

ΤΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΔΡΑΜΑΣ



Αννούλα Πασχαλίδου

Γεωπόνος Α.Π.Θ.

Αρχιτέκτων Τοπίου Α.Τ.Ε.Ι. Καβάλας

M.Sc. Ε.Α.Π. -Σχολή Θετικών Επιστημών & Τεχνολογίας

Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Κτιρίων

Ph.D. Δ.Π.Θ.

ΔΡΑΜΑ, 2018

Το Οικιστικό Περιβάλλον του Δήμου Δράμας

Αννούλα Πασχαλίδου

Δράμα, 2018



Το Οικιστικό Περιβάλλον του Δήμου Δράμας

ISBN: 978-618-83652-3-0

Έκδοση

©εκπ@ιδευτικός κύκλος
Δράμα, 2018

Συγγραφέας

Αννούλα Πασχαλίδου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Ιστορικά και άλλα στοιχεία	5
1.1. Σύντομο ιστορικό του σχηματισμού της πόλης της Δράμας	5
1.2. Πληθυσμός	5
1.3. Έκταση	6
2. Ειδικότερα χαρακτηριστικά και προβλήματα	6
2.1. Οικονομική ανάπτυξη, κύριες οικονομικές δραστηριότητες	6
2.2. Οικιστική ανάπτυξη	6
2.3. Βασικές χρήσεις γης	6
2.4. Χαρακτηριστικά της δόμησης, κτιριακοί όγκοι και ύψη τους ως προς το πλάτος των δρόμων	7
2.5. Ελεύθεροι χώροι- πλατείες, παιδικές χαρές και χώροι πράσινου κλπ	7
2.6. Δίκτυα αστικών και υπεραστικών οδών, χώροι στάθμευσης, μέσα μαζικής μεταφοράς, κυκλοφορία πεζών	7
2.6.1. Δίκτυα αστικών και υπεραστικών οδών	7
2.6.2. Χώροι στάθμευσης	8
2.6.3. Μέσα μαζικής μεταφοράς	8
2.6.4. Κυκλοφορία πεζών	8
2.7. Σχέση της περιοχής με το ευρύτερο περιβάλλον	8
3. Βασικά στοιχεία του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου ρυθμιστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού	8
3.1. Χωροταξική ένταξη	9
3.2. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης της Δράμας	9
3.3. Χρήσεις γης	9
3.4. Κυκλοφοριακή οργάνωση	9
4. Πιθανή εξέλιξη της περιοχής μελέτης, με βάση την υπάρχουσα κατάσταση, τις διαφαινόμενες τάσεις και το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού	10
5. Προβλήματα από την σκοπιά των επιπτώσεων στο περιβάλλον	11
6. Μέτρα βελτίωσης με βάση τις αρχές του Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού και της Βιώσιμης Ανάπτυξης	13
6.1. Μέτρα ελέγχου της οικιστικής ανάπτυξης	13
6.2. Μέτρα για την βελτίωση της ποιότητας ζωής	14
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	15
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	18

1. Ιστορικά και άλλα στοιχεία

1.1. Σύντομο ιστορικό του σχηματισμού της πόλης της Δράμας

Η αρχαιότερη μόνιμη ανθρώπινη εγκατάσταση στη θέση της σημερινής πόλης της Δράμας εντοπίστηκε στον προϊστορικό οικισμό του "Αρκαδικού", νότια του πάρκου της Αγίας Βαρβάρας. (6η χιλιετία π.Χ.). Ο αρχαίος οικισμός είχε την πιθανή ονομασία "Δραβήσκος". Η σημερινή πόλη, κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους, υπήρξε σημαντικός σταθμός οδικού δικτύου μέσα στην εκτεταμένη αποικία των Φιλίππων με το όνομα "Daravescos".

Στη μεσοβυζαντινή εποχή (9ος αρχές 13ου μ.Χ. αι.) η Δράμα αναπτύσσεται σε ισχυρό Κάστρο με στρατηγική σημασία. Είναι περιτειχισμένη περιοχή σ' οχυρό υψίπεδο με έκταση γύρω στα σαράντα στρέμματα και πληθυσμό 1500-2000 κατοίκους. (<http://www.drama.gr/nomos.php?do=history>)

Σώζονται σε γραπτές πηγές οι ονομασίες "Darma" (1172) και "Dramme" (1206) για το Κάστρο, που συνδέονται με την πιθανή αρχαία ονομασία αλλά και τη σημερινή.

Μετά την κατάληψη της Δράμας από τους Οθωμανούς το 1383 η πόλη εξακολουθεί να αποτελεί ένα μικρό κάστρο στην επικράτεια του σουλτάνου.

Σοβαρή αλλαγή σημειώνεται στην πόλη μετά το 1870, όταν η παραγωγή και το εμπόριο καπνού προκαλούν την αύξηση του πληθυσμού και την ενίσχυση της εμπορικής κίνησης. Η λειτουργία του σιδηρόδρομου από το 1895 και η βελτίωση του οδικού δικτύου προς το λιμάνι της Καβάλας συνδέουν τη Δράμα με τα μεγάλα κέντρα της αυτοκρατορίας και τους θαλάσσιους δρόμους του εμπορίου. (<http://www.drama.gr/nomos.php?do=history>). Στις αρχές του 20ού αι., όταν ο πληθυσμός ανέρχεται ήδη σε 14.000 ανθρώπους.

Μετά την ταραχώδη εποχή του Μακεδονικού Αγώνα και της πρώτης βουλγαρικής κατοχής, η πόλη απελευθερώνεται από τον ελληνικό στρατό την 1η Ιουλίου 1913, ύστερα από 540 χρόνια ξένης κατοχής.

Τελικά, η Δράμα αποκτά οριστικά ελληνικό χαρακτήρα με την ανταλλαγή των πληθυσμών του 1923. Η Δράμα έχει 32.000 κατοίκους το 1928. (Εικόνα 22β)

Η πόλη θα γνωρίσει για μια ακόμη φορά, το 1941, την εμπειρία της ξένης κατοχής. Μεταπολεμικά, η Δράμα αποτελεί το διοικητικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο του νομού. (<http://www.drama.gr/nomos.php?do=history>)

1.2. Πληθυσμός

Ο πληθυσμός της πόλης της Δράμας ανέρχεται σε 43.934 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001 (Ε.Σ.Υ.Ε.). Ο πληθυσμός του Δήμου είναι 55632 κάτοικοι. (πίνακας 6), (Διάγραμμα 2,3) (<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database>)

1.3. Έκταση

Το πολεοδομικό συγκρότημα της Δράμας καταλαμβάνει έκταση 600 περίπου εκταρίων, (χάρτης 3,4,5) (εικόνα 23) σε σύνολο 4.850 εκταρίων που καταλαμβάνει ολόκληρος ο Ο.Τ.Α. Δράμας, όπως αυτός καθορίζεται βάσει του Ν.2539/1997. (<http://www.drama.gr/anaptyxiako/praktika.pdf>)

2. Ειδικότερα χαρακτηριστικά και προβλήματα

2.1. Οικονομική ανάπτυξη, κύριες οικονομικές δραστηριότητες

Η ευρύτερη περιοχή της πόλης αλλά και του νομού, δραστηριοποιείται κυρίως στην πρωτογενή αλλά και δευτερογενή παραγωγή. Κύρια οικονομική δραστηριότητα του Νομού αποτελεί η γεωργία. Η πλήρης αξιοποίηση των υδάτινων πόρων του και η χρήση σύγχρονων μεθόδων καλλιέργειας έχουν βελτιώσει σημαντικά, τα τελευταία χρόνια, την αγροτική οικονομία. Τα επώνυμα κρασιά της Δράμας είναι διεθνούς αναγνώρισης.

Σημαντική θέση στο Νομό έχει η κτηνοτροφική και δασική παραγωγή. Η βιοτεχνία και η βιομηχανία περιλαμβάνει χαρτοποιίες, οινοποιίες, εργοστάσια επεξεργασίας καπνού και προϊόντων γάλακτος. Ο νομός έχει αρχίσει να προσελκύει αξιόλογο εσωτερικό τουρισμό. Ο τομέας του μαρμάρου αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξή του. Πλούσιο είναι το υπέδαφος του νομού και σημαντικό είναι το λιγνιτικό πεδίο που έχει εντοπισθεί στην περιοχή Μαυρολεύκης. (<http://www.menoikio.com/web/guest/drama>)

Η οικονομία του Νομού Δράμας αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια πρόβλημα κοινωνικής συνοχής και επιβίωσης. Κάθε χρόνο η κατάσταση επιδεινώνεται, στοιχεία ανάκαμψης δεν προβλέπονται και από ότι φαίνεται η ίδια κατάσταση θα συνεχισθεί, εάν δεν ληφθούν ειδικά μέτρα που να αφορούν αποκλειστικά και μόνο την Δράμα. (<http://www.drama.gr/anaptyxiako/praktika.pdf>)

2.2. Οικιστική ανάπτυξη

Λαμβάνοντας υπόψη τη βαθμιαία αύξηση του πληθυσμού (Πίνακας 7) η οποία καταγράφεται από την Ε.Σ.Υ.Ε. μπορούμε να προβλέψουμε την αύξηση του πληθυσμού και τις επακόλουθες οικιστικές πιέσεις.

2.3. Βασικές χρήσεις γης

Α) Νομός (Πίνακας 1-2-3-4-5)

Β) Πόλη (Χάρτης 2α) Οι βασικές χρήσεις γης δηλαδή το εμπόριο, η διοίκηση και η αναψυχή αναπτύσσονται στο κέντρο της πόλης, ενώ περιφερειακά στα κέντρα των επιμέρους συνοικιών χωροθετούνται ορισμένες δραστηριότητες λιανικού εμπορίου. Αποτέλεσμα της παραπάνω κατάστασης είναι η σοβαρή επιβάρυνση του κέντρου της πόλης. Κοινοφελείς χρήσεις όπως είναι οι αθλητικές εγκαταστάσεις, τα σχολεία και οι υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας λειτουργούν σε περιοχές

με αραιό αστικό ιστό μακριά από το κέντρο, στο οποίο παρατηρούνται μεγαλύτερες πυκνότητες δόμησης (Εικόνα 17-19). (Συμεωνίδου Παναγιώτα , 2008), (Δεληγιαννίδου Δέσποινα , 2006)

2.4. Χαρακτηριστικά της δόμησης, κτιριακοί όγκοι και ύψη τους ως προς το πλάτος των δρόμων

Δεν έχουν ληφθεί μέτρα και δεν έχουν γίνει ρυθμίσεις έτσι ώστε όλα τα κτίρια να ηλιάζονται και μην περιορίζεται η πρόσβαση στην ηλιακή ακτινοβολία σε όλες τις κατοικίες. (Εικόνα 4) Η πόλη ιδιαίτερα στο κέντρο χαρακτηρίζεται από στενούς δρόμους και ψηλά κτίρια. (Εικόνα 5) Σε ορισμένες περιοχές ο όγκος των κτιρίων είναι αισθητικά και λειτουργικά δυσανάλογος των δρόμων που το περιβάλλουν. (Εικόνα 16) (Κωνσταντινίδου Ελισάβετ,2008)

2.5. Ελεύθεροι χώροι- πλατείες, παιδικές χαρές και χώροι πράσινου

Οι ελεύθεροι χώροι-πλατείες στην πόλη είναι λίγοι με κυριότερους το Κήπο της Ειρήνης την πλατεία Ελευθερίας (Εικόνα 8,9) πάρκο Νομαρχίας (Εικόνα18) και περιοχή Αγίας Βαρβάρας (Εικόνα 10,17,19). Μικροί κόμβοι υπάρχουν διάσπαρτοι μέσα στην πόλη αλλά όχι τόσο μεγάλοι ώστε να μπορούν να φιλοξενούν και παιδικές χαρές οι οποίες είναι ελάχιστες. (Εικόνα 6) Σαν παιδικές χαρές επικρατούν πλέον κλειστοί χώροι παιχνιδιού. Άλλοι χώροι πρασίνου υπάρχουν στο πάρκο των Κομνηνών, στο περιαστικό δάσος Κορυλόβου (Εικόνα 23), στο πάρκο της Ταξιαρχίας και της Νομαρχίας (Εικόνα 18). Υπάρχουν επίσης κάποιοι ελεύθεροι χώροι που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν αλλά σήμερα παραμένουν υποβαθμισμένες περιοχές (Εικόνα 13,14,15).

