <p> 4.00, 3.50, 4.00, 5.00, 3.00 </p> <p>30° κλίση</p> <p> 4.50, 3.50, 4.50, 5.00, 3.00 </p> <p>45° κλίση</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Βασικές διατάξεις υπαίθριας στάθμευσης οχημάτων	Σελ. 2 από 2
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε εκατοστά του μέτρου</p> <p>Πηγή: FAIRWEATHER, SLIWA, A. Metric Handbook 1989 NEUFERT, Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Θέσεις στάθμευσης οχημάτων	Σελ. 1 από 1
<p>Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p> <p>Πηγή: NEUFERT, Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΓΩΣΗ-Ατομα μειωμένης κινητικότητας και χώρος 1996</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Επιχειρησιακό	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Προτεραιότητα κυκλοφορίας στο χώρο	Σελ. 1 από 1
<p>Χώρος κυκλοφορίας πεζών αποκλειστικά</p> <p>Περιοχή με προτεραιότητα της κυκλοφορίας χαμηλής ταχύτητας των πεζών και των δικύκλων</p> <p>Περιοχή της προτεραιότητας της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p>	
<p>Σχηματική παράσταση διάταξης προτεραιοτήτων κυκλοφορίας στο χώρο</p> <p>Πηγή: NEUFERT, Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση</p>	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Επιχειρησιακό																																																																																																																																													
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Μείωση της κυκλοφορίας σε δρόμους περιοχής κατοικίας. Επισκόπηση μέτρων και αποτελεσμάτων.	Σελ. 1 από 1																																																																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Επιθυμητά Αποτελέσματα</th> <th>Αποκλεισμός διερχόμενων κυκλοφορίας</th> <th>Μείωση ταχύτητας</th> <th>Εμφάνιση της περιοχής κατοικίας</th> <th>Μεγαλύτερη ασφάλεια για πεζούς και ποδηλάτες</th> <th>Διόρθωση χώρου για πεζούς και ποδηλάτες</th> <th>Μείωση φορτίου από την κυκλοφορία</th> <th>Έκκληση για καλή συμπεριφορά</th> <th>Υπόμνημα Α. Κυκλοφορικά μέτρα Β. Διαμόρφωση λεκτομερειών Γ. Σήμανση ▲ Επιθυμητό αποτέλεσμα ● Πιθανό αποτέλεσμα ■ Δυνατό αποτέλεσμα</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Μέτρο</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>A.1. Αδιέξοδα</td> <td>▲</td> <td>■</td> <td></td> <td>■</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>A.2. Βραχίαι</td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>A.3. Μονόδρομοι</td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>B.1. Αλλαγή υλικού οδοστρώματος</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>B.2. Μείωση πλάτους οδοστρώματος</td> <td>●</td> <td>▲</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>B.3. Αλλαγή της διαμόρφωσης του χώρου της οδού</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>▲</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>B.4. Εμπόδια (αυτοματικά)</td> <td>●</td> <td>▲</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>B.5. Αναβάθιση των σταθμών οχημάτων</td> <td></td> <td>▲</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>B.6. Πλακόστρωση</td> <td>●</td> <td>▲</td> <td>▲</td> <td>●</td> <td>▲</td> <td>●</td> <td>▲</td> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Γ.1. Σήμανση (περιοχή κατοικίας)</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>▲</td> <td>▲</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>Γ</td> </tr> <tr> <td>Γ.2. όριο ταχύτητας</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td>Γ</td> </tr> <tr> <td>Γ.1. Αλλαγή προτεραιότητας</td> <td>■</td> <td>●</td> <td></td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Γ</td> </tr> </tbody> </table>	Επιθυμητά Αποτελέσματα	Αποκλεισμός διερχόμενων κυκλοφορίας	Μείωση ταχύτητας	Εμφάνιση της περιοχής κατοικίας	Μεγαλύτερη ασφάλεια για πεζούς και ποδηλάτες	Διόρθωση χώρου για πεζούς και ποδηλάτες	Μείωση φορτίου από την κυκλοφορία	