2.6. Δίκτυα αστικών και υπεραστικών οδών, χώροι στάθμευσης, μέσα μαζικής μεταφοράς, κυκλοφορία πεζών

2.6.1. Δίκτυα αστικών και υπεραστικών οδών

Η Δράμα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κόμβος μιας σειράς σημαντικών εθνικών και επαρχιακών δρόμων, που εξυπηρετούν τις μετακινήσεις εντός και εκτός του νομού (χάρτης 1, 4). Οι Υπάρχουν δύο εθνικές οδοί που διέρχονται από τη Δράμα και τη διασχίζουν χιαστί, είναι οι εθνικές οδοί Ξάνθης - Δράμας – Σερρών και Καβάλας – Δράμας – Βουλγαρίας (Εικόνα 20).

Νοτιοδυτικά της πόλης ξεκινά η οδός σύνδεσης της Δράμας με την Ε.Ο. Θεσσαλονίκης — Αλεξανδρούπολης. Η οδός είναι σε κακή κατάσταση και η σύνδεση της πόλης με την Εγνατία οδό είναι προβληματική.

Επίσης, το επαρχιακό δίκτυο διέρχεται μέσα από την πόλη, και μόλις τα τελευταία χρόνια, το οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα διευθετήθηκε μερικώς, με την κατασκευή τμημάτων περιφερειακών οδών (Εικόνα 11, 22) (Δεληγιαννίδου Δέσποινα , 2006)

2.6.2. Χώροι στάθμευσης

Παρόλο που υπάρχουν δύο χώροι στάθμευσης στην περιοχή της Νομαρχίας (Εικόνα 2), ο χώρος στάθμευσης του Δημοτικού Ωδείου, ο δημοτικός χώρος κοντά στο ΚΤΕΛ, ο ιδιωτικός χώρος στην οδό Παπανδρέου, ο χώρος στην περιοχή της Λαϊκής αγοράς, καθώς και οι χώροι στάθμευσης κατά μήκος των δρόμων, το πρόβλημα της στάθμευσης είναι ιδιαίτερα οξύ. (Εικόνα 3,7).

2.6.3. Μέσα μαζικής μεταφοράς

Υπάρχει δίκτυο αστικών και υπεραστικών λεωφορείων που διέρχονται από την πόλη και τη συνδέουν με τις υπόλοιπες συνοικίες της πόλης, και την ευρύτερη περιοχή του Νομού. Η Δράμα συνδέεται με την υπόλοιπη χώρα και σιδηροδρομικά. Η σύνδεση της Δράμας μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου με την υπόλοιπη Ελλάδα, είναι ένα προνόμιο ιδιαίτερα σημαντικό για την πόλη. Αεροπορικά εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο της Χρυσούπολης Καβάλας.

2.6.4. Κυκλοφορία πεζών

Η κυκλοφορία των πεζών διευκολύνεται από τα πεζοδρόμια, τις διαβάσεις και τους φωτεινούς σηματοδότες. (Εικόνα 1) Ωστόσο, σε κεντρικούς δρόμους, ο δείκτης δυσφορίας των πεζών αυξάνεται λόγω της πυκνής κυκλοφορίας των οχημάτων και της καθυστέρησης διέλευσης των δρόμων.

2.7. Σχέση της περιοχής με το ευρύτερο περιβάλλον

Η πόλη της Δράμας αποτελεί το διοικητικό, εμπορικό και συγκοινωνιακό κέντρο του Νομού Δράμας. Δυστυχώς δεν έχει δημιουργηθεί ο κάθετος άξονας με την Εγνατία οδό για να έχει καλύτερη επικοινωνία με τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας. Το τελωνείο της Εξοχής αποτελεί μια πύλη εισόδου και εξόδου τουριστών αλλά και εμπορευμάτων με την Βουλγαρία.

Επίσης η πόλη δεν έχει πολύ μεγάλη έκταση και είναι δυνατόν και με τα πόδια αλλά και με ποδήλατο να βρεθείς σε σύντομο χρόνο στην ύπαιθρο.

3. Βασικά στοιχεία του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου ρυθμιστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού

Η πόλη της Δράμας και ο ευρύτερος δήμος Δράμας δεν διαθέτει ρυθμιστικό σχέδιο.

Το αρχικό ΓΠΣ του ΥΧΟΠ της πόλης συντάχθηκε τον Μάιο του 1984.

Η έγκριση του νεότερου ΓΠΣ του δήμου Δράμας δημοσιεύτηκε (Εφημερίδα της Κυβέρνησης /τεύχος τέταρτο/αριθμ. φύλλου 896, 30/08/1994.

Υπάρχει επίσης η αναθεώρηση του Ρυμοτομικού σχεδίου (Εφημερίδα της Κυβέρνησης /τεύχος τέταρτο/αριθμ. φύλλου 416, 19/06/1995

Τα παραπάνω σχέδια συνοπτικά περιλαμβάνουν τα παρακάτω βασικά στοιχεία:

3.1. Χωροταξική ένταξη

Η θέση της Δράμας σε σχέση με τη γύρω περιοχή και το σύνολο του νομού γενικότερα, προσέδωσε στην πόλη τον χαρακτήρα μεγάλου αστικού και βιομηχανικού κέντρου, σπουδαίου συγκοινωνιακού κόμβου και κέντρου παροχής υπηρεσιών.

3.2. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης της Δράμας

Η πόλη είναι χωρισμένη σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του 1984 σε 39 γειτονιές - συνοικίες, συν τρεις ακόμη δορυφορικούς οικισμούς (Αμπελάκια, Ταξιάρχες, Νέα Σεβάστεια). (πίνακας 8)

Ο πυρήνας της πόλης αλλά και το σύνολο των κεντρικών της λειτουργιών είναι βασισμένα σε ένα Ρυμοτομικό Σχέδιο που σχεδιάστηκε να αντιμετωπίσει τις ανάγκες μιας πόλης πληθυσμιακά υποδεέστερης της σημερινής. Παράλληλα, οι συνεχώς αυξανόμενες πληθυσμιακές ανάγκες και η έντονη οικιστική ανάπτυξη περιφερειακά της Δράμας, οδήγησε στην σταδιακή ένταξη τμημάτων στο πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης, δίχως όμως να υπάρξει κάποιος ιδιαίτερος σχεδιασμός, δημιουργώντας μία πραγματικότητα με αρκετά συσσωρευμένα προβλήματα. (ΓΠΣ, Πολεοδομία Δράμας, 1993)

3.3. Χρήσεις γης

Οι βασικές χρήσεις γης της πόλης έχουν αναπτυχθεί κυρίως στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου συνεισφέροντας σημαντικά στην εμφάνιση σημαντικών κυκλοφοριακών προβλημάτων στην πόλη και κατά δεύτερο λόγο κατά μήκος των βασικών αξόνων σύνδεσης με την περιφέρεια και την ενδοχώρα.

Στον τομέα της εκπαίδευσης, δεν έχουν εξαλειφθεί εξολοκλήρου οι αδυναμίες, καθώς υφίστανται ακόμα προβλήματα κτιριακής υποδομής και εξοπλισμού.

Ένα σημαντικό τμήμα των χρήσεων της ψυχαγωγίας των νέων έχει εγκατασταθεί στην περιοχή νοτιοανατολικά της κεντρικής πλατείας. (Δελγιαννίδου Δέσποινα , 2006)

3.4. Κυκλοφοριακή οργάνωση

Η άναρχη δόμηση και γενικά τα προβλήματα ρυμοτομίας, σε συνδυασμό με την μορφολογία του εδάφους σε ορισμένα τμήματα της πόλης, καθιστούν το οδικό δίκτυο ανεπαρκές και δυσλειτουργικό.

Η μορφή και λειτουργία του βασικού δικτύου της Δράμας είναι ακτινική, με τις περισσότερες αρτηρίες να συγκλίνουν προς το κέντρο της πόλης όπου συγκεντρώνονται και οι βασικότερες της λειτουργίες. Η απουσία πρόβλεψης ενός αξιόλογου δικτύου περιφερειακών οδών και περιμετρικών του κέντρου της πόλης επιβαρύνει την κατάσταση. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί ο περιφερειακός που διατρέχει το βόρειο τμήμα της πόλης που όμως δεν ολοκληρώθηκε ποτέ.

Η ζήτηση για στάθμευση είναι αυξημένη στην κεντρική περιοχή, οι διαθέσιμες όμως θέσεις, είναι ελάχιστες. Οι συνθήκες είναι καλύτερες στην περιφέρεια.

Η απουσία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων, δημιουργεί περιβαλλοντική υποβάθμιση αλλά και αλλοίωση του χαρακτήρα του παραδοσιακού τομέα.

Η πόλη έχει ένα κυκλοφοριακό σύστημα που προέκυψε αποσπασματικά μέσα στο χρόνο, κάτω από την πίεση της ραγδαίας αύξησης των μετακινήσεων με Ι.Χ., και που σήμερα απαιτεί σοβαρές τροποποιήσεις, όχι μόνο του ίδιου, αλλά και της νοοτροπίας των χρηστών του, για να μπορέσει να λειτουργήσει αποτελεσματικά. (Δεληγιαννίδου Δέσποινα, 2006)

4. Πιθανή εξέλιξη της περιοχής μελέτης, με βάση την υπάρχουσα κατάσταση, τις διαφαινόμενες τάσεις και το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού

Οι πόλεις Καβάλα, Δράμα και Ξάνθη σχηματίζουν ένα τρίγωνο στο χώρο που μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά, με την έννοια της ευρύτερης αστικής συγκέντρωσης στο χώρο των τριών αυτών νομών. Για τη σημερινή κλίμακα πληθυσμού και με τα δεδομένα εξοπλισμού και ρόλου ανά αστικό κέντρο, οι Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή και Αλεξανδρούπολη μπορούν να θεωρηθούν Πόλοι διαπεριφερειακής εμβέλειας, ενώ η Δράμα και η Ορεστιάδα αναλαμβάνουν ρόλους δευτερευόντων πόλων ενδοπεριφερειακής εμβέλειας. (<http://www.kavalabusinessplan.gr>)

Οικονομική ανάπτυξη

Οι προβλέψεις για τη περιοχή είναι δυσοίωνες και χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια εξεύρεσης κρατικών ή ευρωπαϊκών πόρων και επενδυτών για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

Οικιστική ανάπτυξη

-Επέκταση του σχεδίου πόλης σε εκτάσεις πυκνοδομημένες και αραιοδομημένες, συνολικής επιφανείας 160 Ηα περίπου και τη δημιουργία 18 πολεοδομικών ενότητων με μέση πυκνότητα οικήσεως και μέσο συντελεστή δόμησης κατά πολεοδομική ενότητα. (ΓΠΣ, Πολεοδομία Δράμας, 1993)

Χρήσεις γης

-Κατανομή των κεντρικών λειτουργιών επιπέδου πόλης κυρίως στην κεντρική συνοικία Σ5. (χάρτης 2α) Ανάπτυξη τοπικών κέντρων στις πολεοδομικές ενότητες.

-Κάλυψη της δημοτικής εκπαίδευσης στο επίπεδο πολεοδομικής ενότητας (γειτονιάς) της μέσης εκπαίδευσης στο επίπεδο συνοικίας και της τεχνικής-επαγγελματικής εκπαίδευσης στο επίπεδο πόλης. Ίδρυση νέων Γυμνασίων - Λυκείων στις περιοχές Προάστιο, Ν. Αμισό και στην πολεοδ. ενότητα Σ2.1. (χάρτης 2α)

-Ίδρυση δύο Κέντρων Υγείας, ένα στην περιοχή του ΙΚΑ και το δεύτερο στην περιοχή Ν. Αμισό.

-Εμπλουτισμός των υφισταμένων εγκαταστάσεων πρόνοιας με την ίδρυση νέων, κύρια στους τομείς της βρεφικής και παιδικής ηλικίας.

-Ίδρυση τριών νέων αθλητικών κέντρων στις πολεοδομικές ενότητες Σ. 2.1 Προάστιο, Ν. Αμισό και δημιουργία κλειστού γυμναστηρίου στην ενότητα Σ.2.1. (χάρτης 2α)

-Ολοκλήρωση του προγράμματος αξιοποίησης πηγών Αγ. Βαρβάρας, Πνευματικό Κέντρο, Δημοτική Βιβλιοθήκη.

-Ανάπτυξη χρήσεων γενικής κατοικίας σε όλη την πόλη.

Σε ότι αφορά τον Μακροπρόθεσμο Σχεδιασμό, έχουν ενσωματωθεί στο υπόβαθρο οι θέσεις των βασικών χρήσεων/λειτουργιών όπως αυτές προβλέπονται από το Γ.Π.Σ (νέο Δημαρχιακό κτίριο, νέα θέση ΚΤΕΛ, κτιριακές εγκαταστάσεις εκπαίδευσης κ.λπ.).

Στην περιφέρεια του κέντρου και κατά μήκος σημαντικών οδικών αξόνων μεταφέρονται σταδιακά μεγάλες εμπορικές μονάδες και αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, επιδιώκοντας καλύτερη πρόσβαση και καλύτερες συνθήκες στάθμευσης. (ΓΠΣ, Πολεοδομία Δράμας, 1993)

Μεταφορική υποδομή

-Δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου με τους αντίστοιχους κόμβους σύνδεσής του με τις κύριες αρτηρίες προς Καβάλα, Θεσ/νίκη, Ξάνθη και Νευροκόπι.

-Σύνταξη για την πόλη κυκλοφοριακής μελέτης. (εκπονήθηκε η μελέτη και εφαρμόζεται σταδιακά)

-Μεταφορά του σταθμού ΚΤΕΛ στη θέση του στρατοπέδου Τριανταφύλλου, μετά την απομάκρυνση του στρατοπέδου.

-Πεζοδρόμηση των οδών γύρω από την κεντρική πλατεία και δημιουργία εσωτερικού δακτυλίου που οριοθετεί κύρια την περιοχή στάθμευσης αυτοκινήτων.

-Δημιουργία εμπορικού σιδηροδρομικού σταθμού στην περιοχή ΝΔ του Προαστίου (ΓΠΣ, Πολεοδομία Δράμας, 1993)

Δίκτυα Υποδομής

-Ολοκλήρωση έργων δικτύου ύδρευσης

-Διευθέτηση κοίτης χειμάρρου Καλλιφύτου

-Κατασκευή νέου δικτύου αποχέτευσης ομβρίων, στο οποίο θα ενταχθούν όσοι αγωγοί είναι δυνατόν από το παντοροϊκό δίκτυο.

-Δημιουργία νέου δικτύου ακαθάρτων και δημιουργία βιολογικού καθαρισμού

-Κατασκευή ενός φράγματος-ταμιευτήρα στην περιοχή ΒΔ του νοσοκομείου για την συγκράτηση της πλεονάζουσας παροχής του αγωγού που διασχίζει την πόλη (οδό Κέννεντυ) και κατασκευή φρεατίων. (ΓΠΣ, Πολεοδομία Δράμας, 1993)

Περιβάλλον

-Ζώνες προστασίας δασών.

-Ζώνες προστασίας γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας.

-Ζώνη προστασίας χώρων ιστορικού ενδιαφέροντος στην περιοχή δυτικά των εργατικών κατοικιών Αρκαδικού. (ΓΠΣ, Πολεοδομία Δράμας, 1993)

5. Προβλήματα από την σκοπιά των επιπτώσεων στο περιβάλλον

Οικονομικός μαρασμός

Τα κύρια χαρακτηριστικά του Ν. Δράμας είναι οι δυσμενείς φυσικές συνθήκες, η βασική απασχόληση στον πρωτογενή τομέα, με μεγάλα διαστήματα υποαπασχόλησης, η έλλειψη Πασχαλίδου Αννούλα

εξωαγροτικών απασχολήσεων, οι ελλείψεις σε έργα βασικής γεωργικής – τεχνικής υποδομής και κοινωνικών εξυπηρετήσεων. Παραδοσιακές καλλιέργειες όπως ο καπνός έχουν σχεδόν εγκαταλειφθεί και οι περισσότερες από τις βιοτεχνίες ετοιμών ενδυμάτων της δεκαετίας του '80, με σημαντική απασχόληση του γυναικείου πληθυσμού, έχουν κλείσει ή μετεγκατασταθεί σε χώρες με φθηνό εργατικό δυναμικό.

Συνέπεια της κατάστασης αυτής είναι η μεγάλη έξοδος του πληθυσμού κυρίως των παραγωγικών ηλικιών, με σημαντικές επιπτώσεις στην δημογραφική και βιολογική τους ισορροπία, καθώς και στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική τους ανάπτυξη.

Το κατά κεφαλή ΑΕΠ του Ν. Δράμας το 1995 ήταν το 85,44% και το 2005 έπεσε στο 55,9% του μέσου όρου του συνόλου της χώρας.

Η κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος για βιομηχανική χρήση για τον Ν. Δράμας από 108.958 KWh το 1998 έπεσε στις 53.010 KWh το 2006.

Η επίσημη ανεργία για τον Ν. Δράμας το 1991 ήταν 10,8% και το 2007 έφθασε στο 17,5%, όταν στην περιφέρεια ΑΜ-Θ είναι 9,7%. (http://dramanewsgr.blogspot.com/2009/02/blog-post_17.html)

Ο Νομός διαθέτει ιδιαίτερα οικολογικά, κλιματολογικά και θρησκευτικά στοιχεία αλλά και τα φυσικά προσόντα, τα οποία προσδίδουν σημαντικότερες δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης με κύρια κατεύθυνση τον χειμερινό τουρισμό, τον δασοτουρισμό και τον ορεινό και εναλλακτικό τουρισμό. Δυστυχώς ο οικονομικός μαρασμός δημιουργεί κοινωνική πίεση για εκμετάλλευση των λιγνιτών της περιοχής με καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον. (<http://www.makthes.gr/index.php?name=News&file=article&sid=14912>)

Κυκλοφοριακό

Έντονα είναι τα κυκλοφοριακά προβλήματα τις ώρες αιχμής και στους κεντρικούς δρόμους της πόλης της Δράμας. Κυκλοφοριακό «έμφραγμα», κατάχρηση των ΙΧ, ραγδαία αύξηση των οχημάτων και έλλειψη χώρων στάθμευσης, αποτελούν τις κύριες αιτίες του εντεινόμενου προβλήματος. Η ραγδαία αύξηση των ΙΧ αυτοκινήτων, η καθημερινή χρήση τους ακόμη και για μικρές αποστάσεις εντός της πόλης, η απουσία χώρων στάθμευσης και εναλλακτικών μέσων μαζικής μεταφοράς, είναι οι αιτίες που το κυκλοφοριακό, έχει εξελιχθεί σε μείζον πρόβλημα. Με την ολοκλήρωση του Νότιου Περιφερειακού Δακτυλίου, έχει αποσυμφορηθεί σχετικά σημαντικό μέρος του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλεως της Δράμας, δεδομένου ότι η κίνηση από τα ανατολικά προς τα δυτικά τού Νομού, και αντιστρόφως, γίνεται μέσω αυτού και όχι μέσα από το κέντρο τής πόλης. (<http://news.disabled.gr/?p=3484>)

Έλλειψη ελεύθερων χώρων

Για χρόνια αγνοείται επιδεικτικά στην Δράμα η ανάγκη ελεύθερων χώρων και πρασίνου, για την υγεία, αλλά και την προστασία των πολιτών σε περίπτωση σεισμών, ή μεγάλων βροχοπτώσεων, που, λόγω έλλειψης δασών, πνίγουν τις πόλεις.

Υπάρχουν κάποιοι χώροι όπως τα στρατόπεδα που αποδεδυμούνται να μη προορίζονται για οικοπεδοποίηση και τσιμεντοποίηση και να διατεθούν στους πολίτες σαν ελεύθεροι - κοινωφελείς χώροι. (<http://www2.rizospastis.gr/wwwengine/story.do?id=1970284>)

Έλλειψη πρασίνου

Η πόλη της Δράμας έχει χώρους πρασίνου μέσα στην πόλη αλλά αυτοί παραμένουν ασύνδετοι μεταξύ τους α) του πάρκου της Αγίας Βαρβάρας β) τον Δημοτικό κήπο και γ) την Πλατεία Ελευθερίας.

Επίσης οι περισσότεροι δρόμοι ιδιαίτερα του κέντρου λόγω στενότητας δεν έχουν και δεν χωρούν δεντροστοιχίες οι οποίες θα αποτελούν πράσινο δίκτυο μέσα στην πόλη.

Χρήσεις γης

Τα σοβαρότατα προβλήματα που συναντώνται στους κύριους οδικούς άξονες και στο Πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης της Δράμας οφείλονται στην έλλειψη ενός σωστού χωροταξικού σχεδιασμού και καθορισμού χρήσεων γης. Το γεγονός ευνοεί την εκτός σχεδίου, την διάσπαρτη και αυθαίρετη δόμηση, την εκποίηση και την αλλαγή χρήσης της γεωργικής γης, την αλλοίωση της φυσιογνωμίας της περιοχής.

Σύνδεση με Εγνατία οδό

Η ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού, οι κάθετοι άξονες Δράμας-Αμφίπολης- Εγνατία οδός και Εξοχής – Δράμας –Καβάλας, ο Περιφερειακός δακτύλιος, η σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι Καβάλας, θα αποτελέσουν ένα πλέγμα αναπτυξιακών έργων που θα ωθήσουν την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής .

6. Μέτρα βελτίωσης με βάση τις αρχές του Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού και της Βιώσιμης Ανάπτυξης

Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός πρέπει πρωτίστως να στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος αλλά και στη δημιουργία καλύτερων συνθηκών διαβίωσης των πολιτών. (Κατσιμίγας Κ., 2005)

6.1. Μέτρα ελέγχου της οικιστικής ανάπτυξης

Μέτρα ελέγχου της οικιστικής ανάπτυξης:

- Αποτελεσματικός έλεγχος αυθαιρεσίας.
- Καθορισμός χρήσεων, απαγορεύσεων και ποσοστώσεων.
- Ολοκλήρωση του κτηματολογίου.
- Αξιοποίηση και προστασία δημόσιων εκτάσεων.
- Υλοποίηση οδικών δικτύων και λοιπών αστικών υποδομών στις περιοχές προτεραιότητας των οικιστικών περιοχών πριν από τις κτιριακές αναπτύξεις και την κατοίκηση τους. (Αγγελίδης Γιάννης, Πολεοδόμος)

- Θα πρέπει να θεσμοθετηθούν και να εφαρμοσθούν μηχανισμοί αστικού αναδιασμού για τον απεγκλωβισμό των αδρανών ή περικλειστων οικοπέδων κτισμάτων που συσσωρεύονται στον αστικό ιστό για πολλούς λόγους. (Αγγελίδης Γιάννης, Πολεοδόμος)
- Σωστό υπολογισμό των οικιστικών αναγκών σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.
- Πολιτικές ελέγχου της γης.
- Πολιτικές ελέγχου της ροής των πολεοδομήσεων και της ποσότητας της προς πολεοδόμηση γης που εισέρχεται στο σύστημα της αγοράς. (Αγγελίδης Γιάννης, Πολεοδόμος)
- Πολιτικές ρύθμισης της ζήτησης.
- Πολιτικές ελέγχου των κατασκευών.
- Πολιτικές δημιουργίας αστικών υποδομών.
- Η επέκταση των οικισμών θα πρέπει να ρυθμίζεται ποσοτικά και χρονικά.
- Ο συντελεστής δόμησης αποτελεί το μοναδικό βέβαιο τρόπο ελέγχου του οικοδομικού μεγέθους. (Αγγελίδης Γιάννης, Πολεοδόμος)

6.2. Μέτρα για την βελτίωση της ποιότητας ζωής

Τα μέτρα που μπορεί να ληφθούν για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων είναι:

- Απαλλοτριώση των εναπομεινάντων ελεύθερων χώρων της πόλης και δημιουργία πλατειών, παιδικών χαρών, χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά που θα εξυπηρετήσουν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων. (Σταμέλος Στ., 2002)
- Ανάπλαση του περιαστικού πρασίνου και των υπαρχόντων πάρκων.
- Δημιουργία νέων χώρων αναψυχής και βελτίωση των υπαρχόντων.
- Δημιουργία δενδροστοιχιών στους δρόμους της περιοχής.
- Δημιουργία χώρων-δικτύου υπαίθριου νερού.
- Κατασκευή εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης από κυβόλιθους η άλλα υλικά που επιτρέπουν την απορρόφηση υδάτων και τον εμπλουτισμό του υδροφόρου ορίζοντα.
- Ενθάρρυνση της χρήσης του αστικού λεωφορείου με πιο πυκνά δρομολόγια και φτηνό εισιτήριο για ορισμένες ώρες της ημέρας. (http://edessa.topo.auth.gr/PENED03ED489/Dhmosieyseis/2007_03_16_Xios_conference_Sxedia_astikon_metakinhseon.pdf)
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων κατά μήκος των κύριων οδικών αρτηριών. (<http://www.ecogreens.gr/Gia%20ena%20politismo.doc>)
- Απαγόρευση της στάθμευσης στο κέντρο της πόλης (δημιουργία δακτυλίου).
- Δημιουργία υπόγειων παρκινγκ.
- Καθιέρωση κατάλληλων συντελεστών δόμησης και κανονισμών ώστε να ηλιάζονται όλα τα κτίρια. (courses.arch.ntua.gr/fsr/107760/kef.7.pdf)
- Αύξηση πλάτους πεζοδρομίων.