Έκκληση για καλή συμπεριφορά	Υπόμνημα Α. Κυκλοφορικά μέτρα Β. Διαμόρφωση λεκτομερειών Γ. Σήμανση ▲ Επιθυμητό αποτέλεσμα ● Πιθανό αποτέλεσμα ■ Δυνατό αποτέλεσμα		Μέτρο										A.1. Αδιέξοδα	▲	■		■		●			A	A.2. Βραχίαι	●					■			A	A.3. Μονόδρομοι	●					■			A	B.1. Αλλαγή υλικού οδοστρώματος		●							B	B.2. Μείωση πλάτους οδοστρώματος	●	▲		●		●			B	B.3. Αλλαγή της διαμόρφωσης του χώρου της οδού	●	●	▲	●		●	●		B	B.4. Εμπόδια (αυτοματικά)	●	▲		●					B	B.5. Αναβάθιση των σταθμών οχημάτων		▲		●					B	B.6. Πλακόστρωση	●	▲	▲	●	▲	●	▲		B	Γ.1. Σήμανση (περιοχή κατοικίας)	●	●	▲	▲		●	●		Γ	Γ.2. όριο ταχύτητας		●		●		●			Γ	Γ.1. Αλλαγή προτεραιότητας	■	●		■					Γ	<p>Πηγή: NEUFERT, Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση</p>
Επιθυμητά Αποτελέσματα	Αποκλεισμός διερχόμενων κυκλοφορίας	Μείωση ταχύτητας	Εμφάνιση της περιοχής κατοικίας	Μεγαλύτερη ασφάλεια για πεζούς και ποδηλάτες	Διόρθωση χώρου για πεζούς και ποδηλάτες	Μείωση φορτίου από την κυκλοφορία	Έκκληση για καλή συμπεριφορά	Υπόμνημα Α. Κυκλοφορικά μέτρα Β. Διαμόρφωση λεκτομερειών Γ. Σήμανση ▲ Επιθυμητό αποτέλεσμα ● Πιθανό αποτέλεσμα ■ Δυνατό αποτέλεσμα																																																																																																																																					
Μέτρο																																																																																																																																													
A.1. Αδιέξοδα	▲	■		■		●			A																																																																																																																																				
A.2. Βραχίαι	●					■			A																																																																																																																																				
A.3. Μονόδρομοι	●					■			A																																																																																																																																				
B.1. Αλλαγή υλικού οδοστρώματος		●							B																																																																																																																																				
B.2. Μείωση πλάτους οδοστρώματος	●	▲		●		●			B																																																																																																																																				
B.3. Αλλαγή της διαμόρφωσης του χώρου της οδού	●	●	▲	●		●	●		B																																																																																																																																				
B.4. Εμπόδια (αυτοματικά)	●	▲		●					B																																																																																																																																				
B.5. Αναβάθιση των σταθμών οχημάτων		▲		●					B																																																																																																																																				
B.6. Πλακόστρωση	●	▲	▲	●	▲	●	▲		B																																																																																																																																				
Γ.1. Σήμανση (περιοχή κατοικίας)	●	●	▲	▲		●	●		Γ																																																																																																																																				
Γ.2. όριο ταχύτητας		●		●		●			Γ																																																																																																																																				
Γ.1. Αλλαγή προτεραιότητας	■	●		■					Γ																																																																																																																																				

Β

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ - ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγγελίδης Μ. Αν. Καθηγητής Ε.Μ.Π Αρχιτέκτων Μηχανικός « Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη» Εκδ. Συμμετρία, Αθήνα 2000.
- Αραβαντινός Ι. Αθανάσιος, Καθ ΕΜΠ «Πολεοδομικός σχεδιασμός για Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου» Εκδ. συμμετρία, Αθήνα, 1998.