- Δημιουργία πράσινου δικτύου μέσα στην πόλη (Τζεσούρη Α, 2007). (<http://vergina.eng.auth.gr/IHT/Proc8th/099.doc>)
- Συνένωση ακάλυπτων χώρων οικοδομών εντός του οικοδομικού τετραγώνου. (<http://vergina.eng.auth.gr/IHT/Proc8th/099.doc>)
- Στους ακάλυπτους χώρους της οικοδομής χρήση μαλακών παρά σκληρών επιφανειών και ανοιχτών χρωμάτων στις επιστρώσεις. (<http://www.anelixi.org/index.php?cid=2>)
- Σωστή διαχείριση των όμβριων υδάτων και των αστικών λυμάτων.
- Βιολογική διύλιση των ακαθάρτων και συχνή αποκομιδή των απορριμμάτων με ανακύκλωσή τους.
- Δημιουργία «περιβαλλοντικών αυλών» και «κήπων για παιδιά» είτε στο εκπαιδευτικό τους περιβάλλον είτε μέσα σε ένα δίκτυο ελεύθερων χώρων στην πόλη. (<http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=2&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=38>)
- Μετατροπή ορισμένων δρόμων σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας.
- Να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στον πολιτισμικό παράγοντα και τα ήθη των κατοίκων, και να λαμβάνονται υπόψη τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν, η αισθητική των κατασκευών και ο σκοπός τους. (<http://katsimigas.wordpress.com/bioklimatismos/>)
- Αξιοποίηση κάθε δυνατότητας φύτευσης με στόχο τον σκιασμό, για τον ηλιασμό, την ανεμοπροστασία και την αισθητική των χώρων ύστερα από μελέτη για το είδος και το μέγεθος του φυτού και το προσδοκώμενο αποτέλεσμα.
- Ολοκλήρωση κάθετου άξονα Δράμας-Αμφίπολης-σύνδεση με την Εγνατία οδό.
- Ανακατασκευή – βελτίωση του άξονα Τελωνείου Εξοχής – Δράμας- Καβάλας. (<http://www.e-boss.gr/eboss/articles/article.jsp?context=103&articleid=8936>)
- Βελτίωση των Εθνικών οδών που συνδέουν τον Νομό με τους όμορους Νομούς.
- Κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων ανατολικά και νότια με τις σιδηροδρομικές γραμμές.
- Στο σιδηροδρομικό δίκτυο : Α) Σύνδεση της Δράμας με το λιμάνι της Καβάλας, μέσω Αδριανής –Παλιάς Καβάλας. Β) Σύνδεση Σ.Σ. Δράμας με την Βιομηχανική Ζώνη και το Βιοτεχνικό Πάρκο Προσοτσάνης. (http://www.drama.gr/anaptyxiako/eisigiseis/1_05_Sidiropoulos.pdf)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Α.ΕΡΓΑΣΙΕΣ-ΠΗΓΕΣ

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (2001). Στοιχεία Εθνικής Απογραφής Πληθυσμού.

Πολοδομία Δράμας, (1993). Γενικό Πολοδομικό Σχέδιο

Δελγιαννίδου Δ. (2006) «Κυκλοφοριακός θόρυβος και σχεδιασμός στο κέντρο περιοχών-μελέτη περίπτωσης το κέντρο της πόλης της Δράμας, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Σχολή θετικών Επιστημών και τεχνολογίας, Διπλωματική εργασία προγράμματος σπουδών περιβαλλοντικός σχεδιασμός πόλεων και κτιρίων, Πάτρα.

Κωνσταντινίδου Ε. (2008) «Το οικιστικό περιβάλλον τμήματος της πόλης Δράμας», Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Σχολή θετικών Επιστημών και τεχνολογίας, Εργασία προγράμματος σπουδών περιβαλλοντικός σχεδιασμός πόλεων και κτιρίων, Δράμα.

Συμεωνίδου Π., (2008) «Βιοκλιματικός επανασχεδιασμός σχολικών κτιρίων :μελέτη περίπτωσης στην πόλη της Δράμας», Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Σχολή θετικών Επιστημών και τεχνολογίας, Διπλωματική εργασία προγράμματος σπουδών περιβαλλοντικός σχεδιασμός πόλεων και κτιρίων, Αθήνα .

Τζεσούρη, Α. (2007) «Περιβαλλοντικές μετρήσεις με στόχο τη βελτίωση βιοκλιματικών συνθηκών σε ανοικτούς υπαίθριους χώρους. Μελέτη περίπτωσης : Πόλη της Δράμας» Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Σχολή θετικών Επιστημών και τεχνολογίας, Διπλωματική εργασία προγράμματος σπουδών περιβαλλοντικός σχεδιασμός πόλεων και κτιρίων, Πάτρα.

Β. ΚΕΙΜΕΝΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ ΜΕ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ

Αγγελίδης Γ., «ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ» http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/EKDHLVSEIS/PROSEXEIS_EKDHLWSEIS/DIAXEIRHS_H_AKINHTWN/Tab1/aggelidhs.pdf, (27/12/2009)

Γεωργιάδης Σ., Χωροταξικός και Πολοδομικός σχεδιασμός του Δήμου Δράμας, <http://www.e-boss.gr/e-boss/articles/article.jsp?context=103&articleid=8936> (18/12/2009)

Γκουμπούλου Γ., (2007) Ελεύθεροι χώροι πρασίνου στην πόλη. Η περίπτωση των παιχνιδότοπων. <http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=2&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=38> (23/01/2010)

Κατσιμίγας Κ., (2005) «ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ, ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ» ,ΤΕΕ ΘΡΑΚΗΣ, ΚΟΜΟΤΗΝΗ.<http://katsimigas.wordpress.com/bioklimatismos/> (18/12/2009)

Πολυχρονόπουλος Δ., ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΜΟΡΦΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΜΙΚΡΟΚΛΙΜΑΤΟΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ . courses.arch.ntua.gr/fsr/107760/kef.7.pdf, (12/12/2009)

- Σιδηρόπουλος Θ., (2006) Προτάσεις του Τ.Ε.Ε. για το Σχέδιο Ανάπτυξης στον Τομέα των Υποδομών. http://www.drama.gr/anaptychiako/eisigiseis/1_05_Sidiropoulos.pdf, (09/01/2010)
- Σταμέλος Σ., (2002), Αστικό και περιαστικό πράσινο :Στρατηγικό σχέδιο για παρεμβάσεις και αναπλάσεις.Λαμία. http://www.e-ecology.gr/DiscView.asp?mid=206&forum_id=14& (17/12/2009)
- Τζώρτζη Τ., Σαρίκου Σ., Ενοποίηση και σχεδιασμός μικρών αστικών χώρων με βιοκλιματικές συνθήκες. <http://vergina.eng.auth.gr/IHT/Proc8th/099.doc> (09/01/2010)
- Τσουκαλά, Α., Ταξιλάρης, Χρ., Μίντσης, Γ., Μπάσμπας, Σ., ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΤΥΠΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης ,Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων, Θεσσαλονίκη. http://edessa.topo.auth.gr/PENED03ED489/Dhmosieyseis/2007_03_16_Xios_conference_Sxedia_astikon_metakinhseon.pdf, (13/12/2009)

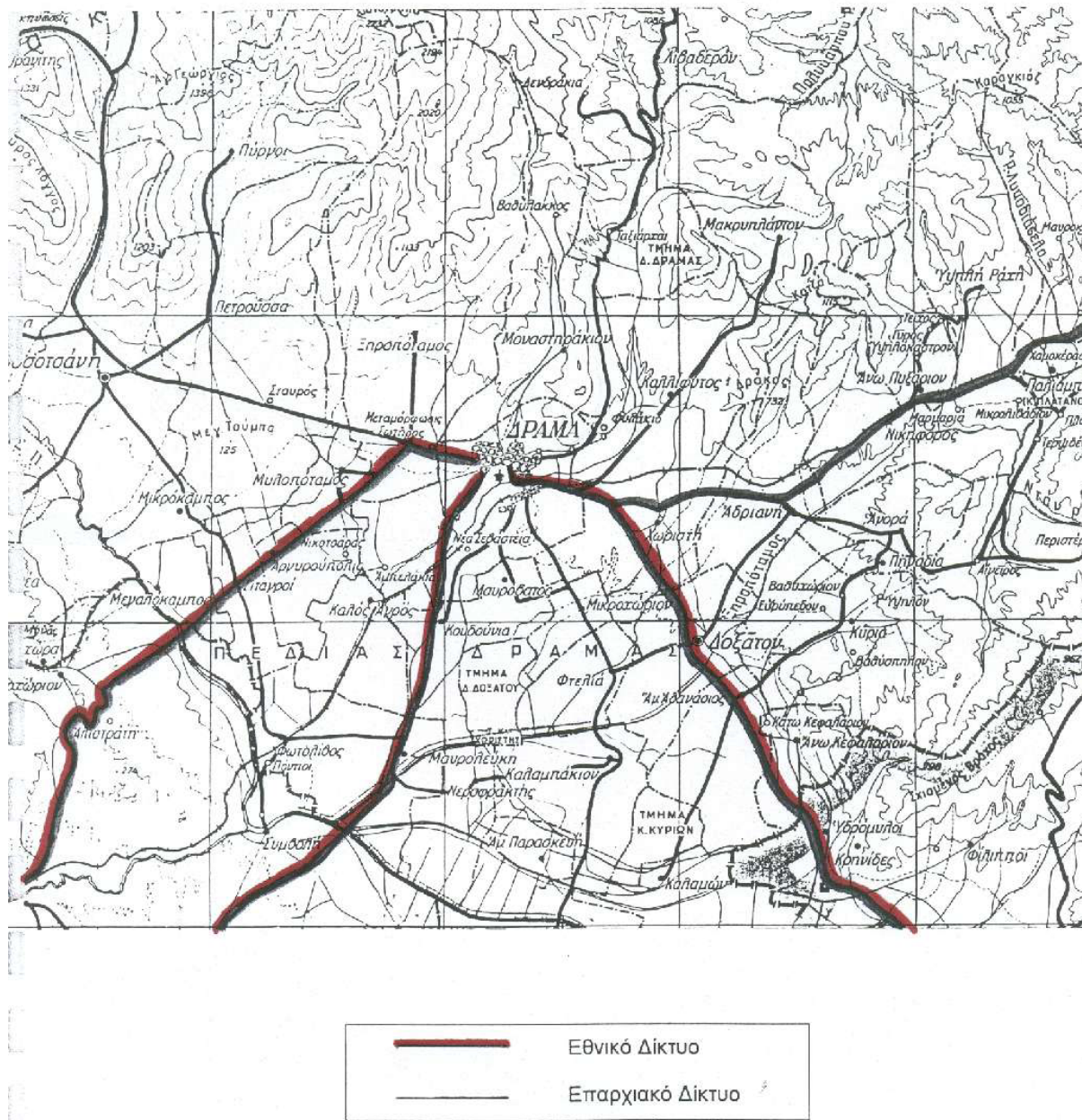
Γ. ΚΕΙΜΕΝΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ ΧΩΡΙΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ

- ΔΡΑΜΑ SOS εκπέμπει η οικονομία, <http://www.makthes.gr/index.php?name=News&file=article&sid=14912>, (23/12/2009)
- Μία πρόταση για την Δράμα, την ανάπτυξη και τις επιχειρήσεις της. http://dramanewsgr.blogspot.com/2009/02/blog-post_17.html (20/12/2009)
- ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ, <http://www.anelixi.org/index.php?cid=2> (11/12/2009)
- Για ένα πολιτισμό της κινητικότητας. Οργάνωση της πόλης και ευαισθητοποίηση των πολιτών. <http://www.ecogreens.gr/Gia%20ena%20politismo.doc>, (18/12/2009)
- <http://www.aned.gr/company.htm>, (28/12/2009)
- Βόρεια Ελλάδα Έντεκα πόλεις υπό την κηδεμονία των αυτοκινήτων, <http://news.disabled.gr/?p=3484>, (09/01/2010)
- Μετεγκατάσταση στρατοπέδων -Η τσιμεντοποίηση βαφτίζεται κοινωνικό έργο, <http://www1.rizospastis.gr/wwwengine/story.do?id=1970284> (09/01/2010)
- Επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου Καβάλας, <http://www.kavalabusinessplan.gr> (09/01/2010)
- Η Ιστορία της Δράμας, <http://www.drama.gr/nomos.php?do=history> (23/01/2010)
- Αναπτυξιακό συνέδριο Νομού Δράμας, Πρακτικά, 2-8 Ιανουαρίου 2006, Δράμα. <http://www.drama.gr/anaptychiako/praktika.pdf> (23/01/2010)
- Νομός Δράμας, <http://www.menoikio.com/web/guest/drama>
- Επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου Καβάλας, <http://www.kavalabusinessplan.gr>

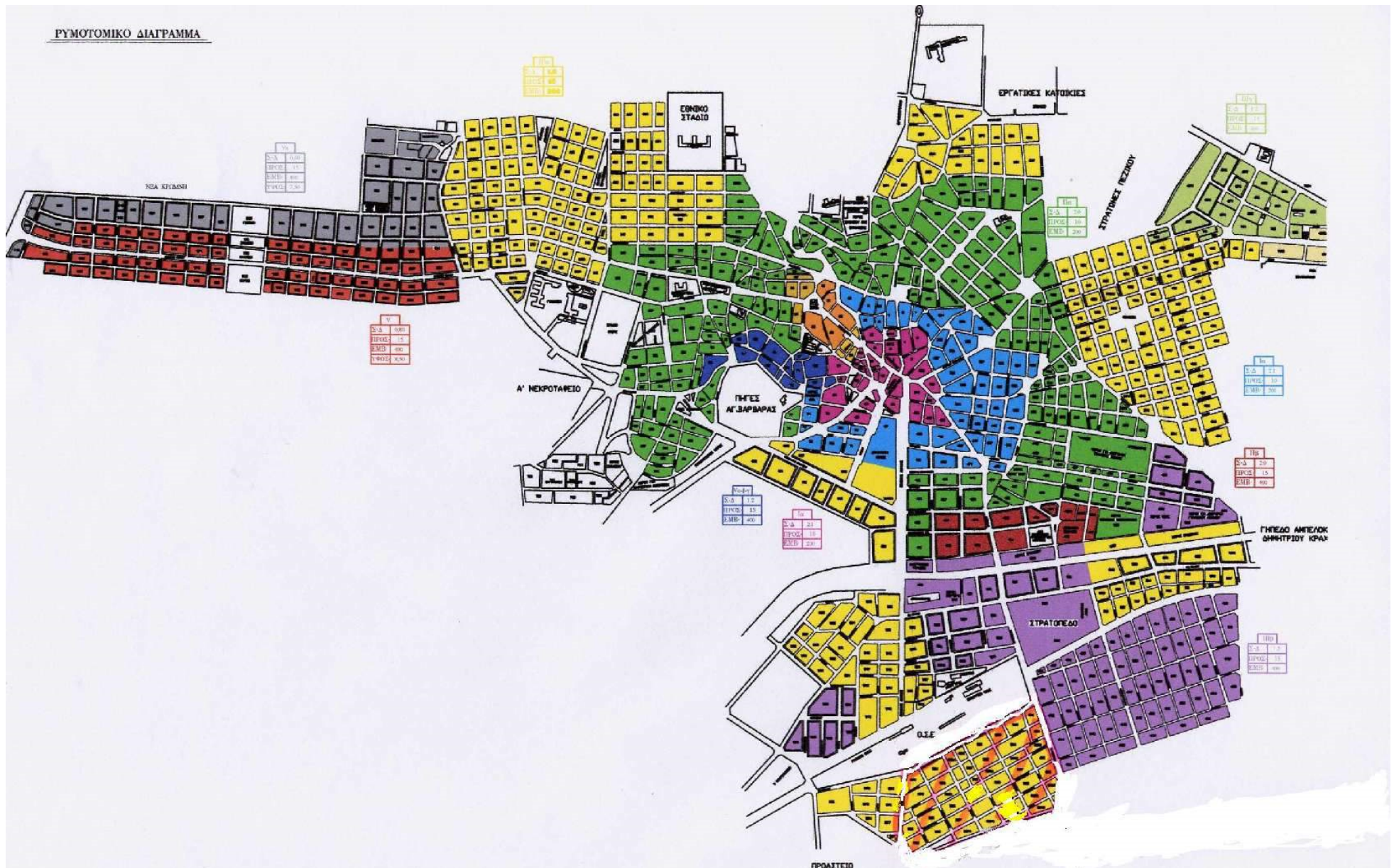
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι –ΧΑΡΤΕΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ –ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ-ΠΙΝΑΚΕΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV-ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-ΧΑΡΤΕΣ



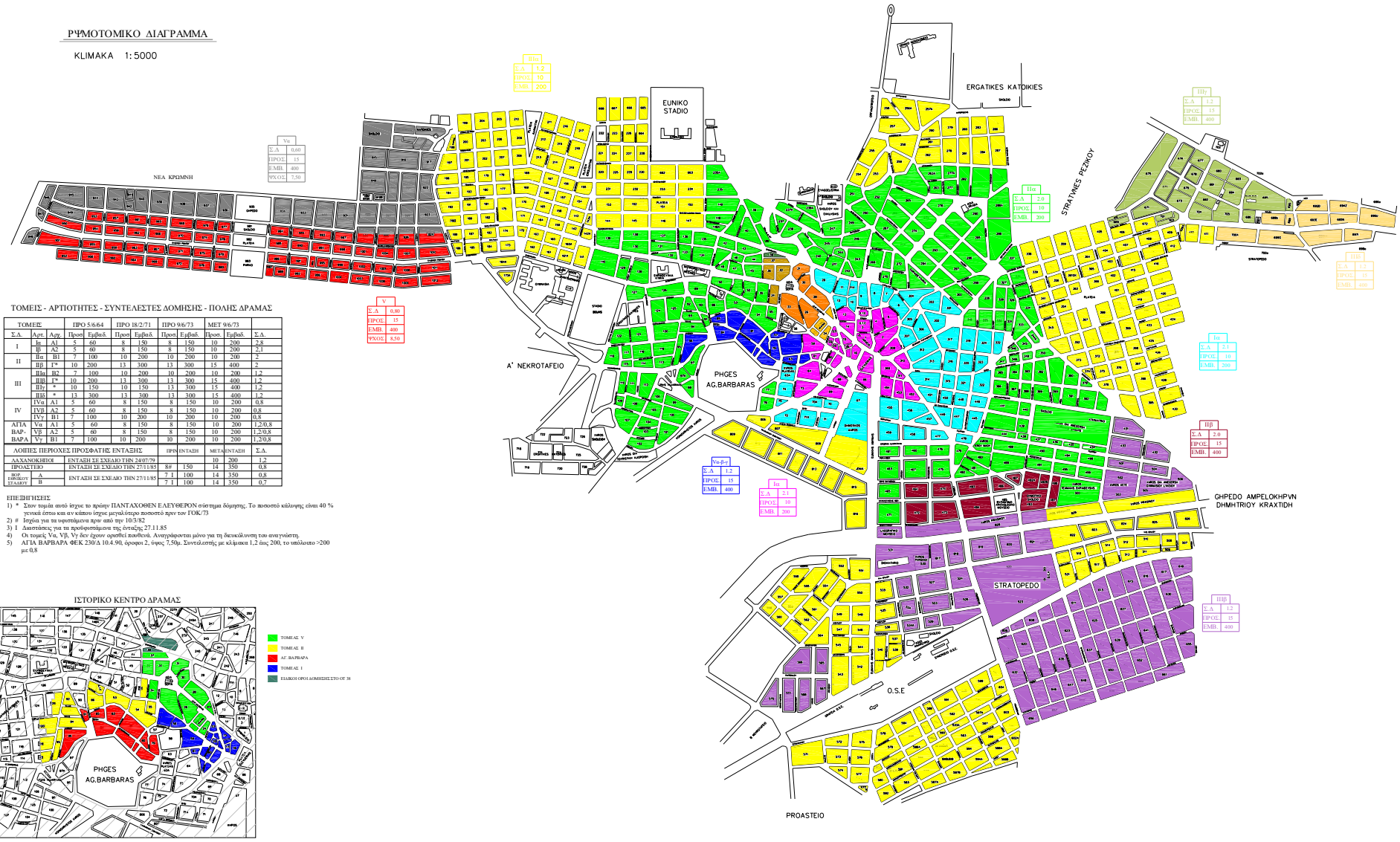
Χάρτης 1. Εθνικό και επαρχιακό δίκτυο περιοχής Δράμας
(πηγή :Δεληγιαννίδου Δέσποινα , 2006)



Χάρτης 2. Συντελεστές Δόμησης στην Πόλη της Δράμας
 (πηγή : ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΔΡΑΜΑΣ)

ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000

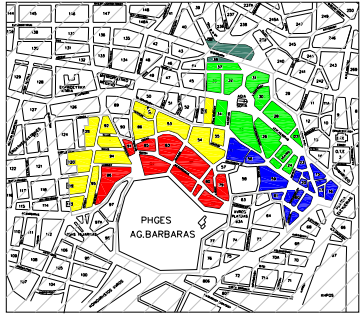


ΤΟΜΕΙΣ - ΑΡΤΙΟΤΗΤΕΣ - ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΗΣ - ΠΟΛΗΣ ΔΡΑΜΑΣ

Σ.Α.	Αρτ. Αρτ.	ΠΡΟ 5/6/64		ΠΡΟ 18/2/71		ΠΡΟ 9/6/73		ΜΕΤ 9/6/73		Σ.Α.
		Προσ.	Επιβαθ.	Προσ.	Επιβαθ.	Προσ.	Επιβαθ.	Προσ.	Επιβαθ.	
I	Ια	Α1	5 60	8 150	8 150	8 150	10 200	2,8		2,8
	Ιβ	Α2	5 60	8 150	8 150	8 150	10 200	2,1		
II	IIα	Β1	7 100	10 200	10 200	10 200	10 200	2		2
	IIβ	Γ*	10 200	13 300	13 300	13 300	15 400	2		
III	IIIα	Γ*	10 200	13 300	13 300	13 300	15 400	1,2		1,2
	IIIβ	Γ*	10 200	13 300	13 300	13 300	15 400	1,2		
IV	IVα	Α1	5 60	8 150	8 150	8 150	10 200	0,8		0,8
	IVβ	Α2	5 60	8 150	8 150	8 150	10 200	0,8		
ΑΙΙΑ	IVγ	Β1	7 100	10 200	10 200	10 200	10 200	0,8		0,8
	IVδ	Α1	5 60	8 150	8 150	8 150	10 200	1,2/0,8		
ΒΑΡΑ	ΒΑΡ-ΥΠ	Α2	5 60	8 150	8 150	8 150	10 200	1,2/0,8		1,2/0,8
	ΒΑΡ-ΥΠ	Β1	7 100	10 200	10 200	10 200	10 200	1,2/0,8		
ΔΟΜΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΦΑΤΗΣ ΕΝΤΑΞΗΣ		ΗΡΩΝ ΕΝΤΑΞΗ		ΜΕΤΑ ΕΝΤΑΞΗ		Σ.Α.				
ΔΑΧΑΝΟΚΛΗΤΟΚ		ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΝ 24/07/91				10 200	1,2			
ΠΡΟΣΑΙΤΕΡΟ		ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΝ 27/11/85		8φ	150	14	350	0,8		
ΠΡΟΣΑΙΤΕΡΟ		ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΝ 27/11/85		7 φ	100	14	350	0,8		
ΕΛΛΑΔΟΣ		ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΝ 27/11/85		7 φ	100	14	350	0,7		