- Αυδης Θ. ,Αλημπέρτης Δ., Πενολής Κ, «Επέκταση της Παραλίας στο κέντρο της Θεσσαλονίκης από το Λιμάνι έως το Λευκό Πύργο. Διπλωματική Εργασία 1987 Θεσσαλονίκη.
- Αναβάθμιση του Αστικού Περιβάλλοντος – Η μικρή και η μεγάλη κλίμακα της πόλης» ΤΕΕ –ΕΕ Ρυθμιστικών Σχεδίων και Πολεοδομικών μελετών. Τεχνικά Χρονικά Ιούλιος Αύγουστος 1990 τευχ 4 κ' 5 .
- Βλαστός Αθ.- Μπιρμπίλη Τ. «Διαμορφώσεις και Πολιτικές για την Ένταξη του Ποδηλάτου στην Ελληνική Πόλη» εκδόσεις ΥΠΕΧΩΔΕ Ιανουάριος 2000.
- Δεμπόνου Αγγελου-Διονύση, «Η Κεφαλονία στον Αστερισμό της Παρθένου» Εκδόσεις Τοπική Έκδοση Δήμων και Κοινοτήτων Κεφαλονιάς και Ιθάκης, Αργοστόλι 1997.
- Δημητριάδης Ευαγγ. Η ΜΟΛΙΣΤΑ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ. Ιστορία-πολεοδομική διάθρωση – η πλατεία του Γαναδίου- Πολεοδομική μελέτη. Διπλωματική Εργασία. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1974.
- Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης. «Οδηγός πεζοδρόμησης» Εκδόσεις ΕΕΤΑΑ , Αθήνα 2000.
- Καρατζά Φρειδερίκη, Αρχιτέκτων Μηχανικός, «Πολεοδομική Νομοθεσία ΓΟΚ 2000, Ενημέρωση 2002» Εκδόσεις ΣΕΛΚΑ-4μ ΕΠΕ, Αθήνα 2001.
- Καραδήμα , Γερολύμπου, Κακούλα «Πολεοδομική Επέμβαση σε περιοχή Κατοικίας». Διλπ. Εργασία ΑΠΘ Θεσσαλονίκη 1981.
- Κυριακόπουλος Παναγιώτης «Τεχνική Νομοθεσία» Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα 2001

- Μαρίνου Γερουλάνου «Το Ληξουρι» Εκδ. Γκοβοστή Αθίνα 2003.
- Μουρμιώτη Στέλλα- Μαστάγκα Παρασκευή ,«Ανάπλαση Γειτονίας» Θεσσαλονίκη ΤΕΕ Τμ Κεντρικής Μακεδονίας 1985.
- ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ.ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ.ΑΘΗΝΑ 1982.Εισηγήση συνεδρίου.
- Οικονομοπουλος Δημήτρης « Αστικός Αναγέννηση κ' Πολεοδομική Ανάπλαση», Τεχνικά Χρόνικα Μάιος-Ιούνιος 2004 τευχ 3.
- Παπαδήμου Αλέκα- Γερολύμπου Κική, « Πολεοδομική Παρέμβαση σε περιοχή κατοικίας»,Αθήνα 1982
- Πανουργιάς – Ζαβάντης «Πολεοδομική Ανάπλαση σε περιοχή Κατοικίας-Μικροπολεοδομικά Στοιχεία».Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, Αθήνα 2004
- Ροΐδης Χάρης, « Κατασκευαστικές Λεπτομέρειες Εξωτερικών Χώρων», Εκδ. Ζήτη. Θεσσαλονίκη 1993.
- Χαραλαμπίδου Μ. Γεώργιος. «Το πρόβλημα της Κυκλοφορίας σε περιοχές κατοικίας»Εφημερίδα Αμαρυσία 13 Σεπ 2003 σελ 8-9.
- Φρατζεσκάκης Ι.Μ, «Διαχρήρηση Κυκλοφορίας», εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 1991.
- George Hasel, Roger Parry.Making cities work.. Wiley –Academy 2004
- Herman Hertzberger. «Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής».Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π, Αθήνα 2002