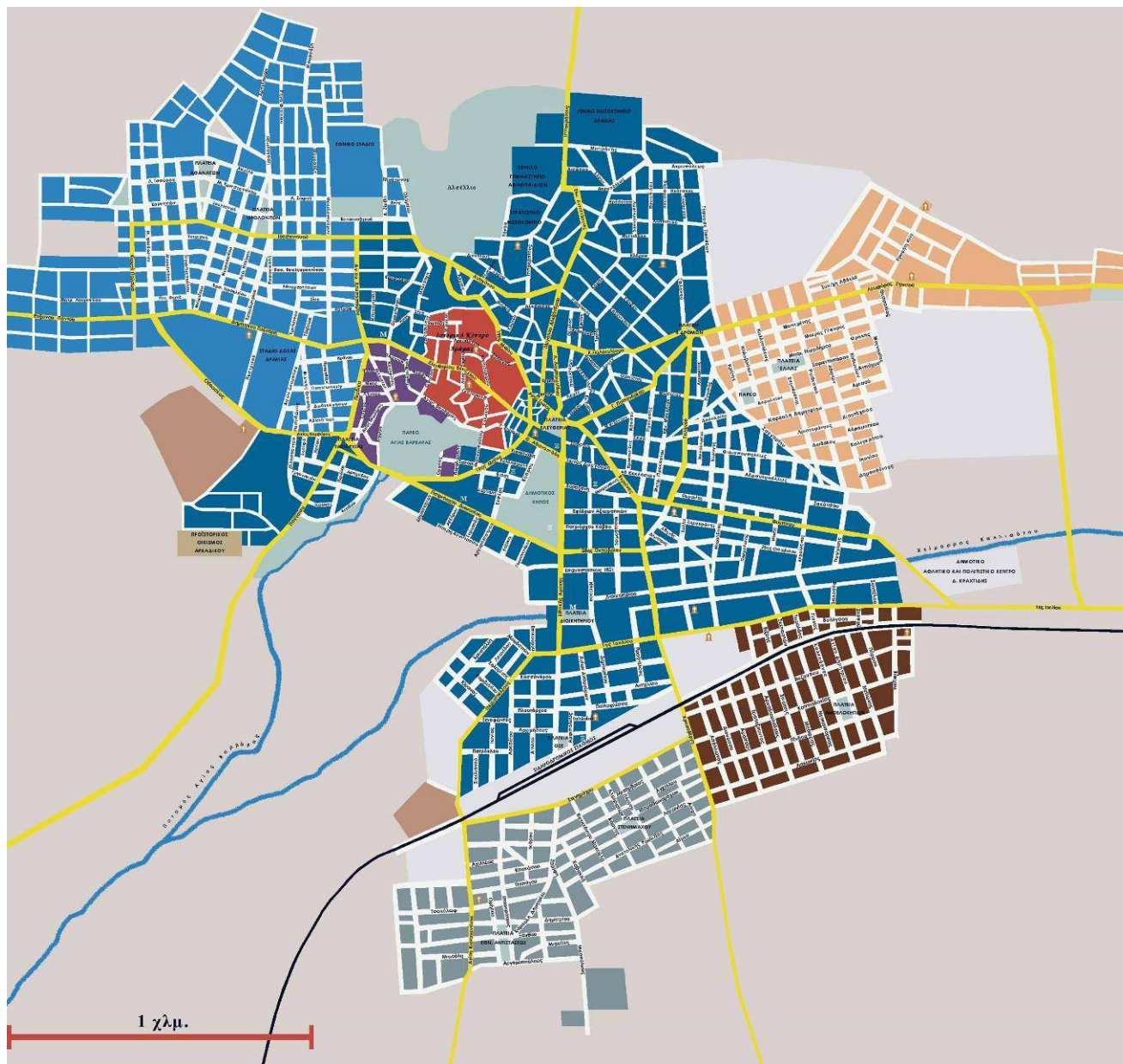
- ΠΗΞΗΝΗΣΙΣ**
- 1) * Στον τομέα αυτό ίσχυε το πρώην ΠΑΝΤΑΧΩΡΕΝ ΕΛΕΥΘΕΡΟΝ σύστημα δόμησης. Το ποσοστό κάλυψης είναι 40 % γενικά όποια και αν κλίση ίσχυε μεγαλύτερο ποσοστό πριν το 1967/3
 - 2) # Ισχύει για τα κτιστάματα πριν από την 10/5/82
 - 3) † Διατάξεις για τα κτιστάματα της στήλης 27.11.85
 - 4) Οι τομείς Vα, Vβ, Vγ δεν έχουν ορθολογική κλίση. Ανταρξάνονται μόνο για τη δικαιολόγηση του αναγνώστη.
 - 5) ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ ΦΕΚ 230 Δ 104.90, άρθρο 2, υψος 2, υψος 7,5μ. Συντάσσεται με κλίμακα 1:2, ως 200, το υπόλοιπο >200 με 0,8

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΡΑΜΑΣ

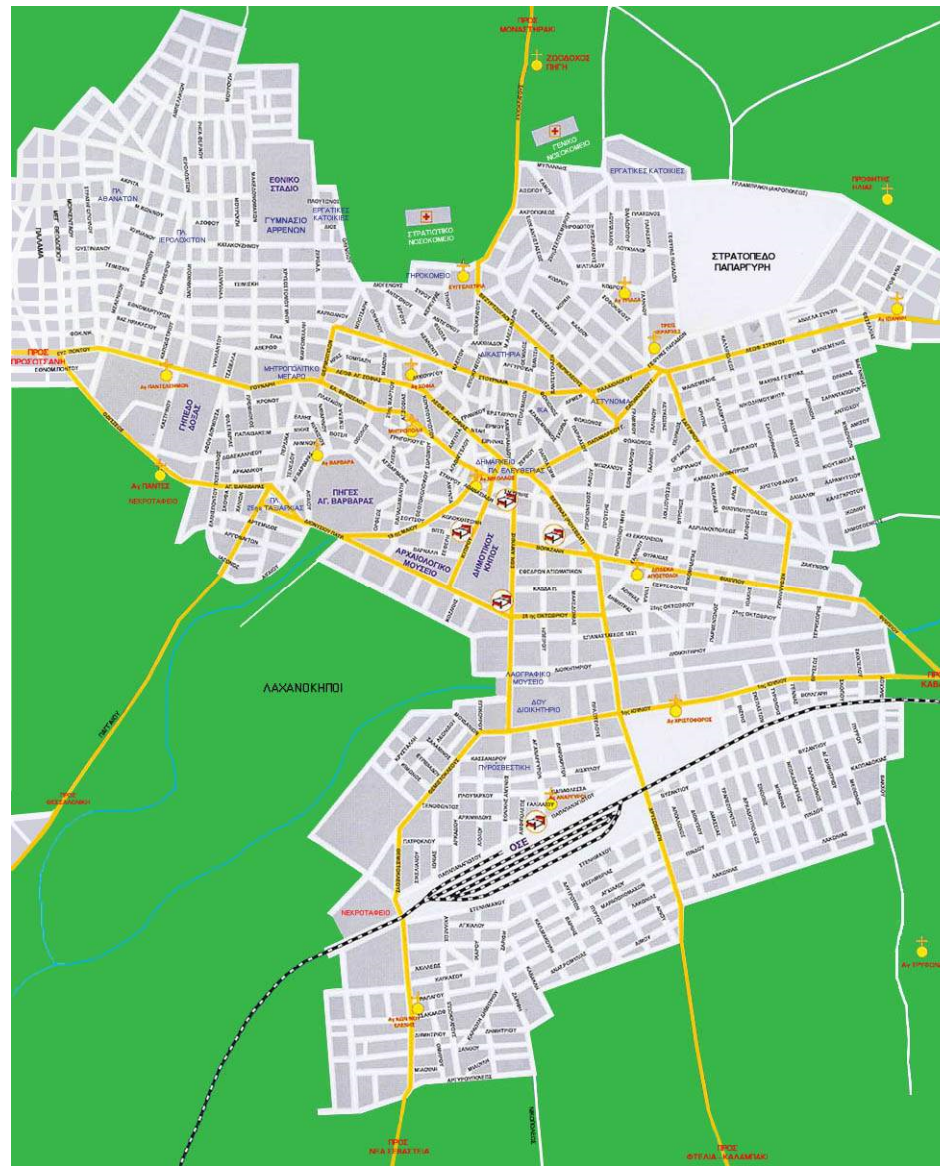


- ΤΟΜΕΑΣ V
- ΤΟΜΕΑΣ B
- ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ
- ΤΟΜΕΑΣ I
- ΕΛΛΑΔΟΣ (ΠΡΟ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 07 85)

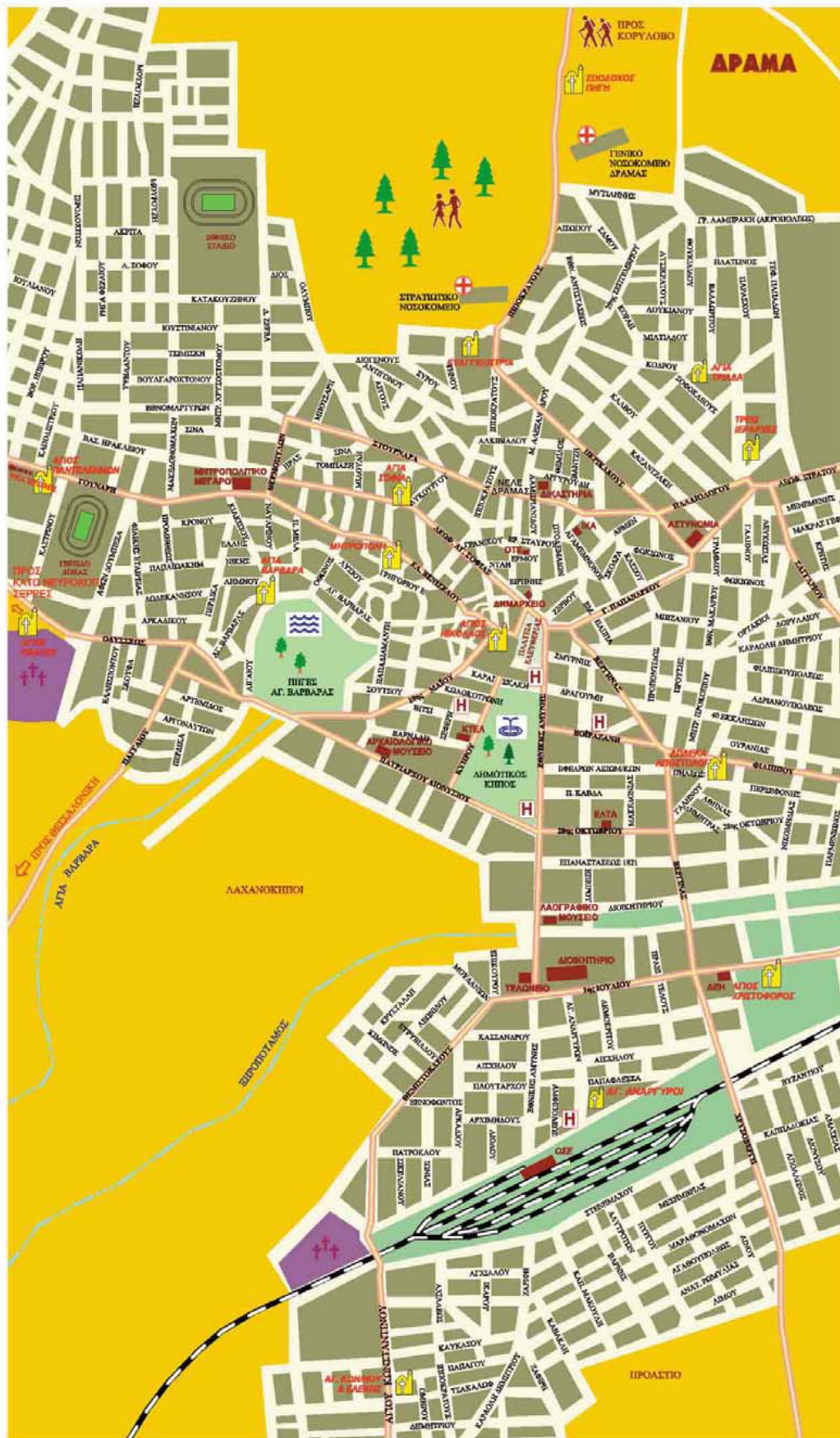
Χάρτης 2α. Συντελεστές και χρήσεις γης στην Πόλη της Δράμας (πηγή :Τεχνική υπηρεσία Δήμου Δάμας)



Χάρτης 3. Χάρτης πόλης Δράμας (πηγή www.drama.gr)



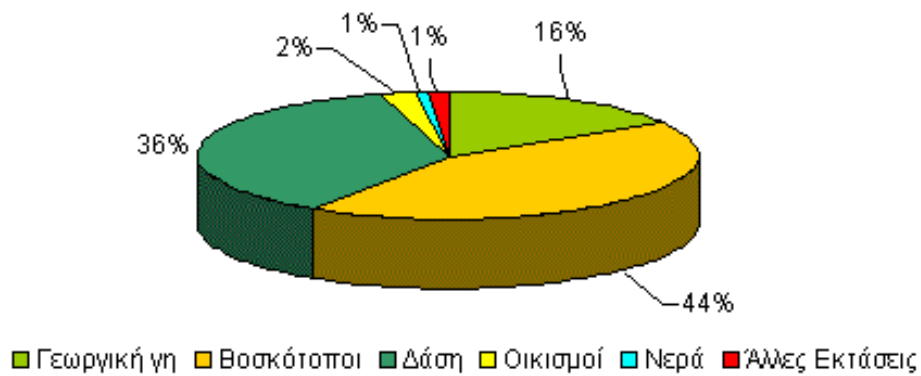
Χάρτης 4. Χάρτης πόλης Δράμας (πηγή www.drama.gr)



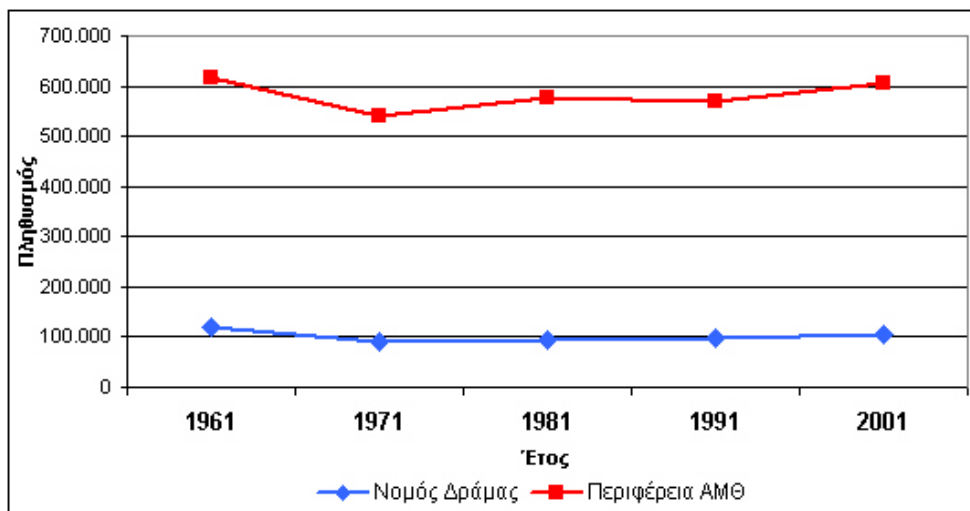
Χάρτης 5: Η πόλη της Δράμας (πηγή : www.drama.gr)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

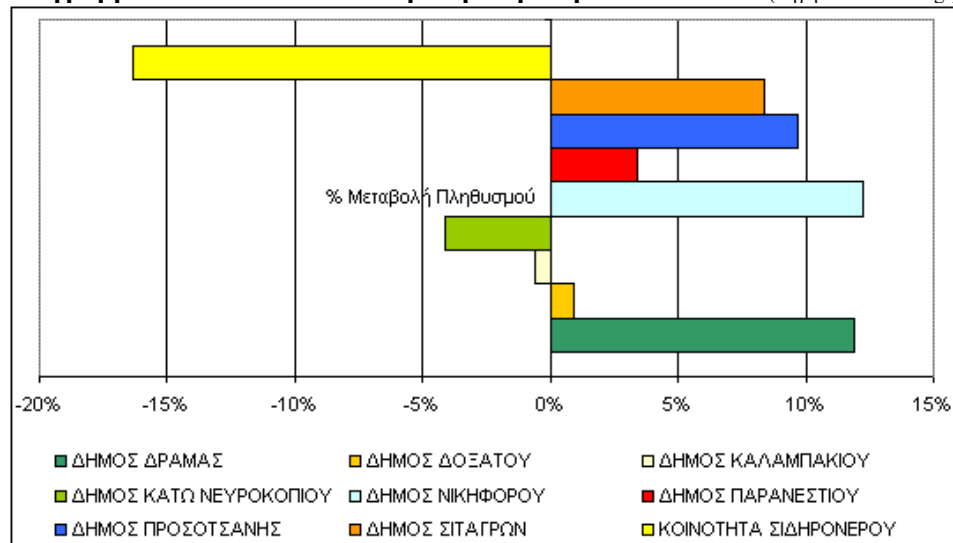
Διάγραμμα 1 : Κατανομή έκτασης σε βασικές κατηγορίες χρήσεων γης (πηγή www.drama.gr)



Διάγραμμα 2 : Εξέλιξη πληθυσμού του Νομού 1961-2001(πηγή www.drama.gr)



Διάγραμμα 3 : Ποσοστιαία Μεταβολή πληθυσμού 1991-2001(πηγή www.drama.gr)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ-ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1. Χρήσεις γης στο Ν.Δράμας (πηγή www.drama.gr)

Χρήσεις	Έκταση	%
Γεωργική γη	572	16,5
Βοσκότοποι	1480	42,7
Δάση	1264	36,4
Οικισμοί	72	2,1
Νερά	34	1
Άλλες εκτάσεις	46	1,3
Σύνολο έκτασης	3468	100

Πίνακας 2 : Κατανομή της έκτασης στις βασικές κατηγορίες χρήσης/ κάλυψης 1999/ 2000 (πηγή www.drama.gr)

Χρήσεις γης	Αν. Μακεδονία και Θράκη	Ν. Δράμας
Αρ. Δήμων/ Κοινοτήτων	55	9
Σύνολο Εκτάσεων	14.157,7	3.468,3
Αρόσιμη Γη	4.388,7	652,8
Μόνιμες Καλλιέργειες	148,7	0,6
Βοσκότοποι - Μεταβατικές Δασώδεις / Θαμνώδεις Εκτάσεις	412,6	157
Βοσκότοποι - Συνδυασμοί Θαμνώδους και / ή Ποώδους Βλάστησης	476,1	128,2
Βοσκότοποι - Εκτάσεις με αραιή ή καθόλου βλάστηση	50	28,6
Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	794,6	80
Δάση	4.151,2	1537
Μεταβατικές Δασώδεις - Θαμνώδεις Εκτάσεις	1.535,1	372,4
Συνδυασμοί Θαμνώδους και / ή Ποώδους Βλάστησης	1.273,7	293,9
Εκτάσεις με αραιή ή καθόλου βλάστηση	409,5	165,4
Χερσαία Ύδατα	129,8	18,3
Εσωτερικές Υγρές Ζώνες	0,7	0,1
Παραθαλάσσιες Υγρές Ζώνες	219,7	
Αστική Οικοδόμηση	151,8	30,5
Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες	26,1	2,7
Δίκτυα Συγκοινωνιών	1,8	-
Ορυχεία, χώροι απόρριψης απορριμμάτων και εργοτάξια	9,1	1,4
Τεχνητές, μη γεωργικές ζώνες πρασίνου, χώροι αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων	0,4	-

Πίνακας 3 : Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

Στο Ν. Δράμας διαθέτουν πέντε οικισμοί Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ)

(πηγή www.drama.gr)

Πόλη	Φ.Ε.Κ.
Δράμα	ΦΕΚ 65Δ/90
Αγ. Αθανασιος (ν.87)	ΦΕΚ 1116Δ/94
Προσοτσάνη	ΦΕΚ 1007Δ/94
Κ. Νευροκόπι	ΦΕΚ 65/Δ/ 3-2-1993
Δοξάτο	ΦΕΚ 654Δ/88

Πίνακας 4 : Πραγματοποιημένες μελέτες πολεοδόμησης (πηγή www.drama.gr)

Πόλη	Στρέμματα	Φ.Ε.Κ.
Δράμα-Προάστιο κλπ	500	707Δ/85
Δοξάτο	360	705Δ/90
Δράμα - Ν. Κρώμη	300	814Δ/91

Πίνακας 5: Κατανομή εκτάσεων και χρήσεων γης στο Ν. Δράμας (ha)*
Στοιχεία από την πρώτη Εθνική Απογραφή Δασών Υπ. Γεωργίας (ΥΠ.ΓΕ. 1992).

Δασαρχείο	Δάση & Δασικές Εκτάσεις	Βοσκότοποι	Γεωργικές Καλλιέργειες	Γυμνές-βραχώδεις	Αστικές	Εσωτερικά ύδατα και έλη	Σύνολο
1	2	3	4	5	6	7	8
Δράμας %	196.780 73	23.953 70	8.623 49	839 70	1.437 75	120 33	231.752 71
Νευροκοπίου %	72.100 27	10.420 30	9.103 51	359 30	4.769 25	240 67	92.701 29
Σύνολο %	268.880 82,9	34.373 10,6	17.726 5,4	1.198 0,4	1.916 0,6	360 0,1	324.453 100,0

Πίνακας 6: Αποτελέσματα απογραφής 2001 στο Νομό Δράμας(πηγή www.drama.gr)

Δήμος	Πληθυσμός	Τοπικό Διαμέρισμα	Πληθυσμός
Δράμας	55632	Χωριστής	2625
		Ξηροποτάμου	2777
		Νικοτσάρα της τέως Κ. Αργυρουπόλεως	309
		Δράμας	43485
		Καλλιφύτου	1149
		Καλού Αγρού	1216
		Κουδουνίων	885
		Λιβαδερού	146
		Μακρυπλαγίου	84
		Μαυροβάτου	714
		Μικροχωρίου	598
		Μοναστηρακίου	866
		Μυλοποτάμου	778

Πίνακας 7 : Εξέλιξη Πληθυσμού Νομού Δράμας 1991 - 2001(πηγή www.drama.gr)

	Πραγματικός Πληθυσμός		Απόλυτη Μεταβολή	% Μεταβολή
	1991	2001	1991- 2001	1991 2001
ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ	49716	55632	5916	12
ΔΗΜΟΣ ΔΟΞΑΤΟΥ	10898	11000	102	1
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΙΟΥ	6522	6481	-41	-1
ΔΗΜΟΣ ΚΑΤΩ ΝΕΥΡΟΚΟΠΙΟΥ	8372	8026	-346	-4
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΗΦΟΡΟΥ	3813	4279	466	12
ΔΗΜΟΣ ΠΑΡΑΝΕΣΤΙΟΥ	1592	1646	54	3
ΔΗΜΟΣ ΠΡΟΣΟΤΣΑΝΗΣ	10228	11215	987	10
ΔΗΜΟΣ ΣΙΤΑΓΡΩΝ	4860	5266	406	8
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΣΙΔΗΡΟΝΕΡΟΥ	514	430	-84	-16
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ	96515	103975	7460	8
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ	570496	607162	36666	6

Πίνακας 8. Εμβαδόν πληθυσμός και ονομασίες Γειτονιών της Δράμας (πηγή : ΓΠΣ 1984)

A/A	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΕΜΒΑΔΟΝ ΟΤ. m²	ΕΜΒΑΔΟΝ ΜΙΚΤΟ m²	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
Γ1	ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΛΑΤΕΙΑ	70387	85000	666
Γ2	ΠΡΩΤΗ ΠΛΑΤΕΙΑ	46970	57000	552
Γ3	ΔΙΑΓΩΝΙΟΣ	38090	49700	337
Γ4	ΑΓΝΩΣΤΟΣ	209174	224000	392
Γ5	ΝΕΑ ΚΡΩΜΝΗ	15080000	17380000	260
Γ6	ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΟΣ	123915	132500	856
Γ7	ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	110672	131990	983
Γ8	ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	125726	133000	769
Γ9	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ	50957	62500	562
Γ10	ΤΑΞΙΑΡΧΙΑ	56830	73850	514
Γ11	ΤΣΑΙ & ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ	92382	97000	1068
Γ12	ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	160900	167000	1851
Γ13	ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	101292	120500	1170
Γ14	ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	104157	124000	1549
Γ15	ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	3340000	430000	525
Γ16	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	71525	81000	1504
Γ17	ΚΡΑΤΙΚΑ	95205	125000	1034
Γ18	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	93210	106425	445
Γ19	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	101342	50000	285
Γ20	ΚΡΑΤΙΚΑ	74455	109500	577
Γ21	ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ	127444	160000	2651
Γ22	ΔΩΔΕΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ	110584	121350	589
Γ23	ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ-ΚΗΠΟΣ	125877	156250	1169
Γ24	ΣΤΑΘΜΟΣ	235674	241000	1012
Γ25	ΣΤΑΘΜΟΣ	83057	105503	402
Γ26	ΠΡΟΑΣΤΙΟ	67050	83333	195
Γ27	ΠΡΟΑΣΤΙΟ	109646	150000	554
Γ28	ΣΤΕΝΗΜΑΧΟΣ	89500	194000	528
Γ29	ΣΤΕΝΗΜΑΧΟΣ	80594	102000	546
Γ30	ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ	159857	200000	834
Γ31	ΣΑΡΑΝΤΑ ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ	33938	52500	369
Γ32	ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ	65375	83750	216
Γ33	ΛΑΧΑΝΟΚΗΠΟΙ		107500	187
Γ34	ΤΣΑΙ	36575	37500	859
Γ35	ΙΚΑ	43015	61750	587
Γ36	ΟΡΦΑΝΟΤΡΟΦΕΙΟΥ	65235	70000	524
Γ37	ΑΥΘΑΙΡΕΤΑ	6700000	9900000	462
Γ38	ΕΡΓΑΤΙΚΑ	39600		227
Γ39	ΟΡΤΑΚΙΝΑ	60195	86400	1206

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV-ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ



Εικόνα 1. Διάβαση πεζών περιορισμένου μήκους
(πηγή: Κωνσταντινίδου Ελισάβετ)



Εικόνα 2. Χώρος στάθμευσης στη Νομαρχία Δράμας
(πηγή: Κωνσταντινίδου Ελισάβετ)



Εικόνα 3. Κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μέσα στην πόλη.
(πηγή: Κωνσταντινίδου Ελισάβετ)



Εικόνα 4. Στο νότιο όριο ενός διωρόφου κτιρίου κτίστηκε ένα εξαώροφο κτίριο με συνέπεια την σκίαση του πρώτου τις περισσότερες ώρες της ημέρας (περιοχή Σιδηροδρομικού Σταθμού). (πηγή: Κωνσταντινίδου Ελισάβετ)



**Εικόνα 5 .Στενοί δρόμοι ,παρκαρισμένα αυτοκίνητα,
πεζοδρόμια μικρού πλάτους**
(πηγή: Κωνσταντινίδου Ελισάβετ)



Εικόνα 6. Παιδική χαρά στον κήπο της Ειρήνης
(πηγή: Κωνσταντινίδου Ελισάβετ)



Εικόνα 7. Καταλήψεις πεζοδρομίων από καταστήματα café και νέες διαπλατύνσεις, (πηγή: Κωνσταντινίδου Ελισάβετ)



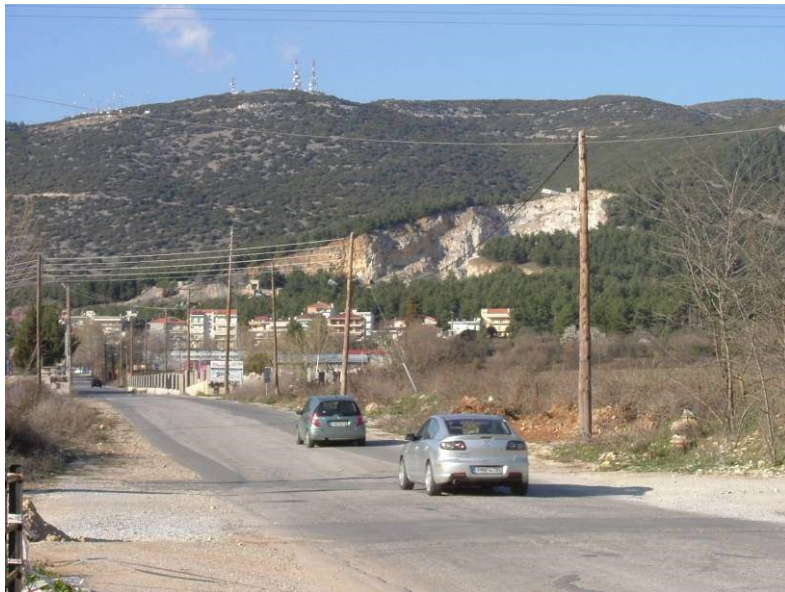
Εικόνα 8. Άποψη της κεντρικής πλατείας της πόλης της Δράμας. (πηγή www.drama.gr)



Εικόνα 9. Άποψη της κεντρικής πλατείας της πόλης της Δράμας.
(πηγή www.drama.gr)



Εικόνα 10. Άποψη των καπνομάγαζων στην περιοχή της Αγίας Βαρβάρας.
(πηγή www.drama.gr)



Εικόνα 11. Άποψη λατομείου από την Ανατολική είσοδο της πόλης
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 12. Άποψη λατομείου και χειμάρρου Νοτιοανατολικά της πόλης
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 13. Υποβαθμισμένη περιοχή με καταπάτηση από άστεγους
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 14. Ακάλυπτο τμήμα του χειμάρρου Καλλιφύτου που διασχίζει την πόλη. (πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 15. Υποβαθμισμένη περιοχή με καταπάτηση από άστεγους
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 16. Κεντρικός δρόμος με υψηλό κτίριο.
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 17. Περιοχή Αγ.Βαρβάρας με πυκνή δόμηση
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 18.Πάρκο Νομαρχίας Δράμας
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 19. Περιοχή Αγ.Βαρβάρας με πυκνή δόμηση
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 20. Κεντρικός δρόμος με στενά πεζοδρόμια στην περιοχή Αγ.Βαρβάρας
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 21.Λατομείο στον Κορύλοβο Δράμας –περιφερειακός δρόμος
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



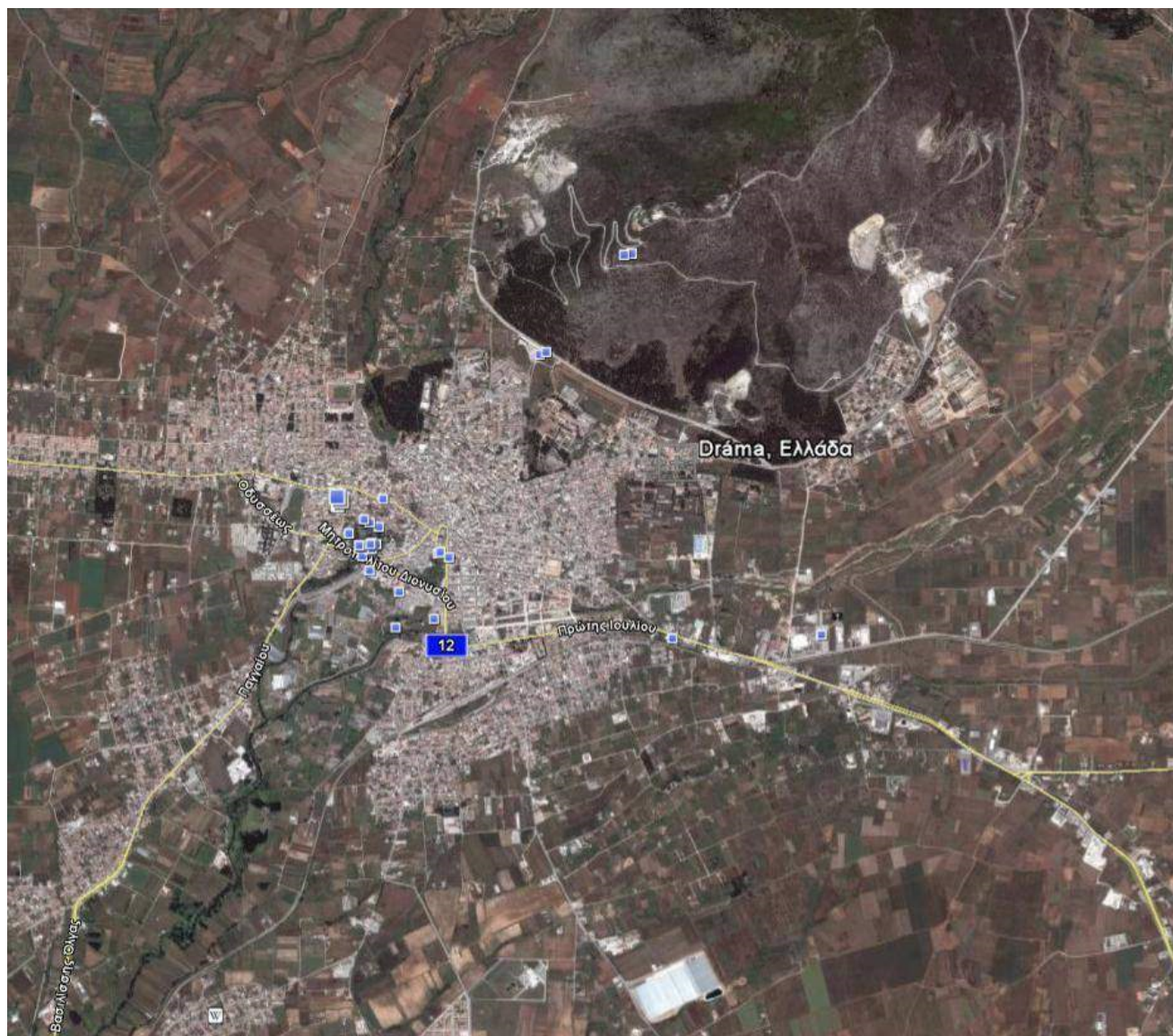
Εικόνα 22.Περιφερειακός δρόμος στα Βόρεια της πόλης
(πηγή :Πασχαλίδου Άννα)



Εικόνα 22α. Στρατόπεδο στην πόλη της Δράμας
(πηγή : <http://www1.rizospastis.gr>)



Εικόνα 22β . Φωτογραφίες της παλιάς πόλης της Δράμας
(πηγή : <http://1lyk-dramas.dra.sch.gr/drama/istoriadramas.htm>)



Εικόνα 23. Δορυφορική εικόνα της περιοχής της πόλης της Δράμας(πηγή :google earth)



Το Οικιστικό Περιβάλλον του Δήμου Δράμας | Αννούλα Πασχαλίδου

ISBN: 978-618-83652-3-0 | 2018